

Trafikutredning

- i samband med exploatering i
Väsjön

Version 1.1 Maj 2011



SOLLEMTUNA KOMMUN

Denna rapport har skrivits av Maria Johansson, Emma Wiklund och Sverker Hanson, Sweco på uppdrag av Kommunledningskontoret., Sollentuna kommun
Medverkande tjänstemän har varit Karin Sköld och Mats Lindström.

Innehåll

1 Inledning	6
1.1 Syfte	6
1.2 Kort historik	6
1.3 Edsberg	6
1.4 Översiktlig planering kopplat till Väsjöområdet	8
2 Nuläge	10
2.1 Gång- och cykeltrafik	10
2.2 Kollektivtrafiknät	10
2.3 Biltrafiknät	11
2.4 Målpunkter	11
3 Målbild	12
3.1 Övergripande mål	12
3.2 Planförslagets målbild	12
4 Planförslaget	13
4.1 Beskrivning av planförslaget	13
4.2 Målpunkter	13
5 Förslaget	15
5.1 Gång- och cykeltrafik	16
5.2 Kollektivtrafik	18
5.3 Biltrafiknät	20
5.4 Gatutyper	24
5.5 Livsrum	26
6 Trafikprognos	30
6.1 Resvanor	30
6.2 Trafikalstring	30
6.3 Prognoser	30
7 Fördjupade studier	33
7.1 Parkeringsutredning	33
7.2 Ribbings väg	36
7.3 Sportfältet	40
8 Slutsats	42
8.1 Varför är det motiverat med en koppling mellan Edsberg och Väsjöområdet?	42
8.2 Alternativa kopplingarna - varför förkastas de?	44
8.3 Exploateringens trafikstring	44

Sammanfattning

I området kring Väsjön, i norra delen av Sollentuna kommun planeras sammanlagt ca 2 800 nya bostäder med blandad bebyggelse i form av villor och flerfamiljshus. Inom området planeras också för skolor, förskolor, äldreboende och annan service. Inom området ligger även Edsbergs sportfält samt skidanläggningen Väsjöbacken.

Syfte

Syftet med denna trafikrapport är att göra en övergripande trafikutredning över Väsjön och dess anslutningar samt att enligt direktivet till kommunledningskontoret:

- Beskriva alternativa eller kompletterande sätt att trafikförsörja Väsjön
- Ge exempel på hur anslutningarna till Väsjön ska utformas genom befintliga områden för att bli trafiksäkra och vilka åtgärder som krävs där för att skapa en bra ljudmiljö
- Om en framtida trafiklösning för Väsjön inte innefattar en gata för fordonstrafik till Edsberg ska det visas hur förbindelsen mellan stadsdelarna ändå kan göras trygg och säker med uppfyllande av tillgänglighetskrav för alla människor som ska röra sig mellan stadsdelarna framförallt skolbarn, och hur en god kollektivtrafiklösning kan bibehållas.

Mål

I förslag till Översiktsplan 2010 för Sollentuna kommun finns följande skrivet som gäller för all utveckling i kommunen:

- Framkomligheten för gående och cyklister ska prioriteras framför andra transportslag för såväl lokala resor inom kommunen som för långväga cykelpendling till grannkommuner.
- Kollektivtrafiken skall i sin tur prioriteras före privatbilismen och upplevas som ett attraktivt färdssätt.

Föreslagna nät

Olika alternativa trafiknät har studerats vad gäller om förbindelse ska finnas mellan Väsjöns södra del och Ribbings väg. Resultatet är att en förbindelse mellan områdena måste finnas i det föreslagna läget för att möjliggöra att områdena växer samman samt att handel och kommunal service ska kunna utvecklas inom området.

Att endast ha en förbindelse för gång - och cykel samt kollektivtrafik skapar inte de goda förutsättningar för en utveckling av det gemensamma området som en bilförbindelse ger. En förbindelse via Bäckvägen kan inte ersätta en förbindelse med Ribbings väg. Detta ger endast en ny trafiklänk som visserligen ger mindre trafik

på Ribbings väg, men som samtidigt tar ytterligare naturmark i anspråk.

Trafikprognosen

Totalt kommer området alstra ca 13000 fordon/dygn. Till detta kommer en allmän trafikökning på ca 1,3 procent per år. Ungefär 80 procent av denna trafik rör sig söderut och resten norrut. Detta innebär att Frestavägen kommer få en trafikmängd på ca 16000 fordon/dygn vilket är mer än innan Norrortsleden öppnade. Även Ribbings väg kommer få en ökad trafikmängd på ca 4000-5000 fordon/dygn.

Trafiken på Frestavägen kommer att få en lugnare rytm när vägen byggs om i samband med exploateringen. De södra delarna av Frestavägen kommer också att ses över i samband med framtida planarbete. Den tunga trafiken kommer vara mindre omfattande än innan Norrortsleden öppnade, vilket är positivt för närmiljön. Med tanke på att det dessutom är de boende området som till största delen kommer trafikera Frestavägen, kommer trafiken att vara något mer jämnt fördelad över dygnet, något som påverkar kapaciteten positivt i korsningarna.

Åtgärder

På Frestavägen måste eventuellt korsningen med Danderydsvägen byggas om på sikt så att fler kan svänga höger samtidigt från Frestavägen och därigenom öka kapaciteten. Detta måste dock ställas mot möjligheten att bygga kollektivtrafikkörfält förbi korsningen.

Ribbings väg föreslås få en liknande utformning vad gäller belysning och materialval som den nya vägen genom Väsjöns södra del, vilket skapar kontinuitet. Körbanan smalnas av och gång- och cykelväg anläggs på vägens västra sida. Avsmalningen av körbanan hjälper till att sänka hastigheten och skapa en tryggare miljö längs med vägen.

Gång- och cykelvägnätet måste byggas ut i ett tidigare skede och ges en hög prioritet vad gäller standard och framkomlighet. För att fungera som ett huvudcykelvägnät måste det även vara prioriterat då det gäller drift och underhåll. Cykelparkeringar måste planeras in i området och det bör finnas väl fungerande cykelparkeringar i anslutning till alla fastigheter på samma sätt som det finns bilparkeringar.

För att kollektivtrafiken i Väsjön och Edsberg ska upplevas som attraktiv är det viktigt att de boende har nära till en busshållplats, att linjerna som trafikerar går till målpunkter det finns behov av, att turtätheten är hög och att bussarna är punktliga. Eftersom en förbindelse för fordonstrafik mellan Edsberg och Väsjön inte beräknas bli klar först omkring 2016 måste kollektivtrafikens utbyggnad planeras i etapper med successiv utbyggnad. Att åka kollektivt handlar mycket om att bygga upp vanor. Det är därför viktigt att ett attraktivt kollektivtrafiknät finns när de första boende flyttar in.

1 Inledning

Sollentuna växer och utvecklas. I området kring Väsjön, i norra delen av Sollentuna kommun planeras sammanlagt ca 2 800 nya bostäder med blandad bebyggelse i form av villor och flerfamiljshus. Inom området planeras också för skolor, förskolor, äldreboende och annan service. Inom området ligger dessutom Edsbergs sportfält samt skidanläggningen Väsjöbacken.

Utbyggnaden av Väsjöområdet möjliggjordes i och med att Norrortsleden år 2008 lades i tunnel, istället för i det ytläge strax norr om Väsjön som det gamla vägreservatet visade enligt ÖP1988. Ett viktigt argument för kommunen att Törnskogstunneln skulle byggas var att man annars spolierade en regional resurs för bostadsutbyggnad.

En bärande idé genom hela projektet har varit att Väsjön ska hänga samman med det befintliga området i Edsberg. Anledningen är att områdena därigenom kan komplettera varandra när det gäller samhällsservice såsom förskolor och skolor, äldreboende etc. Vidare ger en större sammanhängande bebyggelse möjlighet för befintlig verksamhet, t.ex. Edsbergs centrum att utvecklas.

Väsjöområdet är det sista av kommunens fritidshusområden som inte är detaljplanlagt. Det nuvarande sommarstugeområdet har blivit alltmer permanentbebott och saknar ännu kommunalt vatten och avlopp. Planeringen för området inleddes redan 2005, tre år innan Norrortsleden öppnades, och detaljplanarbetet kommer att fortgå etappvis under många år.

1.1 Syfte

Syftet med denna trafikrapport är att göra en övergripande trafikutredning över Väsjöområdet och dess anslutningar samt att enligt direktivet till kommunledningskontoret:

- beskriva alternativa eller kompletterande sätt att trafikförsörja Väsjöområdet
- Ge exempel på hur anslutningarna till Väsjöområdet ska utformas genom befintliga områden för att bli trafiksäkra och vilka åtgärder som krävs där för att skapa en bra livsmiljö
- om en framtida trafiklösning för Väsjöområdet inte innefattar en gata för fordonstrafik till Edsberg ska det visas hur förbindelsen mellan stadsdelarna ändå kan göras trygg och säker med uppfyllande av tillgänglighetskrav för alla människor som ska röra sig mellan stadsdelarna framförallt skolbarn, och hur en god kollektivtrafiklösning kan bibehållas.

1.2 Kort historik

På 1600-talet anlades i Sollentuna ett flertal säterier under adelns ägo, varav Sollentunaholm och Edsberg är de två som överlever 1600-talet, och som kommer att dominera hela samhället fram till 1850-talet. Nya torp byggs och jorden brukas av arrendebönder, torpare och statare. Folkmängden uppgick år 1900 till 1 290 personer.

I början på 1900-talet drabbas Stockholm av bostadsbrist och trångboddhet vilket resulterade i att myndigheterna uppmuntrar till att bygga fler bostäder. I Sollentuna byggs villastäder och egna hemsområden.

1944 blir Sollentuna köping från att tidigare varit landskommun.

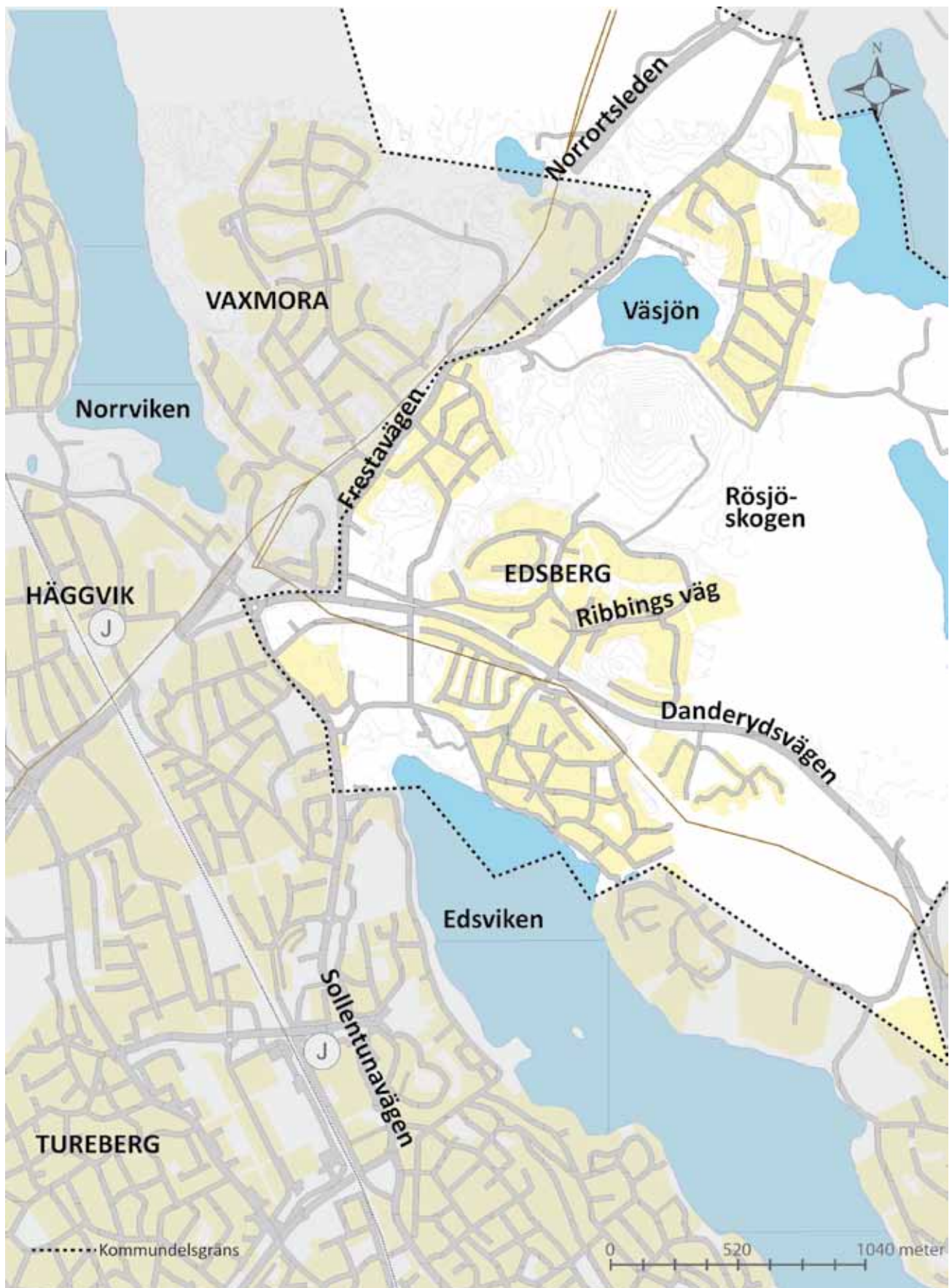
1945, vid andra världskrigets slut, är det åter brist på bostäder. Sollentuna beslutar att bygga flerbostadshus, men samtidigt bibehålla villakarakteren. Sollentunahem bildas och i slutet av 1940-talet startar byggandet. Från och med 1950-talet byggs radhus, flerbostadshus och kommundelscentrum. Villaområden är dock den bostadstyp som dominerar. Det är under denna tidsperiod som stadsdelen Edsberg, med sina flerbostadshus börjar byggas.

1952 var folkmängden 19 616 personer och i början av 1990-talet har folkmängden stigit till över 50 000 personer i Sollentuna. Idag bor ca 64 000 personer i Sollentuna (2010), varav knappt 9 000 personer i kommundelen Edsberg.

1.3 Edsberg

Edsberg är en kommundel i Sollentuna som sträcker sig över både norra och södra sidan om Danderydsvägen men i huvudsak ligger öster om Frestavägen. Edsberg delas in i Edsbergs centrum, Östra Edsberg, Kvarnskogen, Landsnora, Edsbacka, Edsängen, Edsbergs sportfält, Rösjön och Väsjön. I dagligt tal brukar Edsberg nämnas som stadsdelen Edsberg – vilket syftar på området norr om Danderydsvägen och innefattar Skyttevägen och insidan av Ribbings väg.

Söder om Danderydsvägen ligger Landsnora med gammal villabebyggelse och Kvarnskogen med relativt nybyggda radhusområden.



Figur 1. Översikt över Sollentuna kommun.

1.4 Översiktlig planering kopplat till Väsjöområdet

I gällande Kommunplan/Översiktsplan för Sollentuna som antogs 1998 och aktualitetsförklarades 2002, är utgångspunkten att främja en hållbar utveckling. Detta innebär att bygga vidare på den befintliga infrastrukturen, bygga centralt och nära kommunens fem pendeltågsstationer och andra servicefunktioner, samt undvika att bygga på jungfrulig mark. I översiktplanen utpekades förutom stationssamhällena Sollentuna C och Häggvik, Silverdal (successiv utbyggnad sedan 2005) och Väsjöområdet som viktiga utbyggnadsområden.

Riktlinjerna som sattes upp i Kommunplanen var att endast lokalt kretsloppsanpassade bostäder skulle byggas i Väsjöområdet. Då bedömdes Väsjöområdet vara möjligt att exploateras för ca 400 bostäder. Senare utredningar visade att vatten och avlopp anslutet till det kommunala nätet var att föredra, vilket skulle kräva ett större befolkningsunderlag varför planerna lades åt sidan.

År 2005 lyftes planerna igen. I samrådshandlingar redovisas ett förslag på utbyggnad med 1500 lägenheter, vilket var tillräckligt för att motivera en VA-utbyggnad och som skulle ge rimliga gatukostnader. Därefter har området växt i omfattning och när gestaltungsprogrammet för Väsjöområdet presenterades 2010 innehöll området 2800 bostäder.

1.4.1 ÖP 2010 och RUF 2010

Arbete med Översiktsplan 2010 pågår och har varit på samråd under 2009. I förslag till Sollentunas ÖP 2010, baseras många av riktlinjerna inom kommunen på RUF 2010 (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen). I RUF beskrivs att en strategi för en önskvärd långsiktig hållbar utveckling för en region som Stockholm bygger på att utveckla flera regionala kärnor på ett avstånd av 15 till 30 km från stadens centrum. Sollentuna kommun anser att dessa förutsättningar för en regional kärna stämmer väl överens med kärnan Kista-Sollentuna-Häggvik.

