



# Trafikutredning Dp Östberga 1:3 Jernhusen AB

2017-06-21, reviderad 2017-08-31

Uppdragsnr: 17735



# Innehåll

Inledning .....	3
Syfte .....	3
Förutsättningar .....	4
Nuläge trafiksystem.....	5
Omgivande vägnät .....	5
Kollektivtrafik .....	5
Oskyddade trafikanter .....	5
Planerat trafiksystem .....	6
Omgivande övergripande trafiksystem.....	6
Lokalt trafiksystem .....	7
Förslag till åtgärder – effekter och konsekvenser .....	7
Samlad bedömning .....	10

## Bilagor:

Dokumentdatum: 2017-06-21, rev 2017-08-31  
Dokumentnamn: Trafikutredning Östberga 1:3  
Uppdragsnummer: 17735  
Uppdragsansvarig: Jan Englund, VAP

# Inledning

Jernhusen äger en fastighet Östberga 1:3, belägen vid Årsta Partihallar.

Fastigheten har sedan 1960 bestått av en ca 250 m lång perrong med spår på två sidor. Tidigare har godståg anlöpt och lossats, varefter varorna skickats vidare med lastbil för distribution till olika varuägare.

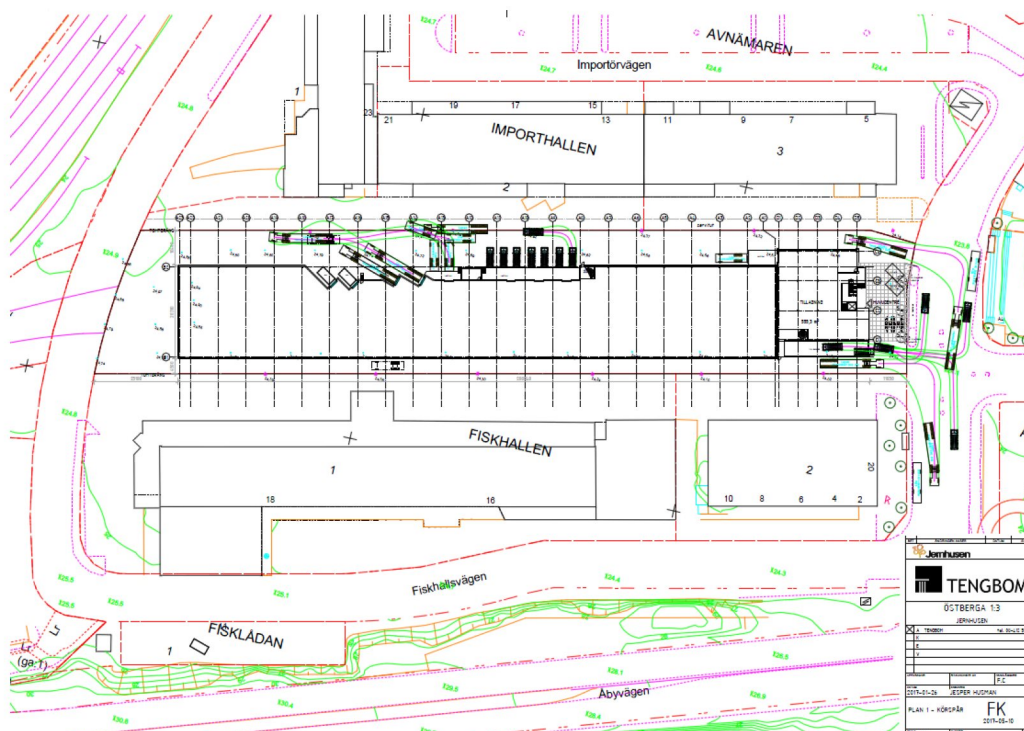
Typiska varor som hanterats i tidigare verksamhet är frukt, returpapper och nybilar. De senaste 10 åren har antalet tåganlop varit max 1-2/vecka med ca 80 fordonsrörelser/dygn.

Fastigheten ska genomgå en större förändring, där perrongen med tillhörande spår rivs och ersätts med en lagerbyggnad på ca 5000 kvm samt en kontorsbyggnad på 4000 kvm.

Det kommer att arbeta ca 65 personer i den nya byggnaden.

## Syfte

Denna trafikutredning ska ses som ett stöd i planprocessen och avser klargöra hur föreslaget planförslag påverkar trafiksystemen i området. Nuvarande trafikflöden beskrivs och effekter och konsekvenser som kan förväntas i framtiden med anledning av föreslaget planförslag analyseras.



