

Rapport

TRAFIKANALYS PROGRAM E18 - DETALJPLAN TRAFIKPLATS HJULSTA



Slutrapport

2025-06-04

Uppdrag: 302157 Program E18
Titel på rapport: Trafikanalys Program E18 - Detaljplan trafikplats Hjulsta
Status: Slutrapport
Datum: 2025-06-04

Medverkande

Beställare: Trafikverket
Kontaktperson: Lars Sandberg
Konsult: Johan Nordberg, Johan Kjellberg
Uppdragsansvarig: Rikard Norstedt
Kvalitetsgranskare: Mats Petersson

Revideringar

Revideringsdatum: 2025-11-25
Version: 1,0
Initialer L.K

Innehållsförteckning

1 Inledning	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Syfte	5
2 Förutsättningar, metod och frågeställning	6
2.1 Förutsättningar	6
2.1.1 Avgränsningar	6
2.1.2 Styrande dokument	8
2.2 Metod	8
2.2.1 Motorfordonstrafik – Trafikanalys.....	8
2.2.2 GC-vägnät.....	9
2.3 Frågeställningar.....	9
3 Nuläge och jämförelsealternativ (JA)	10
3.1 Gång och cykel.....	10
3.2 Bil	12
3.2.1 Trafikmätningar motorfordon	12
3.3 Kollektivtrafik	14
4 Vägplanens förslag och konsekvenser	15
4.1 Gång och cykel.....	15
4.2 Bil	16
4.2.1 Resultat från trafikanalyser	16
4.3 Kollektivtrafik	21
5 Slutsats	23

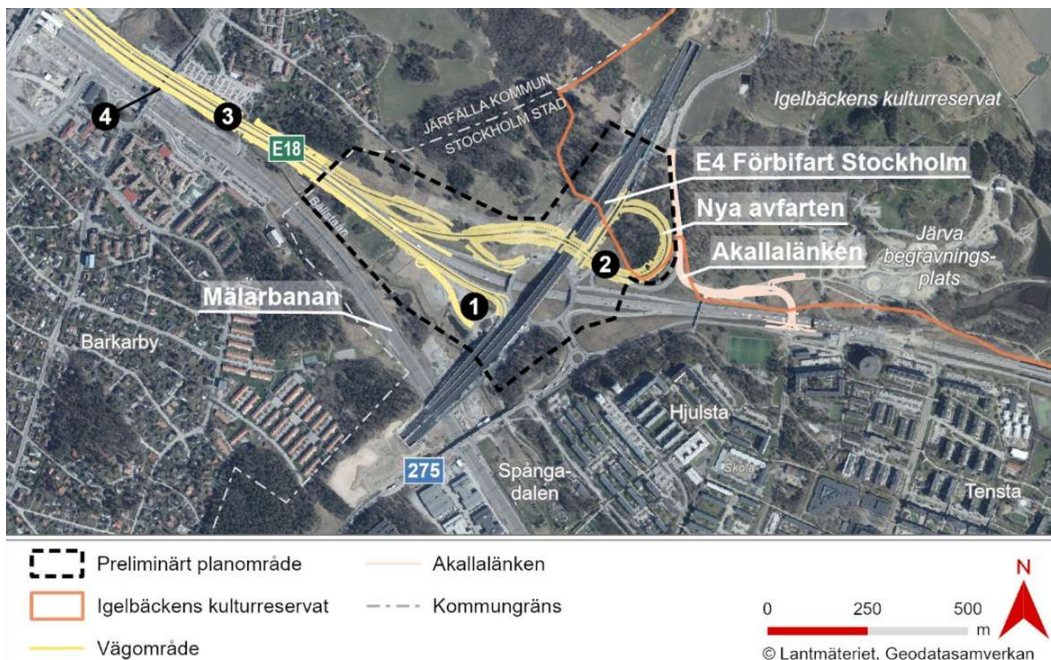
1 Inledning

1.1 Bakgrund

Trafikverket planerar för att bygga ut E18 mellan trafikplats Jakobsberg i Järfälla kommun och trafikplats Hjulsta, samt bygga om trafikplatserna i Barkarby och i Hjulsta för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten. Arbetet med planering och utformning av väginfrastrukturen bedrivs genom vägplaneprocessen, parallellt med detaljplaneprocessen.

Trafikverket planerar för (se figur 1):

1. Ny avfartsramp från E18 i östlig riktning till E4 Förbifart Stockholm södergående.
2. Ny ögla från E4 Förbifart Stockholm norrgående till E18 västergående. I åtgärden ingår korsande ramper och broar.
3. Ytterligare ett körfält i vardera riktningen på E18 så att två körfält blir tre.
4. Ett fjärde körfält väster ut mellan trafikplatserna Hjulsta och Barkarby.



Figur 1 - Detaljplaneområdet ligger i mötet mellan urbana miljöer och Järvafältet. Området präglas i hög grad av trafikplats Hjulsta och E4 Förbifart Stockholm.

Figur 1 visar planområdesgränsen, platsnamn med befintlig och planerad infrastruktur (inklusive det som är planlagt i Förbifartens dp) i separat i gul färg.

Uppdrag: [TyrA Uppdragsnummer] [TyrA Namn]
Beställare: [TyrA Kund]

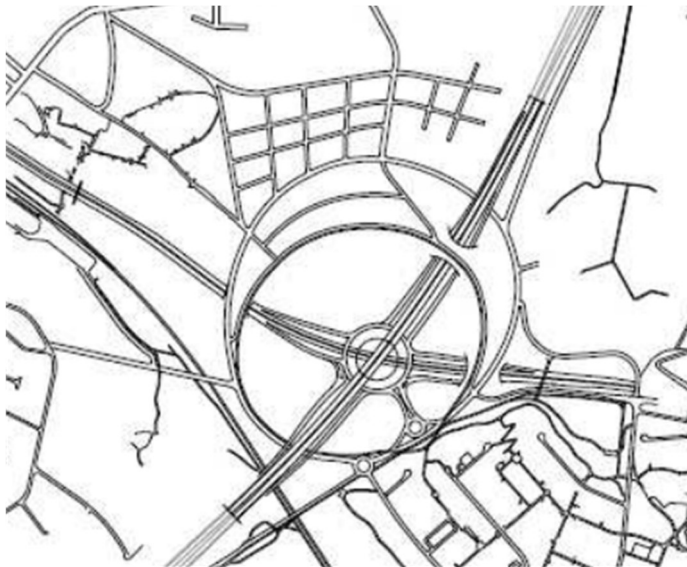
2025-06-04
Slutrapport

C:\Users\lukkval\Downloads\Trafikanalys Program E18 - Detaljplan trafikplats Hjulsta - Slutversion justerad 2025-11-25.docx

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för breddning av på- och avfartsramper till E18 samt en ny ramp från E4 Förbifart Stockholm till E18 genom en ny trafikögla. Syftet är att skapa en funktionell och robust trafiklösning på platsen och värna områdets befintliga värden och minimera negativ påverkan på dessa.

