

# Helhetsgrepp Järvafältet

Nuläge och problembild

2024-01-12



UPPDRAGSNAMN	Helhetsgrepp Järvafältet
STATUS	Slutrapport version 3
DATUM	2024-01-12
BESTÄLLARE	Trafikkontoret Stockholm stad
KONSULT	Structor Mark Stockholm AB
UPPDRAGSNUMMER	4489
<b>MEDVERKANDE</b>	
UPPDRAGSLEDARE	Patrik Lundqvist
TRAFIKPLANERARE	Cornelia Stanislawska, Sabine Saracco, Mathias Dufournier
GRANSKARE	Patrik Lundqvist

---

# INNEHÅLL

<b>INLEDNING</b>	<b>4</b>
<b>UPPDRAGET</b>	<b>4</b>
<b>AVGRÄNSNINGAR</b>	<b>4</b>
<b>PARALLELLA PROJEKT</b>	<b>5</b>
JÄRVA BEGRAVNINGSPLATS	5
NY PARKERING OCH GÅNGBANA JÄRVABADET	5
TENSTATERRASSEN	5
AKALLALÄNKEN OCH HJULSTASTRÅKET	5
NY RESTAURANG PÅ FASTIGHET KÖPINGE 2	5
GRANBY GÅRD	5
BOSTÄDER VID KRÄLLINGEGRÄND OCH LÄTTINGEBACKEN	5
<b>DELOMRÅDEN</b>	<b>7</b>
<b>NULÄGE</b>	<b>8</b>
MÅLPUNKTER OCH LEVERANSER	8
GÅNG	10
CYKEL	10
MOTORFORDON OCH KOLLEKTIVTRAFIK	10
PARKERING OCH REGLERING	10
TRAFIKSÄKERHET	11
FORDONSHINDER	12
<b>NULÄGESKARTOR</b>	<b>13</b>
<b>PROBLEMBESKRIVNING</b>	<b>26</b>
BRISTER I TILLGÄNGLIGHET	26
BRISTER I REGLERING	26
FELPARKERADE FORDON	27
FORDONSHINDER	27
<b>SAMLAD BEDÖMNING</b>	<b>28</b>

## 1. INLEDNING

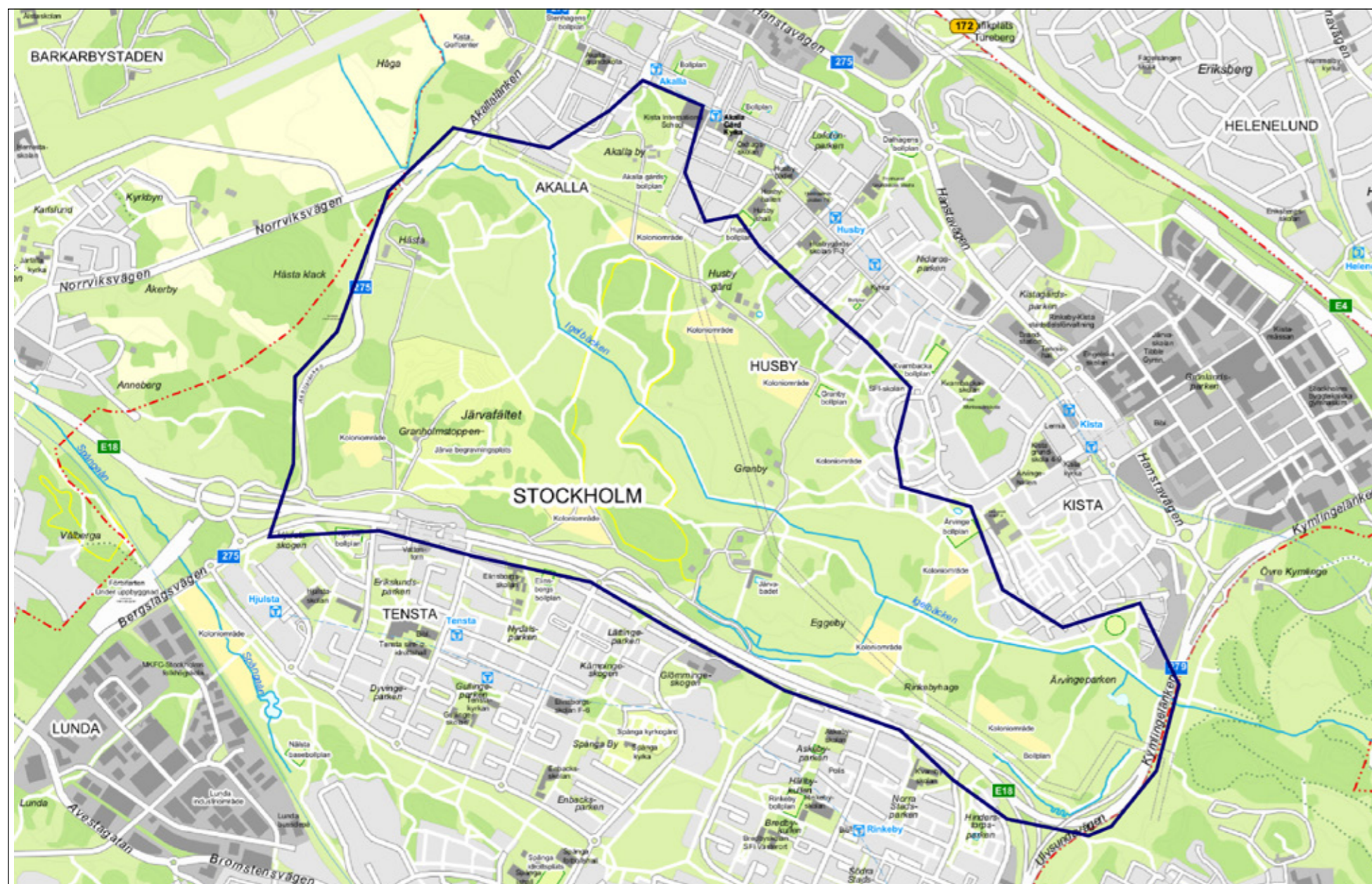
Trafikkontoret i Stockholms stad har fått ett budgetuppdrag 2023 som syftar till att ta ett helhetsgrepp om trafiksituationen kring Järvafältet och begravningsplatsen i syfte att öka tillgängligheten och minska biltrafiken inom området. Järvafältet är beläget mellan Akalla och Hjulsta i norra Stockholm. I dagsläget upplevs en problematik med otillåten motorfordonstrafik inom Järvafältet och genom kartläggning över befintliga hinder och regleringar samt vilka tillgänglighetsbrister som finns kan en problembild tas fram vilket sedan åtgärdsförslag kan baseras på. Utredningsområdet omfattar totalt ca 4 kvadratkilometer (410 hektar) och avgränsas till Järvafältet och anslutningar närmst fältet.

## 2. UPPDRAGET

Uppdraget syftar till att ta fram en nulägesbeskrivning för Järvafältet baserat på en inventering av området. Nulägesbeskrivningen ska redovisa en övergripande helhetsbild av trafiksituationen vilket bland annat inkluderar hur samtliga trafikslag fungerar inom området idag, vilka målpunkter som finns och hur leveranser till dessa sker, var parkering är tillåten, vilka hinder som finns samt var otillåten körning och parkering sker. Utifrån nulägesbeskrivningen formas sedan en problembeskrivning som ska redovisa var trafik förekommer trots förbud samt var trafikbehov finns men där dagens utformning inte tillgodoser behoven.

## 3. AVGRÄNSNINGAR

Uppdraget avgränsas till att enbart redovisa ett nuläge och en problembild. Inga åtgärder kommer således att föreslås. Utredningsområdet avgränsas till Järvafältet och anslutningar till fältet, ungefärligt område redovisas i Figur 1.



Figur 1: Översikt Järvafältet

## 4. PARALLELLA PROJEKT

Inom och i anslutning till utredningsområdet finns flertalet pågående parallella projekt som kan påverka nuvarande och kommande trafiksituation på Järvafältet i någon omfattning.

### JÄRVA BEGRAVNINGSPLATS

I Järvafältets sydvästra hörn pågår arbetet med en ny begravningsplats i anslutning till befintlig discgolfpark, se Figur 2. Den nya begravningsplatsen kommer omfatta en ceremonibyggnad, ekonomibyggnad samt gravkvarter för olika gravskick och anlagd våtmark. Den nya begravningsplatsen kommer således ha ett behov av transporter (leveranser och sophantering) och viss parkering, därför kommer även ett tjugotal parkeringsplatser anordnas där befintlig parkering till discgolfparken och restaurangen ligger idag. Varutransporter och sophantering kommer ske vid den nya ekonomibyggnaden som är tänkt att förläggas väster om parkeringen.

### NY PARKERING OCH GÅNGBANA JÄRVABADET

Järvabadet färdigställdes år 2019 och är en populär målpunkt i området. Viss problematik har funnits med felparkerade bilar och som åtgärd kommer 146 nya parkeringsplatser att anläggas för att samla fordonen till en plats. Parkeringsytan kommer att omgärdas av fordonshinder för att förhindra att fordon kör ut på fältet. Infarten till parkeringen kommer att sker via Krällingegränd. Åtgärden innebär dels förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter (gående och cyklister) men innebär även att trafik leds in i ett område där den är olämplig.

### TENSTATERRASSEN

I utredningsområdets sydvästra ände planeras ca 500 bostäder på en övertäckning på E18. Projektet utformas på ett sådant sätt att motorfordonstrafik inte kommer vara möjlig ner på Järvafältet. Nya gångkopplingar kommer tillskapas ner mot fältet.

### AKALLALÄNKEN OCH HJULSTASTRÅKET

Trafikverket har ett pågående arbete med en ny bro över E18. Akallalänken planeras anslutas till Hjulsta via en ny bro över E18 öster om cirkulationsplatsen. Bron ansluter Hjulstavägen i korsningen med Hjulstastråket. Projektet möjliggör vidare utveckling av Hjulstastråket som Trafikkontoret planerar genomföra.

