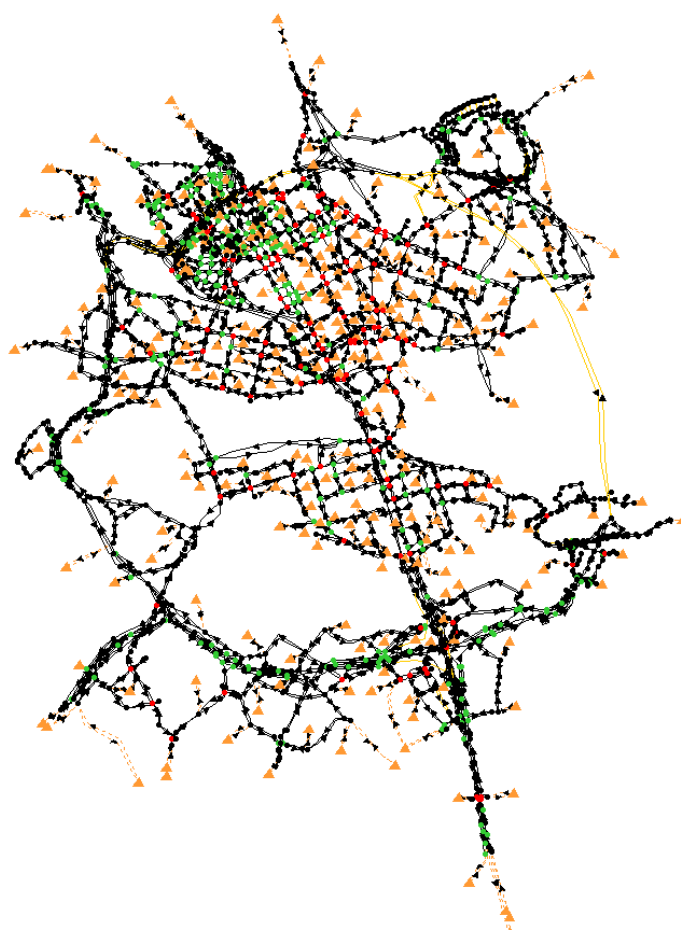


PM Sammanfattning av resultaten från trafikanalysen Södermalm



Figur Contram-modellen över innerstaden

Ver 1.0/120917

Sammanfattning av resultaten

Här redovisas kortfattat förutsättningarna och resultaten för trafikanalyserna av en exploatering kring Rosenlundsparken på Södermalm i Stockholm.

Analyserna baseras på nuläget 2010 och antaganden om trafikallstring som tagits fram i arbetet med Söderstaden, se tabellen nedan.

2010 Trafikallstring och resor per dygn					
Startområde	Årsta-Jhov	Södermalm	Övriga länet	Totalt Sthlms län	övrige Mälardalen
Boende	33 381	99 891	1 878 642	2 011 914	1 804 271
Biltrafikallstring / boende	0.97	0.87	1.56	1.52	1.90
Biltrafikallstring Bil totalt	32 351	86 581	2 935 208	3 053 728	3 437 042
Biltrafikallstring pga besök	7 518	21 427	477 097	505 629	577 582
Biltrafikallstring pga D U S	11 763	30 863	1 164 369	1 206 994	1 354 481
Biltrafikallstring pga Boende	13 070	34 292	1 293 743	1 341 105	1 504 979
Bilresor passagerare	7 493	17 853	479 350	504 696	400 811
Totalt bilresor	20 563	52 145	1 773 093	1 845 801	1 905 790
bilbeläggning	1.57	1.52	1.37	1.38	1.27
Bilresor / Boende	0.62	0.52	0.94	0.92	1.06
D U S = Distribution Uppsamlings Service					
Kollektivtrafik	24 986	62 896	1 029 259	1 117 141	230 176
Gång	20 629	88 027	879 882	988 538	1 030 722
Cykel	7 295	26 385	260 390	294 069	276 882
Alla resor	73 473	229 452	3 942 624	4 245 549	3 443 570
Kollektivtrafik / Boende	0.75	0.63	0.55	0.56	0.13
Gång / Boende	0.62	0.88	0.47	0.49	0.57
Cykel / Boende	0.22	0.26	0.14	0.15	0.15
Alla resor /Boende	2.20	2.30	2.10	2.11	1.91
Andel resor per färdmedel 2010 per startområde	Årsta-Jhov	Södermalm	Övriga länet	Totalt Sthlms län	övrige Mälardalen
Bilresor	28%	23%	45%	43%	55%
Kollresor	34%	27%	26%	26%	7%
Gångresor	28%	38%	22%	23%	30%
Cykelresor	10%	11%	7%	7%	8%

Tabell 1 Reseallstring från Lutrans

200 nya bostäder planeras vid Rosenlundsparken vilket ger en ökad nattbefolkning med ca 440 personer.