Figur 1: Aktuell område med planerad byggnation och illustration av körrörelser

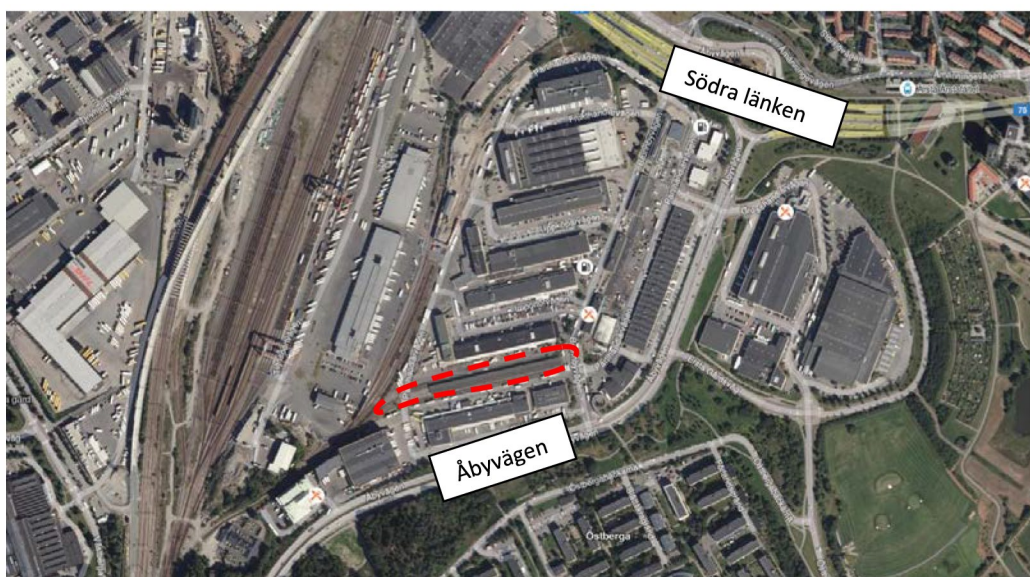
# Förutsättningar

Stockholms stad arbetar med att ta fram en ny detaljplan för Östberga 1:3 inom stadsdelen Östberga. Inom ramen för detta arbete behövs en trafikutredning för att visa på planens påverkan på trafiksystemet i området. Utredningen syftar till att redovisa trafiksituationen i dagsläget samt hur den kommer att se ut när planen är genomförd. De oskyddade trafikanternas situation ska särskilt belysas i utredningen.

Detaljplanen ska möjliggöra byggnation av logistikhall och kontorsbyggnad inom Östberga 1:3. Syftet med planen är även att ge förutsättningar för en del förbättringar i Brunnbyvägens gaturum. Vidare ska planläggningen bidra till att fler arbetsplatser kan tillskapas inom västra Årsta partihandelsområde.

Området ligger i ett mycket trafikintensivt område. Åbyvägen är hårt belastad av trafik och kopplingen mot Södra länken är ofta köställd under dygnets maxtimmar. Brunnbyvägen är en bred gata, där gång- och cykeltrafik är underordnad, vilket är en funktionell karaktär som är vanlig i den här typen av verksamhetsområden.

Det kommer att arbeta ca 65 personer i den planerade byggnaden varav ca 50 st kan antas åker personbil till och från arbetet.



Figur 2: Översikt av planens närområde, källa Hitta.se

# Nuläge trafiksystem

Det aktuella planförslaget är lokaliserat i den södra delen av Årsta partihandelsområde. Området ligger omgiven av gator och trafikleder med stora trafikmängder samt det stora järnvägsområdet i väster. Karaktären på verksamheten i området innebär att andelen tunga transporter på det lokala vägnätet blir mycket hög.

## Omgivande vägnät

De delar i vägnätet som i första hand berörs av planen är Brunnbyvägen och Åbyvägen.

Åbyvägen är en kommunal huvudled som förbinder Södra länken och Huddingevägen. Sträckan närmast planområdet har en medeldygnstrafik på 20 100 fordon under vardagsdygnet (2009). Vägen har två körfält i varje riktning och är hastighetsbegränsad till 70 km/h. Korsningen med Brunnbyvägen är signalreglerad och utformad med separata körfält för svängande trafik i båda riktningarna. Tillgänglig kapacitet för en fyrfälts väg är betydligt större än nuvarande belastning men framkomligheten på sträckan begränsas av korsningspunkternas kapacitetsproblem och fördröjningar vid anslutningen mot Södra länken.