I arbetet med RUF 2010 har områden pekats ut som har goda lägesegenskaper med förutsättningar för god försörjning med kollektivtrafik och energieffektiv stadsbyggd. Mellanrummen mellan äldre stadsområden kan således förtätas för att knyta samman olika områden. Områden av denna karaktär benämns i RUF 2010 som regional stadsbyggnad med utvecklingspotential. I RUF 2010 är den övergripande principen för utbyggnad av transportsystemet att ha kollektivtrafiken som grund.

Kring den regionala kärnan Kista/Sollentuna finns i kommunen sju kommundelscentra varav Edsberg är ett av dem (ÖP2010). Övriga som anges är Rotebro, Norrviken, Häggvik, Sollentuna centrum, Helenelund och Sjöberg. Kommundelscentrumen beskrivs som "öar" med

en kommunikationspunkt med service och handel med kringliggande flerbostadshus. Tillväxten bör ske genom att kommunen växer inåt och i stråken mellan redan existerande områden som tidigare upplevts som ingemansland. Stråken som ska länka samman öarna kallas urbana spridningskorridorer och definieras att de gemensamt ska bidra till vistelse i ett inbjudande gaturum och binda samman kommunens delar med varandra. Den nya kopplingen mellan Väsjön och Edsberg är en urban spridningskorridor som löper genom hela det planerade Väsjöområdet (se karta).

I ÖP 2010 beskrivs utvecklingen för Edsberg och Väsjön. Edsbergs centrum anses kunna förtätas ytterligare kring Danderydsvägen och Edsbergs torg föreslås kunna bli en förebild för flera andra torg i Sollentuna som exempelvis Häggvik och Helenelund.

Väsjöområdet beskrivs som en ny kommundel som ska ansluta direkt till Edsberg. Området planeras för sammanlagt 2800 bostäder, arbetsplatser, lokaler och idrottsverksamheter. Utbyggnaden beskrivs vara av stor betydelse för Sollentunas utveckling.

När det gäller trafiken finns följande skrivet i ÖP 2010:

- Framkomligheten för gående och cyklister ska prioriteras framför andra transportslag för såväl lokala resor inom kommunen som för långväga cykelpendling till grannkommuner.
- Kollektivtrafiken skall prioriteras och upplevas som ett attraktivt färdssätt. Stombusslinjen mellan Vällingby och Täby via Kista och Sollentuna bör i samråd med SL utvecklas. I Trafikplan 2020 (SL) nämns även att stombusslinje 179 (Vällingby- Sollentuna) bör utökas till Täby för att klara kapacitetskraven.



Figur 2. Gatumiljö i Sollentuna kommun.



Figur 3. Cyklande pojkar i Sollentuna på 60-talet.



Figur 4. Gatumiljö i Sollentuna kommun.

2 Nuläge

2.1 Gång- och cykeltrafik

Att ta sig runt till fots i området idag sker idag främst längs med biltrafikens vägar samt via mindre skogsstigar. I anslutning till Väsjöbacken finns ett motionsspår med elljus, vilken är den länk som används för att kunna ta sig runt och mellan dagens Väsjöområdet och Edsberg. Väsjöns strandkant är i dagsläget otillgänglig och nås endast via ett fåtal, privata bryggor.

Cykelvägnätet redovisar cykelbana/cykelväg/ bilfri väg samt cykel i blandtrafik enligt Sollentuna kommuns cykelkarta (2008). Cykelvägnätet saknar i dagsläget bitvis länkar som gör det möjligt att cykla den genaste vägen för att nå kollektivtrafikhöga målpunkter som Häggvik och Sollentuna C. I cykelplan för Sollentuna kommun (Remiss 2008) anges ett antal åtgärdsförslag som har betydelse för kopplingen västerut från Edsberg och Väsjöområdet. Längs Danderydsvägens norra sida leds idag cyklisterna ut i blandtrafik bakom bland annat parkeringshus.

Häggvik pendeltågsstation ligger ca 2 km från Edsberg och ca 3 km från Sollentuna C. Det finns goda avståndsmässiga förutsättningar för att nå regionala målpunkter såsom Danderyds sjukhus, Täby och Kista.

Cykelmöjligheterna till Häggvik har hög potential med tanke på avståndet, men i dagsläget består cykelvägen dit av många riktningsändringar och på flera punkter behöver Danderydsvägen korsas.

Norrut, längs Frestavägen, finns goda cykelmöjligheter upp till dagens infart till Väsjöbacken. Sedan måste cyklisterna färdas tillsammans med övrig fordonstrafik på körbanan där hastigheten är skyltad till 50 km/h.

Västerut, mot Täby och Danderyds sjukhus, är cykelmöjligheterna goda fram till gränsen mot Danderyds kommun i Kärrdal.

För att nå Södersättra och Norrsättra finns en stig längs Väsjöbackens östra sida.

Frestavägen och Danderydsvägen ingår i det regionala cykelstråket.

2.2 Kollektivtrafiknät

Området kring Väsjön är idag glest befolkat och trafikerar idag av busslinjen 527 som går mellan Sollentuna Centrum – Vaxmora/Smedstorp/Fornboda. Söder om Väsjöområdet, i Edsberg, går linjerna 526 som trafikerar Edsberg – Sergels torg samt linje 607 som trafikerar



Figur 5. Cykelvägnätet, nuläge.



Figur 6. Kollektivtrafiknät, nuläge.

Danderyds sjukhus – Karolinska sjukhuset. Linje 526 är en direktlinje som går under rusningstid. Under morgonen går linjen från Edsberg, via Sollentuna Centrum, mot Stockholm och i motsatt riktning under eftermiddagen. Linjen har ingen kvälls- eller helgtrafik. Linje 607 går mellan Sollentuna centrum och Danderyds sjukhus och kör i sk. säckkörning i Edsberg. Säckkörningen medför långa restider för passagerare som inte har sin målpunkt inom området.

2.3 Biltrafiknät

Frestavägen och Ribbings väg ingår i huvudnätet. Övriga gator tillhör lokalnätet. Efter öppnandet av Norrortsleden 2008 ändrades Frestavägens funktion från att tidigare varit den huvudsakliga genomfartsleden för regional trafik. Utformningen är i dagsläget oförändrad. Ribbings väg fungerar främst som matargata till bostäderna i Edsberg, samt som infart till dagens sportfält.

Norrortsleden öppnade för trafik i oktober 2008. Innan dess hade man stora problem på Frestavägen både vad gäller trafiksäkerhet och framkomlighet ut mot Danderydsvägen. När Norrortsleden öppnade minskade trafiken med nästan 50 procent varför situationen i korsningen med Danderydsvägen förbättrades. I dagsläget förekommer köbildning i rusningstrafik men främst på Danderydsvägen.

2.4 Målpunkter

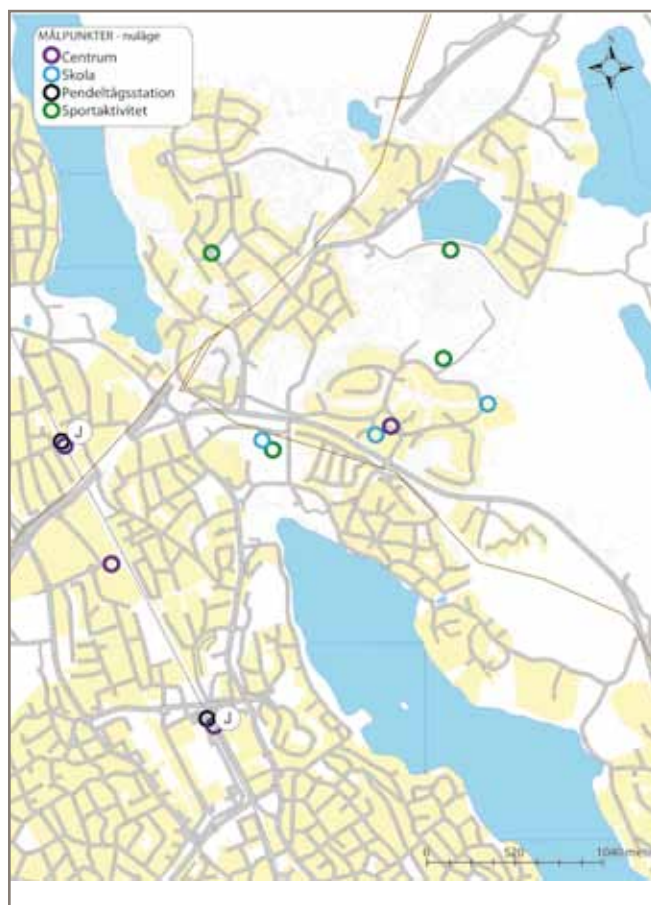
Lokala målpunkter inom utredningsområdet är Edsbergs centrum med dagligvaruhandel, bibliotek och vårdcentral, skola för låg-, mellan-, och högstadie, dagis, sportfältet och Väsjöbacken.

Utanför utredningsområdet finns viktiga kollektivtrafiknoder som Häggvik station och Sollentuna station. Andra viktiga målpunkter är Stinsen handelsplats och Sollentuna centrum med bland annat köpcentrum, kommunhus, ungdomshus, vårdcentral och annan social service.

Via pendeltåget från Sollentuna C nås Stockholms central på 16 minuter.



Figur 7. Biltrafiknät och trafikflöde, nuläge.



Figur 8. Målpunkter, nuläge.

3 Målbild

Sollentuna kommun har övergripande mål som gäller för all utveckling i kommunen. Dessa övergripande mål har brutits ner och kopplats till trafik, transport och kommunikationer.

3.1 Övergripande mål

3.1.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

3.1.2 Sollentunas övergripande mål

Sollentuna kommun strävar efter att kännetecknas av mångfald, tillgänglighet och kunskap. Människor ska känna sig trygga såväl i hemmet som på gator och torg.

Kommunens uppgift är att planera för ett samhälle som har god livsmiljö och är ekologiskt hållbart. Applicerat på Sollentuna Kommuns förutsättningar innebär det bl. a. att bevara grönområden, begränsa bullerstörningar och partikelutsläpp.

Individens egna val och valfrihet ska vara vägledande för vad kommunen erbjuder inom skola, vård och omsorg, kultur och fritid.

3.2 Planförslagets målbild

Goda lägesegenskaper med förutsättningar för god försörjning med kollektivtrafik och energieffektiv stadsbygd ska tas tillvara. Mellanrummen mellan äldre stadsområden kan således förtätas för att knyta samman olika områden.

Tillväxten bör ske genom att kommunen växer inåt och i stråken mellan redan existerande områden som tidigare upplevts som ingenmansland. Stråken som ska länka samman öarna kallas urbana spridningskorridorer och definieras att de gemensamt ska bidra till vistelse i ett inbjudande gaturum och binda samman kommunens delar med varandra.

3.2.1 Mål för bebyggelse och infrastruktur

Den nya bebyggelsen ska bevara karaktären och tillvarata förutsättningarna och samtidigt förtäta. Bebyggelsen

skall utformas för att vara så bra miljö- och kretsloppsanpassade som möjligt.

Planering bör ske så att samhället är tillgängligt för alla, oavsett fysiska som psykiska förutsättningar.

3.2.2 Mål för trafik, transport och kommunikationer

Framkomligheten för gående och cyklister ska prioriteras framför andra transportslag för såväl lokala resor inom kommunen som för långväga cykelpendling till grannkommuner.

Kollektivtrafiken skall i sin tur prioriteras före privatbilsismen och upplevas som ett attraktivt färdssätt.

4 Planförslaget

4.1 Beskrivning av planförslaget

Utvecklingen av Väsjöområdet ska leda till att marken runt Väsjön utnyttjas effektivt med stor hänsyn till och tillvaratagande av alla de kvaliteter som finns både inne i och i angränsande områden. Kommunplanens mål, om en ur flera aspekter hållbar utveckling har varit vägledande för planeringen. Väsjöområdet ska inte bli en egen kommundel. Området är för litet för det, utan det ska växa samman med närliggande områden och därmed skapa underlag för god service, trygghet, miljövänlig energiförsörjning och bra kollektivtrafik. Planen ska vara robust för att klara en utbyggnad under lång tid med tydligt avgränsade etapper som inbördes måste vara oberoende.

En tät bebyggelse norr om befintlig flerbostadshusbebyggelse i Edsberg upp mot Väsjön och med avslutning i en torgbildning norr om Väsjön skapar en länk mellan förtätningen av det gamla sommarstugeområdet och Edsbergs centrum och ger också detta bättre förutsättningar.

I området kring Väsjön planeras för sammanlagt 2 800 nya bostäder med blandad bebyggelse i form av villor och lägenheter i flerfamiljshus. Kommunen planerar även för skola, förskolor, lekplatser, äldreboende och annan service. När området är klart kommer ca 6 000 personer att bo där.

I detaljplanearbetet har kommunen delat in Väsjöområdet i nio delområden (se figur 9) som kan hanteras separat. Nedan listas de olika områdena. Tidsspannet anger perioden från när de första fastigheterna börjar byggas till dess att området är färdigbyggt.

- Del 7, Norrsätra verksamhetsområde – 2012-17
- Del 1, Södersätra, Kastellgården – 2013-23
- Del 2, Väsjön mellersta – 2014-24
- Del 3, Väsjön norra – 2014-24
- Del 4, Norrsätra – 2015-25
- Del 6, Norrsätra västra – 2016-26
- Del 5, Väsjön södra – 2016-30
- Del 8, Edsbergs sportfält – 2018-23
- Del 9, norr om Ribbings väg – 2020-30

4.2 Målpunkter

I samband med exploateringen kommer nya målpunkter att bildas. Ett nytt regionalt kommundelscentrum kommer bildas kring exploateringen kring Edsbergs allé norra del och Edsbergs centrum kommer att förstärkas. I exploateringsområdet (del 5/2) kommer en stor skola för ca 800 högstadieselever att byggas. Nya äldreboenden och LSS kommer skapas. Sportfältet kommer expandera med möjlighet till fler aktiviteter. Väsjöbacken kommer finnas kvar, men infart och parkering flyttas.

Det är viktigt att nya målpunkter och platser som skapas i samband med exploateringen inte utkonkurrerar exempelvis redan befintlig handel.



Figur 9. Etappindelning av de olika delområdena.



Figur 10. Målpunkter, fullt utbyggt.



Figur 11. Väsjöområdet - Kvalitetsprogram för gestaltning.



Figur 12. Olika transportsätt i Sollentuna i mitten på 1900-talet.

5 Förslaget

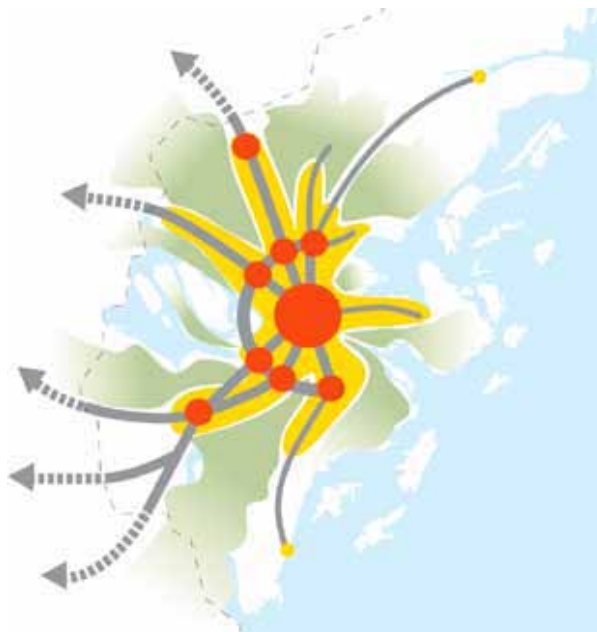
Ribbings väg i Edsberg följer den klassiska trafik- och stadsplaneringen under 50-60-talet. Ribbings väg är en säckgata som har till funktion att mata området med trafik och ge god tillgänglighet till bostäderna. Infrastrukturmässigt sett skapar säckgatan en enklav.

Bostäder och samhällsplanering speglar den tidens behov av funktioner, service, resbehov och människors vardag. Då Edsberg byggdes och Ribbings väg planerades fanns ett starkt behov av bostäder. Högst troligt flyttade en stor andel familjer in där mannen jobbade och kvinnan var hemmafru. Området levde under dagtid och det fanns behov av att ha nära till mataffär och vårdcentral.