I samband med byggnation av den nya bron vill Trafikkontoret utveckla gång- och cykelmöjligheterna och även skapa en ny koppling till nya begravningsplatsen. Motorfordonstrafik till den nya begravningsplatsen kommer att ske via den nya dragningen av Akallalänken. En ny busshållplats kommer anläggas intill begravningsplatsen av Trafikverket

### NY RESTAURANG PÅ FASTIGHET KÖPINGE 2

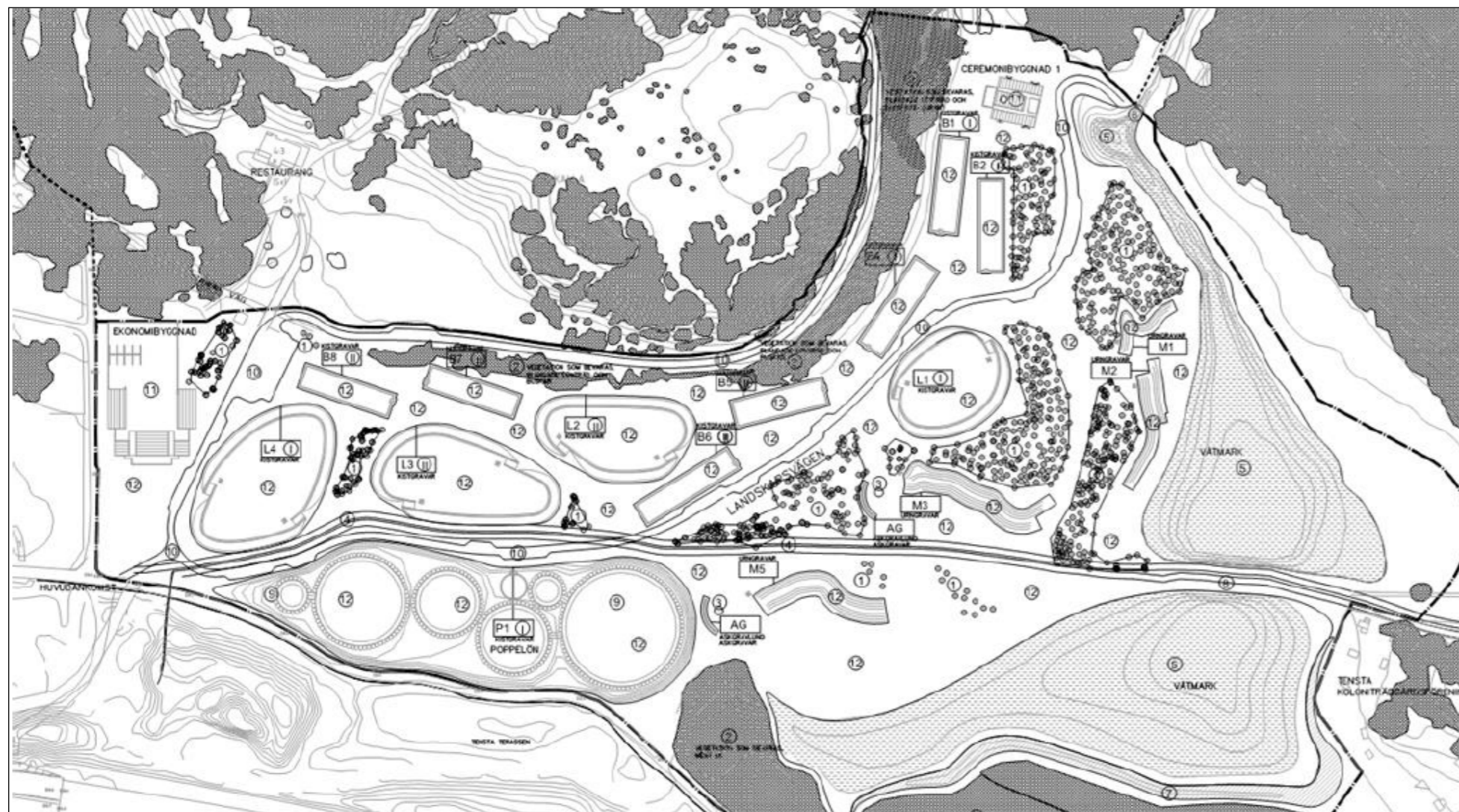
På fastighet Köpinge 2 planeras en ny restaurang samt konferens- och samlingslokal uppföras. Verksamheterna innebär sannolikt fler fordonstransporter på Krällingegränd.

### GRANBY GÅRD

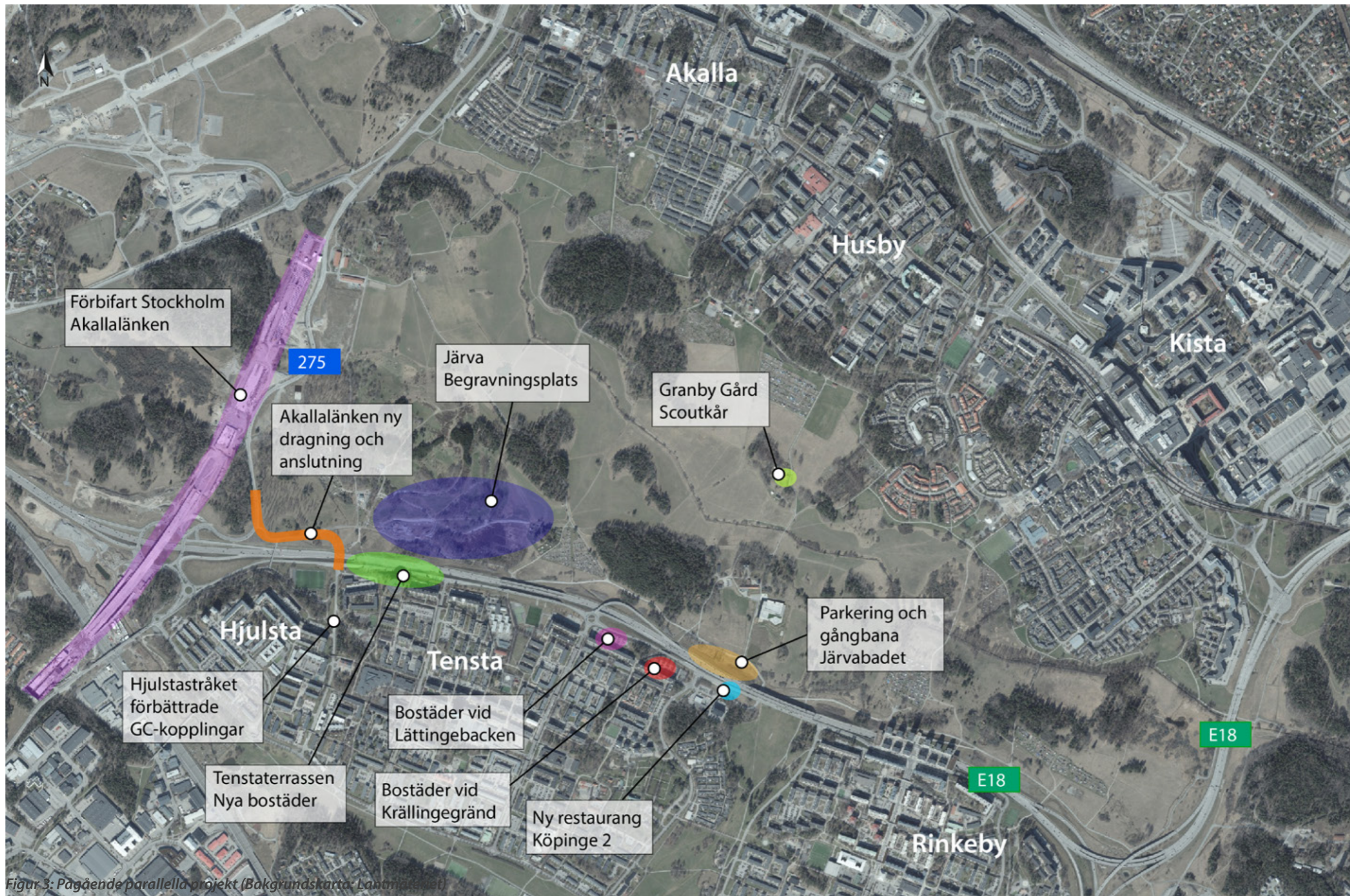
Granby Gård har blivit ny föreningslokal för en scoutkår. Projektet påverkar troligen fordonstrafiken på Järvafältet i någon utsträckning.

### BOSTÄDER VID KRÄLLINGEGRÄND OCH LÄTTINGEBACKEN

I Tensta, söder om Järvafältet, pågår planering av två nya bostadsprojekt som omfattar 150 respektive 130 nya bostäder. I dagsläget nyttjas ytorna, där de nya bostäderna är planerade, som markparkering. Ny parkering är i båda projekten tänkt som parkering i garage. Projekten bedöms kunna medföra viss påverkan på trafiken på Krällingegränd.



Figur: 2 Nya begravningsplatsen (Källa: Trafikkontoret, Stockholms stad)



Figur 3: Pågående parallella projekt (Bakgrundskarta: Lantmäteriet)

## 5. DELOMRÅDEN

Utredningsområdet omfattar totalt ca 410 hektar. Järvafältet består till stor del av öppna grönytor med korsande stråk. Flertalet anslutningar mot bostadsområden norr och söder om fältet finns. För att underlätta redovisning av nuläge och inventeringsresultat har delområden tagits fram, se Figur 4.. Totalt finns 12 delområden, dessa har enbart tagits fram i redovisningssyfte.

Delområde 1-4 omfattar norra sidan av Järvafältet samt delar av Akalla, Husby och Kista. Det finns ett stort antal anslutningar från bostadsområdena på norra sidan mot Järvafältet och inga större barriärer finns.

Delområde 6-8 samt område 12 omfattar till stor del de södra anslutningarna från Järvafältet till Rinkeby, Tensta och Hjulsta. Här finns färre anslutningar jämfört med norra Järvafältet och E18 har viss barriäreffekt mot Hjulsta, Tensta och Rinkeby.

Delområde 9-11 utgör mellersta och västra delen av Järvafältet, mot Akallalänken. Dessa delområden ansluter inte mot bostadsområden, bortsett från det nordöstra hörnet på delområde 9.



