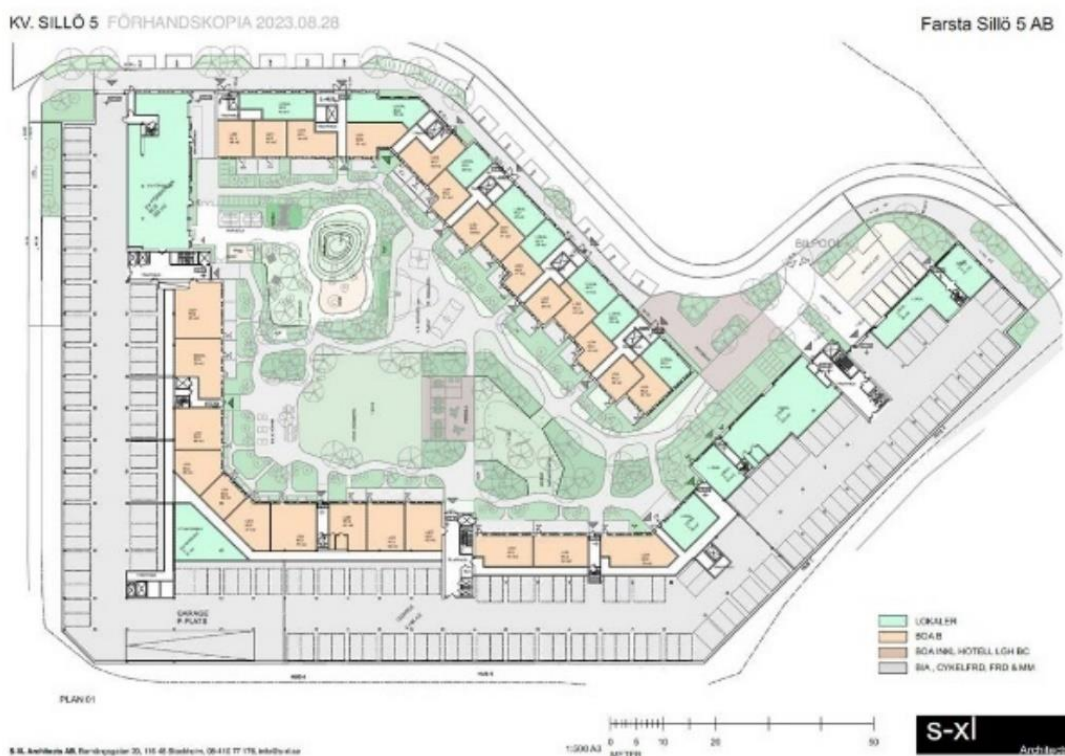


# Trafikutredning

Sillö 5



Sweco Sverige AB  
Uppdrag  
Kund  
Upprättad av  
Datum  
Dokumentreferens

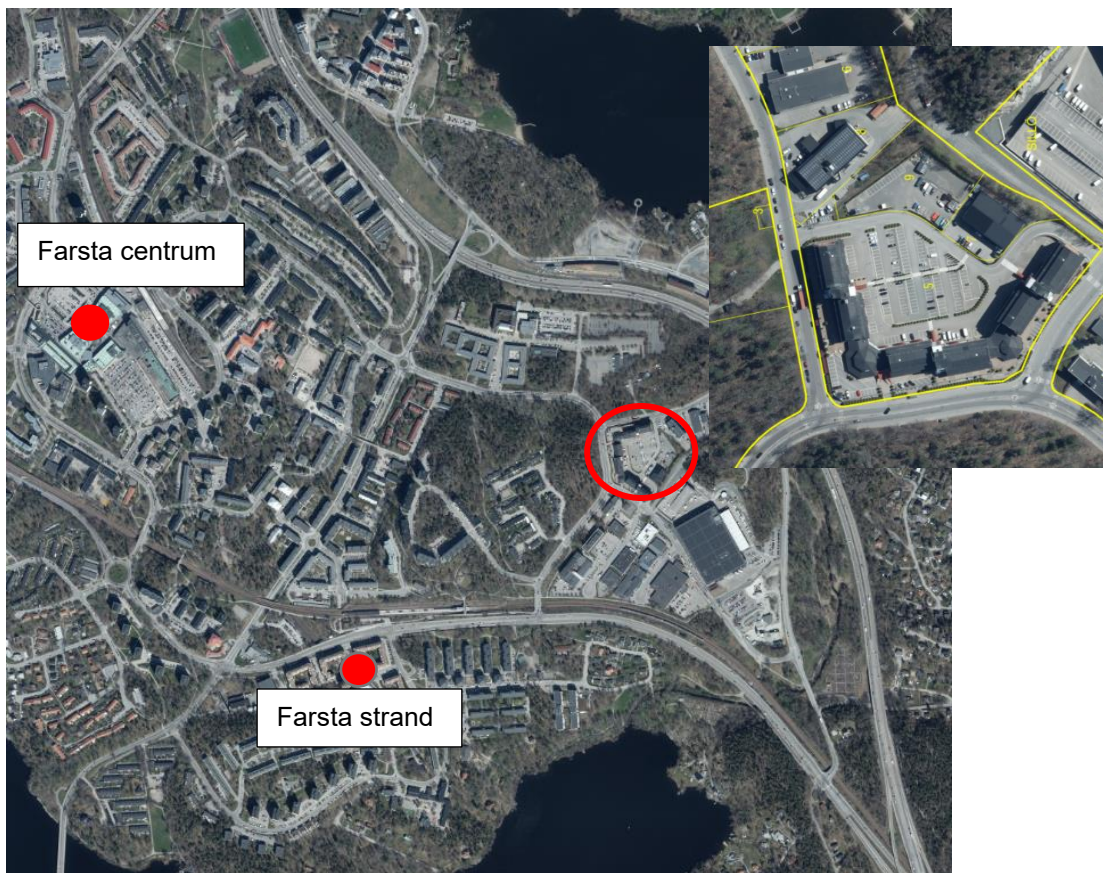
556767-9849  
Trafikutredning Sillö 5  
Stockholm stad  
Andrea Sillén  
2023-11-20  
Trafikalstring Sillö 5 2023-11-22

# Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte.....	3
2	Förutsättningar .....	4
3	Alstringsberäkning .....	5
4	Resultat .....	6
	4.1 Resor med bil per parkeringsplats .....	7
	4.2 Osäkerhet.....	8
5	Konsekvenser för trafiksituationen i Farsta .....	8
	Bilaga: Svar i Alstringsverktyget .....	10

# 1 Bakgrund och syfte

Stockholms stad planerar för ny bostadsbebyggelse inom Larsboda industriområde i de östra delarna av Farsta. Inom kvarteret Sillö 5 planeras för en om- och tillbyggnad för att möjliggöra 897 nya lägenheter, en ny förskola och verksamhetslokaler. Sillö 5 visas i Figur 1 nedan. Kvarteret ligger i nära anslutning till Nynäsvägen (riksväg 73) vilken knyter samman innerstaden med Stockholms södra stadsdelar och fortsätter därefter vidare mot Nynäshamn. Nynäsvägen har enligt information från Trafikverkets vägflödeskarta årsdygnstrafik på ca 30 000 - 35 000 fordon per dag<sup>1</sup> (2019). Idag inrymmer kvarteret ett långtidshotell, gym, kontor och olika typer av hantverkarverksamhet.



Figur 1: Karta över omkringliggande område samt dagens markanvändning.

<sup>1</sup> [Vägtrafikflödeskartan \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se/vagtrafikflodeskartan)