Dagens befolkning har andra förutsättningar och krav. Behovet av att förflytta sig och närhet till kommunikationer är större. Många arbetar, och arbetar dagtid, vilket leder till att renodlade bostadsområden blir öde under en stor del av dygnet. För att skapa förutsättningar som motsvarar dagens behov krävs blandade funktioner som lever under olika tider på dygnet. Rörelserna och förflyttningarna ska kunna göras enkelt av alla oavsett fysiska som sociala förutsättningar och målpunkter. Transportsystemet ska vara hållbart och ses ur både ett kort och långsiktigt, såväl som lokalt och regionalt perspektiv (se figur 9 och 10).

I figur 9 visas hur de regionala kärnorna i länet länkas samman av transportsystemet. Sollentuna/Kista är en sådan regional kärna med stor utvecklingspotential, mycket tack vare järnväg/pendeltåg. På lokal nivå finns goda möjligheter att länka samman det nya Väsjöområdet med denna viktiga regionala nod.

Bilden till höger visar schematiskt hur Väsjöområdet kan kopplas mot viktiga målpunkter, tex Sollentuna C och Häggvik. Bilden visar vidare hur de lokala kopplingarna mot lokala målpunkter bör se ut. Med tanke på att bebyggelsen ska främja en hållbar utveckling är det viktigt att inte dessa kopplingar likställs med ett bilvägnät. Det är minst lika viktigt att gång- och cykelvägnätet liksom kollektivtrafiksystemet är väl utbyggt för att dessa transportslag ska vara självklara alternativ till bilen.



Figur 13. Regionala stadskärnor. (RUFS, 2010)



Figur 14. Genererade kopplingar av fullt exploaterat område.

5.1 Gång- och cykeltrafik

"I takt med att Sollentuna växer ska gång- och cykelvägnätet byggas ut. Framkomligheten för gående och cyklister ska prioriteras framför andra transportslag vid lokala resor. Det är också viktigt att gång- och cykelvägnätet anpassas för den långväga cykelpendlingen med bl.a. kopplingar till grannkommunerna". ur ÖP 2010

5.1.1 Gångtrafikanter

Att till fots förflytta sig trafiksäkert, tryggt, gent och snabbt inom hela området för att nå lokala målpunkter och hållplatser är en viktig punkt i planförslaget. En levande stadsbild skapas med närvaro av människor i rörelse. I gaturum där fordonstrafikens närvaro prioriteras framför gång- och cykeltrafikanter, ska utformningen på alternativa kopplingar noggrant utföras. I planförslagets centrala delar, kring Väsjön och i de mer tätbebyggda områdena, finns separata gångstråk längs strandkanterna.

Separerade trottoarer eller gångbanor kommer att finnas längs med hela vägnätet utom på vissa gator i lokaltvägnätet i bl.a. villakvarteren i Södersättra

5.1.2 Huvudcykelvägnät

Att cykla istället för att åka bil är ett enkelt sätt att förbättra hälsan och miljö. Resor under 3 km anses med enkelhet kunna uträttas med cykel. Att kunna cykla till lokala målpunkter inom Väsjöområdet eller från Väsjöområdet till viktiga kommunala målpunkter som ex. Sollentuna centrum, måste därför ses som en självklarhet om inriktningen i Översiktsplanen ska följas.

Huvudcykelvägnätet är grunden för cykelvägnätet inom Väsjöområdet. Syftet med att definiera ett huvudnät för cykel är att identifiera de viktigaste länkarna utifrån viktiga målpunkter och bostadsområden. De viktiga schematiska kopplingarna finns redovisade i figur 15 på nästa sida. Länkarna måste vara prioriterade vad det gäller tillgänglighet, genhet, framkomlighet och trygghet. Att noggrant utforma goda siktmöjligheter och god belysning är viktigt.

Huvudcykelvägnätet kan bestå av både sträckor med separerade gång- och cykelbanor som cykel i blandtrafik, tex föreslås att huvudcykelvägnätet leds på lokaltvägnätet genom Södersättra. När cyklisten leds in i blandtrafik,

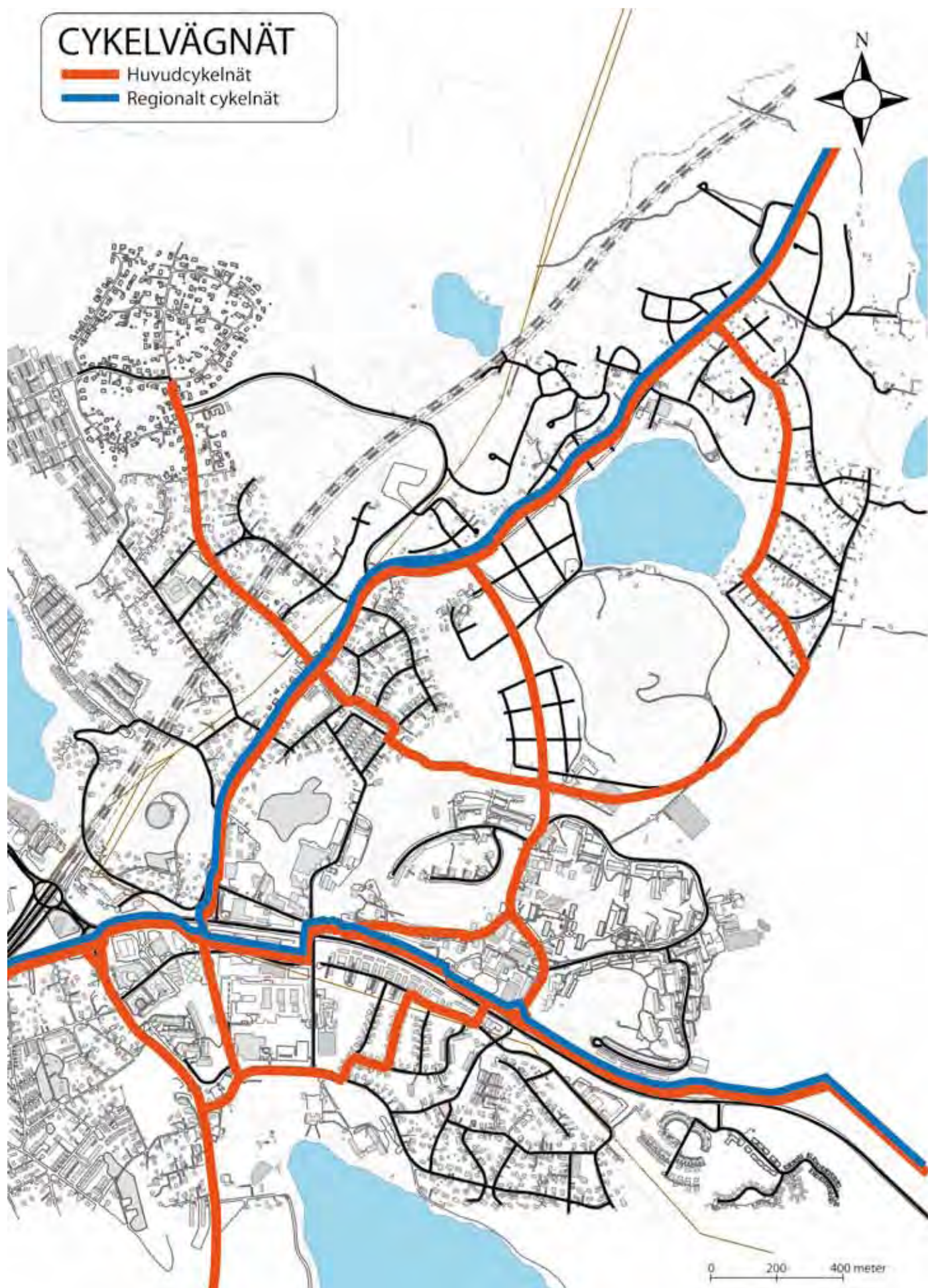
bör övrig fordonstrafik göras mycket väl medvetna om förekomsten av cyklister och hastighet och utformning bör vara gjord för att fungera för samtliga trafikslag.

Stråken måste vara vägvisade och kontinuerliga i båda riktningar, då de leder till eller passerar många av Väsjöområdets och Sollentunas viktiga målpunkter. En tydlig cykelvägvisning signalerar att cykling är möjlig och prioriterad i området.

Cykelparkeringar måste finnas i anslutning till alla offentliga platser som busshållplatser, pendeltågsstationer, skolor, idrottsplatser och centrum. Det ska även planeras och finnas goda möjligheter till cykelparkeringar i anslutning till bostäderna. Vädskydd och möjlighet att låsa fast cykeln bör finnas. Cykelparkeringen bör placeras så nära entrén som möjligt. För att välja att ta cykeln till pendeltåget bör goda parkeringsmöjligheter finnas även i Sollentuna C och Häggvik.

För att fungera som ett huvudcykelvägnät måste det även vara prioriterat då det gäller drift och underhåll. Vintertid ska stråken snöröjas och sandas, vilket är en förutsättning för att (gång- och) cykeltrafiken ska fungera året om. På våren måste sand och grus sopas undan efter vinterväghållningen, eftersom sand/grus på asfalt utgör en stor olycksrisk för cyklister.

Delar av huvudcykelvägnätet och de regionala stråken sammanfaller, se bilden th.



Figur 15. Cykelvägnät.

5.2 Kollektivtrafik

"Sollentunaborna ska uppleva kollektivtrafiksystemet som ett attraktivt färd sätt. Inom kommunen ska det därför skapas attraktiva kommunikationsstråk där kollektivtrafiken prioriteras framför övrig motorfordonstrafik. Det kan innebära särskilda bussgator och bussfiler på befintliga gator" ur förslag till Översiktsplan 2010.

5.2.1 Framtida kollektivtrafik i området

För att kollektivtrafiken i Väsjö- och Edsbergsområdet ska upplevas som attraktiv är det viktigt att de boende har nära till en busshållplats, att linjerna som trafikerar går till målpunkter det finns behov av, att turtätheten är hög och att bussarna är punktliga. Eftersom en förbindelse för fordonstrafik mellan Edsberg och området inte blir klar förrän 2016 måste kollektivtrafikens utbyggnad planeras i etapper med successiv utbyggnad. Att åka kollektivt handlar mycket om att bygga upp vanor. Det är därför viktigt att ett attraktivt kollektivtrafikenät finns när de första boende flyttar in, men även att gång- och cykelvägnätet är utbyggt så det är lätt och smidigt att gå eller cykla till hållplatsen.

I ett första skede innan förbindelsen mellan Edsberg och södra delarna av Väsjön är klar, måste kollektivtrafiken koncentreras till Frestavägen och det nya bostadsområdet strax norr om Väsjön. Till stor del kommer det vara befintliga linjer som ges mindre omdragningar. Här måste dock turtätheten ökas för att bli konkurrenskraftig. När förbindelsen mellan Edsberg och Väsjöområdet är färdigbyggd runt 2016 kan kollektivtrafikenätet permanentas. Om möjlighet finns, bör dock förbindelsen mellan Edsberg och södra delen av Väsjöområdet – åtminstone för buss-, planeras in tidigare än 2016, eftersom möjligheterna då är större att skapa ett attraktivt kollektivtrafikenät i ett tidigt skede när den sk säckkörningen runt Ribbings väg kan tas bort.

Förslaget efter 2016 innebär att busslinjer dras via den östra delen av Ribbings väg, via den nya förbindelsen mellan Ribbings väg och Väsjöområdet och sedan fortsätter till det nya området norr om Väsjön. I bilden nere till höger visas förslag på vilka vägar kollektivtrafiken ska trafikera samt de vägar som i dagsläget trafikeras av kollektivtrafik.

För att förbindelsen från det nya området ska bli attraktiv krävs vidare att den får en snabb och gen dragning mot andra viktiga kollektivtrafikknutpunkter exempelvis Sollentuna station, eftersom många av resorna inom området kommer att gå mot Stockholms centrala delar. I samband med att en ny uppgång byggs i anslutning till Häggviks station ges möjlighet att dra busslinjer dit istället för till Sollentuna station då det är närmare samt Sollentunavägen är relativt starkt trafikerad. Lämpligen

bör också en linje gå mot Mörby/Danderyds sjukhus och dess koppling mot tunnelbanans röda linje. En snabb förbindelse mot Kista är också önskvärt. Hur linjerna kommer att gå när området börjar få sin slutliga utformning är något som kommunen och SL tillsammans ska arbeta vidare med.

I figur 17 redovisas hur väl de föreslagna hållplatserna täcker Edsberg och Väsjöområdet. En cirkel motsvarar en radie på ca 300 meter fågelvägen. I princip är det endast de södra delarna av Södersättraområdet samt de västra delarna av Flintåsvägen och Lodvägen som inte ligger inom 300-meters-radien från hållplats.



Figur 16. Vägar som trafikeras av kollektivtrafik - nuläge och fullt exploaterat.



Figur 17. Upptagningsområde för busshållplatser.

5.3 Biltrafiknät

Olika delar av bilnätet har olika uppgifter att fylla och därför behöver nätet differentieras. Vissa länkar utformas för att kapacitetsmässigt kunna ta hand om mycket trafik med såväl lokala som regionala målpunkter. Andra länkar kan ha till uppgift att endast göra det möjligt att för ett begränsat antal bilar nå sin bostad.

En bilists anspråk på vägnätet beror på flera faktorer - utförs resan inom tätorten, vilken målpunkt, total resetid, orienterbarhet, positiva synintryck och närhet till parkeringsplatser.

En hållbar stadsutveckling bygger på att samspelet mellan trafikfunktion och stadsomsorg vägs samman och att trafiken planeras utifrån en helhetssyn där samtliga trafikslag och dess behov tas med. De olika nätens funktion ser ut enligt följande:

Övergripande nät - knyter samman länkar på en regional och nationell nivå. Bör tillåta en högre hastighet och kunna användas av tung trafik.

Huvudnät - för länkar som för trafik till/från tätort samt mellan stadsdelar inom tätorten.

Lokalnät - för länkar inom en stadsdel med målpunkter längs med gatan.

I denna utredning har några olika trafiknät studerats. Det som skiljer näten åt är hur vägkopplingen mellan södra delen av Väsjöområdet och Edsberg ska dras - om den överhuvudtaget ska finnas.

5.3.1 Föreslaget biltrafiknät

Förslaget innebär att Frestavägen, Gustavsbergsleden, Edsbergs allé med koppling mot Ribbings väg, samt vägen nordost om Väsjön kommer att ingå i huvudvägnätet. Trots att vägarna tillhör samma nät kommer utformningen av näten vara olika. (se figur 18)

Frestavägen, som också är omledningsvägnät till Norrortsleden, måste vara dimensionerad så att alla typer av fordon, även tunga och långa, kan trafikera vägen när så krävs. Hastigheten ska dock hålla spå en låg nivå.

Den nya länken, som i dagsläget går under arbetsnamnet Edsbergs allé, mellan Väsjöområdet och Edsberg går mellan Frestavägen i norr och Danderydsvägen i sydöst. Länken ingår i huvudvägnätet, vilken således är planerad och skall utformas därefter. Länken ska fungera som en del inom och mellan stadsdelarna och ha lokala målpunkter i området. Edsbergs allé är främst till för boende att ta sig till och från sin bostad, samt även som länk in till sportfältet och Väsjöbacken. Västra delen av Ribbings väg kommer också ingå i huvudvägnätet eftersom

de ska vara möjligt att åka mellan de nya delarna i Väsjöområdet till de gamla. Trafiken ska dock i första hand styras mot Frestavägen för att undvika genomfartstrafik.

Vägarna norr om Väsjön kommer att trafikeras av kollektivtrafik och måste därför utformas för detta ändamål. Gustavsbergsleden kommer att ha samma funktion som idag. På bilden till höger redovisas det föreslagna biltrafiknätet. Under kapitlen gatutyper och livsrum som följer redovisas de olika gatornas utformning och karaktär.