För exploateringen tillkommer resor till/från förskola 6 avdelningar vilket ger ca 160 bilresor per dygn. Total tillkommande trafik fm ca 60 ford/tim från området och 40ford/tim till området och omvänd riktning under em

Trafikflöden på gatunätet under morgonens och eftermiddagens rusningsperioder har tagits fram med hjälp av trafikmodellen Contram som simulerar hela rusningsperiodens köttillväxt och avklingning. För innerstaden anges trafikflödet under timmen med den högsta belastningen för respektive rusningsperiod, normalt mellan kl 7.30-8.30 resp 16.00-17.00. Med antaganden om dygnfaktorer kan ÅMVDT beräknas för området.

Med exploateringen och ny koppling mellan Magnus Ladulåsgatan och Hallandsgatan (Swdenborgsgatans förlängning) förändras trafikmönstret i viss utsträckning på den västra delen av Södermalm.

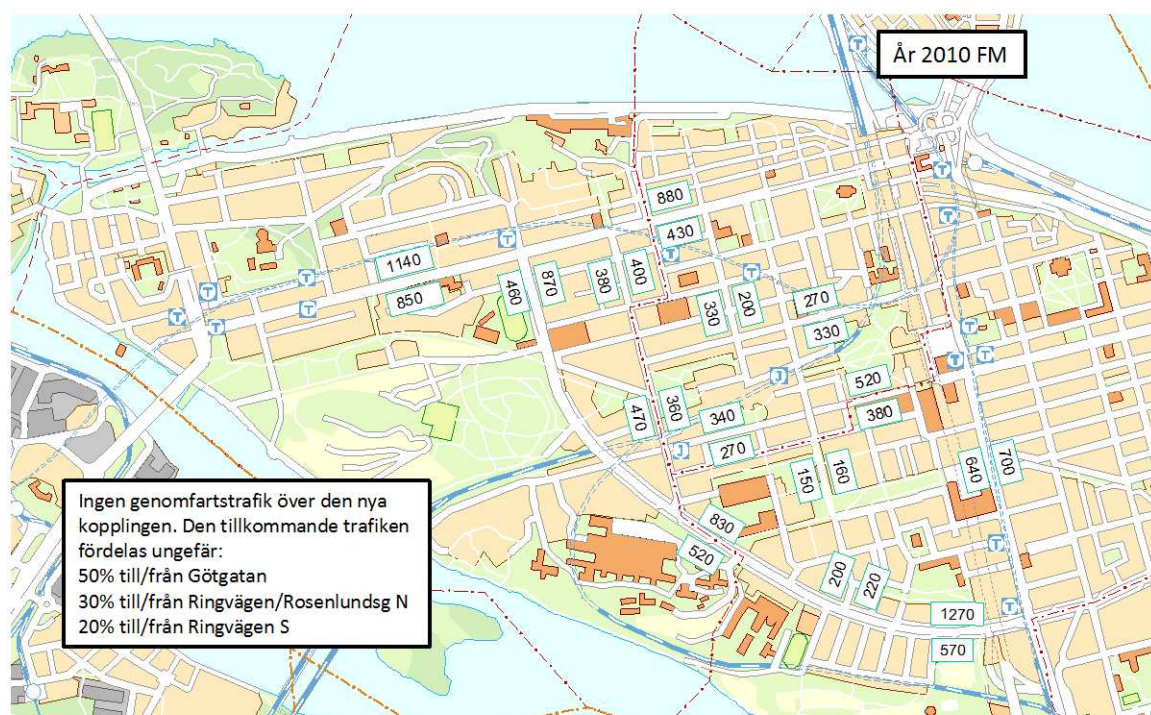
Den tillkommande trafiken under förmiddagens maxtimme som består av 60 ford/tim från och 40 ford/tim till exploateringen, fördelas ungefär:

50% till/från Götgatan

30% till/från Ringvägen/Rosenlundsg N

20% till/från Ringvägen S

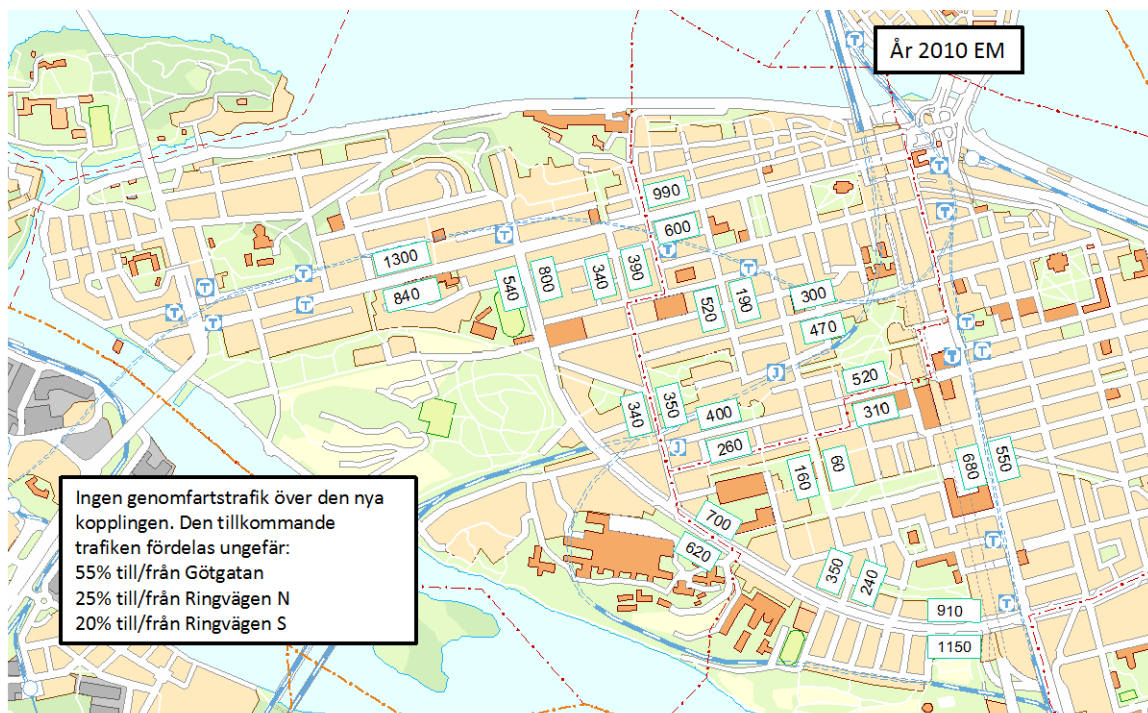
De ca 150 fordon per timme och riktning som passerar genom Rosenlundsparken har start eller målpunkt på Södermalm, dvs ingen genomfartstrafik över Södermalm utnyttjar den nya kopplingen.



Figur 1 Trafikflödet i ford/tim under morgonens maxtimme på viktiga snitt med exploatering och koppling genom Rosenlundsparken

Utan kopplingen över Rosenlundsparken sker en överflyttning av trafiken till främst Götgatan där trafiken ökar med ca 100 ford/tim i vardera riktning. Som en konsekvens ökar trafiken i Åsögatans västra tillfart mot Götgatan med ca 60 ford/tim och med ca 40 ford/tim i frånfarten från Götgatan mot Åsögatan.

Utan kopplingen ökar även trafiken något (ca 30 ford/tim) norrut på Rosenlundsgatan från Ringvägen. I övrigt är trafikförändringarna små på Södermalm om kopplingen över parken försvinner.



Figur 2 Trafikflödet i ford/tim under eftermiddagens maxtimme på viktiga snitt med exploatering och koppling genom Rosenlundsparken

Eftermiddagstrafiken över den nya kopplingen genom Rosenlundsparken är något lägre än under morgonen och landar på ca 220 ford/tim summerat över två riktningar. Exploateringen gör att biltrafiken till området under eftermiddagen ökar med ca 60 ford/tim och motsvarande ökning av bilresorna från området ökar med ca 40 ford/tim. På samma sätt som under morgonsrusningen har all biltrafik genom Rosenlundsparken start- eller målpunkt på Södermalm. Dagnstrafiken genom parken blir ca 3300 fordon.

Den tillkommande trafiken fördelas ungefär:

55% till/från Götgatan

25% till/från Ringvägen N

20% till/från Ringvägen S

Utan kopplingen genom Rosenlundsparken sker en viss omfördelning av biltrafiken i gatunätet. Störst ökning får Götagatan i sydgående riktning med 110 ford/tim medan i nordgående riktning blir ökningen 30ford/tim. En liten trafikökning kan noteras på Rosenlundsgatan norr om Ringvägen med 40 ford/tim i sydlig riktning och 20 ford/tim i nordlig riktning. Övriga förändringar av trafikflöden är små.