Den nuvarande detaljplanen DP 2009-20807-54 antogs av Stockholm stad 2013-06-10 och vann laga kraft 2015-09-16. Syftet med detaljplanen var enligt planbeskrivningen ”att planlägga byggandet av Förbifart Stockholm över Järvafältet förbi Hjulsta. I detaljplanen ingår även en ny anslutning av Akallalänken till Hjulsta”

Detaljplanen är enligt planbeskrivningen även anpassad för lokala trafiklösningar i och mellan Stockholm och Järfälla som bygger på en bearbetning av förslaget ”Stockholmssfären” som vann en, av Stockholms stad utlyst, internationell tävling avseende landskapsmässig utformning för denna plats.



Figur 2 – Illustration över möjliga trafiklösningar på den aktuella platsen. Källa Planbeskrivning DP 2009-20807-54, Stockholms stad

1.2 Syfte

Syftet med denna PM är att utreda och beskriva de trafikala konsekvenser av de föreslagna åtgärderna i förslaget för ny detaljplan. Detta avser då både direkt fysisk påverkan i form av anläggningar inom detaljplanen samt även indirekt påverkan i form av ändrade trafikflöden i detaljplanens närområde till följd av vägplanens åtgärder.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för breddning av på- och avfartsramper till E18 samt en ny ramp från Förbifart Stockholm till E18 genom en ny trafikögla. Syftet är att skapa en funktionell och robust trafiklösning på platsen och värna områdets befintliga värden och minimera negativ påverkan på dessa.

2 Förutsättningar, metod och frågeställning

2.1 Förutsättningar

Som underlag och förutsättningar för denna utredning används utöver den ovan nämnda detaljplanen och dess handlingar även:

- Åtgärder föreslagna i arbetet med vägplan E18 kapacitetshöjningar trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta
- Tidigare utförda trafikanalyser i samband med framtagande av vägplanen. De nya förutsättningar som ovan nämnda omfattningsförändring innebär finns därmed inte med i analyserna. Bedömningen är dock att dessa förändringar kommer att få liten betydelse inom utredningsområdet för denna PM och att de därmed inte har någon påverkan på de slutsatser som här dras utifrån trafikanalyserna.

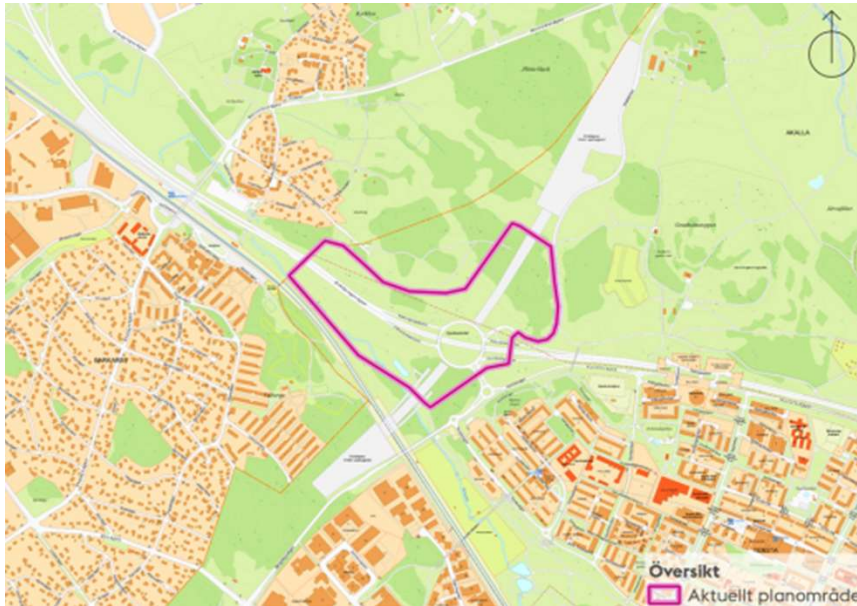
2.1.1 Avgränsningar

Denna utredning utreder och analyserar endast de förändringar som sker i och med den nu aktuella vägplanen för E18 och trafikplats Hjulsta inom detaljplanens gränser. Detta innebär att nollalternativet som det jämförs mot innebär att förbifarten är öppnad och att Akallalänken är flyttad.

Nordväst om trafikplats Hjulsta finns ett riksintresse för väg som avser en ramp i trafikplatsen. Rampen ingår inte i den nu aktuella vägplanen och behandlas därför inte i denna PM.

Målrår för trafikanalyserna i denna rapport är 2040.

Den aktuella detaljplanens plangränser framgår av figuren nedan och omfattar som synes endast en begränsad del av det lokala vägnätet.



Figur 3 – Detaljplanens plangränser. Källa Stockholms stad.

Eftersom en så begränsad del av stadens gatunät ligger inom planens gränser har området för utredningen direkta fysiska påverkan utvidgats något enligt figuren nedan.



Figur 4 – Geografisk avgränsning av utredningsområdet.

Det gatu-/vägnät (för motorfordon), där Stockholm stad är väghållare, som inkluderas i denna utredning är därmed:

- Bergslagsvägen, den norra delen närmast trafikplats Hjulsta (men med resonemang om påverkan även längre söderut vid Avestagatan/Ekvägen)
- Cirkulation vid Bergslags-/Hjulstavägen
- Hjulstavägen
- Lokala kopplingar som studeras kvalitativt
 - Akallalänken
 - Tenstavägen/Hjulstråket
 - Cirkulation vid Bergslags-/Tenstavägen

2.1.2 Styrande dokument

Utöver ovan nämnda detaljplan används för utredningen även **Stockholms stads cykelplan *Cykelstaden***, framtagen 2013 och senast reviderad 2022.

Vad gäller resultaten/bedömningarna för trafikanalys har de tagits från ***PM Trafikanalys – E18 Jakobsberg-Hjulsta, kapacitetsförstärkningar – Vägplan, Samrådshandling – 2022-06-03***, inklusive bilagor där föreliggande trafikanalyser på mikro-, meso- och makronivå är dokumenterade. Där beskrivs metodiken, förutsättningarna och resultaten i detalj för trafikanalyserna som utförts i projekt E18 Jakobsberg-Hjulsta, kapacitetsförstärkningar.

2.2 Metod

2.2.1 Motorfordonstrafik – Trafikanalys

Trafikanalyserna har målår 2040 och utgår från följande:

- Makronivå (WSP), redovisning av trafikflöden på dygnsnivå
 - Sampers, med tidigare framtagen basprognos som har målår 2040
- Mesonivå (Movea), redovisning av trafikflöden på timnivå
 - Contram
- Mikronivå (Tyréns), redovisning av trafikflöden på timnivå
 - Vissim

Samtliga analyser är framtagna sedan tidigare och resultat från dessa har tolkats, inga nya trafikanalyser har gjorts för denna utredning.