Närheten till väg 73 och dess viktiga funktion för framkomligheten i Stockholm innebär att trafikallstringen från den föreslagna bebyggelsen måste bedömas. Trafikutredningens syfte är att utreda hur den planerade exploateringen förändrar trafikallstringen i området. Syftet är även att förstå hur den förändrade allstringen påverkar framkomligheten på väg 73.

För den framtida bebyggelsen planeras 69 353 kvm BTA. BTA: n fördelas på 897 lägenheter. Detaljplanen möjliggör även en förskola med 4 avdelningar med 18 förskoleelever per avdelning vilket resulterar i en total på 72 förskoleelever. Den föreslagna detaljplanen uppskattas inrymma ca 3420 BTA för kontor/detaljhandel.

### 3 Alstringsberäkning

Beräkningen av trafikalstringen har utförts med hjälp av Trafikverkets trafikalstringsverktyg. Verktöget erbjuder ett dynamiskt sätt att skatta antalet resor som ett område genererar. En mängd parametrar ligger till grund för beräkningen så som uppgifter om områdets läge, exploateringsgrad, närhet till kollektivtrafik, gång- och cykelvägnätets standard, kommunens arbete med att utveckla transportsystemet liksom omfattningen av handel, skolor, service och arbetsplatser. Verktöget är testat i kommunal-, statlig- och konsultverksamhet med goda resultat och har blivit den rådande metoden för att bedöma trafikalstringen i samband med exploateringsprojekt. Alstringsberäkningarna för nuläget och den framtida bebyggelsen bygger på samma antaganden (utöver detaljplanens BTA och användning) i alstringsverktyget.