5.3.2 Alternativa biltrafiknät

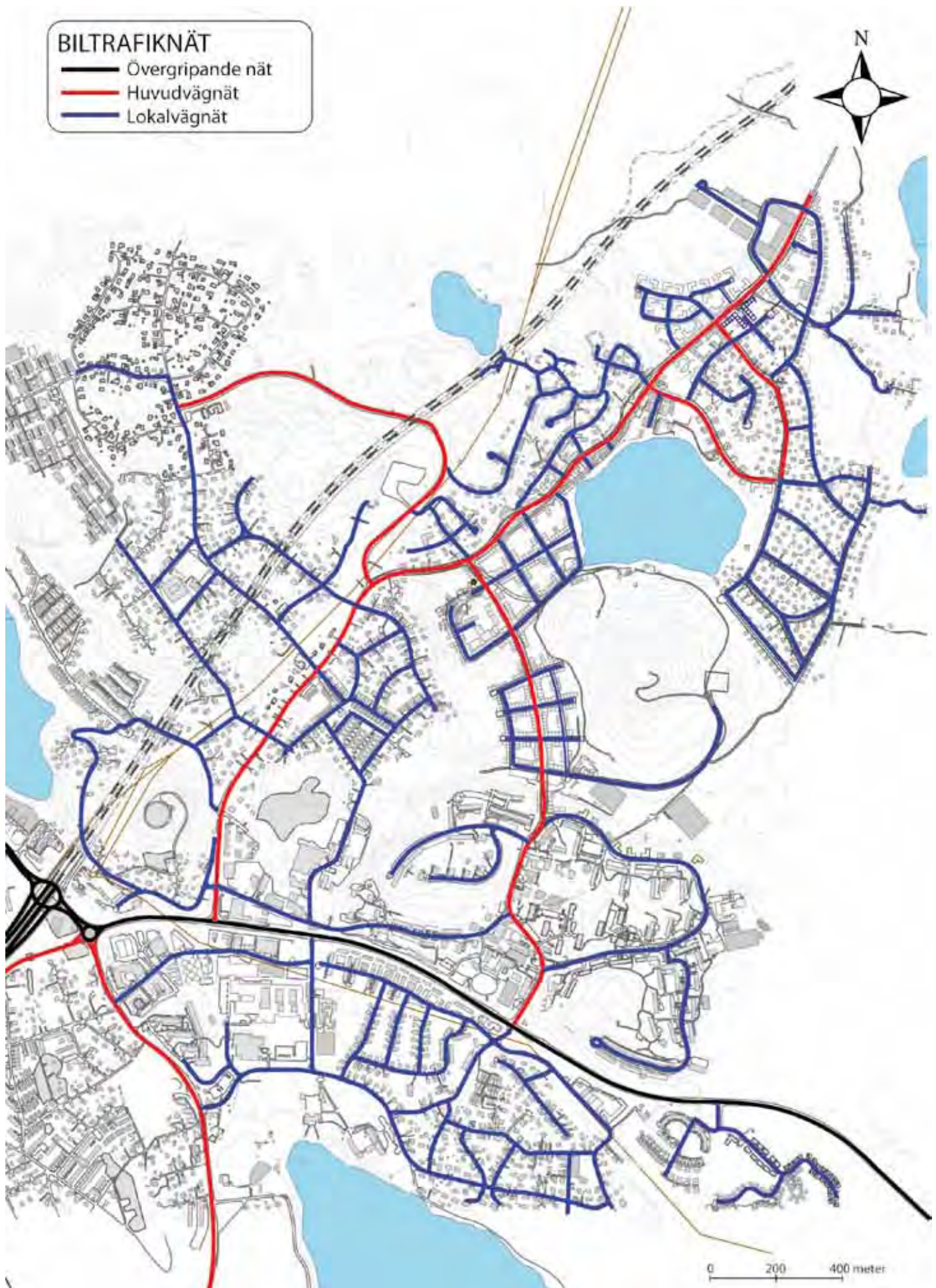
För att undersöka alternativa eller kompletterande sätt att trafikförsörja Väsjöområdet har tre alternativa kopplingar utretts men förkastats. Under kapitel x Prognos har trafikprognoser gjorts för de olika alternativen.

Alternativ 1 - Utan koppling till Ribbings väg

Utan en koppling till Edsbergs skulle Ribbings väg (se figur 19) behålla den funktion och karaktär av en genomgående huvudgata. Ingen trafik skulle löpa mellan det nyexploaterade området och Edsberg. Edsbergs allé skulle främst fungera som en matargata till kringliggande lokalator samt transportled till sportfältet. Frestavägen får dessutom en mycket hög trafikbelastning som vägen inte klarar av utan omfattande ombyggnationer.

Utan koppling mellan områdena kommer trafiken på Ribbings väg att finnas kvar på dagens nivå. Avsaknaden av bilförbindelse mellan områdena omöjliggör dock en integration mellan Väsjöområdet och Edsberg. Edsbergs centrums möjlighet att utvecklas tack vare det nya området blir näst intill obefintlig. Erfarenhet visar att bilvägar är en förutsättning för att sammanlänka områden. Möjligheten att utnyttja och utjämna olika servicefunktioners variationer över tiden minskar betydligt utan förbindelse.

Möjligheten att skapa en attraktiv kollektivtrafik utan en förbindelse försämras också då flera små öar bildas - något som kommunen försöker bygga bort. Man skulle kunna tänka sig att förbindelsen byggs men att den endast fungerar för kollektivtrafiken. Detta blir dock en mycket kostsam lösning eftersom infrastrukturen ändå måste byggas, samtidigt som färre personer får ta del av den.



Figur 18. Föreslaget biltrafiknät.

Alternativ 2 - Bäckvägen - Edsbergs allé

Istället för att ha en koppling mot Ribbings väg har en koppling mot Bäckvägen med anslutning till Danderydsvägen studerats (se figur 20). Förlängningen av Bäckvägen norrut ansluter till Edsbergs allé och blir således en koppling till sportfältet. Kopplingen ger vidare möjlighet till en fördelning av trafik från det nya området både norrut och söderut. Korsningarna Bäckvägen och Frestavägen med Danderydsvägen ligger dock något tätt varför korsningarna kommer påverka varandra och därmed framkomligheten på Danderydsvägen.

Anslutningen medför också att ytterligare grönområden mellan Edsängen och Edsberg måste tas i anspråk, samtidigt som ytterligare en barriär mellan Edsängen och friluftsområdena i öster skapas.

Denna anslutning ger ingen ytterligare trafik på Ribbings väg, men inte heller någon möjlighet till integration mot de nya områdena - med de positiva aspekter det skulle medföra.

Alternativ 3 - Bäckvägen och Ribbings väg

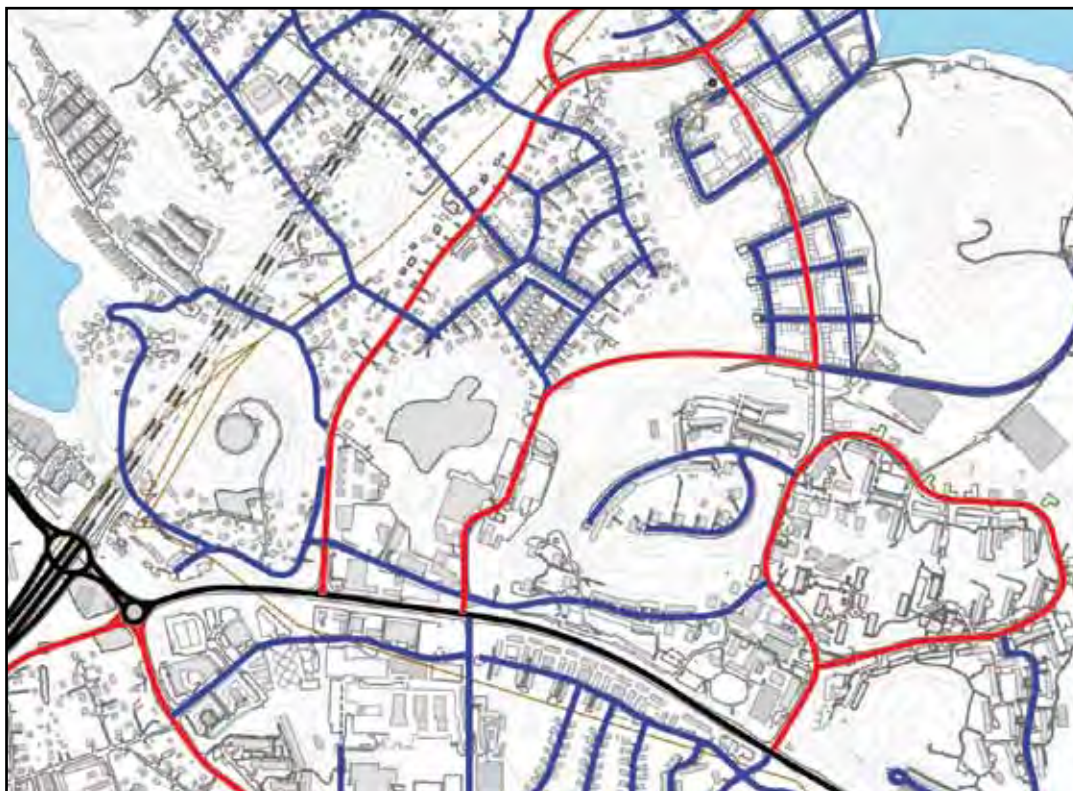
Detta alternativ innebär att både kopplingen via Bäckvägen och via Edsbergs allé mot Ribbings väg byggs (se figur 21). Det skapar två möjliga vägval för trafik i Väsjo-Edsbergsområdet. För trafik som har sportfältet som målpunkt finns två val. Bäckvägen har potential att

utformas som en transportled med god framkomlighet, då den passerar genom ett industriområde och sedan genom ett skogsparti.

Fördelarna med detta alternativ är framförallt att trafiken kan silas på flera olika vägar. Eftersom kopplingen mellan Edsbergs allé och Ribbings väg byggs ges möjligheten till integration mellan områdena samtidigt som trafiken troligen blir något lägre på Ribbings väg än med bara denna koppling. Nackdelen är framförallt att mycket mark tas i anspråk mellan Edsängen och Edsberg för nya vägar trots att det inte ger fler exploateringsmöjligheter. Att skapa två ytterligare förbindelser utöver Frestavägen ger inte heller någon ytterligare avlastning på Frestavägen i jämförelse med valt alternativ.



Figur 19. Biltrafiknät, alternativ 1- ingen koppling Ribbings väg.



Figur 20. Biltrafiknät, alternativ 2 - koppling via Bäckvägen.



Figur 21. Biltrafiknät, alternativ 3 - koppling via Bäckvägen och Ribbings väg.

5.4 Gatutyper

Gatutyperna beskriver sektionerna för de olika gatorna i utredningsområdet (se figur 22). Bredder på körbana, samt förekomst och bredd av trottoar och cykelbana redovisas. Även närhet till fasad, byggnadshöjd, belysning och växtlighet beskrivs.

Innehållet i sektionerna beskriver delvis vilken funktion som gatan kan förväntas ha. Separerade cykelbanor och breda körfält skapar en viss förutsättning gentemot smala körfält utan trottoar.

Exploateringsområdets gatutyper beskrivs utförligt i Vä-sjöområdet - Kvalitetsprogram för gestaltning. Ett urval med typexempel beskrivs nedan och till höger.

Gatutyperna GT-1 och GT-2 är sektioner som finns i förslagets huvudnät för samtliga trafikslag. Sektionerna har både gång- och cykelbana. Även GT-Buss-1 och GT-Buss-2 har både gång- och cykelbana.

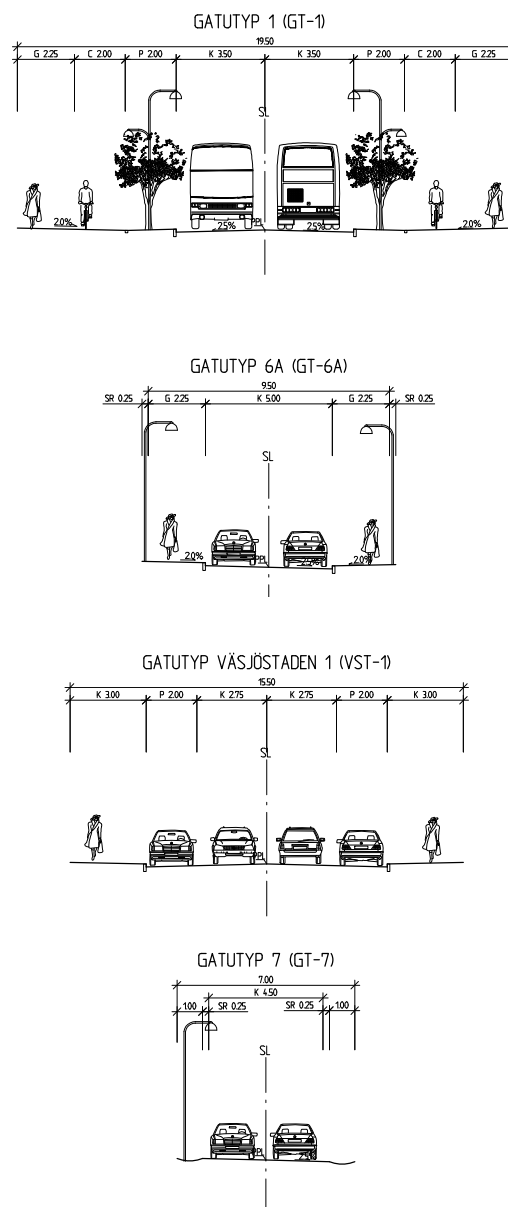
GT-3-GT-6 är sektioner som har körbana och trottoar med något varierande bredder. Även GT-10 och GT-11 har motsvarande utformning.

GT-7 är ett exempel på en sektion som endast har körbana, dvs. det saknas både trottoar och cykelbana.

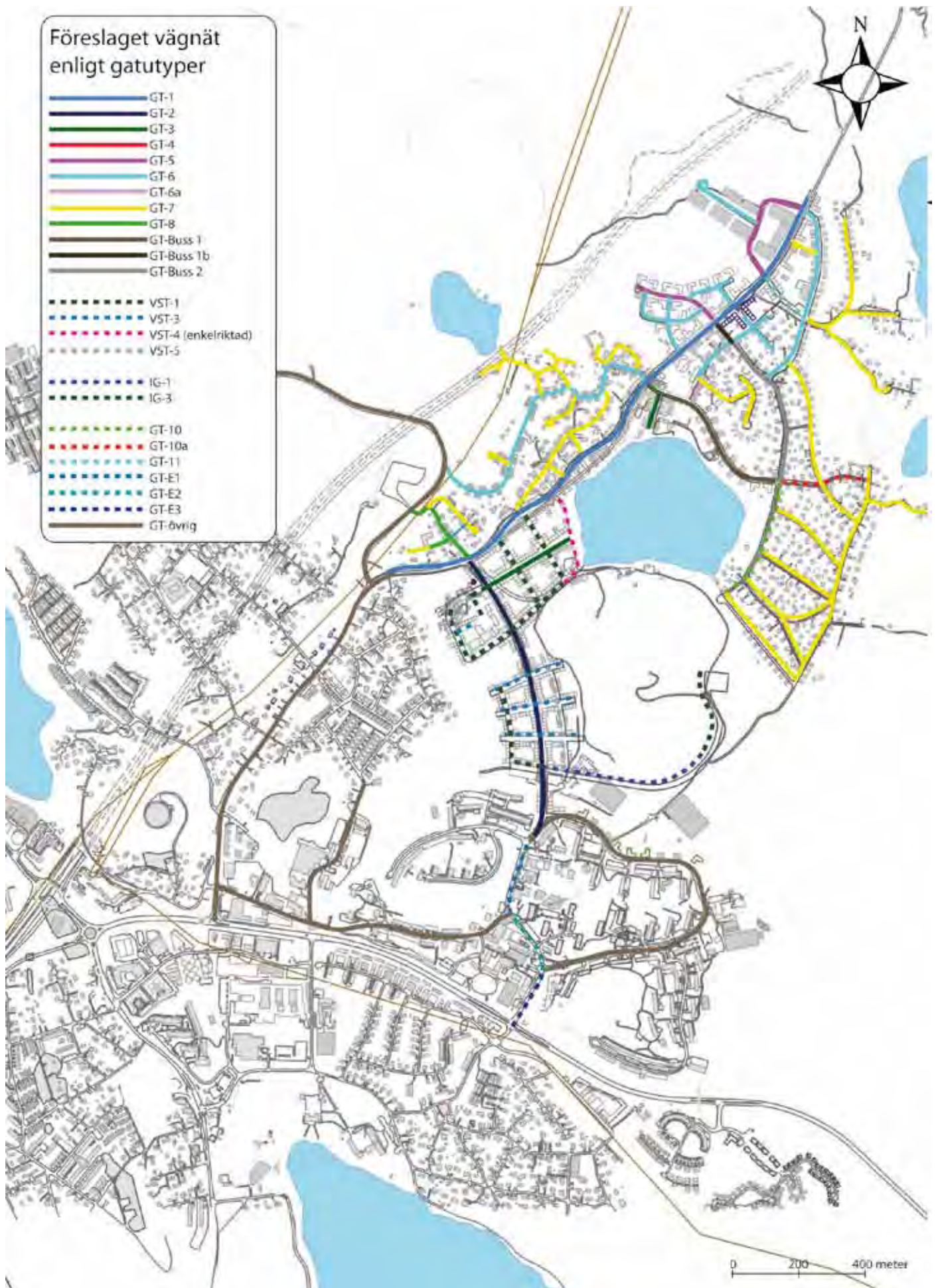
VST-1-VST-4 är gatutyper i tätare bebyggelse med trottoar och med antingen en- eller dubbelsidig kanstensparkering. VST-5 saknar kanstensparkering.

IG-1 och IG-3 är gatan mot sportfältet, vilkens sektion redovisas i Gestaltningssprogram för Sportfältet.