Det framtids- eller utredningsscenario (UA) jämförs mot är ett jämförelsealternativ (JA).

Uppdrag: [TyrA Uppdragsnummer] [TyrA Namn]

Beställare: [TyrA Kund]

2025-06-04

Slutrapport

C:\Users\lukqua\Downloads\Trafikanalys Program E18 - Detaljplan trafikplats Hjulsta - Slutversion justerad 2025-11-25.docx

- **UA: Utredningsalternativet (med målår 2040)**
 - Utbyggd trafikplats Hjulsta med kapacitetsförstärkningar
 - Öppen Förbifart Stockholm
 - Flyttad Akallalänk (kopplas nu till Hjulstavägen istället för till trafikplats Hjulsta som den gör idag)
- **JA: Jämförelsealternativet (med målår 2040)**
 - Dagens utformning i trafikplats Hjulsta inklusive ramper till och från Förbifart Stockholm, dvs inga kapacitetsförstärkningar i Hjulsta
 - Öppen Förbifart Sthlm
 - Flyttad Akallalänk (kopplas nu till Hjulstavägen istället för till trafikplats Hjulsta som den gör idag)

I rapporten sammanställs resultat för berört vägnät inom avgränsningsområdet.

2.2.2 GC-vägnät

Vägplanens förslag jämförs och konsekvensbeskrivs utifrån befintligt gång- och cykelvägnät, i detaljplanen utpekade vägnät samt stråk utpekade i Stockholms stads cykelplan.

2.3 Frågeställningar

1. Hur påverkas trafikflöden på Stockholms stads gatunät av de i vägplanen/detaljplanen föreslagna åtgärderna?
2. Hur påverkar de i vägplanen föreslagna åtgärderna befintligt vägnät (inklusive gång- och cykel) rent fysiskt?
3. Hur påverkas planerat cykelvägnät i Stockholm stads cykelplan av vägplanens föreslagna åtgärder?

3 Nuläge och jämförelsealternativ (JA)

Detta kapitel beskriver hur ser det ut idag och redovisar vilka planer utredningen förhåller sig till.

JA innehåller samma väg-/gatunät som nuläget, dock med nya av- och påfartsramper mellan trafikplats Hjulsta och Förbifart Stockholm. Målår 2040.

3.1 Gång och cykel

Inom detaljplanens gränser finns i nuläget gång och cykelväg endast på en kortare sträcka av Akallälänken men i det utvidgade utredningsområdet finns gång- och cykelväg även längs med Bergslagsvägen och Tenstavägen se figur nedan.



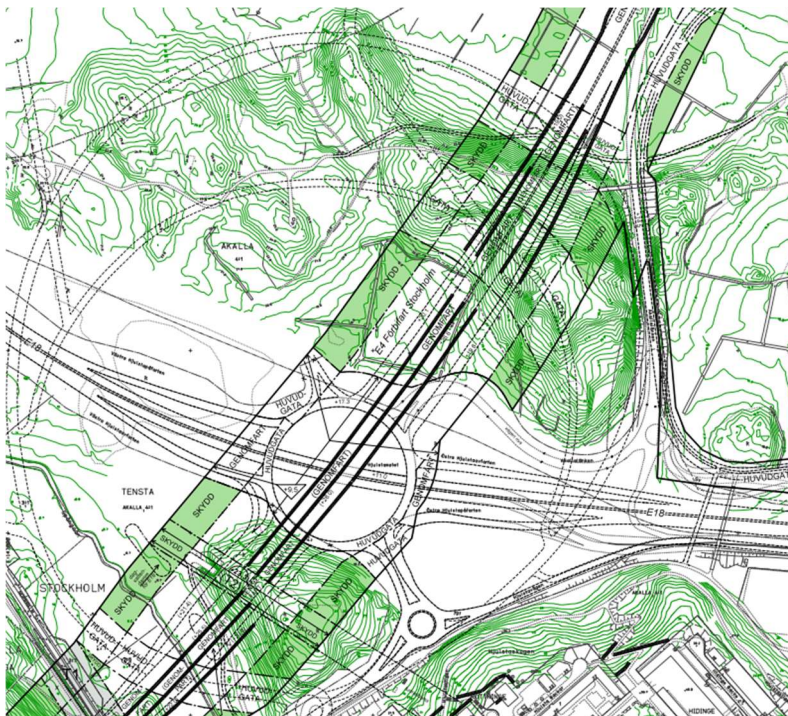
Figur 5 – Befintligt cykelvägnät. Källa Stockholms stads karttjänst. Saknad inritad sträckning i bild från Stockholms stads karttjänst kompletterad med streckad linje i denna bild.

I detaljplanens illustration framgår ett antal möjliga lokala kopplingar utöver de befintliga. Dessa består av två cirkelformade lokala vägar runt trafikplats Hjulsta vilka framgår av figuren nedan.



Figur 6 – Illustration från detaljplan med lokala kopplingar markerade i rött.

Dessa cirkelformade vägar innebär två kopplingar tvärs E4 norr om trafikplats Hjulsta och en koppling söder om trafikplatsen. Öster om trafikplatsen finns även två kopplingar tvärs E18. Eftersom detaljplanen endast omfattar trafikplatsen samt E4 så är det bara kopplingarna tvärs E4 som finns inritade i plankartan, dessa är då planlagda som ”gata” respektive ”huvudgata” för att möjliggöra framtida utbyggnad av det kommunala vägnätet.



Figur 7 – Utsnitt ur plankarta med lokala passager tvärs E4 planlagda som gata och huvudgata.

Uppdrag: [TyrA Uppdragsnummer] [TyrA Namn]

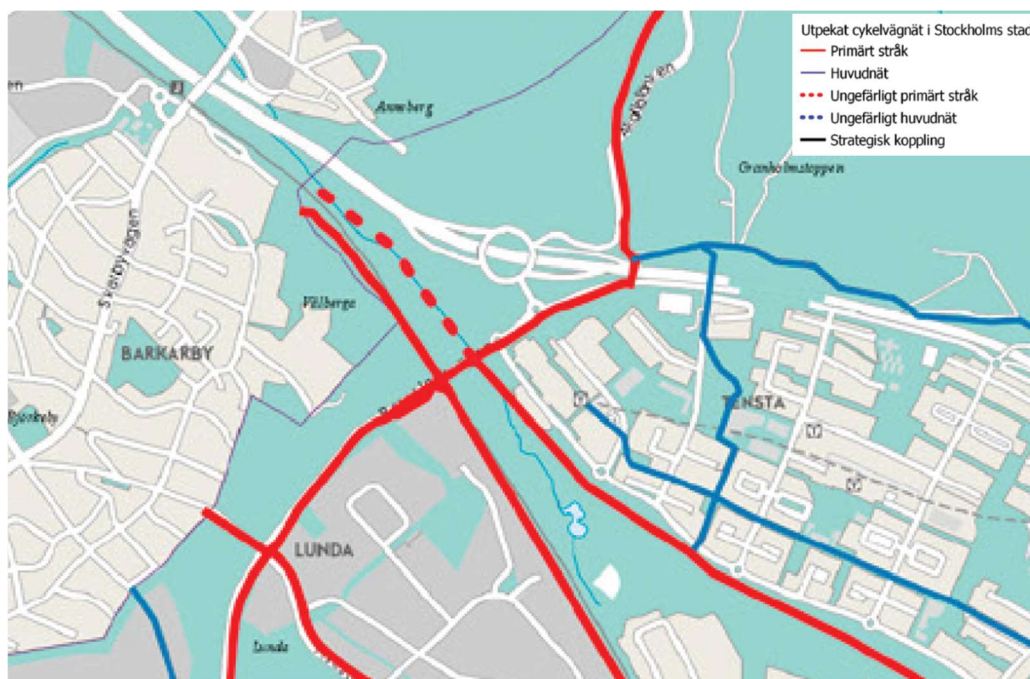
Beställare: [TyrA Kund]