Figur 4: Delområden, utredningsområde

## 6. NULÄGE

Järvafältet avgränsas i norr av Akalla, Husby och Kista. Stadsdelarna binds ihop sömlöst av flerbostadshus i kvartersstruktur. I södra Akalla och södra Kista övergår flerbostadshusen till radhus i områden med direkta entréer mot Järvafältet.

I söder och öster avgränsas Järvafältet av E18 som sträcker sig i väst-östlig riktning. Passager finns som tunnel under eller bro över E18 till Rinkeby, Tensta, Hjulsta och Sundbyberg samt via Rinkebyterrassens överdäckning av E18.

Väster om Järvafältet skär Akallalänken (väg 275) av fältet. Här pågår för närvarande byggnation av Förbifart Stockholm. Vidare västerut förbi Akallalänken ligger Barkarbystaden.

Nuläge baseras på inventering av Järvafältet genomförd under vecka 37. Kartor som redovisar nuläget återfinns under 7. NULÄGESKARTOR

### MÅLPUNKTER OCH LEVERANSER

Flertalet målpunkter finns på Järvafältet.

#### AKALLA BY

I de norra delarna (Delområde 1) ligger Akalla By inkl. Akalla 4H gård. Vid Akalla By finns enklare café, föreningslokal samt en lekplats. Akalla By har behov av både varuleveranser och sophämtning. Dessa sker i dagsläget via en gång- och cykelväg från Torneågatan. Enbart transporter till Akalla By är tillåtna motorfordon på denna sträcka enligt vägmärke med tillhörande lokal trafikföreskrift. Vid Akalla By finns även en yta som i dagsläget fungerar som parkering trots att tydlig reglering saknas.



Figur: 5 Akalla By

#### BANGOLF I AKALLA SAMT AKALLA GÅRDS BOLLPLAN

Strax söder om Akalla by (Delområde 1) finns en bangolf invid Akalla gårds bollplan. Varken bollplanen eller bangolfsplanen bedöms ha något behov av leveranser fram till målpunkten. Vid platsbesök noterades dock att ett fordon stod parkerat invid bangolfsplanen och hjulspår fanns i den grusade gångvägen, se kapitel 8. PROBLEMBESKRIVNING.

#### HÄSTA GÅRD

Hästa Gård ligger i på Järvafältets västra delar (delområde 10). Gården är i dag ett naturbruksgymnasium och har behov av både leveranser och sophämtning. Infart till Hästa gård sker via Akallalänken och access är tillåten för verksamheter som är knutna till Hästa Gård samt kommunala bolag som har verksamhet på fältet.

#### HUSBY GÅRD INKL. HUSBY KONSTHALL SAMT LEKPLATSEN

På Järvafältets norra delar (Delområde 2) ligger Husby Gård samt Husby konsthall och en lekplats. Gården utgör en av de större målpunkterna på Järvafältet. Husby Gård antas ha behov av både varuleveranser och sophämtning. Motorfordonstransporter till och från Husby Gård är i dagsläget tillåtet enligt vägmärke, som dock saknar lokal trafikföreskrift, via en gång- och cykelväg till Nykarlebygatan.

#### JÄRVABADET OCH EGGEBY GÅRD/JÄRVA FOLKETS PARK

Badet färdigställdes år 2019 och är en av de större målpunkterna på Järvafältet. Badet och Eggeby Gård ligger i delområde 7-8 vilket är den södra delen av Järvafältet.

Till badet bedöms både leveranser och sophämtning vara nödvändiga och dessa sker sannolikt via Krällingegränd. En kraftig bom reglerar tillträdet till badet. Vid badet finns både anordnade parkeringar (reserverade platser) samt parkering för rörelsehindrade. En grusad yta ligger en bit väster om badet, vid Eggeby gård, där fordon stod parkerade vid inventeringstillfället. Eggeby Gård är uthyrd till Järva Folkets Park som bedriver föreningsverksamhet och har lokaler för uthyrning. Här finns även enklare kaféverksamhet. Vissa enklare behov av leveranser bedöms finnas, främst till kaféverksamheten. Sophantering via Typfordon Los bedöms ej nödvändigt. Flertalet fordon stod vid platsbesöket parkerade vid Eggeby gård och närliggande byggnader.

#### JÄRVA DISCGOLFPARK

Discgolfparken ligger på Järvafältets sydvästradelar (delområde 8-9 samt 11). En grusad yta för parkering finns strax sydöst om befintlig restuarang/kaféverksamhet. Intill kaféverksamheten finns en butik som tillhör discgolfparken och som säljer utrustning. Både restuarangverksamheten samt butiken bedöms ha vissa behov av

leveranser och sophantering. En bom reglerar tillträdet upp mot restuarangverksamheten och sophantering sker vid parkeringsytan. Discgolfen och tillhörande verksamheter avses avvecklas i samband med begravningsplatsens färdigställande.

#### BOLLPLANER OCH UTEGYM

Flertalet bollplaner och utegym finns på Järvafältet, framför allt på norra sidan (delområde 1-4) mot Akalla och Husby. Dessa bedöms inte ha något behov av varuleveranser eller sophantering. Däremot kan det förekomma att hämtning och lämning sker vid bollplanerna i samband med träningar, men ingen träning har pågått i samband med platsbesök och ingen problematik vid hämtning och lämning har därför identifieras.

#### KOLONITRÄDGÅRDAR

Totalt 9 koloniträdgårdar finns på Järvafältet, dessa är:

- Lilla Rinkeby fritidsträdgårdar
- Kista Gård koloniträdgårdsförening
- Rinkeby hage fritidsträdgårdar
- Ärvinge fritidsträdgårdsförening
- Tensta fritidsträdgårdar
- Igelbäckens koloniträdgårdsförening
- Husby gård koloniträdgårdsförening
- Granholmens koloniträdgårdsförening
- Akalla koloniträdgårdsförening

Koloniträdgårdarna på norra sidan (delområde 2-4 samt 9) är lokaliserade på ett sådant sätt att motorfordonstrafik inte är tillåten på vägarna som ansluter koloniområdena. Vid platsbesök noterades inga parkerade fordon vid de norra trädgårdarna.

På Järvafältets södra delar (delområde 5, 7-8 samt 11) är flera koloniområden lokaliserade nära den grusade väg som går parallellt med E18 och som i dagsläget delvis är reglerat som gångfartsområde. Flertalet parkerade fordon noterades även vid koloniområdena fältets södra delar. Vid platsbesök noterades här även både enskilda hjulspår och större ytor med hjulspår.

Koloniträdgårdarna bedöms inte ha direkta behov av varuleveranser, men det är sannolikt att kolonister har utrustning eller trädgårdsmaterial som är otympligt att bära och därför väljer dessa att ta bilen fram till koloniområdet. Troligtvis förekommer även trafik till koloniträdgårdarna av bekvämlighetsskäl. Sophantering kan ske på olika sätt, en vanlig lösning är att varje kolonist tar hand om sitt egna avfall. Då inga kommunala sopkärl noterades vid platsbesök antas därför att sophantering sker genom egen hantering.





Figur: 6 Målpunkter

## GÅNG

Möjligheterna att nå Järvafältet till fots är mycket goda från de norra delarna Akalla, Husby och Kista (delområde 1-4). Ett stort antal anslutningar finns. Flera av anslutningarna mot Järvafältet är reglerade som gångbanor eller gång- och cykelbanor. Vissa anslutningar saknar tydlig reglering, detta gäller framför allt från bostadsområden. Generellt upplevs det som enkelt att nå Järvafältet från norra sidan fältet. Ett stort antal fordonshinder finns utplacerade vid anslutningar från bostadsområden, dessa begränsar inte framkomligheten för gående i någon större utsträckning bortsett från enstaka platser, se kapitel 8. PROBLEMBESKRIVNING.

Möjligheterna att nå fältet från väster (delområde 1 samt 10-12) är begränsade då Akallalänken har en barriäreffekt. Behovet att ansluta från västra sidan kan dock anses vara litet då området direkt väster om Akallalänken utgörs av ett grönområde. Längs Akallalänkens östra sida, mot Järvafältet, finns en gång- och cykelbana med målad skiljelinje på stor del av sträckan, utan skiljelinje på en kortare del av sträckan. Totalt finns fyra anslutningar för gående från Akallalänken, varav två av dessa fungerar som byggvägar i dagsläget. I nordväst finns anslutning via gång- och cykelväg under Akallalänken.

Från Järvafältets östra sida (delområde 5), mot Stora Ursvik och Igelbäckens naturreservat, skärmar E18 delvis av för gående. Motorvägen går dock på bro och passager finns under bron vid två punkter som asfalterade gång- och cykelvägar.

E18 sträcker sig vidare i västlig riktning och skärmar på så sätt av Järvafältet i söder mot Rinkeby, Tensta och Hjulsta (delområde 6-8 samt 12). Antalet anslutningar från bostadsområdena på södra sidan fältet är färre jämfört med antalet på norra sidan fältet. Anslutningarna på södra sidan har en mer trafikuppsamlande funktion från bostadsområdena jämfört norra sidan och gående och cyklister leds under motorvägen i specifika punkter. Vanligtvis sker passagera under motorvägen där den



Figur 7: Gång- och cykelväg under Akallalänken

går på bro genom gång- och cykelvägar under motorvägen.

Passage över E18 sker genom överdäckning där Rinkebystråket möter Hjulstavägen (delområde 6) samt genom bro väster om Hjulsta bollplan (delområde 12). Dessutom planeras för två nya passager i samband med utbyggnation av Tenstaterrassen samt ny bro med gång- och cykelanslutning som Trafikverket anlägger i samband med ombyggnation vid Akallalänken (delområde 12).

Anslutningarna från södra sidan finns i dagsläget med ca 400 - 600 meters avstånd. Anslutning saknas främst på sträckan mellan passage via bro och passage vid Elinsbergs bollplan (delområde 12) där avståndet är ca 840 meter. Dock planeras för ny passage vid Tenstaterrassen, ungefär mitt på sträckan mellan de två anslutningarna.

Vid platsbesök noterades även enstaka upptrampade stråk, till exempel vid Elinsbergs bollplan (delområde 8) se kapitel 8. PROBLEMBESKRIVNING.