I figur 23 redovisad GT-E1-GT-E3 är redan befintliga sektioner i Edsberg, längs med Ribbings väg. Dessa redovisas och föreslås åtgärder i kap. 7 Fördjupade studier.



Figur 22. Gatutyper enligt planförslaget.



Figur 23. Gatutyper enligt planförslaget.

5.5 Livsrum

Livsrumsmodellen beskriver prioritering mellan olika trafikintressen och hur samspelet mellan trafikfunktion och stadsomsorg behandlas. Staden delas in i tre "rum" – frirum, mjuktrafikrum och transportrum samt två "mellanrum" - integrerat frirum och integrerat transportrum. De olika rummen ska på lång sikt tydligt kunna särskiljas så att varje trafikrums funktion har en utformning som är lätt att förstå för trafikanterna.



Figur 24. Livsrumsmodellen med tre rum och två mellanrum. (TRAST, 2004)

Frirummen tillhör cyklister, forgångare och lekande barn. Biltrafik ska i princip inte förekomma i frirummen.

Integrerat frirum är rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Möjlighet för inkörning med motorfordon är begränsad och alltid med hänsyn till oskyddade trafikanter. Exempel på integrerade frirum kan vara torg, entréer och offentliga stadsrum.

Mjuktrafikrum är större delen av stadens biltrafiknät. Bilister och oskyddade trafikanter ska samsas och gående och cyklister ska ges utrymme.

I **integrerade transportrum** kan oskyddade trafikanter färdas i längsriktning, men har inte så stort anspråk på att korsa det. Avståndet mellan entréerna är långt. Finns behov av att korsa gatan, görs detta i anslutning till övergångsställen eller andra definierade platser. Gatuummet har som regel en transportfunktion.

Transportrummet består av gator där person- och godstransporter prioriteras.

Vilket livsrum som gatan har beror till stor del på oskyddade trafikanters anspråk på att röra sig längs med eller korsa gatan. Behovet att korsa gatan kan uppkomma om det finns målpunkter, exempelvis affärer, entréer eller idrottsplatser, som lockar på båda sidan av gatan. Finns inga behov att korsa gatan förutom på specifika punkter (övergångsställen/planskilda korsningar) är det ett typiskt integrerat transportrum.

Vilken hastighet som är lämplig utifrån livsrum, hänger samman med vilken roll och rumslig relation gatan har i stadsstrukturen. Strukturella egenskaper, liksom möjlighet att korsa gatan varhelst de gående önskar, motverkas genom höga fordonshastigheter och barriärer som byggs för att höja framkomlighet och säkerhet. I tabellen nedan (figur 25) beskrivs ett samband mellan hastighets betydelse för gatans karaktär.

Hastigheten har betydelse för trafiksäkerheten, se krockvårdskurvan i figur 26.

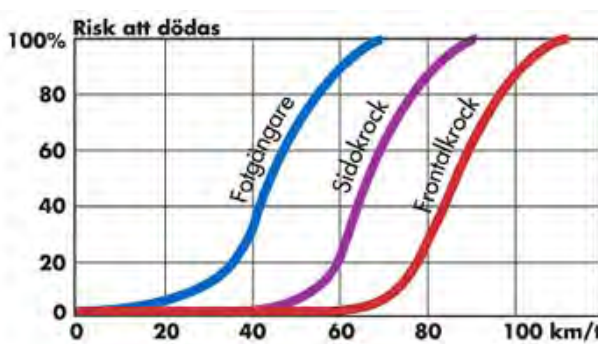
Hastigheten har betydelse för ljudnivån. Störst effekt fås vid sänkning av medelhastigheten vid låga hastigheter på gator utan tung trafik. Effekten inomhus blir dock endast hälften så stor.

Samband 1: Hastighetens betydelse för stadens karaktär.

Kvalitetsnivå	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum
God	Gångfart	≤ 30 km/tim	≤ 50 km/tim
Mindre god	20 km/tim	40 km/tim	60 km/tim
Låg	≥ 30 km/tim	≥ 50 km/tim	≥ 70 km/tim

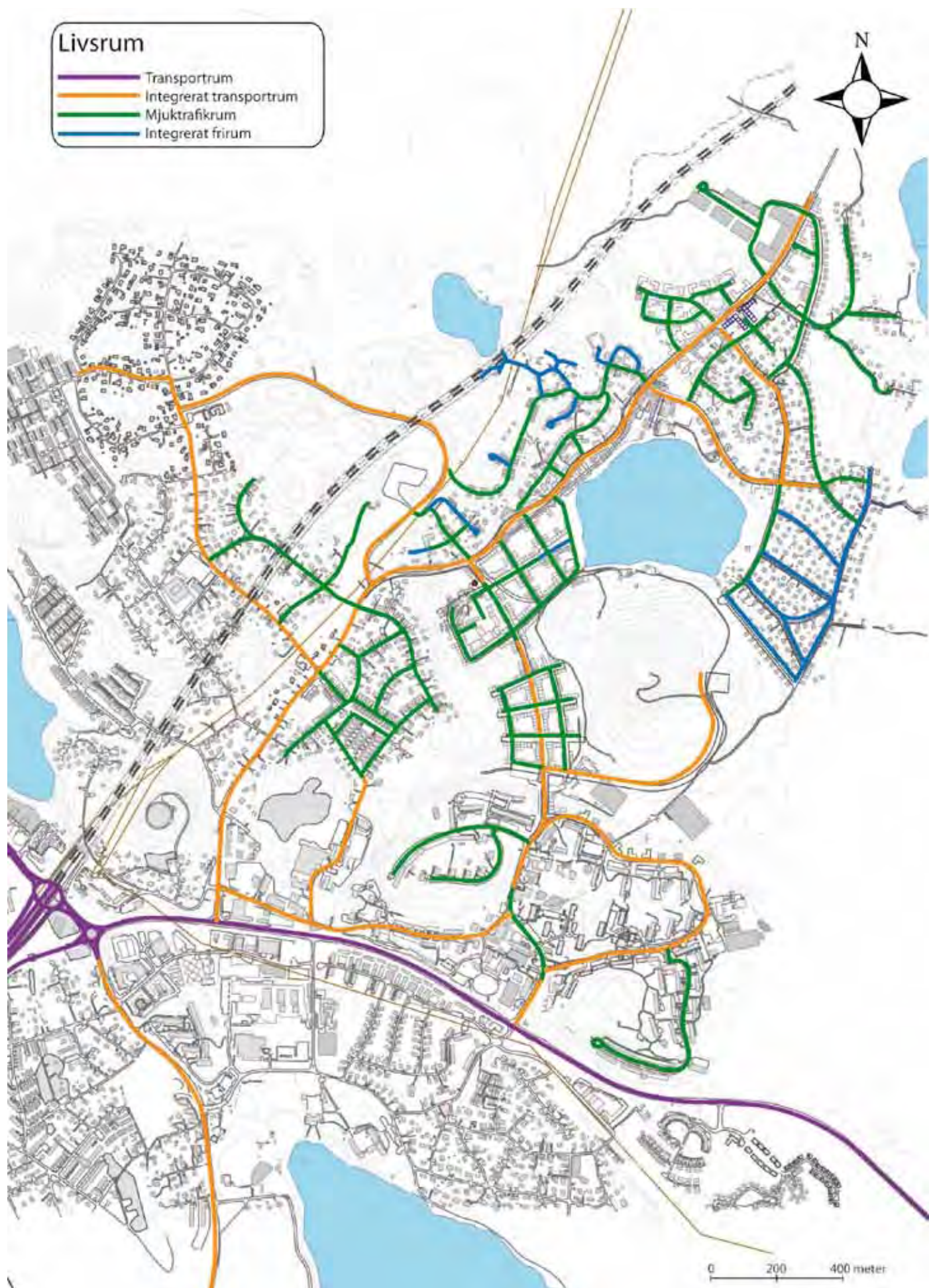
I transportrum har hastighet ingen avgörande betydelse för stadens karaktär.

Figur 25. Hastighetens betydelse för stadens karaktär (Rätt fart i staden, 2004)

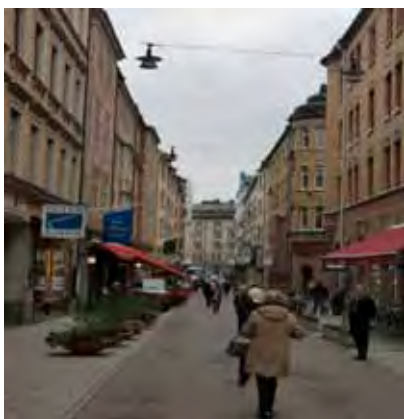


Figur 26. Krockvårdskurvan - hastighetens betydelse för trafiksäkerheten. (TRAST, 2004)

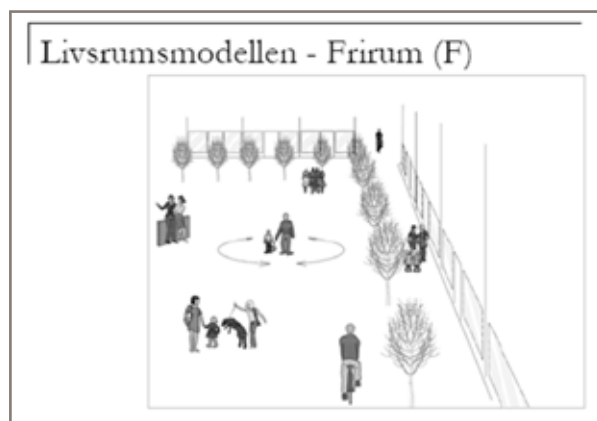
På följande uppslag presenteras typexempel av hur olika livsrum kan se ut.



Figur 27. Livsrum.



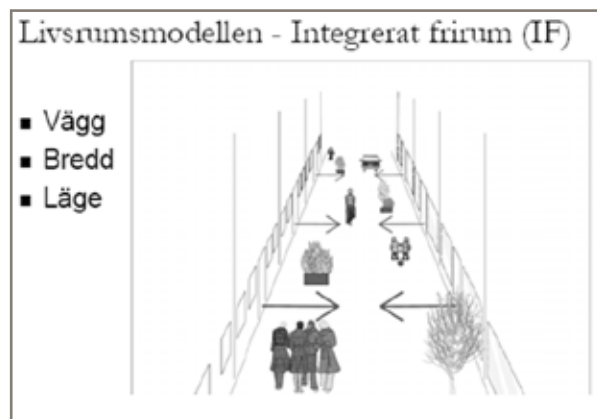
Figur 28a.



Frirum tillhör cyklister och fotgängare.



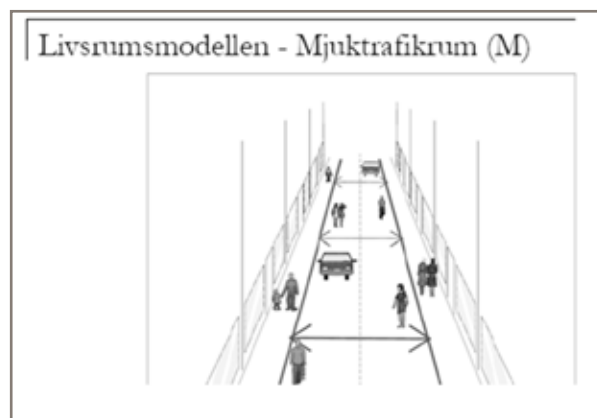
Figur 28b.



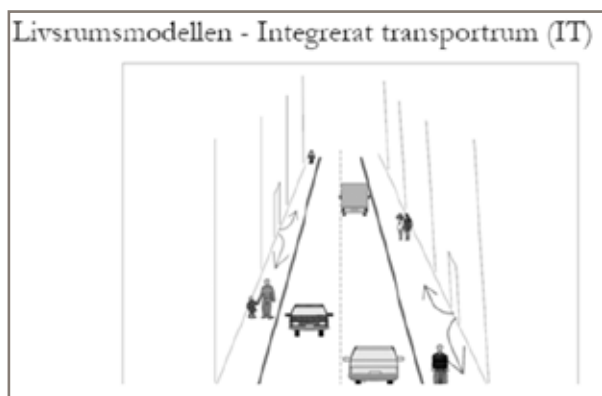
Fotgängare och cyklister är prioriterade men fordon har möjlighet att köra in. All rörelse sker i samma gaturum och det är naturligt att lek kan och får förekomma på gatan.



Figur 28c.



Ett mjuktrafikrum där bilister och oskyddade trafikanter ska samsas. Entréer på båda sidor lockar till att korsas gatan spontant, men under medvetande att det finns biltrafikanter i samma gaturum.



Integrerade transportrum av olika karaktär i tätare stadskaraktär och i villaområde. Ensidig bebyggelse gör att det inte finns entréer eller annan aktivitet som inte lockar till att korsa gatan (figur 24d). I villaområdet ligger entrér långt in på tomter som är väl avgränsade. Rörelser sker främst i längsriktning (figur 24e).

Figur 24f skulle, beroende på aktiviteter och attraktionspunkter på sidorna om vägen. Finns ingen aktivitet längs med sidorna kan det klassas som ett transportrum där biltrafiken prioriteras. Oskyddade trafikanter får färdas på trottoar i längsriktning, men på bilisternas villkor.



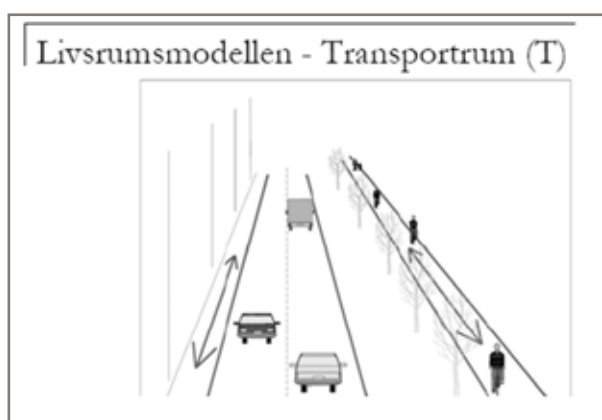
Figur 28d.



Figur 28e.



Figur 28f.



Figur 28g är ett entydigt transportrum där fordonstrafik är totalt prioriterad.



Figur 28g.

6 Trafikprognos

6.1 Resvanor

I Sollentuna görs drygt 50 procent av alla resor med bil (RES 2005-2006, SIKa).

Av alla resor i Sverige, oavsett färdmedelsval, är den vanligaste resan till jobbet (ca 46 procent) följt av fritidsresor (30 procent) samt service och inköp (18 procent). Detta innebär att en majoritet av alla resor sker på morgonen och på kvällen.

Stockholms stad har den lägsta andelen bilresor i länet (17 procent) vilket också avspeglar sig länets relativt låga bilandel. Trafikprognosen presenterar de resor som beräknas genomföras med bil.

Tabell 1. Färdmedelsfördelning (RES 2005-2006)

Område	Stockholms län	Sollentuna kn
Kollektivtrafik	24 %	17 %
Biltrafik	42 %	52 %
Gång, cykel och moped	34 %	31 %

6.2 Trafikalstring

Trafikalstringen beskriver alltså endast antalet bilresor. När alstringstal sätts skiljer man ofta på om bostadsområdet är centrumnära eller ligger perifert i förhållande till centrum etc.

Här är antagandet att området är centrumnära, och att en relativt liten andel av alla resor sker med bil. Trafikalstringen har uppskattats till 2,7 bilresor per dygn och per lägenhet i flerfamiljshus och för villor/radhus 3,9 bilresor per enhet. Det kan jämföras med områden som Hammarby sjöstad som planerades för en trafikstring på 2,6 bilresor/enhet. I Väsjöområdet planeras

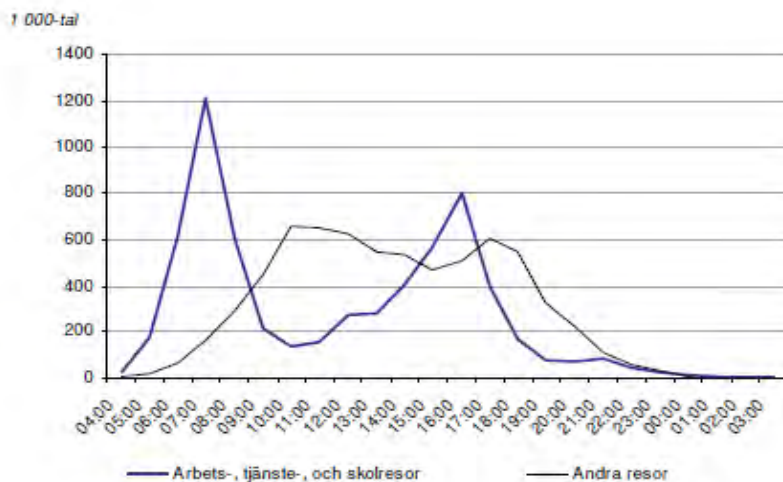
för ca 2800 bostäder (varav ca 85 procent är lägenheter i flerfamiljshus). Det ger en ungefärlig trafikstring på ca 13000 fordon per dygn. Till detta kommer en allmän trafikökning på 1,3 procent per år. Ett generellt antagande har gjorts att den alstrande trafiken från området till 80% har sin målpunkt i söder och till 20% mot norr.