Antagandena i formuläret i alstringsverktyget baseras på avståndsmätningar i Google maps, granskning av Stadens olika strategier för exempelvis, snöröjning och mobilitet. Annat underlag som användes för alstringsberäkningarna var tidtabeller från SL och områdes analys för undersökning av gång- och cykelbanor i området. För gång- och cykelbanor har även planerad upprustning och utveckling av gång och cykelvägar inkluderats.

På grund av de osäkerheter som finns gällande både dagens användning av området samt den framtida användningen av detaljplanen genomfördes alstringsberäkningarna ett flertal gånger för att ta fram ett intervall över möjlig alstring. Alstringarna beräknades för scenarierna låg alstring, trolig alstring och hög alstring.

För alstringsberäkningarna för dagens bebyggelse användes siffrorna som visas i Tabell 1. Fördelningen av BTA:n för detaljplanen gjordes baserat på den information som fanns att tillgå.

Tabell 1: Fördelning av BTA i alstringsberäkningarna för dagens användning.

Markanvändning	Låg alstring	Sannolik alstring	Hög alstring
Hotell	121 rum	121 rum	121 rum
Kontor	20 000 BTA	12 500 BTA	5 000 BTA
Småindustri/Hantverkare	5 000 BTA	12 500 BTA	20 000 BTA

För alstringarna gjorda för den planerade bebyggelsen användes BTA värden som visas i Tabell 2. Fördelningen av BTA gjordes baserat på den information som fanas att tillgå samt genom analys av områdets karaktär.

Tabell 2: fördelning av BTA i alstringsberäkningarna för framtida bebyggelse.

Markanvändning	Låg alstring	Sannolik alstring	Hög alstring
Lägenheter	897 enheter	897 enheter	897 enheter
Kontor	3078 BTA	2394 BTA	1710 BTA
Detaljhandel	342 BTA	1026 BTA	1710 BTA
Förskola	72 förskoleelever	72 förskoleelever	72 förskoleelever



## 4 Resultat

Resultaten som redovisas i detta avsnitt baseras på fördelningarna från Alstringsberäkningarna.

I Tabell 3 nedan visas den alstring som bedöms som trolig för dagens markanvändning. I Tabell 4 visas den alstring som bedöms trolig för den framtida detaljplanen. Dagens bebyggelse bedöms generera ca 1600 färre resor än den framtida bebyggelsen. Den planerade exploateringen genererar dock i större utsträckning resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Resorna med bil minskar i den föreslagna detaljplanen med 534 bilresor per dag.

Tabell 3: Fördelning av resor/ dygn dagens markanvändning, sannolikt scenario.

Resor uppdelat efter markanvändning						
Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning						
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	65	144	30	375	13	626
Kontor	347	581	160	524	35	1 647
Småindustri/hantverkare	910	632	322	534	42	2 440
Totalt	1 322	1 357	512	1 433	90	4 714

Tabell 4: Fördelning av resor/ dygn planerad detaljplan, sannolikt scenario.

Resor uppdelat efter markanvändning						
Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning						
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	479	1 067	219	2 776	94	4 635
Kontor	67	112	31	101	7	316
Detaljhandel	159	105	46	577	9	896
Förskola	83	71	30	269	3	455
Totalt	788	1 355	325	3 722	113	6 302

I Tabell 5 och Tabell 6 visas alstringen från scenarierna med låg alstring. Den totala alstringen från detaljplanen ökar med ca 1600 resor med det nya förslaget. Även i detta scenario minskar biltrafiken med det nya förslaget medan resor med kollektivtrafik, gång och cykel ökar. Biltrafiken minskar med ca 280 resor med bil per dag.

Tabell 5: Fördelning av resor/ dygn planerad detaljplan, lågt scenario.

Resor uppdelat efter markanvändning						
Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning						
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	65	144	30	375	13	626
Kontor	555	929	256	838	57	2 636
Småindustri/hantverkare	363	252	129	213	17	975
Totalt	983	1 326	414	1 427	86	4 236

Tabell 6: Fördelning av resor/ dygn planerad detaljplan, lågt scenario.