## CYKEL

Reglering för cykelstråk på Järvafältet skyltas främst i fältets utkanter, det vill säga vid entréerna mot fältet. Regleringen är vanligtvis kombinerad gång- och cykelbana men i fältets östra område (delområde 4-5) finns även gång- och cykelbana med målad skiljelinje samt enbart cykelbana. Regleringen för enbart cykelbana stämmer dock inte överens med vägmarkeringen som indikerar att det är en gång- och cykelbana med målad skiljelinje. Se kapitel 8. PROBLEMBESKRIVNING.

Inne på Järvafältet saknas ofta reglering efter korsningspunkter vilket skapar en otydlighet om cykling är fortsatt tillåten eller inte. Då vissa gång- och cykelstråk är asfalterade och andra stråk är grusade ger beläggningen inte heller någon indikation på vilken reglering som gäller.

Utplacerade fordonshinder inom och i nära anslutning till fältet bedöms överlag inte orsaka större framkomlighetsproblem för cyklister då det fria måttet oftast varit tillräckligt brett för att en cyklist ska kunna passera (ca 1,0 meter). Vid enstaka platser har dock noterats uppkörda cykelstråk förbi bommar och trappor, 8 . PROBLEMBESKRIVNING. Statistik på inrapporterade olyckor visar även på en trafiksäkerhetsrisk vad det gäller utplacerade fordonshinder.

## MOTORFORDON OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Motorfordonstrafik på Järvafältet är generellt inte tillåtet utom vid särskilda stråk. Detta tydliggörs genom reglering som skyltar för gång- och cykelbanor samt med reglering som skyltar för motorfordonstrafik förbjuden. Samtliga anslutningar till Järvafältet har dock inte skyltad

reglering, exempelvis från bostadsområden. Utformningen av boendemiljön bör dock tydliggöra att motorfordonstrafik inte är tillåten. Trots detta förekommer problematik med motorfordonstrafik på fältet vilket medför att fordonshinder har placerats vid ett stort antal anslutningar mot fältet (se kartor för delområden).

Sträckor där motorfordonstrafik faktiskt är tillåten är:

Delområde 1 - på gång- och cykelväg för transporter till Akalla By

Delområde 2 - till Husby Gård från Nykarlebygatan

Delområde 10 - Hästa Gård fram till korsning öster om Hästa gård

Delområde 6-8 samt 12 - Grusad väg som fungerar som byggväg och väg till Järvabadet.

En del av sträckorna tillåter enbart viss begränsad trafik till verksamheter och är inte för allmänheten.

Den grusade vägen som löper parallellt med E18, Järvafältets södra sida, har otydlig reglering och funktion. Vägen används som byggväg för nya begravningsplatsen, för discgolfparken och byggnation på Tenstaterrassen men nyttjas även som väg till Järvabadet. Flertalet kolonister nyttjar vägen till sina kolonilotter både väster och öster om Krällingegränd. Den grusade vägen är skyltad som gångfartsområden på vissa sträckor och som gång- och cykelväg på vissa sträckor. En bom är placerad på vägen mellan området för discgolfen och badplatsen som begränsar genomfartstrafik.

Ingen kollektivtrafik trafikerar på Järvafältet, hållplats för buss finns dock på Akallalänken i närheten av Hästa Gård (delområde 10) samt inom delområde 1 i nordvästra hörnet av Järvafältet. I övrigt finns tunnelbana i bostadsområdena Akalla, Husby, Kista, Rinkeby, Tensta och Hjulsta.

I Figur 8 redovisas de sträckor där motorfordonstrafik, i detta fall bil, antingen är tillåten i någon utsträckning eller där biltrafik är möjlig utan att begränsas av fordonshinder. Dessutom redovisas utpekade angöringsvägar som framgår på reservatsskylten för Igelbäckens kulturresevat från år 2008. Notera att vissa motstridigheter finns mellan dagens reglering och angöringsvägarna från 2008, exempelvis vid Hästa Gård och Järva Begravningsplats.

## PARKERING OCH REGLERING

Då Järvafältet är ett kulturresevat omfattas det av ett områdesskydd. Detta innebär att fältets natur- och kulturmiljövärden ska skyddas och vårdas. Anordnade parkeringsplatser bör av den anledningen undvikas och enbart ett fåtal anlagda parkeringar finns i dagsläget. Parkering finns skyltad i anslutning till målpunkter, exempelvis vid Järva Discgolfpark samt Järvabadet. Parkering finns också skyltad vid koloniområde inom delområde 8. I övrigt saknas skyltning för parkering, dock förekommer

vissa ytor som framstår som etablerade parkeringsytor men där reglering saknas. Det gäller exempelvis en yta vid Akalla By (delområde 1), vid Husby Gård (delområde 2) samt vid Eggeby Gård (delområde 7-8). Dessutom har det vid platsbesök noterats felparkerade fordon, exempelvis vid Bangolfen (Delområde 1). Parkerade fordon har även noterats på platser där regleringen är otydlig, exempelvis vid koloniområden inom delområde 7-8 samt 12.

## TRAFIKSÄKERHET

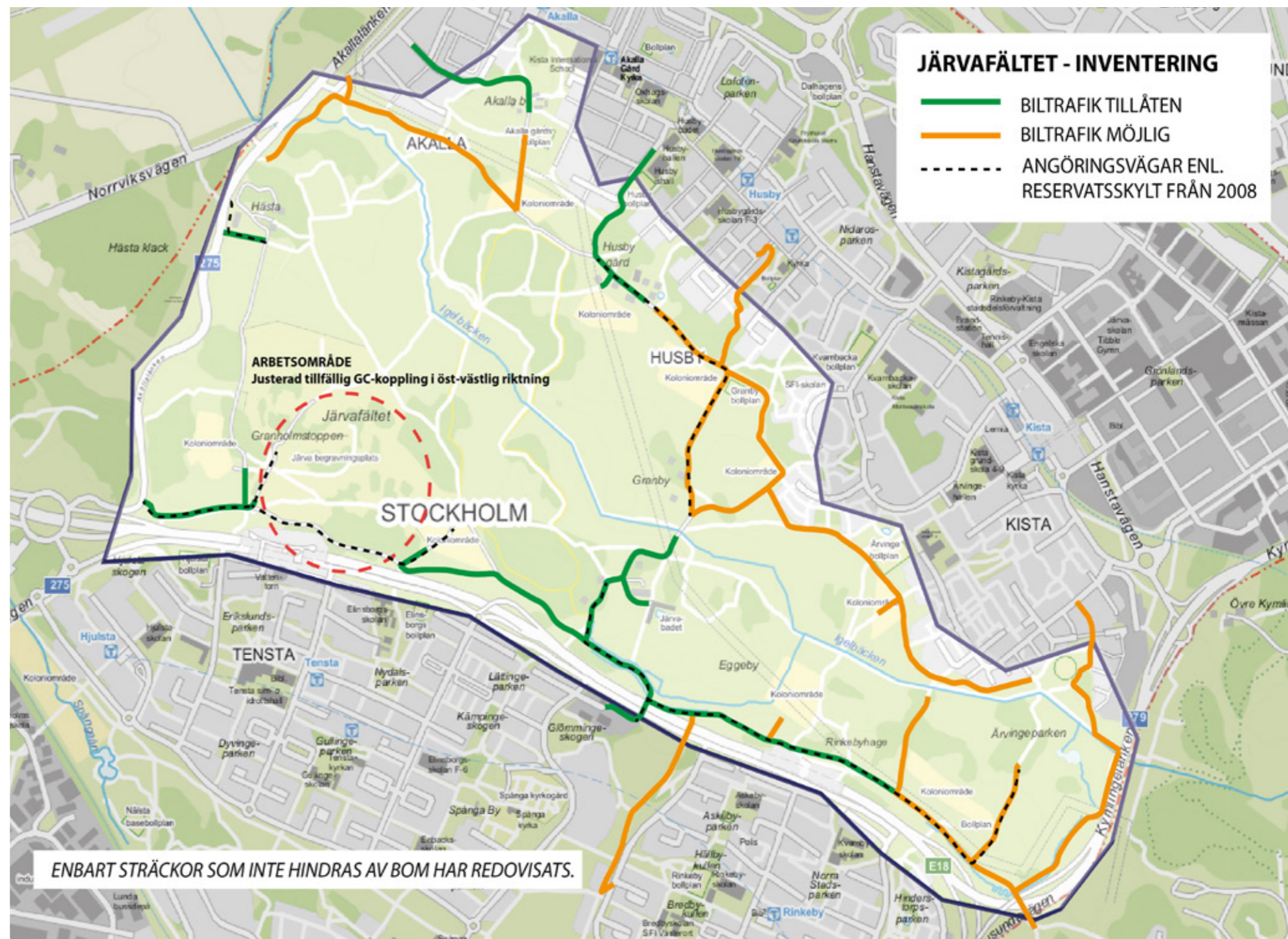
Flertalet inrapporterade olyckor på Järvafältet har rapporterats in till STRADA som är ett informationssystem med statistik som består av inrapporterade uppgifter från polis och sjukvård.

Under de senaste 10 åren har sammanlagt 37 olyckor rapporterats in. Av dessa har åtta stycken involverat motorfordon. Sju av dessa olyckor är klassificerade som lindriga, medan en ledde till ett dödsfall. Majoriteten av de inrapporterade olyckorna (26 stycken) har varit singelolyckor som involverat oskyddad trafikant. Vanligtvis består dessa av halkolyckor eller rull-grusolyckor. Singelolyckor till följd av brister i underhåll och drift är statistiskt sett den vanligaste förekommande olyckan som rapporteras in.

Andra typer av singelolyckor som rapporterats in har varit 3 stycken olyckor mellan cyklist och fordonshinder, i dessa fall vägbommar. Vägbommar kan vara svåra att se i mörker och dessa bör av den anledningen ha reflexer och vara väl upplysta. De områden på Järvafältet som varit mest olycksdrabbade är Akalla By, Husby Gård samt ett område mellan Kista och Eggeby och ytterligare ett område mellan Ärvinge och Rinkeby.



Figur 8: Parkerade fordon vid Akalla By



Figur 9: Karta över tillåtna och möjliga sträckor för biltrafik på Järvafältet

## FORDONSHINDER

För att komma till bukt med problematiken med otillåten motorfordonstrafik på Järvafältet har flera typer av fordonshinder placerats ut av Stockholms stad samt bostadsrätts- och hyresrättsföreningar. Vid inventeringen noterades följande typer av hinder:

### BOM

Bommar som inventerades fanns i fyra typer.