6.3 Prognoser

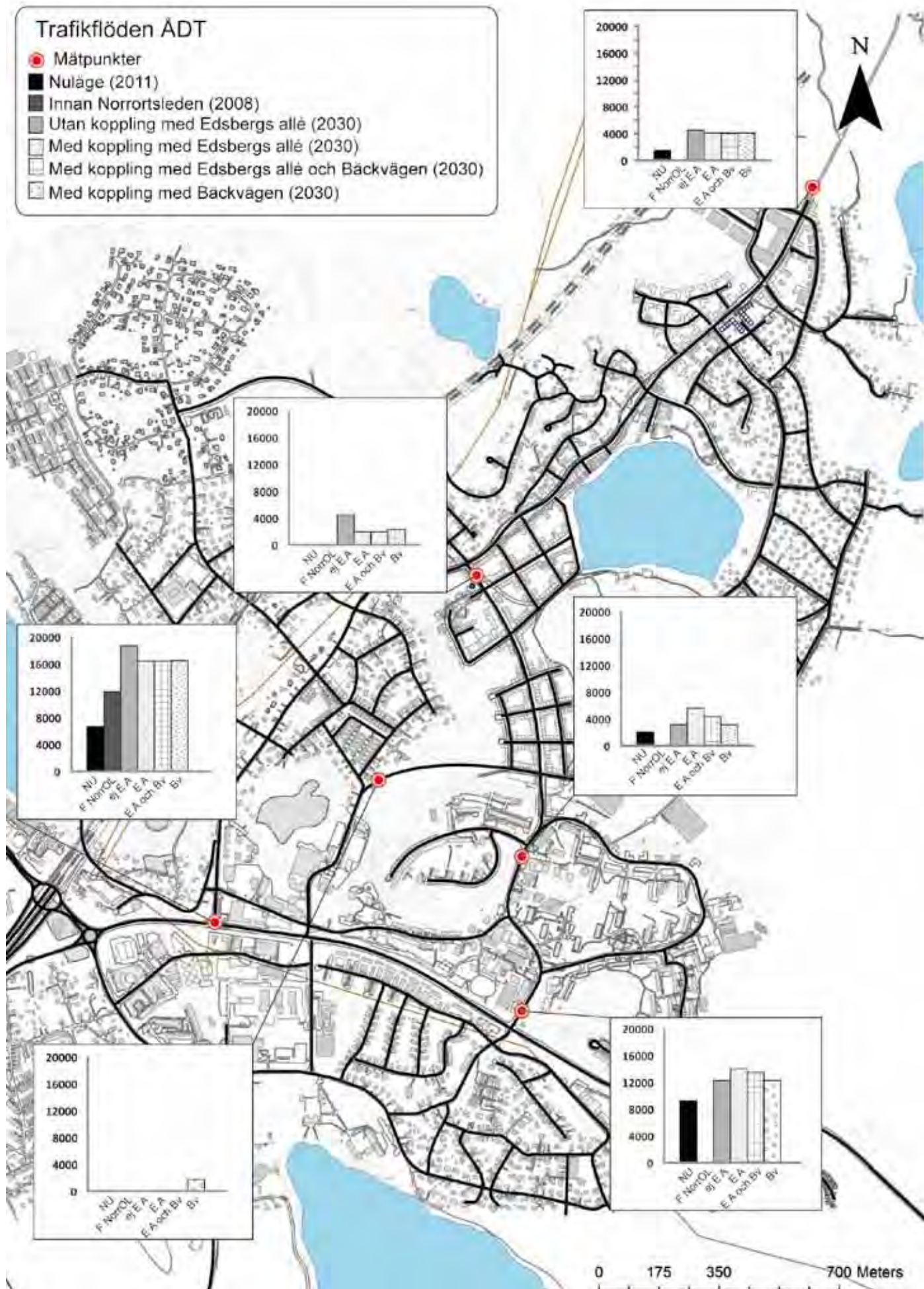
Trafikprognoser för huvudvägnätet har tagits fram för det föreslagna alternativet samt för tre jämförelsealternativ (beskrivs tidigare i rapporten, s 20-23). Prognoser och trafikflöden baseras på ÅDT, årsdygnstrafik. Detta motsvarar ett medelvärde av trafiken under ett dygn baserat på data från ett år. Under ett vardagsdygn varierar trafiken normalt under dygnet med en maxtimme (högst belastning) under morgonen och en något mindre tydlig topp under eftermiddagen. Se figur 29 nedan för variationer över dygnet fördelat på olika typer av resor.

6.3.1 Utan koppling med Edsberg

I alternativet utan koppling genom Edsberg ökar trafikflödena kraftigt på Frestavägen. På den södra delen kommer trafikflödet öka från dagens 6700 f/ÅDT till 18800 f/ÅDT år 2030, vilket kan jämföras med att trafikflödet på Frestavägen före Norrortsledens öppnande var 11600 f/ÅDT (Klickbara kartan, Trafikverket, mätning april 2008). Belastningen på Frestavägen blir då mycket hög och kapacitetsproblem kommer att uppstå under den dimensionerande timmen, framförallt i korsningen med Danderydsvägen.



Figur 29. Fördelningen av typ av resor fördelat över dygnet. (RES 2005-2006)



Figur 30. Biltrafikflöden enligt föreslaget vägnät.

6.3.2 Med koppling med Edsberg

Även i alternativen med koppling genom Edsberg (utredningsalternativ, alternativ 2 och 3) beräknas trafiken på den södra delen av Frestavägen öka till ca 16000 f/ÅDT år 2030. Trafikflödena på Frestavägen kommer, efter full utbyggnad, att uppnå högre flöden över dygnet än före Norrortsleden öppnande. Det troliga är dock att trafikfördelningen kommer vara mer jämn över dygnet, med tanke på att det är det är boende inom området som alstrar resorna. Även den tunga trafiken kommer att vara betydligt mindre.

I utredningsalternativet, med en koppling genom Edsberg, fördelas den alstrade trafiken från exploateringsarna kring Väsjön på fler kopplingar. I utredningsalternativet blir resultatet att trafiken beräknas öka från dagens ca 9000 f/ÅDT till 14000 f/ÅDT år 2030 i de södra delarna av Ribbings väg. På norra delen av Ribbings väg kommer trafiken att öka från dagens 2200 f/ÅDT till 5700 f/ÅDT år 2030. Antagandet bygger på att en stor andel av trafiken från områdena runt Edsbergs allé väljer vägen genom Edsberg framför Frestavägen som anslutning. Detta baseras på att denna färdväg är geografiskt kortare.

Kapaciteten i korsningen mellan Ribbings väg och Danderydsvägen kommer få en liknande situation som vid Frestavägen med risk för köbildning i rusningstrafik. Trafiken på norra delen av Ribbings väg (vid anslutningen till Edsberg) kommer också att bli högre än idag, men med en gatutformning som tränger ihop gaturummet kan hastigheten hållas nere, något som också påverkar bullernivåer positivt.

Skillnaden mellan att ha en ytterligare koppling till Frestavägen mot att ha två ytterligare kopplingar är liten. Trafiken kommer till största delen att välja kopplingen via Ribbings väg då den sträckan blir geografiskt kortare. Att endast bygga kopplingen via Bäckvägen ger troligen inte heller någon större avlastning på Frestavägen då Bäckvägen blir geografiskt längre och man kommer ut på nästan samma ställe på Danderydsvägen. Dessutom saknas målpunkter på sträckan.

7 Fördjupade studier

7.1 Parkeringsutredning

7.1.1 Inventering

Nuvarande parkeringsytor inom Edsberg har inventerats med anledning av den planerade bebyggelseutvecklingen i Väsjöområdet. Avsikten med inventeringen är främst att undersöka den aktuella parkeringssituationen vid Edsbergs centrum för att klargöra förutsättningarna inför ett framtida, ökat besöksstryck. Områdesavgränsning för denna del av undersökningen redovisas med röd markering i figur 33.

I det studerade området kring Edsbergs centrum finns idag ca 170 parkeringsplatser för kunder och besökande. En större parkeringsanläggning finns lokaliserad i direkt anslutning till centrum, med parkeringsytor både ovan och under mark. Vid Knallhattsvägen, sydöst om centrum, finns ytterligare en stor parkeringsyta, se figur 30.

Dagens parkeringsregler redovisas i tabell 2. Parkeringsinventeringar har genomförts vid två tillfällen i samband med de belastningstoppar som inträffar kring lunch och vid arbetsdagens slut. Parkeringsytan vid Knallhattsvägen har inkluderats i inventeringen för att undersökningen ska ge en bra bild av den totala parkeringskapaciteten i området närmast centrum, se tabell 2 och 3.

7.1.2 Sammanfattning av parkeringssituationen

Centrumparkeringens kapacitet är god med totalt 123 parkeringsplatser ovan och under mark. Beläggingsgraden under besökstopparna indikerar också att antalet parkeringsplatser är tillräckligt för dagens besöksstryck. Trots detta uppstår ofta köer vid in- och utfart till parkeringsanläggningen, vilket gör att det känns som att parkeringen är fullbelagd trots att det finns många platser lediga. Merparten av besökarna till centrum har korta ärenden och de flesta bilar står parkerade mindre än 20 min vilket gör att omsättningen på parkerade bilar är hög.

Parkeringsanläggningens utformning gör att det finns två huvudsakliga val vid infarten till parkeringen; rakt ner i parkeringsgaraget eller direkt till höger om garageinfarten, se figur 34. Få besökare väljer att utnyttja parkeringsgaraget, istället söker man efter de parkeringsplatser ovan mark som ligger närmast butikerna. Detta innebär att denna del av parkeringsanläggningen oftast är fullbelagd och det uppstår köbildning. Manövreringsutrymmet är begränsat. I den sydöstra delen av parkeringsanläggningen står oftast flera parkeringsplatser outnyttjade eftersom flertalet bilar finner plats på sydvästra sidan, se figur 34



Figur 31. Parkeringsyta längs Ribbings väg.



Figur 32. Parkeringsanläggningen i Edsbergs Centrum.

7.1.3 Förbättring av parkeringssituationen

Genom att förändra utformningen vid infarten till parkeringen i gatuplan och parkeringsgarage fås ett effektivare utnyttjande av anläggningens kapacitet. Åtgärder som styr om flödet på parkeringen minskar onödig söktrafik och minskar köbildning genom att infartssträckan förlängs (se figur 34b). Förslaget skapar två möjligheter till genomfart mellan parkeringsplatserna. En jämnare spridning i utnyttjandet av parkeringsplatserna uppnås. Parkeringsförslaget innehåller samma antal parkeringsplatser som tidigare. Väntande bilar gör att parkeringen upplevs fullbelagd.

Parkeringsgaragets nyttjandegrad är låg och bör göras mer attraktivt och tillgängligt. Placeringen av nedfart och uppgång har goda lägesegenskaper med sina centrala placeringar. Förslag på åtgärder är att öka manövringsutrymmet vid infarten av garaget genom att ta bort tre parkeringsplatser i mitten av garaget. Ökat utrymme gör det enklare att parkera. Uppgångarna från garage till markplan utgörs idag av trånga spiraltrappor och bör göras rymligare samt kompletteras med en hiss. Stora, öppna och lättillgängliga uppgångar minskar känslan av

att befinna sig nere i ett avskilt och trångt garage och underlättar vid förflyttning med exempelvis tunga matkassar och barnvagnar.

7.1.4 Parkeringssituationen i övriga Edsberg

I övriga delar av Edsberg finns ett antal mindre besöksparkeringar i anslutning till andra besöksmål så som närbutiker, skolor, äldreboenden och Edsbergs kyrka. Dessa parkeringsytor antas dock inte nyttjas av besökare till Edsbergs centrum, varken i nuläget eller i framtiden, och belägningsgraden har därför inte studerats. Det finns också ett stort antal parkeringsplatser avsedda för besökande till boende i området, men p.g.a. dess lägen antas inte heller de användas av besökare till Edsbergs centrum. En översikt av samtliga besöksparkeringar i Edsberg redovisas med grön markering i figur 33.



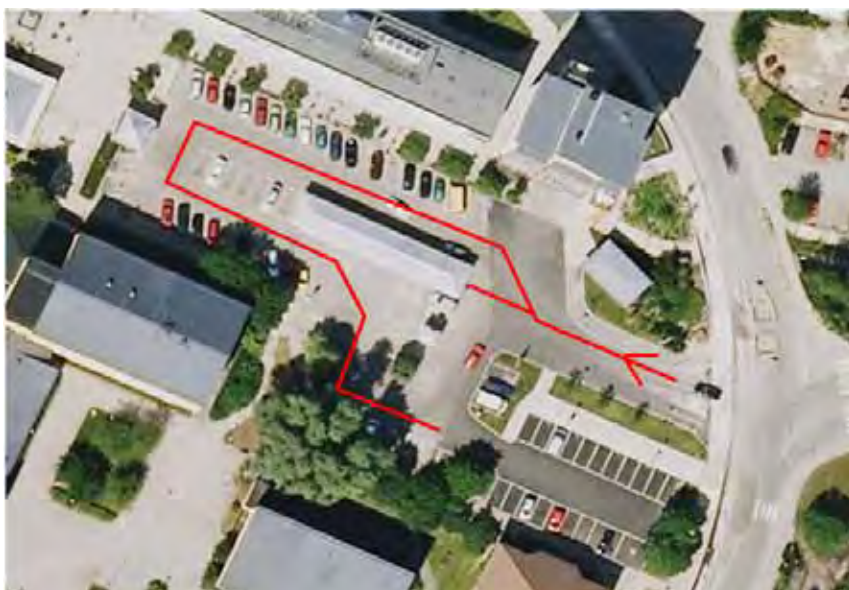
Figur 33. Besöksparkering i Edsberg.

Tabell 2.

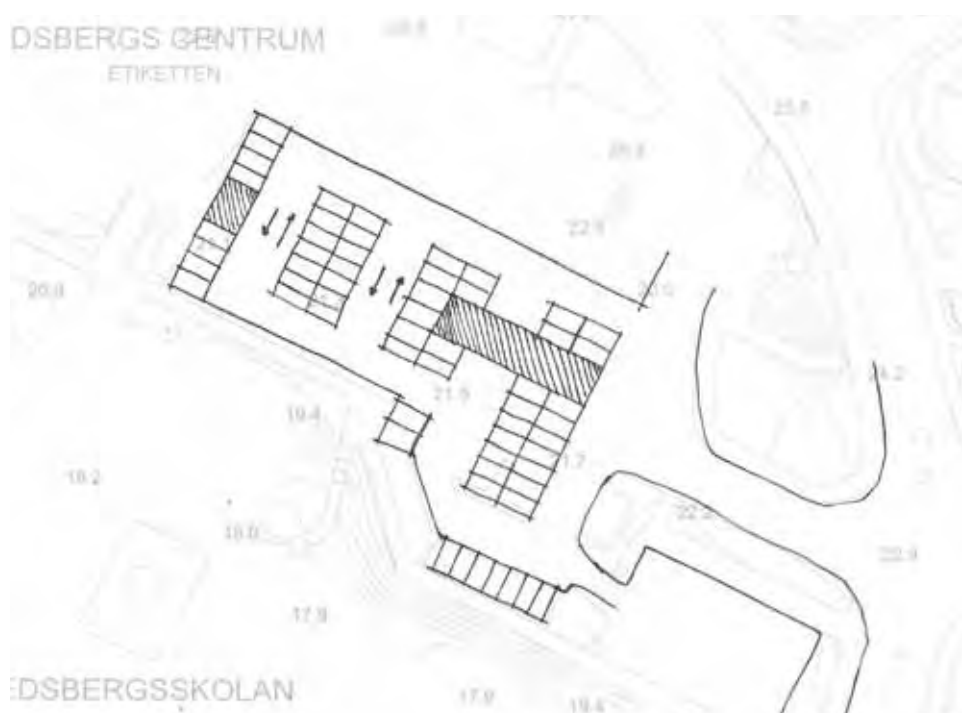
Antal parkeringsplatser	
Edsbergs centrum, ovan mark	78 platser, varav 5 handikapparkeringar
Edsbergs centrum, parkeringsgarage	45 platser, varav 3 handikapparkeringar
Knallhattsvägen	48 platser
Parkeringsregler	
Edsbergs centrum, ovan mark	Avgift, fri parkering 2 h 05-22 alla dagar
Edsbergs centrum, parkeringsgarage	Avgift, fri parkering 2 h må-fr 08-19, lö-sö 11-17
Knallhattsvägen	Avgift, 9-19

Tabell 3.