Resor uppdelat efter markanvändning						
Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning						
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	479	1 067	219	2 776	94	4 635
Kontor	85	143	39	129	9	404
Detaljhandel	56	37	16	203	3	316
Förskola	83	71	30	269	3	455
Totalt	703	1 318	304	3 377	109	5 811

Scenarierna med hög alstring visas i Tabell 7 och Tabell 8 nedan. Precis som i övriga scenarier ökar den totala alstringen från den föreslagna detaljplanen med ca 1600 resor per dag. Även i detta scenario minskar biltrafiken medan resorna med kollektivtrafik, cykel och gång ökar i jämförelse med alstringen från dagens markanvändning. Resorna med bil minskar med 776 resor per dag.

Tabell 7: Fördelning av resor/ dygn dagens markanvändning, högt scenario.

Resor uppdelat efter markanvändning						
Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning						
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	65	144	30	375	13	626
Kontor	139	232	64	210	14	659
Småindustri/hantverkare	1 454	1 009	514	853	67	3 898
Totalt	1 657	1 386	608	1 438	94	5 183

Tabell 8 : Fördelning av resor/ dygn planerad detaljplan, högt scenario.

Resor uppdelat efter markanvändning						
Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning						
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	479	1 067	219	2 776	94	4 635
Kontor	47	79	22	71	5	224
Detaljhandel	272	180	78	983	15	1 528
Förskola	83	71	30	269	3	455
Totalt	881	1 397	348	4 100	117	6 842

## 4.1 Resor med bil per parkeringsplats

För att bedöma rimligheten i det resultat som alstringsberäkningarna gav beräknades antal resor per parkeringsplats för båda alternativen samt för det olika alstringsberäkningarna. Resultatet av analysen av resor per parkeringsplats visas i Tabell 9 nedan.

Tabell 9: Resor med bil per parkeringsplats för alla scenarier.

Hög alstring	Nuläge	Framtid
Antal parkeringsplatser	319	248
Alstrad trafik	1657	881
Resor per parkeringsplats	5,19	3,55
Sannolik alstring	Nuläge	Framtid
Antal parkeringsplatser	319	248
Alstrad trafik	1322	703
Resor per parkeringsplats	4,14	3,18
Låg alstring	Nuläge	Framtid
Antal parkeringsplatser	319	248
Alstrad trafik	983	703
Resor per parkeringsplats	3,08	2,83

Resultatet visar en relativt hög omsättning per parkeringsplats men bedöms ligga inom ett troligt intervall.

4.2 Osäkerhet

Uppskattningen från Trafikverkets alstingsverktyg bedöms vara tillräckligt säker för att alstringen ska kunna användas för bedömning av hur trafiken i Farsta kommer påverkas av den nya detaljplanen. Eftersom området i framtiden kommer innehålla både bostäder och annan markanvändning finns risk för viss dubbelräkning av resor. Ett exempel på detta kan vara en person som bor i området som på vägen hem stannar för att handla. I beräkningsmodellen genereras två arbetsresor och två inköpsresor medan det i själva verket bara genomförs en inköpsresa.

För dagens markanvändning är osäkerheten i alstringsberäkningarna större till följd av att området har större del hantverkare och annan verksamhet. Denna osäkerhet hanteras med hjälp av de flertalet alstringsberäkningar som genomförts för att få en förståelse för hur alstringsberäkningen kan variera.

5 Konsekvenser för trafiksituationen i Farsta

Resultaten visar att resorna med bil som alstras från området troligen kommer minska med den nya detaljplanen. Det totala antalet resor som detaljplanen genererar kommer dock att öka. Ökningen kommer enligt alstringsberäkningarna att ske genom ökade gång- och cykelresor i området. Inget av de analyserade scenarierna för den nya bebyggelsen bidrar med fler resor med bil i förhållande till det lägsta bedömda scenariot för dagens



markanvändning. Alstringsberäkningarna visar att antalet bilresor minskar med som mest 954 resor och som minst 102 resor. Baserat på alstringsberäkningarna bedöms trafiksituationen i Farsta bli bättre med den nya detaljplanen. Närheten till centrumverksamhet och kollektivtrafik bedöms skapa bra förutsättningar för ett hållbart resande för de som kommer bo i området.

Med det minskade antalet resor med bil som beräknas ske med den planerade detaljplanen bedöms ingen påverkan på framkomligheten på väg 73 ske.