2025-06-04

Slutrapport

C:\Users\lukkva\Downloads\Trafikanalys Program E18 - Detaljplan trafikplats Hjulsta - Slutversion justerad 2025-11-25.docx

I Stockholm stads cykelplan finns inte stråken norr om trafikplats Hjulsta utpekade varken som primära stråk eller huvudnät för cykel vilka är de två kategorier på cykelvägar som finns i planen. Däremot finns två primära stråk som ligger inom utredningsområdet, dels ett stråk längs med Bergslagsvägen som korsar över E18 och sedan fortsätter längs med Akallalänken och dels ett utpekat stråk söder om trafikplats Hjulsta som sammanbinder cykelstråket söder om Tenstavägen med Barkarby station.



Figur 8 – Utpekat cykelvägnät i Stockholm stads Cykelplan. Källa cykelplanen.

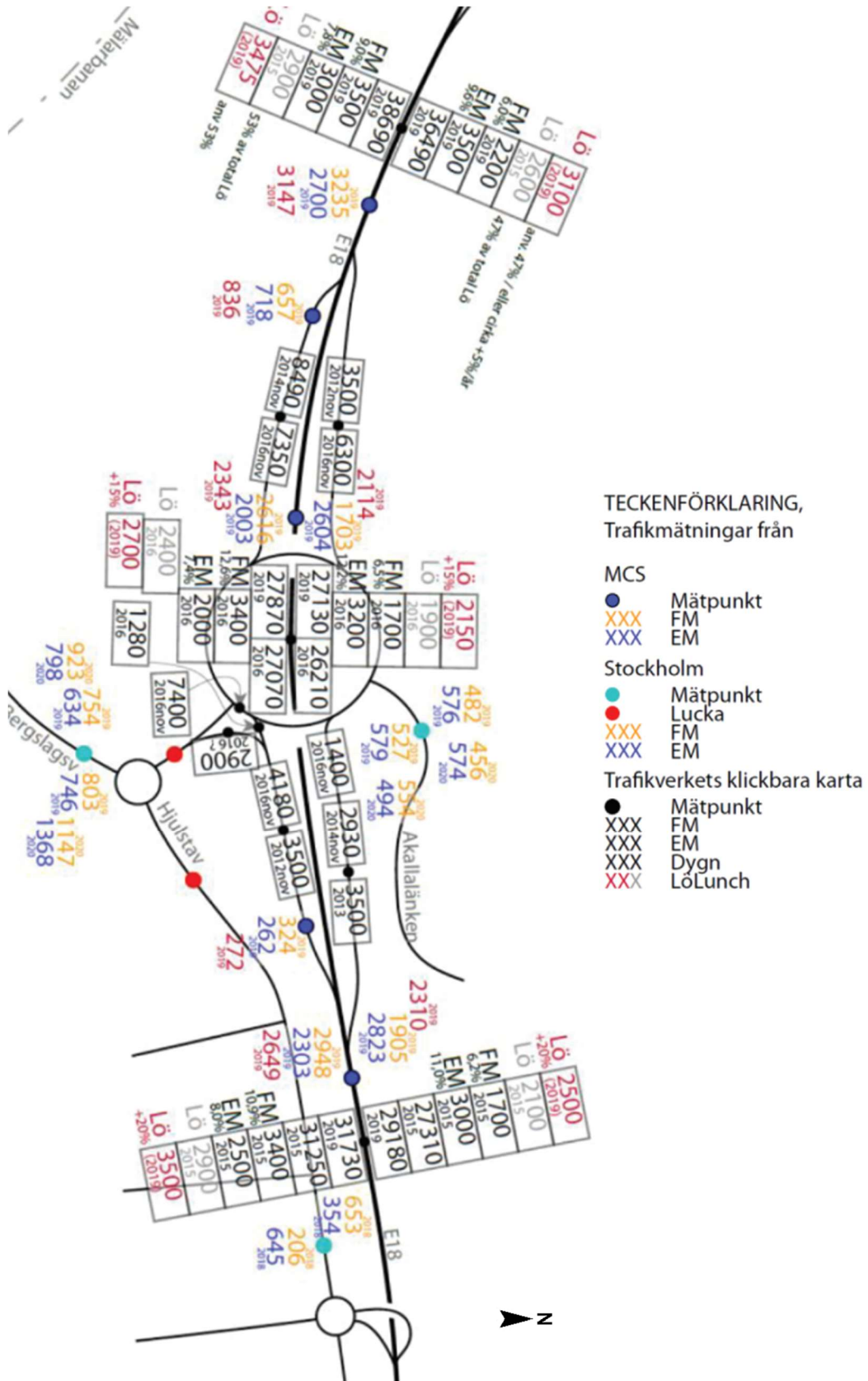
3.2 Bil

Analys och jämförelse mellan JA och UA görs i kapitel 4.2 - Bil

3.2.1 Trafikmätningar motorfordon

På trafikverkets anläggning runt trafikplats Hjulsta finns det täckande material för trafikmätningar under för- och eftermiddagens rusning (flöden per timme), men även dygnsmätningar.

På Stockholms stads väg-/gatunät är det inte lika täckande och luckor finns bland annat på anslutningarna till och från cirkulationen Bergslags-/Hjulstavägen. Se Figur 9.