Beläggingsgrad, medeltal		
Lunchtid 27 januari		
Edsbergs centrum, ovan mark	70 %	(23 lediga platser)
Edsbergs centrum, parkeringsgarage	16 %	(38 lediga platser)
Knallhattsvägen	24 %	(36 lediga platser)
Totalt	43 %	(97 lediga platser)
Kvällstid 9 februari		
Edsbergs centrum, ovan mark	81 %	(15 lediga platser)
Edsbergs centrum, parkeringsgarage	31 %	(31 lediga platser)
Knallhattsvägen	27 %	(35 lediga platser)
Totalt	53 %	(80 lediga platser)



Figur 34a. Illustration av trafikflöden genom parkeringsanläggningen .



Figur 34b. Förslag till parkering i gatuplan vid Edsbergs Centrum.

7.2 Ribbings väg

7.2.1 Nuläge

Dagens utformning av Ribbings väg varierar på sträckan och kan grovt delas i 3 delar upp till den tänkta anslutningen mot Väsjön. Generellt parkeringsförbud gäller längs hela Ribbings väg.



Figur 35. Tre delsträckor av Ribbings väg.

Del 1, Danderydsvägen – Korsningen vid Edsbergs centrum (GT-E1)

Upp till korsningen vid Edsbergs centrum är Ribbings väg bred (ca 8,5 - 9 meter körbana) med smala (< 2 meter) kombinerade gång- och cykelbanor på bägge sidor. I höjd med Edsbergs centrum finns två oövakade övergångsställen och en gångtunnel under vägen. Strax före korsningen är vägen breddad på båda sidor för att ge plats åt en på- och avstigningsplats på den västra sidan. Stoppförbud gäller här på båda sidor. Bebyggelse finns på bägge sidor men inte i direkt anslutning till vägen.

Hastighetsbegränsning 50 km/h fram till Edsbergs centrum sedan 30 km/h.



Figur 36. Del 1, Danderydsvägen - korsningen vid Edsbergs centrum.

Del 2, Edsbergs centrum – Skyttevägen (GT-E2)

Denna sträcka är nyligen ombyggd och i höjd med gångtunneln smalnar vägen. Här är körbanan ca 6,5 -7 meter bred, med knappt 2 meter gång- och cykelbana på norra sidan och drygt 3 meter gång- och cykelbana på södra sidan. Gång- och cykelbanan på södra sidan störs dock av två kortare lastzoner som minskar utrymmet till ca 1,7 meter. På sträckan finns två oövakade övergångsställen och en gångtunnel som leder till Edsbergs centrum. Gaturummet begränsas av murkonstruktioner och byggnader som står i direkt anslutning till vägområdet.

Hastighetsbegränsningen längs sträckan är 30 km/h



Figur 37. Del 2, Edsbergs centrum - Skyttevägen.

Del 3, Skyttevägen – ny anslutning mot Väsjön (GT-E3)

Denna sträcka är, likt sträcka 1, bred med 8,5 – 9 meter körbana och 2,5 meter gång- och cykelbana på östra sidan. På sträckan finns två oövakade och ett signalreglerat övergångsställe. I den norra delen mellan Flintåsvägen och den nya anslutningen finns sidoförlagda busshållplatser i ficka på respektive sida. Kantstensparkering (15 min, 3 platser) finns längs en kort sträcka in till Snäckbackens skola på den östra sidan, samt längs en längre sträcka (Avgift 9-19, 10 platser) på den västra sidan lite längre norrut. Gaturummet angränsar till bebyggelse på västra sidan och naturmark på den östra sidan.

Hastighetsbegränsning övergår från 30 km/h till 50 km/h norr om Snäckbackens skola.



Figur 38. Del 3, Skyttevägen - ny anslutning mot Väsjön.

7.2.2 Effekter av exploateringen

I dagsläget är ÅDT på norra delen av Ribbings väg drygt 2000 f/dygn och ned mot korsningen med Danderydsvägen drygt 9000 f/dygn. Enligt föreslaget vägnät vid ett fullt utbyggt exploateringsområde (år 2030) kommer trafiken på norra delen av Ribbings väg att öka till 5700 f/dygn och sträckan ned mot Danderydsvägen att trafikeras av 14000 f/dygn.

Trafikökningen kommer innebära att korsningen ned mot Danderydsvägen bör ses över för att fungera kapacitetsmässigt. Utan åtgärder i korsningen kommer den tillkomna trafiken att skapa köbildning. Däremot bör korsningen inte överdimensioneras för att undvika att Ribbings väg och Edsbergs allé ska ses som en genomfartsled. Sträckan är planerad för boende i området och för trafik söderifrån som ska till sportfältet.

7.2.3 Förslag på åtgärder

Ribbings väg och den nybyggda Edsbergs allé ska upplevas som ett kontinuerligt huvudstråk som löper genom området i nord-sydlig riktning. Sträckan ska rymma flera funktioner och fungera för både fordonstrafik och oskyddade trafikanter.

Den i Väsjöområdet föreslagna gatusektionen (GT2) är för bred för att direkt användas för Ribbings väg men med den som utgångspunkt kan sträckan ses över och anpassas så att samma funktioner till stor del kan erhållas. T.ex. bör det föreslagna cykelstråket finnas med samt motsvarande gångtor.

Samtliga korsningspunkter bör ses över och ges en trafiksäker utformning för samtliga trafikantslag samt bidra till att säkerställa önskad hastighet på sträckan.

Sektionen för Ribbings väg baseras på sektionen på Edsbergs allé (se figur 40) anpassad till de utrymmen som finns att tillgå. Föreslagen sektion (se figur 41) för Ribbings väg har körbanor med 6,5 meters bredd. Dubbelriktad cykelbana på ena sidan vägen förselas med en bredd på 2,5 meter. På båda sidor föreslås trottoarer med bredder mellan 1-2 meter, beroende på möjlig total sektionsbredd.

Del 1 kommer vara länken in till området och måste tåla hög trafikbelastning. Korsningen upp mot Edsbergs centrum bör ses över för att inte det ska uppstå kapacitetsproblem. I korsningen mot Danderydsvägen bör situationen för gång- och cykeltrafik ses över. Sträckan ska klara kollektivtrafik.

Del 2 längs med Ribbings väg är den smalaste sektionen. Där finns i dagsläget lastzoner längs med södra sidan. Istället för lastzoner föreslås dubbelriktad cykelbana, för att bibehålla kontinuiteten i cykelvägnätet. För lastning till Edsbergs Centrum föreslås redan befintlig yta för lastning vid Skyttevägen/Ribbings väg.

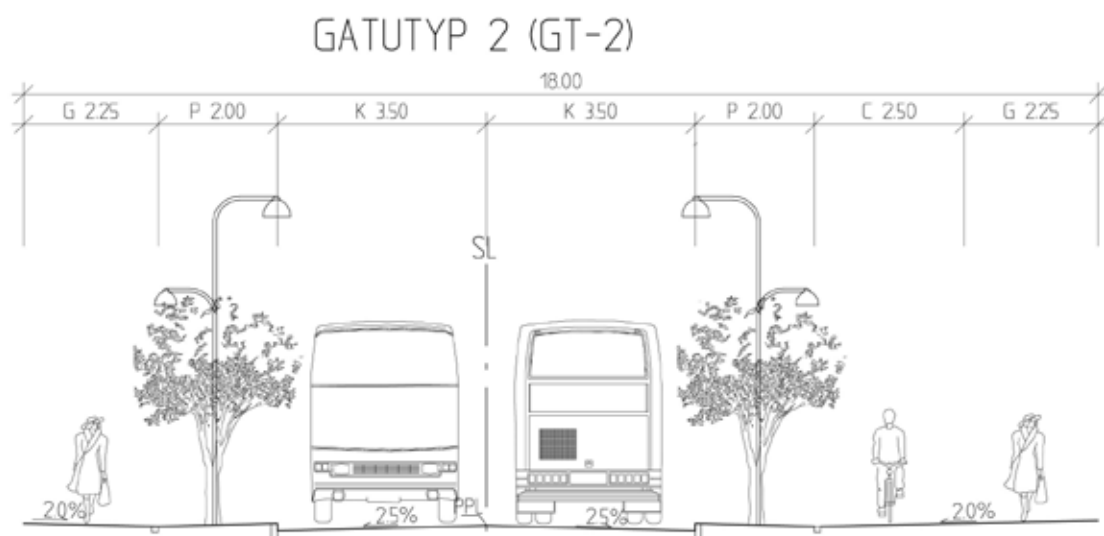


Figur 39. Möjlig karaktär och koppling mellan Edsbergs allé och Ribbings väg. (ÖP 2010).

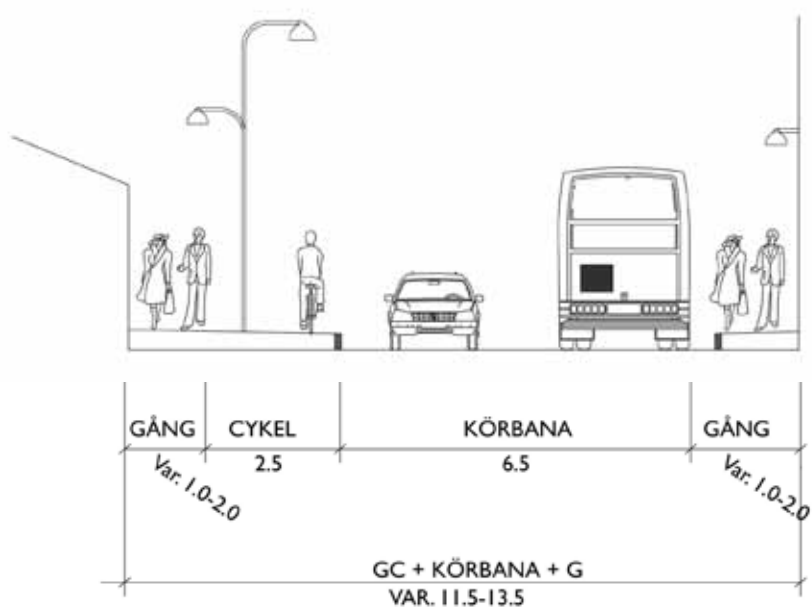
Längs del 3 föreslås dubbelriktad cykelbana på västra sidan. Befintlig hållplats föreslås att flyttas längre norrut längs Ribbings väg.

Busstrafiken föreslås ledas österut längs Ribbings väg och kommer således inte att passera del 2 och 3 längs Ribbings väg. Detta skulle innebära att den norra hållplatsen behöver flyttas något, men skulle fortfarande ha ett bra upptagningsområde för boende i Edsberg. För delarna med att dra om kollektivtrafiken från den västra delen av Ribbings väg är bland annat utsläpp och buller samt av trafiksäkerhetsskäl, då det är många olika trafikslag som skall samsas längs med sträckan.

Samtliga delar (1, 2 och 3) längs Ribbings väg, föreslås skyltas med en hastighet på 40 km/h.



Figur 40. Föreslagen sektion för Edsbergs allé.



Figur 41. Föreslagen sektion med varierande bredd längs med Ribbings vägs västra del.



Figur 42. Exempelgator med god stadskaraktär, Sollentunavägen.



Figur 43. Exempelgator med god stadskaraktär, Hägerstensvägen, Aspudden. 10 000 f/dygn.

7.3 Sportfältet

Beskrivning av alternativ trafikföring och bebyggelse på Sportfältet

I samarbete med planarkitekt har olika varianter för trafikföring, parkering och bebyggelse på Sportfältet studerats. I arbetet har stadsarkitekten och kultur- och fritidsförvaltningen deltagit. Syftet har varit att undersöka och utvärdera olika nivåer av exploateringen, olika principer för vägdragningarna och olika disposition av idrottsanläggningarna.

Utgångspunkten har varit systemhandlingens struktur med en huvudgata i nord-sydlig riktning kring vilken bebyggelsen grupperas. Som variant har huvudgatan givits en västligare dragning (i alt 2 och 4), vilket medfört en bättre terränganpassning av vägprofilen. Gemensamt för de nya alternativen är att vägen läggs på bank istället för på bro mellan Ribbings väg och Sportfältet. En gång- och cykelport förutsätts dock. Skidbacken och den östra delen av sportfältet kopplas antingen via den nya huvudgatan eller längre österut via Ribbings väg. En ny layout för angöring och parkering till skidbacken har tagits fram.

Gatusektionerna har valts från olika förekommande gatutyper i systemhandlingen.

Nedan följer en beskrivning av respektive alternativ.

Kvarterstaden - exempel 1

Kvarter med flerbostadshus i 4-5 våningar uppförs på båda sidor om den genomgående gatan mellan Edsberg och Väsjo. Gatan som ligger upphöjd på bank i området, ansluts i söder via en trevägskorsning till Ribbings väg och går på en längre bro över det gröna stråket mellan Edsberg och den nya bebyggelsen. I anslutning till bostäderna längs den nya tillfartsgatan till Väsjöbacken placeras en ny tennishall och övriga lokaler för idrott. Den östra vägen till Sportfältet nyttjas för gång och cykel.

Blandstaden - exempel 2

Den lätt böjda huvudgatan omgärdas av flerbostadshus. Bebyggelsen trappas från 6 våningar på den västra sidan om gatan till 4 våningar på den östra sidan för att sedan övergå till ett radhus närmast motionsspåren. Vid Ribbings väg skapas en torgbildning vid den nya cirkulationsplatsen dit den nya gatan ansluts. Den leds på skrå nedför sluttningen och övergår i en kortare bro över det gröna stråket. I anslutning till bostäderna längs den nya tillfartsgatan till Väsjöbacken placeras en ny tennishall och övriga lokaler för idrott. På andra sidan gatan finns fotbollsplanerna varav den ena 11-mannaplanen är uppvärmd och förses med läktare. Den östra vägen till Sportfältet nyttjas för gång och cykel.

Väsjöbågen - exempel 3

Den nya genomgående gatan dras i en båge genom området och ansluts med trevägskorsning till Ribbings väg. På gatans västra sida uppförs flerbostadshus i kvarter i 4-6 våningar; i den övre delen av sluttningen ges plats för radhus. Gatan i söder ligger på en bank som i öster ansluter till ett större fält som kan nyttjas för spontanidrott, lek och picnic. Den befintliga tennishallen bevaras och ges nya parkeringsmöjligheter. Till Väsjöbacken anordnas en ny gatuanslutning från Ribbings väg. Lokaler för idrottsändamål ges plats bakom den befintliga 11-mannaplanen.

Väsjöstråket - exempel 4

Med en stadsgata kantad av sammanhängande bebyggelse i 4-6 våningar förbinds Mellersta Väsjo med Edsberg. Bebyggelsen trappas i höjd från 6 våningar på huvudgatans västra sida till 4 våningar på den östra sidan för att sedan och övergå i radhus som möter ett större fält med plats för spontanidrott, lek och picnic. En ny tennishall samt lokaler för idrottsändamål uppförs i skogspartiet norr om befintlig 11-mannaplan. En gång- och cykelväg förbinder de nya bostäderna med sportanläggningarna i öster, medan tillfarten via bil till Väsjöbacken sker från Ribbings väg.



Figur 44. De fyra exemplen över Sportfältet.

8 Slutsats

8.1 Varför är det motiverat med en koppling mellan Edsberg och Väsjöområdet?

Baserat på grundtanken från Översiktsplan 2010 samt RUFS 2010, vilka säger att mellanrummen skall bebyggas och förtätas, har en enkel integrationsanalys genomförts. Schematiskt bygger tanken på att tillväxt bör ske i stråk mellan redan existerande områden. Stråket, den urbana spridningskorridoren, länkar samman öarna. Genom de urbana spridningskorridorerna öppnas tidigare enklaver och det finns möjlighet att lokalisera nya kommundelscentra (se figur 45).

Resonemanget är att (se figur 46) mellanrum mellan tidigare "öar" (1) förtätas genom nyexploatering (2). Genom att länka samman områdena (3) skapas möjlighet för enklaverna att läka samman genom att mellanrummen varsamt bebyggs (4) eller att områdena sväller radiellt (5). Till slut bildas en enda enhet (5).

I den förenklade integrationsanalysen (se figur 47) över Edsberg-Väsjöområdet har bostadsområden, förenklat redovisats som "öar" med en central tyngdpunkt genom att det i nuläget inom området finns möjligheter till möten och samvaro (alt 0). Vidare då nyexploatering tillkommer med de två yttersta alternativen (alt 1 utan koppling och alt 2 med koppling mellan Edsberg och Väsjön) redovisas var inom "öarna" de mest integrerade punkterna kan tänkas finnas. Den förenklade integrationsanalysen tar endast hänsyn till möjliga förflyttningar med fordonstrafik, koncentrationen av bostäder (blått) samt förekomst av planerad verksamhet (rött - orange).