- Enkel bom utan bomstöd eller sten
- Enkel bom med bomstöd eller sten
- Kraftigare bom
- Bom med automatisk öppning

Av de bommar som inventerats var majoriteten enkla bommar eller bommar med sten. Vid enstaka platser fanns bommar med bomstöd eller kraftigare bommar. Enbart vid Järvabadet (delområde 7-8) samt vid Hästa Gård (delområde 10) fanns automatiska bommar. I redovisningen av inventerade bommar, se kartor för delområden, sker ingen särredovisning på enkla bommar utan sten eller kraftigare bommar samt bom med automatisk öppning.

Vid platsbesök noterades det att flertalet bommar stod öppna. Några av dessa beror sannolikt på att byggtrafik ska komma fram i området. I samband med platsbesök noterades även att driftfordon öppnat bommar för att ta sig fram.

### STEN OCH BETONGSUGGA

Ett vanligt förekommande fordonshinder som noterades vid inventeringen var större stenar eller betongsuggor. Större stenar och betongsuggor är tunga hinder som visserligen inte är fasta men som kräver stor kraft för att skjuta undan. Vid inventeringen noterades att kombinationen mellan enkel bom och sten var vanligt för att förhindra att fordon smiter förbi bommar.

För att skapa en barriär på sträcka är stenar i rad en typ av lösning som använts för att förhindra att fordon kör ut på Järvafältet. Dessa symboliseras i kartorna för delområdena som en kedja av stenar.



Figur 10: Enkel bom med sten



Figur 11: Automatisk/elektrisk bom



Figur 12: Betongsugga

**BLOMLÅDOR**

Denna typ av hinder förekommer i två typer av utförande på Järvafältet. En variant är mindre blomlådor som är placerade på väg där motorfordonstrafik förekommer och som står placerade i grupp där de bildar en chikanlösning. Denna typ av hinder syftar främst till att hålla nere hastigheterna på de fordon som har rätt att trafikera. Se delområde 2 vid Husby Gård.

Den andra varianten av blomlåda är ett större hinder, typ kruka, som har en tillräckligt hög vikt för att det inte ska vara ett flyttbart hinder.

**METALLBÅGAR**

Metallbågar förekom vid inventeringen i två utföranden. Antingen som större bågar, uppskattningsvis 1.2 meter höga, eller som en kedja av



Figur 13: Blomsterlådor med chikaneffekt



Figur 14: Blomsterkruka

metallbågar i lägre utförande, uppskattningsvis 0.4 meter höga. Metallbågar i kedja var förekommande där längre sträckor skulle skyddas mot fordonstrafik. Exempelvis förekom detta vid Husby Gård (delområde 2) samt vid utegym och bollplan i Ärvinge (delområde 3).

**POLLARE**

Den sista typen av fordonshinder som noterades vid inventeringen var pollare. Dessa förekom vid enstaka platser, exempelvis vid Akalla torg (delområde 1). Pollare finns i olika utföranden och kan ha en säkerhetsklassning för påkörningsskydd vilket innebär att de klarar av att stå emot fordon med viss viktklass och hastighet. De pollare som inventerats bedöms inte vara säkerhetsklassade enligt nuvarande standard.



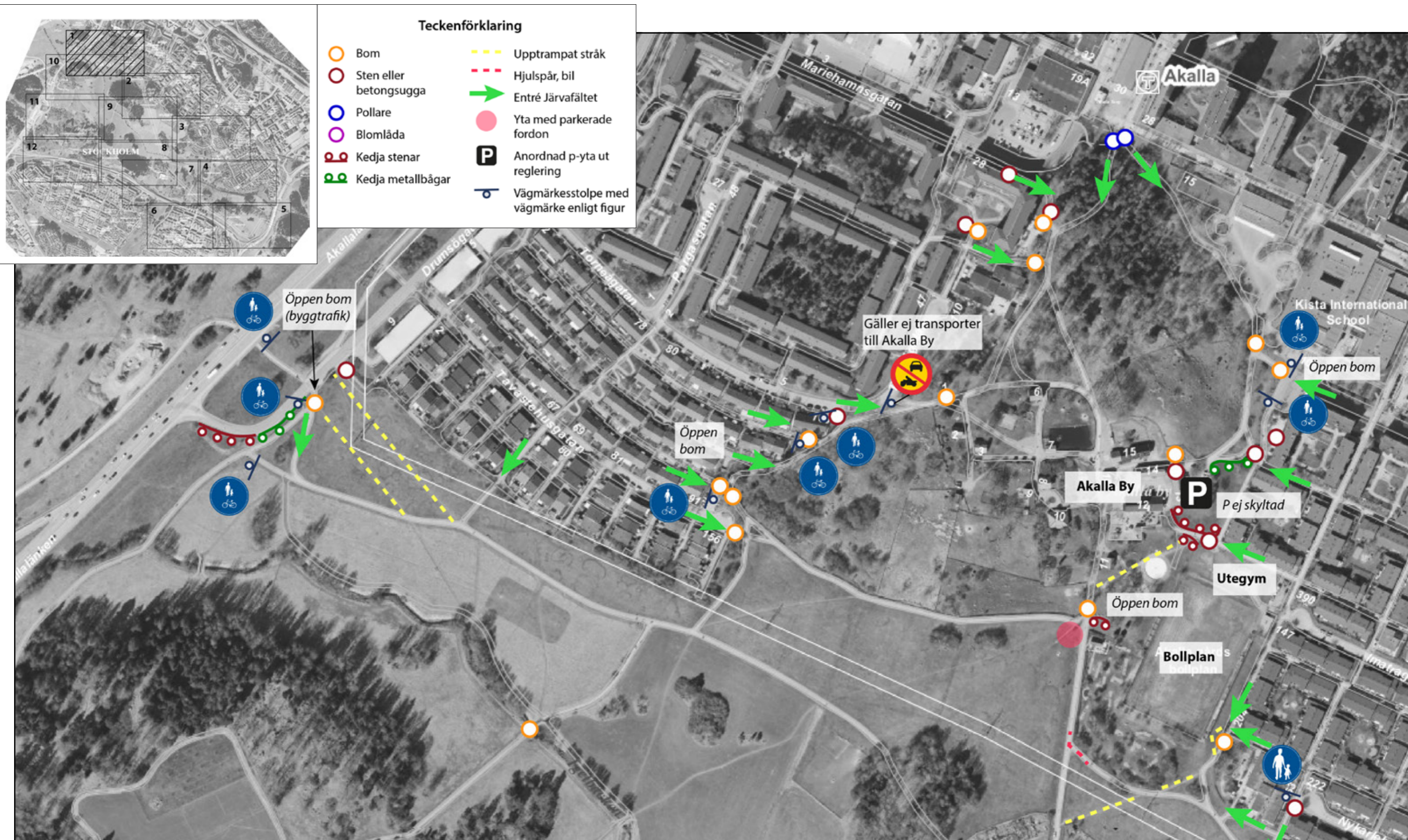
Figur 15: Kedja av metallbågar vid Husby Gård