Figur 9 – Trafikmätningar motorfordonstrafik, sammanställning i karta

Uppdrag: [TyrA Uppdragsnummer] [TyrA Namn]

Beställare: [TyrA Kund]

C:\Users\lukkval\Downloads\Trafikanalys Program E18 - Detaljplan trafikplats Hjulsta - Slutversion justerad 2025-11-25.docx

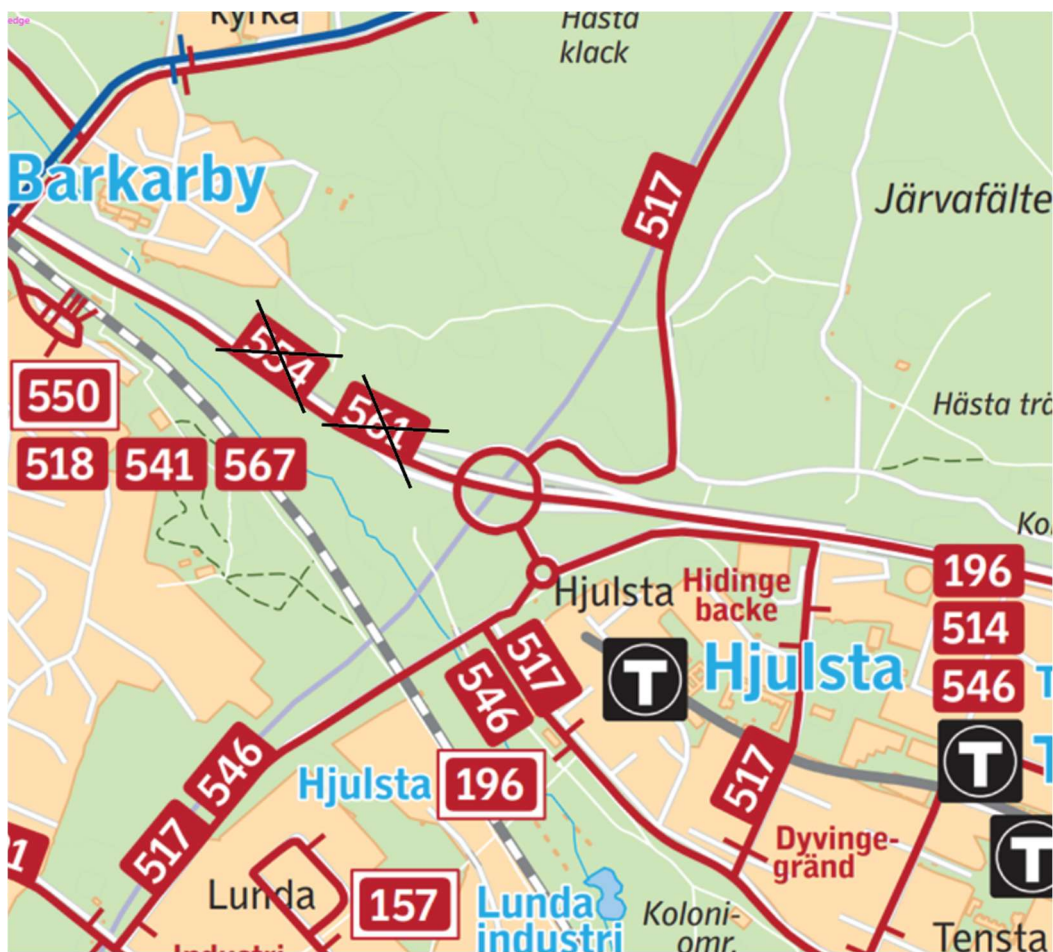
2025-06-04

Slutrapport

3.3 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken trafikerar i nuläget endast det lokala gatunätet samt cirkulationsplatsen i trafikplats Hjulsta. Aktuella busslinjer inom utredningsområdet är 517 som trafikerar Bergslagsvägen och Akallalänken via trafikplats Hjulsta samt linje 546 som trafikerar Bergslagsvägen och Tenstavägen.

Tidigare har även busslinjerna 554 och 561 trafikerat E18 genom utredningsområdet men dessa drogs in i december 2023 vilket gör att E18 inte längre trafikeras med buss i linjetrafik inom aktuellt område för vägplanen/detaljplanen..



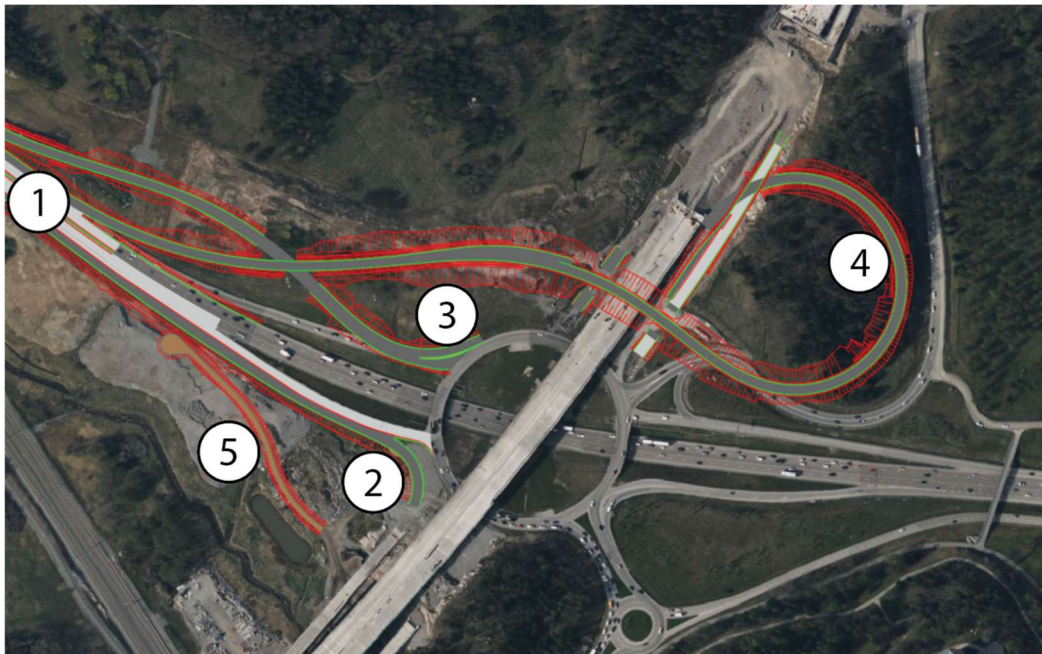
Figur 10 – Linjekarta SL-bussar. Käll: SL.se (2024-11-26)

I trafikförvaltningens stombusstrategi finns även en utpekad framtida stombusslinje J som är tänkt att trafikera bland annat mellan Kungens kurva och Barkarby via Förbifart Stockholm. Linjen är inte tänkt att trafikera genom det aktuella utredningsområdet utan är tänkt att lämna förbifarten i trafikplats Vinsta och sedan via bland annat Bergslagsvägen, Avestagatan och Ekvägen ta sig till och från Barkarby station.

4 Vägplanens förslag och konsekvenser

I planförslaget inkluderas kapacitetsförstärkningar vid trafikplats Hjulsta, det som kallas Utformningsalternativet (UA). Dessa innebär t.ex. att

1. E18 får fler körfält väster om trafikplats Hjulsta
2. By-pass mellan avfartsramp E18Ö och påfartsramp Förbifart Stockholm S
3. By-pass mellan avfartsramp Förbifart Stockholm S och påfartsramp E18V
4. Rampögla mellan Förbifart Stockholm och påfartsramp E18V
5. Servicevägar till nya dagvattendammar



Figur 11 – Föreslagna åtgärder inom vägplanen för E18.