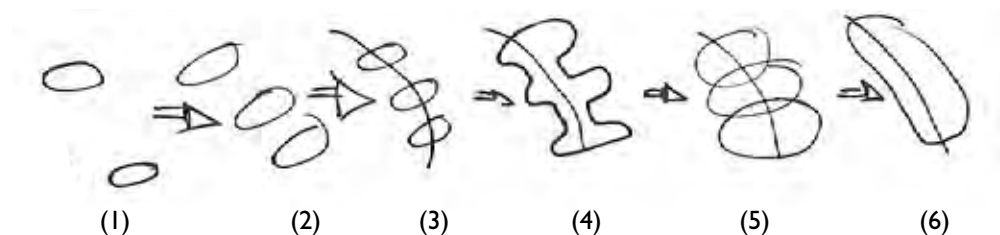
Slutsatsen från integrationsanalysen visar att dagens nät och bostäder inte har stor koppling till varandra. Områdena separat påverkar inte nämnvärt varandra.

I ett fall utan koppling mellan Edsberg och Väsjöområdet antas möjligheterna till integration mellan Edsberg och Väsjöområdet vara ringa. Boende i Väsjöområdet har ingen naturlig rörelsemöjlighet till Edsberg och tvärtom.

Finns en koppling mellan Edsbergs och Väsjöområdet grundar det för att områdena naturligt växer samman, då Väsjön är en förlängning av Edsberg och tvärtom. De boende i de olika delarna har goda förutsättningar att ta del av varandras kvaliteter och behöver inte konkurrera mot varandra. Möjligheter att kunna samutnyttja kollektivtrafik, bilpooler och andra gemensamma transportsätt förenklas.



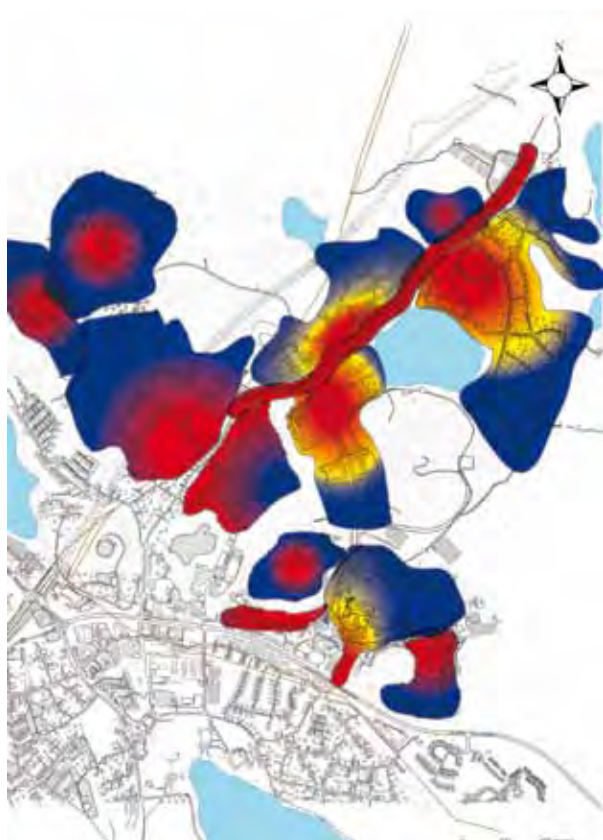
Figur 45. Genererade kopplingar av fullt exploaterat område.



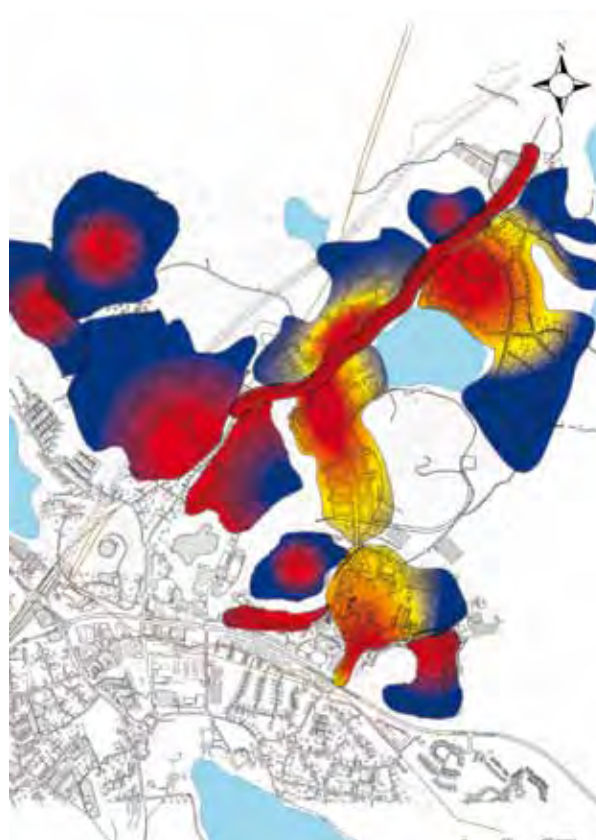
Figur 46. Schematiskt resonemang kring förtätning.



Alt 0. Nuläge



Alt 1. Utan koppling mellan Edsberg och Väsjöområdet.



Alt 2. Med koppling mellan Edsberg och Väsjöområdet.

8.1.1 Utformningen av koppling mellan Edsberg och Väsjön

Fyra alternativa kopplingar mellan Väsjöområdets södra del och Ribbings väg har studerats. Alternativen har något olika dragningar men samtliga alternativ har gemensamma karaktärsdrag:

- Anslutningarna bör utformas så att stråken upplevs som genomgående och har samma karaktär genom båda områdena. Vägen mellan områdena blir den synliga länken och bör förmedla ett tydligt och enhetligt formspråk.
- Känsla av stadsgata ska förmedlas, med en relativt smal sektion för bilar samt genomgående gång- och cykelbana på ena sidan och gångbana på andra.
- Gaturummet ska utformas som ett integrerat frirum och delvis mjuktrafikrum, där hastigheten 40 km/tim är lämplig.

8.2 Alternativa kopplingarna - varför förkastas de?

Byggs en väganslutning mellan Väsjöområdets södra del och Ribbings väg finns alltså goda möjligheter att läka samman områdena utan att ytterligare enklaver uppkommer.

Förbindelserna mellan områdena stärks i och med att även biltrafik tillåts. En ny förbindelse via Bäckvägen kommer inte att ge samma attraktivitet för området som en koppling mot Ribbings väg kopplingen eftersom den endast blir en ny trafikled – inte en koppling mellan bostadsområden/centrum/skola. En förbindelse mot Bäckvägen ger inte heller de omfördelningar av trafik som är önskvärt för området eftersom en viss avlastning av Frestavägen krävs. Finns inte kopplingen blir också anslutningen genom Väsjöområdets södra del hårdare belastad med trafik mot sportfält och slalombacke.

Att bygga kopplingen men endast tillåta kollektivtrafik samt gång- och cykel ger goda förutsättningar för en bra kollektivtrafik eftersom man därigenom kan ändra om linjer så säckkörningen, dvs att bussen kör runt på Ribbings väg, försvinner. Gång- och cykelförbindelsen skapar också möjlighet till genare resvägar för dessa trafikanter. Dock har det visat sig att bilkopplingar är en förutsättning för att områden ska läka samman och bli enhetliga stadsdelar. En attraktiv koppling utan biltrafik kostar nästan lika mycket att bygga som med biltrafik, varför nyttan blir lägre.

8.3 Exploateringens trafikallstring

Trafiken på vägnätet i anslutning till Väsjöområdet kommer att öka till följd av den nya exploateringen. Totalt kommer det nya området alstra ca 13 000 nya fordonsrörelser/dygn. Framförallt är det Frestavägen och Ribbings väg som kommer att få ta del av trafikökningen. Det finns dock skillnader mot hur trafiken såg ut innan Norrortsleden öppnade: Den tunga trafiken kommer vara mindre vilket leder till att buller, vibrationer etc kommer vara mindre. Trafikens fördelning över dygnet kommer troligen vara mer jämnt fördelat över dagen eftersom trafiken alstras av de som bor i området. Frestavägen kommer också att byggas om inom detta projekt vilket kommer leda till en lägre trafikrytm, vilket i sig leder till mindre påverkan på miljön runt Frestavägen. Även kapaciteten i korsningen med Danderydsvägen påverkas positivt. I kommunens kommande planarbeten kommer de delar av Frestavägen som inte byggs om idag, att ses över.

Det är i detta sammanhang viktigt att komma ihåg att Norrortsleden idag ligger i tunnel för att exploateringen skulle kunna utföras. Det var aldrig tänkt att området skulle förbli obebyggt.

En tanke kan ju vara att minska exploateringens omfattning för att därmed minska trafiken. Ja - det är en möjlighet. Samtidigt gör storleken på området det möjligt att få en god kollektivtrafik, att gång- och cykelvägnätet byggs ut och att olika former av social service kan byggas ut, t.ex. skolor, äldreboende, närcentrum etc. Finns dessa inom ett område finns det goda förutsättningar för att de lokala transporterna kan göras utan att använda bilen. I ett mindre område finns risken att ingen social service finns, att kollektivtrafiken inte byggs ut och ges den turäthet som krävs för att bli attraktiv. Risken är alltså stor att trafikminskningen inte alls blir i proportion till den minskade exploateringen.

Med utgångspunkt från att området byggs i planerad omfattning, och därmed bidrar till fler bostäder i Stockholmsregionen, måste dock åtgärder till för att trafiken ska öka så lite som möjligt, och att den trafik som tillkommer inte ska orsaka kapacitetsproblem och andra störningar.

Ett sätt att hantera situationen är att från början skapa system som inte alstrar trafik. I tabell 4 redovisas hur resfördelningen ser ut mellan olika färdssätt. Sollentuna-borna har en ganska hög bilandel i sitt resande.

Tabell 4.

År 2005-2006	Gång och cykel	Kollektiv	Bil
Sollentuna	31%	17%	52%
Sthlms län	34%	24%	42%
Sthlm Innerstan	47%	36%	17%

Det vore alltså önskvärt att andelen resor i Väsjöområdet med bil minskar betydligt. Önskvärt vore att komma ner i en andel på ca. 35 procent, vilket är mycket lågt sett till hela länet. För att uppnå en sådan låg bilandel krävs åtgärder inom flera områden, av olika aktörer och under en lång tid.

Infrastrukturen:

Det finns tydliga samband mellan tillgänglig vägkapacitet och antalet fordon. Det finns en nivå på hur mycket köbildning privatbilisten kan tåla innan annat färdssätt väljs. På det sättet uppstår en sorts balans i trafiksystemet som bygger på tillgång och efterfrågan. Ju bättre trafiksystem vi har desto fler väljer att ta bilen.

Korsningen Frestavägen/Danderydsvägen har översiktligt studerats. Trafiksignal är den regleringsform som ska fungera bäst. Möjligen kan ytterligare ett vänstersvängkörfält från Frestavägen anläggas för att få ut mer trafik på Danderydsvägen. Detta ska dock ställas mot möjligheten att eventuellt anlägga kollektivtrafikkörfält genom korsningen, beroende på hur kollektivnätet kommer att se ut. Cirkulationsplats är inte något alternativ då trafikflödet är för dominerande på Danderydsvägen. Köbildningen på Frestavägen skulle då blir mycket omfattande. Detta gäller även för korsningen mellan Danderydsvägen och Ribbings väg.

Det krävs att gång- och cykelvägnätet byggs i ett tidigt skede och ges en mycket god standard vad gäller framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet. Åtgärder krävs inom ett större område än Exploateringsområdet. Närheten till såväl Häggvik som Sollentuna måste utnyttjas genom att gång- och cykelnätet ges en högre standard. Detsamma gäller mot t ex Danderyd som ligger inom ett pendlingsavstånd med cykel.

Genom att skapa säkra skolvägar inom området kan

föräldrarna tidigare låta sina barn själva gå till skolan istället för att barnen ska bli skjutsade. Avsläppningsplatser till skolorna bör inte heller läggas i direkt anslutning till skolorna utan gärna något kvarter bort. Det är också viktigt att skola och kommun informerar föräldrar om hur transporterna till skolan kan fungera. Att tidigt starta med gående skolbussar för skolbarnen är också bra komplement till att barnen ska bli skjutsade.

Kollektivtrafik:

Kollektivtrafiksystemet måste också byggas ut i ett tidigt skede så att linjer och hållplatser finns när de första boende flyttar in. Ytterligare studier av kollektivtrafiknätets dragning måste därför göras.

- Öka turtäthet inte bara för arbetspendlare (morgon-em) utan även under kvällstid/helger så att det går att åka kollektivt till träning och sportaktiviteter.
- Vintertid kan det vara relevant att ha extra kollektivtrafikturer till Väsjöbacken. En tur och returresa per dag under helgen/ under lov skulle kunna inrättas från t ex Sollentuna centrum till Väsjöbacken för att kunna åka med sina skidor. Kanske inte fråga för SL i första hand, utan för kommunen och skidanläggningen.
- För att öka kollektivtrafikens attraktivitet och minska restiderna kan kollektivtrafikkörfält anläggas i anslutning till korsningarna samtidigt som signalprioritering för bussar kan införas. Dessa åtgärder gör att kapaciteten för biltrafiken minskar ytterligare till men förmån för kollektivtrafiken.
- Bygg erforderlig infrastruktur för busstrafik i ett tidigt skede, tex vändplaner, hållplatser, anslutande vägar etc.

Buller:

- Det finns idag asfaltbeläggningar som kan minska buller. Asfalten kräver att den ska spolats ren emellanåt då porerna som ger bullerdämpningen täcks igen.
- På Ribbings väg går bussarna idag i båda riktningarna. För att minska ljudet från den ökande busstrafiken kan en lösning vara att bussarna endast går i södergående riktning varför man då slipper uppförsbacken

Bilpooler:

- En bilpool är klassiskt sett ett antal människor som tillsammans skaffar en eller flera bilar som de delar på. Medlemmarna delar på både nyttan av bilen och arbetet med att sköta den. För att det ska fungera i praktiken när det mest handlar om hushåll, är det nästan nödvändigt att någon av exploatörerna i området upprättar bilpoolen, tar fram bokningssystem och se till att skötsel av bilarna fungerar. Genom bilpoolen kan parkeringstalen dras ner och bara de nödvändigaste resorna med bil måste göras.

8.3.1 Mjuka styrmedel

Människors beteenden kan påverkas på ett flertal sätt. Genom styrning av transportbeteendet genom hårda faktorer som exempelvis utformning av vägnätet, antal körfält och parkeringsnormer, kan människor påverkas till viss del, men det är även genom nya vanor och beteenden förändringar kan märkas. Nedan presenteras ett antal mjuka styrmedel som kan användas för att påverka de boende att välja andra transportsätt än bilen. Centralt i att kunna påverka och förändra ett beteende är att individen berörs med relevanta argument som kopplas till värderingar och åsikter. Argument som kan åberopas kan handla om miljö, hållbarhet, trafiksäkerhet, hälsa, ekonomi och tid.

- "prova på"-månadskort i kollektivtrafiken till nya boende i området som berörs av de nya linjedragningarna.
- informationskampanjer i samband med en invigning. Priser i form av cykelhjälm och reflexer kan lottas ut.
- Utarbeta ett koncept för Väsjöområdet där kommunens vision om att hållbarhet och god kollektivtrafik är grundvärderingarna för området. Människor ska känna sig stolta att förknippas med områdets rykte. Låga parkeringstal och säkra och gena gång- och cykelförbindelser ska vara synonymt med området i samklang med ett område med närhet till natur, rekreation och aktivitet.
- Konkreta mål för respektive trafikslag bör sättas upp. Är målet att varannan resa inom en radie av 5 km ska ske med cykel så bör detta förmedlas till de boende och trycka på att det är de själva som bidrar till goda resultat. Räkningar för samtliga trafikslag bör göras för att kunna presentera pålitliga uppföljningar.
- Lättillgängliga cykelrum bör finnas i närheten av samtliga bostäder. Cykelrummen skall vara utrustade med verktyg för självservice.
- Gång- och cykelvägnätens underhåll ska prioriteras. Under vintern skall de hållas rena från snö och

sopas tidigt under våren för att få en så lång cykelsäsong som möjligt.

- Gående och cyklande skolbussar där skolbarn gemensamt tar sig till skolan i vuxnas sällskap.
- Parkeringsnormer i kombination med parkeringsavgifter kan vara starka incitament för att påverka bilanvändandet. Det finns dock risker med för hög prissättning av parkeringsplatser. Lågt användande av parkeringsplatser kan leda till "döda ytor" och felparkeringar.

SOLLENTUNA
KOMMUN