# Bilaga: Antaganden i Alstringsverktyget

## Svar på frågor om Kollektivtrafik

Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	10-15-minuterstrafik
Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)	Mindre än 250 m
Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
Hur stor del av tätorten täcks av kollektivtrafiknät?	Stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter. Koordinerade tidtabeller underlättar byten.
Vilken standard har de fordon som används för tätortstrafik?	Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	10-15-minuterstrafik
Avstånd till regional busshållplats (genomsnitt i området)	500-1000 m
Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området)	1000-1500 m
Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
Vilken standard har de fordon som används för regionaltrafik?	Enbart moderna fordon (max 6 år gamla eller motsvarande).
Har resenärerna tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafiken?	På den viktigaste knutpunkten (t ex busstationen i centrum).
Prioriteras kollektivtrafiken i kommunens planering?	Kollektivtrafiken är en viktig faktor vid planering av t ex nya bostadsområden.
Hur ofta ser kommunen över kollektivtrafiknätet?	Kommunen har/kräver översyn regelbundet
Finns mål och handlingsplan för kollektivtrafiken?	Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

Svar på frågor om Gång

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	0.5-1 km
Hur är gångvägnätet utformat i tätorten?	Gångvägar m m kompletterar systematiskt trottoarer för att förbättra genheten.
Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?	Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.
Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens gångpassager och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)	50-60 %
Är gångtrafik prioriterat vid drift och underhåll (t ex snöröjning)?	Gångtrafiknätet underhålls samtidigt med biltrafiken.
Följer kommunen upp mängden gångtrafik (t ex genom fotgängarräkningar eller resvaneundersökningar)?	Uppföljning görs tätt och regelbundet.
Finns mål och handlingsplan för gångtrafiken?	Kommunen har tydliga och offensiva mål med en tydlig handlingsplan. Målen följs upp.

## Svar på frågor om Cykel

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	Mindre än 1 km
Höjdskillnader vid färd till lokalt centrum	Lite uppför/nerför men inga kraftiga lutningar.
Hur stor del av tätorten täcks av cykelvägnät (cykelväg, cykelbana, cykelväg eller 30 km/h-gator)?	Cykelvägnätet täcker stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter.
Hur stor andel av korsningspunkterna mellan kommunens cykelvägnät och biltrafikens huvudnät är hastighetssäkrade till 30 km/h? (85-percentil)	50-60 %
Är cykeltrafiken prioriterad vid drift och underhåll. t ex snöröjning)?	Cykelvägnätet underhålls samtidigt med biltrafiken.
Följer kommunen upp mängden cykeltrafik (t ex genom cykelräkningar eller resvaneundersökningar)?	Uppföljning görs när kommunen känner det behövs, vilket brukar vara relativt regelbundet.
Finns mål och handlingsplan för cykeltrafiken?	Kommunen har tydliga och offensiva mål med en tydlig handlingsplan. Målen följs upp.

Svar på frågor om Bil

Hur planeras tillgången till bilparkering vid bostäder i området?	Kommunens parkeringspolicy tillämpas.
Hur planeras tillgången till bilparkering vid arbetsplatser i området?	Områdets arbetsplatser får parkeringsplatser enligt minimivärde i p-normen.
Hur prioriterat är bilvägnätet i tätorten?	Biltrafikens framkomlighet och tillgänglighet prioriteras medvetet lågt för att främja andra transportsätt.
Generell parkeringstillgång i tätorten.	Det är generellt ont om lediga p-platser.
Förväntat bilinnehav i området (Medel i Sverige 2009: 461 bilar/1000 invånare. Min 290. Max 694)	Mindre än 300 bilar/1000 inv.
Hur är inställningen till att bygga nya vägar i kommunen?	Restriktiv. Nya vägar byggs nästan uteslutande vid nybyggen.
Finns mål och handlingsplan för att minska biltrafiken?	Kommunen har tydliga mål och en handlingsplan.

Svar på frågor om Mobility Management

Arbetar kommunen med mobility management dvs. mjuka åtgärder för att ändra resbeteende?	Ja
Grön	Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden
resplan/mobilitetsplan	
Kampanjer för mer miljövänligt resande	Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden
Samlad reseinformation för flera färdsätt	Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden
Utbildning om hållbart resande	Kommunen arbetar systematiskt med åtgärden
Distansarbete	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Resfria möten	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Målgruppsanpassade kampanjer t.ex. testresenärer. hälsotrampare	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Bättre cykelfaciliteter (ej infrastruktur)	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Bilpooler	Kommunen har gjort enstaka åtgärder
Sparsam körning/Eco-driving	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Hur länge har kommunen arbetat med mobility management?	Mellan 5 och 10 år