4.1 Gång och cykel

Akallalänken kommer att flyttas inom projekt Förbifart Stockholm vilket även nuvarande detaljplan för trafikplats Hjulsta är anpassad för. Rampøgla i vägplanen för E18 är anpassad efter det nya läget för Akallalänken och bedömningen är därför att øgla inte medför någon påverkan på den GC-väg som går längs Akallalänken.

Då vägplanen innebär att Trafikverket kommer att bygga servicevägar till dagvattendammar i området finns en möjlighet att samnyttja dessa för gång- och cykelväg. Exakt utformning och placering av dessa servicevägar är fortfarande under utredning och styrs av vald dagvattenhantering och anpassning till landskapet men ser i nuvarande projektering ut enligt nedan.

I Figur 12 nedan visas området för den aktuella cykelvägen där befintliga (gröna) och planerade servicevägar är inritade. Det är med de nya servicevägarna endast den blåa sträckan på mitten som saknas för att få ett genomgående stråk.



Figur 12 – GC-koppling mellan Hjulsta och Barkarby station. Grön: befintliga servicevägar, rött: planerade servicevägar och blått: saknad koppling

Avseende den östligaste delen av servicevägen behöver detta även ske i samråd med trafikförvaltningen då sträckan används som serviceväg för åtkomst till servicetunnel för tunnelbanan.

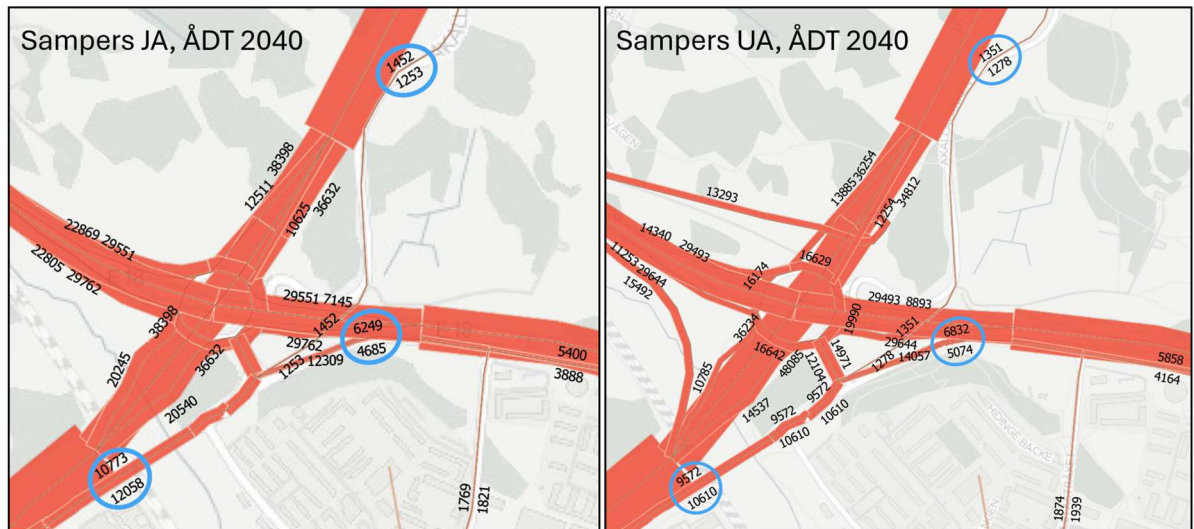
Bedömningen är i och med detta att vägplanens föreslagna åtgärder inte medför någon negativ påverkan avseende möjligheten att bygga denna GC-väg.

4.2 Bil

4.2.1 Resultat från trafikanalyser

4.2.1.1 Makronivå

På makronivå visar basprognosen (Sampers) på en minskad trafikefterfrågan på kommunens gator parallellt med Förbifarten när man jämför JA och UA, dock något ökat flöde på Hjulstavägen. Se Figur 13 - ÅDT, jämförelse mellan JA och UA, inringade flöden på Sthlm vägnät för uttag av årsdygnstrafiken för JA och UA i trafikplats Hjulsta.



Figur 13 - ÅDT, jämförelse mellan JA och UA, inringade flöden på Sthlm vägnät

Det minskade flödet på Bergslagsvägen på makronivå syns även längre söderut på Bergslagsvägen där korsningen med Avestagatan/Ekvägen har ca 10% lägre trafikflöden i UA jämfört med JA.

4.2.1.2 Mesonivå

På mesonivå låser sig modellen i JA på grund av alltför höga flöden, trafikefterfrågan i JA uppfylls alltså inte i trafikplats Hjulsta. Trafikplats Hjulsta kan inte hantera de efterfrågade trafikflödena i och med att Förbifart Stockholm öppnar utan kapacitetshöjningar.

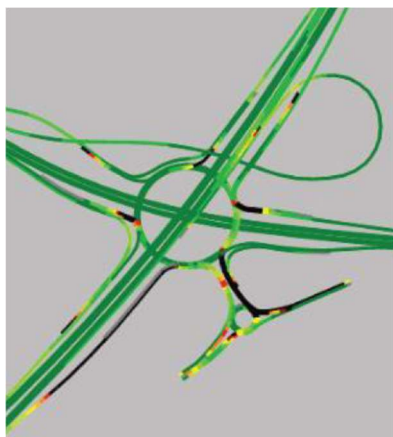
Det innebär att trafiken kommer söka sig andra vägar än Förbifarten utan kapacitetshöjande åtgärder på Trafikverkets anläggning, framförallt till det parallella vägnätet och Förbifart Stockholm får inte den funktion som är tänkt, hur stort detta influensområdet är svårt att uppskatta. Eftersom modellen låser sig i JA, som tidigare nämndes, blir mängden trafik lokalt för detta område svår att bedöma.

4.2.1.3 Mikronivå

Inget JA finns framtaget på mikronivå eftersom det låser sig redan på mesonivå, enbart UA är framtaget.

Av det gatunät där Stockholms stad är väghållare ingår endast cirkulationsplatsen Bergslagsvägen/Hjulstavägen i modellvägnätet för mikrosimuleringarna.

Resultaten visar på att all inkommande trafik från Hjulstavägen inte uppfylls i UA, köer växer bakåt från stora cirkulationen i Hjulsta och skapar fördröjningar. I huvudsak sker detta under förmiddagens rusning (Akallalänken finns då inte med som alternativ rutt i modellen). Se Figur 14 och Figur 15, där fördröjningar för fordonen i nätverket redovisas i form av en så kallad *heat map* (där grönt markerar ingen fördröjning medan svart redovisar mer än 50% fördröjning och däremellan går färgerna via gult, orange och rött).