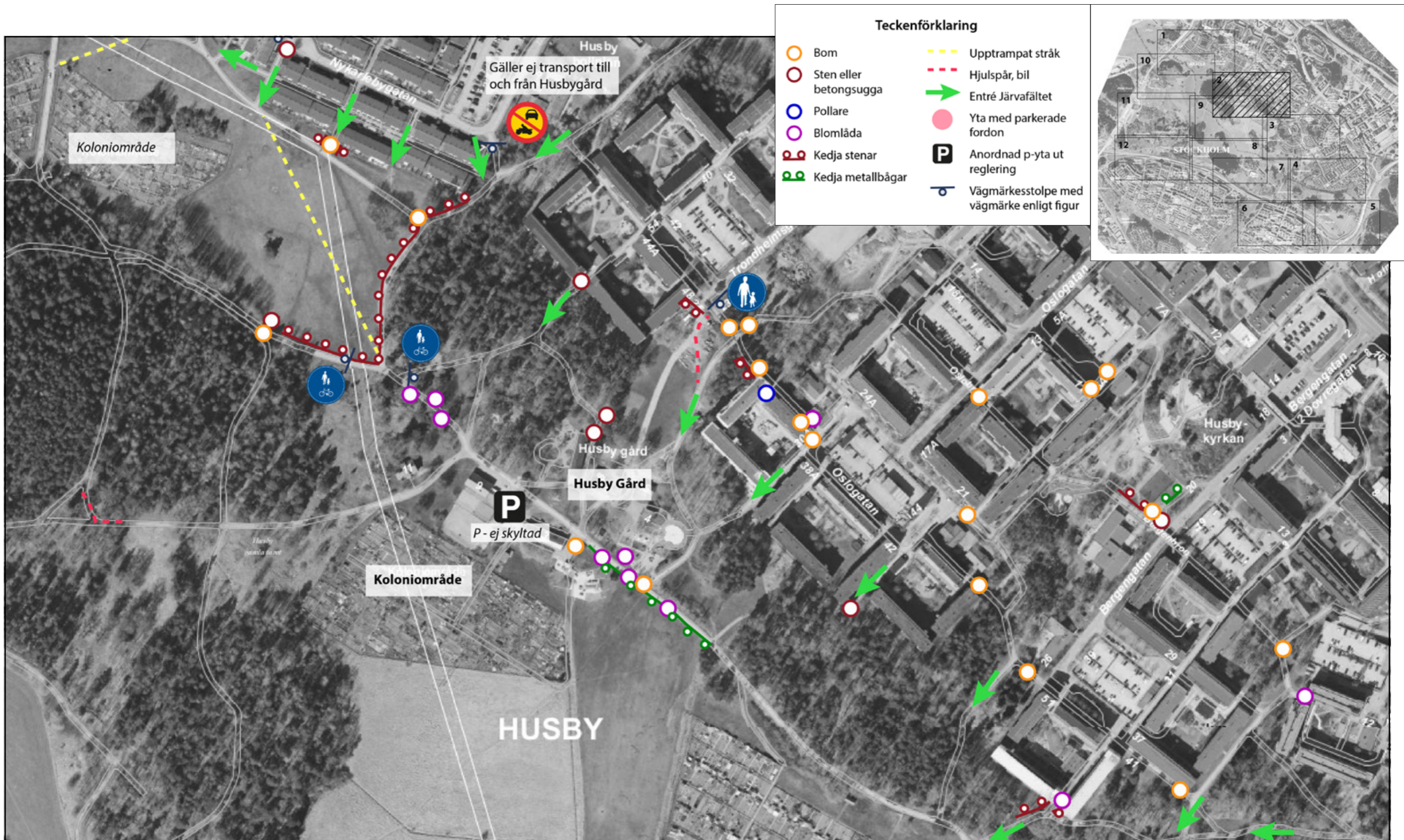
Figur 16: Pollare vid Akalla torg

## 7. NULÄGESKARTOR

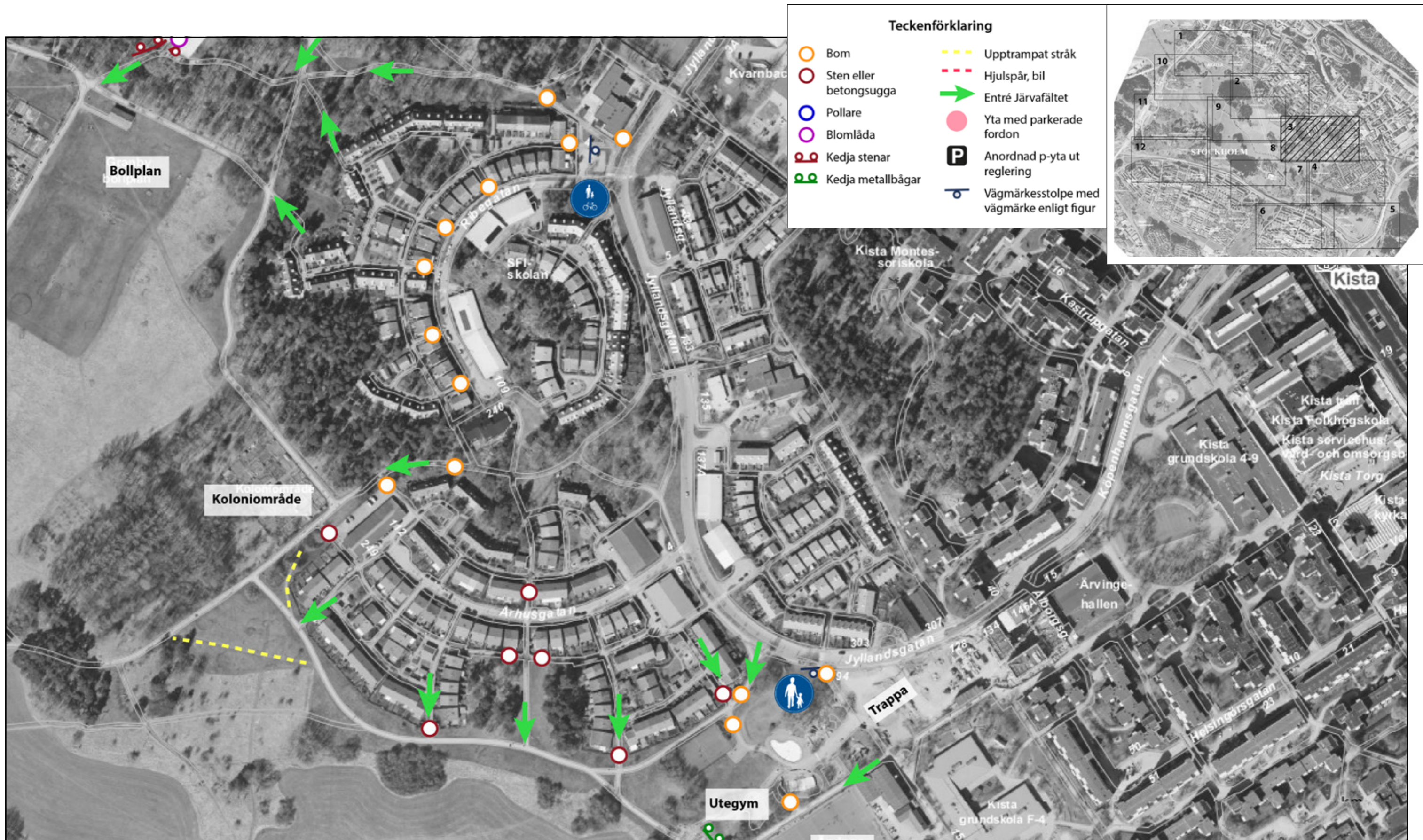
Resultatet från inventeringen har sammanställs i nulägeskartor för de tolv utredningsområdena. I kartorna redovisas vilka fordonshinder som identifierats samt placering för dessa. I kartan redovisas även placering av vägmärkesstolpe för vägmärken samt eventuella brister (upptrampade stråk, hjulspår m.m.) som identifierats. Dessutom har entréer till fältet markerats.



Figur 17: Delområde 1

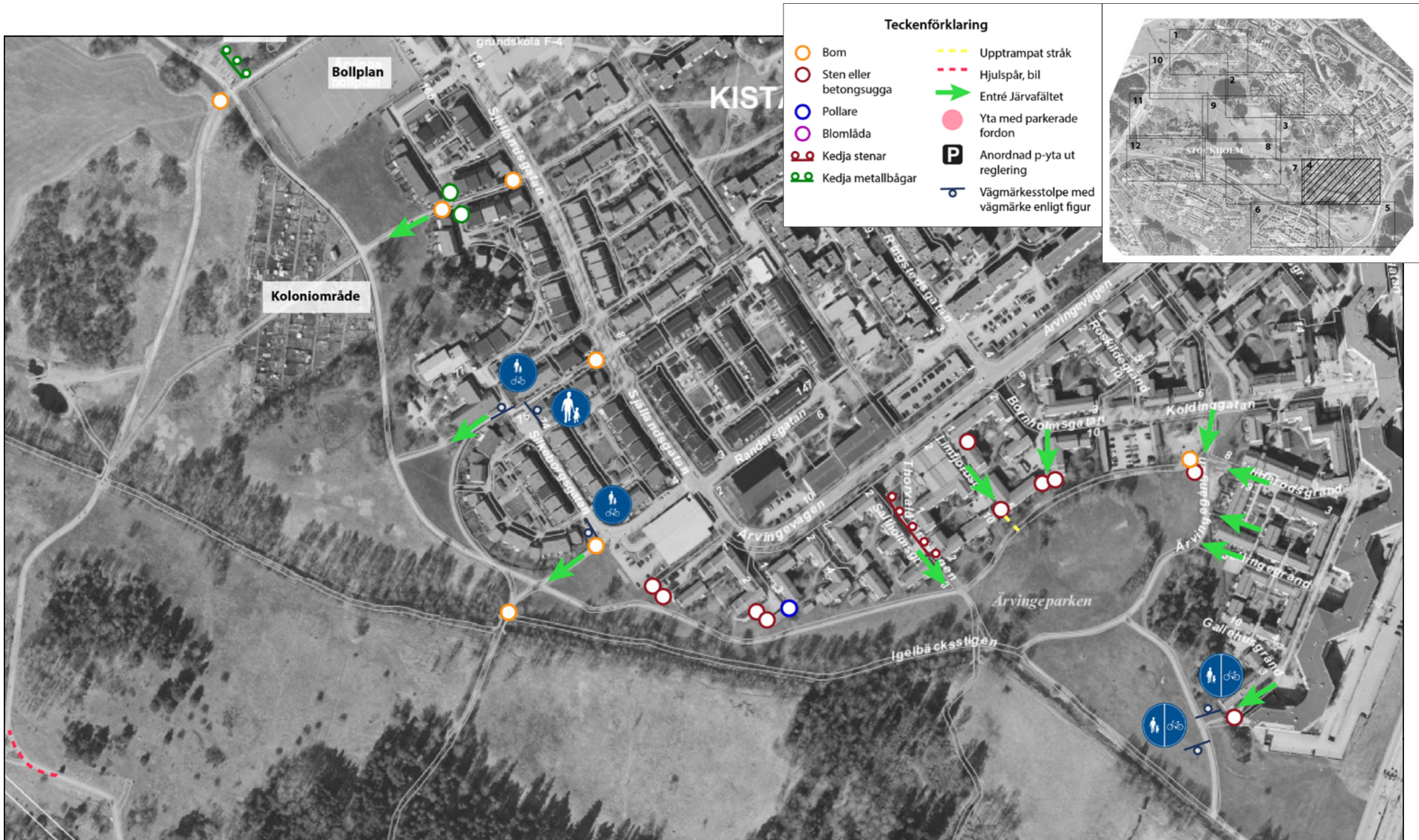


Figur 18: Delområde 2

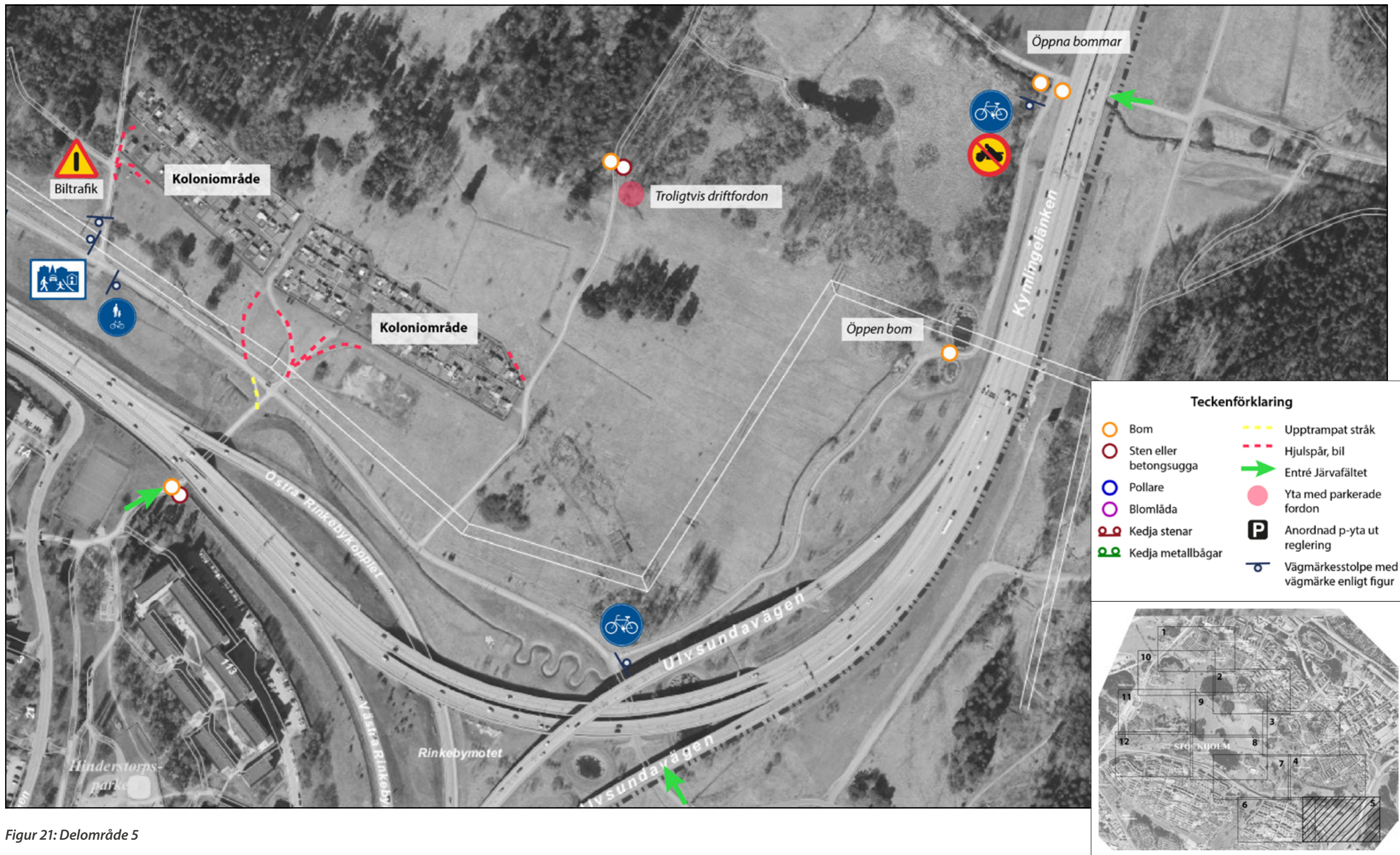


Figur 19: Delområde 3





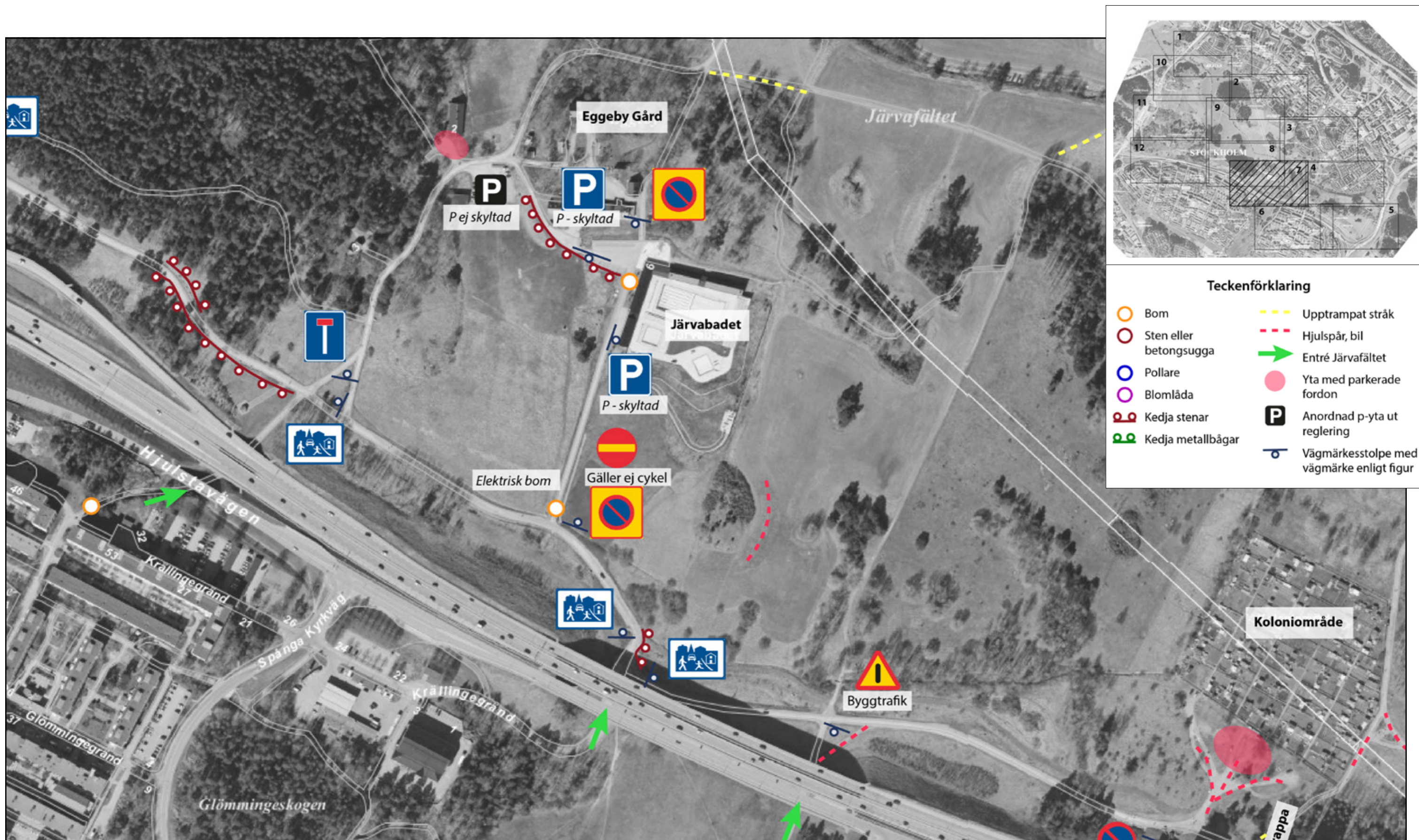
Figur 20: Delområde 4



Figur 21: Delområde 5



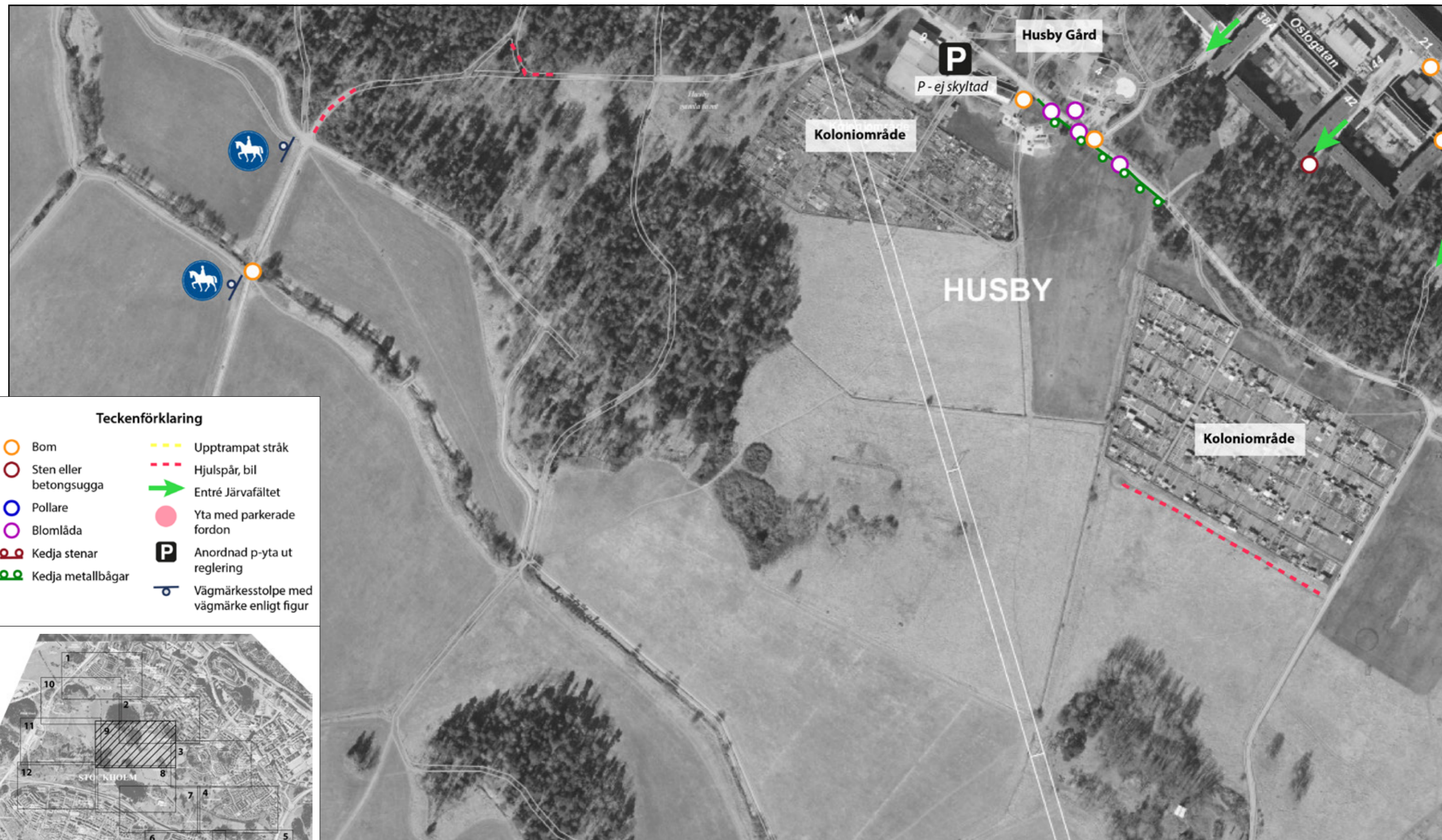
Figur 22: Delområde 6



Figur 23: Delområde 7



Figur 24: Delområde 8



Figur 25: Delområde 9



Figur 26: Delområde 10



Figur 27: Delområde 11





Figur 28: Delområde 12

## 8. PROBLEMBESKRIVNING

Vid inventeringen noterades hjulspår både från större gräsklippare och från traktorer. Dessa hjulspår har inte tagits med i nulägeskartorna eller problembeskrivningen i och med att dessa inte bedöms som olovliga.