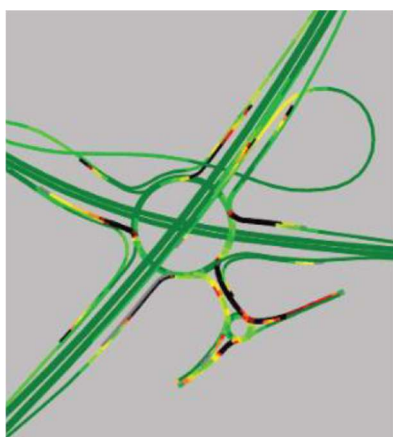


FM

Zon, in	Antal fordon utanför modellnätverket vid simuleringsslut				
	Sim 1	Sim 2	Sim 3	Sim 4	Sim 5
Hjulstav	134	182	153	133	161

Antal fordon som står utanför systemet vid simuleringsslut, FM

Figur 14 – Fördröjningskarta under FM rusning (scenario UA), med tillhörande tabell som redovisar antal fordon som inte kommit in i systemet vid simuleringsslut för varje iteration



EM

Zon, in	Antal fordon utanför modellnätverket vid simuleringsslut				
	Sim 1	Sim 2	Sim 3	Sim 4	Sim 5
Hjulstav	-	22	12	128	51

Antal fordon som står utanför systemet vid simuleringsslut, EM

Figur 15 – Fördröjningskarta under EM rusning (scenario UA), med tillhörande tabell som redovisar antal fordon som inte kommit in i systemet vid simuleringsslut för varje iteration

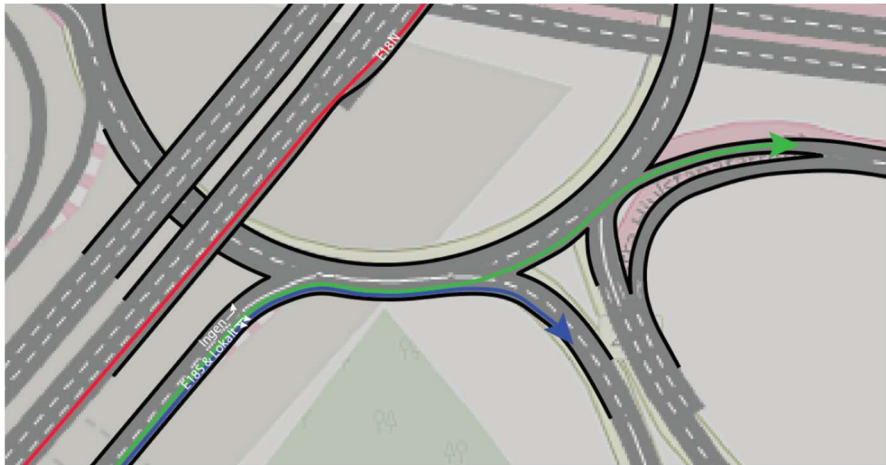
Köbildningen från stora cirkulationen i Hjulsta sträcker sig bakåt och in på Hjulstavägen. Detta gör att all trafikefterfrågan från Hjulstavägen inte tar sig in i modellnätverket och att det vid simuleringsslut fortfarande står bilar och väntar utanför systemet, se tabellerna i Figur 14 och Figur 15. I simuleringarna är trafikefterfrågan fast, men i verkligheten bedöms huvuddelen av dessa fordon välja alternativ rutt vid stor köbildning, t.ex. Akallalänken eller Hjulstastråket/ Tenstavägen. Eller välja att resa med annat trafikslag/annan tid.

I simuleringarna har förbifartens avfartsramp som ansluter till cirkulationen (i trafikplats Hjulsta) i norrgående köriktning utmaningar med framkomligheten, detta redovisas bland annat i Figur 14 och Figur 15 där man kan se att det finns fördröjningar där.

Förslag på åtgärder som bedöms öka framkomligheten i Hjulsta finns analyserat i **PM Trafikanalys – E18 Jakobsberg-Hjulsta, kapacitetsförstärkningar – Vägplan, Samrådshandling – 2022-06-03**. Sammanfattningsvis beror dessa framkomlighetsproblem på att det är ett högt cirkulerande flöde i trafikplats Hjulsta och trafik från avfartsrampens anslutning söderifrån får svårt att hitta tidslucka. I Figur 16 redovisas relationerna för norrgående trafik som kör av i trafikplats Hjulsta i föreslagen utformning.



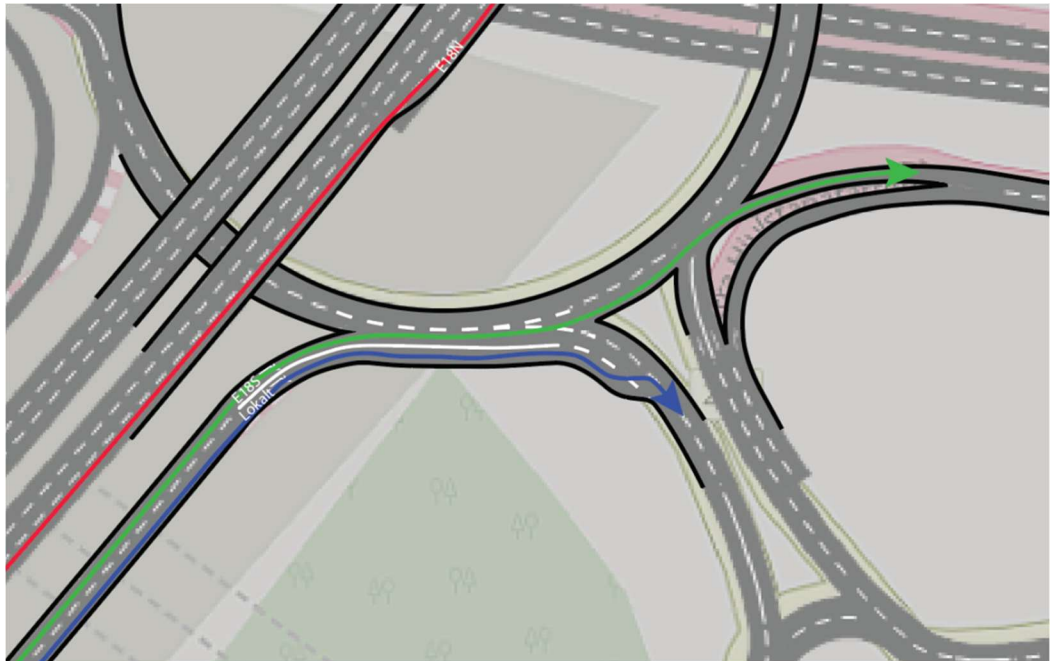
Figur 16 – Hjulsta, relationer från E4N mot E18N/E18S/Hjulstav/Bergslagsvägen. Föreslagen utformning (Open Street Map)



Figur 17 – Hjulsta, relationer från E4N mot E18N/E18S/Hjulstav/Bergslagsvägen. Föreslagen utformning. Inzoom. (Open Street Map)

I utredningen som gjordes i samband med vägplanen studerades det översiktligt hur två åtgärder skulle tänkas öka framkomligheten för anslutande trafik söderifrån på avfartsrampen:

- Alternativ 1, med Bypass



Figur 18 – Hjulsta, relationer från E4N mot E18N/E18S/Hjulstav/Bergslagsvägen. Alternativ 1 med By-pass (Open Street Map)

- Alternativ 2, med dubbla körfält ut från cpl mot E18S



Figur 19 – Hjulsta, relationer från E4N mot E18N/E18S/Hjulstav/Bergslagsvägen.
Alternativ 2 med dubbla körfält ut från cpl mot E18S (Open Street Map)

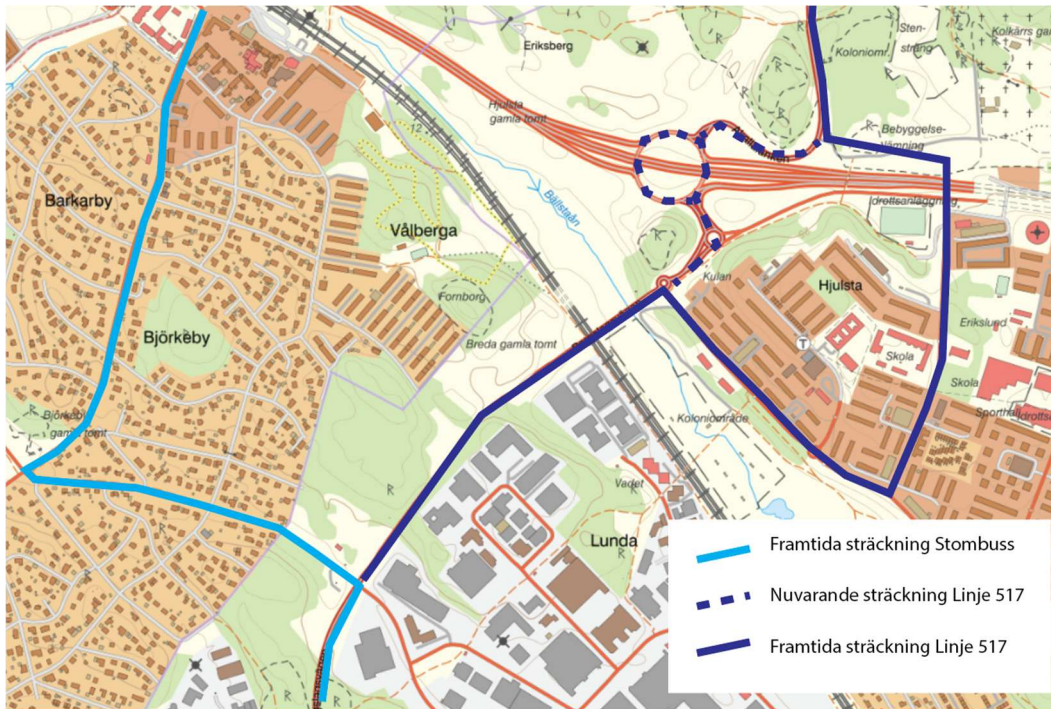
Resultaten från dessa analyser visade på att dessa åtgärder underlättar för avfartsrampen och kan vara värda att utreda vidare ifall behov uppstår i framtiden. Dock är det osäkert hur det påverkar övriga anslutningar till cirkulationen, om någon av dessa alternativ blir aktuellt behöver det detaljstuderas.

4.3 Kollektivtrafik

Eftersom kollektivtrafiken framöver endast trafikerar det lokala gatunätet så innebär detta att avlastningen som vägplanens förslag medför även gagnar kollektivtrafiken.

Framförallt gäller detta linje 517 som trafikerar Bergslagsvägen och Akallalänken samt linje 546 som trafikerar Bergslagsvägen och Tenstavägen. I och med omdragningen av Akallalänken som sker i projekt förbifart Stockholm så kommer linje 517 inte heller att trafikera genom cirkulationsplatsen i trafikplats Hjulsta.

Även planerad stombusslinje längs med Förbifarten bedöms få positiv påverkan då denna planeras trafikera Bergslagsvägen på väg till Barkarby station.



Figur 20 Linjesträckning för de aktuella busslinjerna i anslutning till utredningsområdet.

Att kollektivtrafikkörfältet på E18 försvinner får ingen direkt påverkan i och med att vägen inte trafikeras av buss i linjetrafik. Om trafikförvaltningen i framtiden beslutar om nya busslinjer på denna sträcka så visar trafikanalyserna på att det finns tillräcklig kapacitet på sträcka på E18 för att bussen ska kunna ha god framkomlighet men ett sådant beslut bör dock föregås av en utredning kring kapacitet och framkomlighet i de trafikplatser som då blir aktuella för trafikering då analyserna i program E18 visar på tidvis hög belastning i delar av trafikplatserna Hjulsta, Barkarby och Jakobsberg.

5 Slutsats

1. Hur påverkas trafikflöden på Stockholms stads gatunät av de i vägplanen/detaljplanen föreslagna åtgärderna?

Jämförelsealternativet leder till omfattande köbildning i Hjulsta och efterföljande omfördelningseffekter. Mesoanalyserna har gett god input till mikroanalyserna och trafikplats Hjulsta bedöms i jämförelsealternativet inte vara tillräckligt kapacitetsstark för att hantera en korsning mellan två motorvägar med dessa trafikflöden.

Analyserna visar på att vägplanens föreslagna åtgärder (utredningsalternativet) kommer att innebära en minskad belastning på kommunens gator jämfört med jämförelsealternativet. Detta är till fördel även för kollektivtrafiken och oskyddade trafikanter.

Storleken på denna minskning är svår att bedöma eftersom konsekvenserna av att trafikefterfrågan inte kan uppfyllas i trafikplats Hjulsta i JA skulle påverka ett mycket stort område. Trafikefterfrågan uppfylls inte helt i UA heller men kapacitetsförbättringarna innebär att betydligt mer trafik kan hanteras i trafikplatsen och att det lokala nätverket därmed avlastas jämfört med JA.

2. Hur påverkar de i vägplanen föreslagna åtgärderna befintligt vägnät (inklusive gång- och cykel) rent fysiskt?

Bedömningen utifrån denna utredning är att befintligt vägnät inte påverkas fysiskt av vägplanens åtgärder. I de delar där vägplanens åtgärder ligger över befintliga vägar (Akallalänken) är dessa planerade att flyttas inom projekt Förbifart Stockholm och dessa förändringar är upptagna i den nu gällande detaljplanen.

3. Hur påverkas planerat cykelvägnät i Stockholm stads cykelplan av vägplanens föreslagna åtgärder?

Vägplanens åtgärder innebär inga hinder för att bygga den föreslagna gång- och cykelvägen mellan Mälarbanan och E18 och under förbifartens broar. Vägplanens föreslagna servicevägar går att samnyttja för detta ändamål men ytterligare åtgärder skulle krävas för att få ett sammanhängande stråk.