Kartorna redovisas på sida 13-24.

### BRISTER I TILLGÄNGLIGHET

#### BRISTER PÅ FÄLTET

Vid inventeringstillfällena noterades flertalet upptrampade gångstråk över Järvafältet. Stråken leder ofta mellan olika anlagda gång- eller gång- och cykelstråk. Utformningen i dessa fall bedöms inte som allvarligt bristande då möjlighet fortfarande finns att ta sig mellan olika punkter, däremot är utformningen inte gen. Exempel på platser där dessa upptrampade stråk förekommer är i delområde 1, väster om Akalla By, samt delområde 2, öster om Akalla By.

På fältet, direkt norr om Rinkebyterrassen, finns en trappa som förbinder ett gång- eller gång- och cykelstråk genom fältet med den grusade väg som går parallellt med E18. Regleringen är otydlig då inget vägmärke reglerar stråkets användning. Bredvid trappan finns en uppkörd stig, troligtvis av cyklar eller mopeder. I och med att det inte är tydligt att cykel är tillåtet på stråket så anses inte detta vara en tillgänglighetsbrist för cyklister. Trapplösningen innebär dock att barnvagnar och rullstolsburna har svårt att nå stråket och får nyttja den ordinarie vägen via pendenten (ramp från Rinkebyterrassen).



Figur 29: Upptrampat stråk, sydöst om Akalla By

#### BRISTER VID BOSTADSOMRÅDEN

De brister som noterats gällande tillgänglighet förekommer på Järvafältets södra sida. Vid Rinkebyterrassen finns ett trimmat stråk mellan Almbygatan 14 och Almbygatan 12 som leder till den grusade väg som går parallellt med E18. Det upptrampade stråket fortsätter även in på Järvafältet, se figur ovan. I dagsläget finns en anordnad gång- och cykelbana från Rinkebyterrassen till Järvafältet via pendenten (en ramp) i östlig riktning samt via trappor. Utformningen medför att gående från Almbygatan 12-14 som vill passera direkt till den grusade vägen mot Järvafältet sannolikt väljer det gena stråket i stället för att gå via trapporna eller pendenten.

Ytterligare ett upptrampat stråk finns mellan Elinsborgs fotbollsplan och Åvingegränd. Stråket leder under E18 till den grusade väg som går parallellt med E18. Ett dike löper längs den grusade vägen och för att kunna passera diket med cykel eller moped har en ramp placerats ut som förbinder den grusade vägen med det upptrampade stråket.

### BRISTER I REGLERING

#### REGLERING AV CYKELTRAFIK

Regleringen på Järvafältet upplevdes vid platsbesök som något otydlig. Vid entréer till fältet skyltades vanligtvis både gång och cykel som tillåten med påbudsskylt. Väl inne på fältet upphörde påbudsskyltningen, och för cyklister kan detta skapa osäkerhet. Cykelvägvisning förekom dock ofta inom området, otydligheten kring vilken reglering som gällde förekommer främst när cyklister avviker från vägvisningen.



Figur 30: Upptrampat stråk, norr om Rinkebyterrassen.

En sträcka i delområde 5, i fältets östra delar, är i dagsläget reglerad som cykelbana och inte som gång- och cykelbana trots att den målade skiljelinjen indikerar att sträckan är en gång- och cykelbana. För att undvika otydlighet bör regleringen ses över, alternativt den målade linjen tas bort.

#### REGLERING AV MOTORFORDONSTRAFIK

På den grusade väg som går parallellt med E18 (delområde 6-8 samt 12) är regleringen också otydlig, främst gällande vilka sträckor där motorfordonstrafik är tillåten eller inte. På sträckan varierar regleringen mellan gångfartsområde och gång- och cykelväg. För fordon som kommer från Akallalänken i riktning österut på grusvägen saknas det vägmärke som tydliggör när fordonen anländer till den sträcka som är reglerad som gång- och cykelväg (delområde 12). Då grusvägen för närvarande används som byggväg råder särskilda förutsättningar för regleringen, detta rekommenderas åtgärdas efter att byggnationen av begravningsplatsen är färdigställd.

Ytterligare en otydlighet i regleringen gäller de två vägmärken ”Motorfordonstrafik förbjuden, ett med tilläggstavlan ”Gäller ej transporter till Akalla By” och ett med ”Gäller ej transporter till Husby Gård” som finns vid Akalla By (delområde 1) samt vid Husby Gård (delområde 2). Definitionen av ordet ”transport” upplevs i dessa fall som oklara huruvida det är transport i form av leveranser, transport för rörelsehindrade eller transport för besökare till målpunkterna. Vid platsbesök noterades ca 2-4 fordon som nyttjade vägen mellan Husby Gård och Nykarlebygatan och ca 6-8 fordon stod parkerade vid Husby Gård.



Figur 31: Reglering och utformning skiljer sig, östra Järvafältet

## FELPARKERADE FORDON

På enstaka platser noterades felparkerade fordon vid inventeringen. Ett av dessa fordon stod parkerat intill bangolfen vid Akalla By (delområde 1). I samband med inventeringen noterades även att den bom som är placerad mellan bangolfen och Akalla By var öppen vilket möjliggör passage för motorfordon.

I övrigt stod fordon parkerade vid koloniområden, främst i Järvafältets södra delar samt enstaka fordon vid Eggeby Gård. Den grusade väg som går parallellt med E18 möjliggör för fordon att ta sig till koloniområdena utan att passera fordonshinder då fordonshinder saknas mellan den grusade vägen och koloniområdena.

Utöver ovanstående finns det tre områden, ett vid Akalla By (delområde 1), ett vid Husby Gård (delområde 2) och ett vid Eggeby Gård (delområde 7), som är utformade som grusade parkeringsytor men där reglering för parkering saknas. Det blir därför otydlig om fordonen är felparkerade eller inte. Vid platsbesök noterades det att flertalet fordon stod parkerade på ytan vid Akalla By och vid Husby Gård.

## FORDONSHINDER

Fordonshindren på och i anslutning till Järvafältet minskar eller förhindrar biltrafiken på fältet vilket i sin tur ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Dock innebär fordonshindren vissa problem även för dessa oskyddade trafikanter. Exempelvis har tre olyckor inrapporterats till STRADA sedan 2013 där cykel krockat med bommar.



Figur 32: Parkerade fordon på grusad yta, Husby Gård

Fordonshindren orsakar även i enstaka fall en framkomlighetsproblematik för gående och cyklister. Detta gäller två platser i närheten av Akalla By. Vid den första platsen har betongsuggor placerats ut på en gångbana direkt öster om Akalla By vilket medför att rullstolsburna eller barnvagnar kan få svårt att ta sig fram.

Den andra platsen är lokaliserad öster om Akalla Gårds bollplan där det finns upptrampade/uppkörda spår runt en bom. De uppkörda spåren tyder på att det kan vara för trångt för cyklister att ta sig förbi bommen. Dock upplevs avståndet vara tillräckligt brett för att cyklister ska kunna passera och en uppenbar brist är inte tydlig. Det är möjligt att en sten eller liknande hinder varit placerat invid bommen tidigare men som nu tagits bort.



Figur 33: Felparkerat fordon vid bangolfen, Akalla By

Utöver ovanstående brister som fordonshinder kan medföra kan även valet av fordonshinder innebära en brist. Exempelvis är bommar öppningsbara med nyckel. Detta är en förutsättning för att driftfordon ska kunna komma fram, men innebär även en risk att nycklar sprids vidare till obehöriga.



Figur 35: Bom med upptrampat stråk, öster om Akalla Gårds bollplan



Figur 34: Betongsuggor på gångbana, öster om Akalla By



Figur 36: Öppen bom, öster om Akalla By mot Helsingforsgatan

## 9. SAMLAD BEDÖMNING

Inventeringen visade på att viss problematik på och i anslutning till Järvafältet finns i nuläget. Detta berör främst problem med otydlig reglering för cykeltrafik och motorfordonstrafik, felparkerade fordon (särskilt vid koloniområden), konflikter mellan fordons hinder och övriga trafikslag samt vissa tillgänglighetsbrister.

Fordons hinder som placerats ut inom och i anslutning till Järvafältet innebär i vissa fall en fara för cyklister. Det är viktigt att hindren placeras ut på rätt sätt, annars uppfyller de inte sitt syfte och kan i värsta fall medföra olyckor. Typ av hinder spelar också stor roll, exempelvis innebär bommar viss risk att förlora sitt syfte i det fall nycklar till bommarna hamnar hos obehöriga. Vid inventeringen noterades att flera bommar stod öppna, möjligtvis på grund av drift, men detta underlättar för otillåten trafik att ta sig in och runt på fältet. Bommar som ofta står öppna kan behöva utvärderas huruvida de medför någon nytta.

Mot norra Järvafältet, det vill säga från Akalla, Husby och Kista, finns ett stort antal anslutningar vilket gör fältet lättillgängligt för gående och cyklister. Mot södra Järvafältet, det vill säga från Rinkeby, Tensta och Hjulsta, begränsas antalet anslutningar av E18 som skär mellan bostadsområdena och fältet. Nya anslutningar kommer dock tillkomma i samband med planerade projekt vilket bedöms bidra positivt till den tillgänglighetsproblematik som finns vid vissa platser söder om fältet idag.

Den grusade väg som sträcker sig parallellt med E18 bedöms vara särskilt problematisk i dagsläget och mycket av problematiken grundar sig i att vägen fungerar som byggväg. Regleringen på denna väg upplevs även som otydlig och efter färdigställande av nya begravningsplatsen bör regleringen ses över så att den blir tydlig. Detta blir särskilt viktigt i och med att begravningsplatsen kommer ha behov av både leveranser, sophantering samt viss besöks trafik.

Flertalet projekt är planerade i närheten av Krällingegränd, bland andra Järvabadets nya parkering och ny restaurang. Dessa projekt kommer sannolikt påverka trafikflödet på Krällingegränd vilket kan leda till ökad trafik även inne på Järvafältet.