Brunnbyvägen är en huvudgata i partihandelsområdet, som fördelar trafik till de sekundära gatorna i området. Andelen tung trafik är av naturliga skäl väldigt högt. Vägen har två körfält och är hastighetsbegränsad till 30 km/h.

Trafikbelastning från godstransporter till/från nuvarande verksamhet vid Östberga 1:3 uppgår till ca 80 transportrörelser per dygn. Dessa rörelser utgörs i princip uteslutande av 24 m fordon. Under den mest belastade timmen utförs ca 10 rörelser med dessa tunga fordon.

## Kollektivtrafik

Busslinje 134 och 168 mot Östbergahöjden trafikerar området. Det finns busshållplatser i båda riktningarna i omedelbar närhet till planområdet utmed Brunnbyvägen.

## Oskyddade trafikanter

De stora omgivande gatunäten (Åbyvägen, Södra länken) utgör tillsammans med järnvägsområdet väster om området stora barriärer för de som vill röra sig gåendes eller med cykel. Vid korsningen mellan Brunnbyvägen och Åbyvägen finns dock en GC-bro över Åbyvägen som ger förbättrad tillgänglighet till planområdet från Östberga.

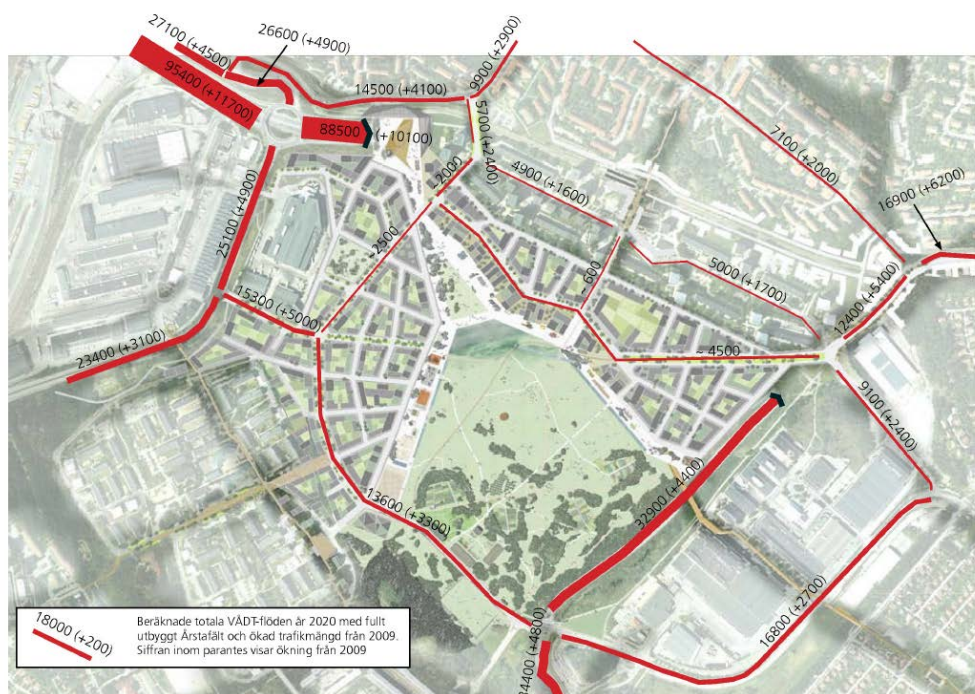
Miljön för oskyddade trafikanter utmed Brunnbyvägen är inte tillfredsställande. Det breda gaturummet med avsaknad av separerade cykelbanor i kombination med mycket tung trafik, ger tillsammans med otydliga och breda in/utfartslösningar mot fastighetsmark en rörig och otrygg situation för gång- och cykeltrafikanter.



# Planerat trafiksystem

## Omgivande övergripande trafiksystem

Den nu aktuella detaljplaneförslaget för Östberga 1:3 ligger i omedelbar anslutning mot Årstafältet, vilket är ett område som kommer att genomgå mycket stora förändringar de kommande åren. På fältet planeras ett nytt område med 6000 nya lägenheter för ca 15 000 nya invånare. Byggstart för de första husen planeras till runt 2020. Den stora exploateringen kommer att generera en stor reseefterfrågan och öka belastningen på omgivande vägnät. Området kommer dock att få mycket bra kollektivtrafikkopplingar via pendeltåg/Tvårbana i Årstaberg samt utbyggd Tvårbana på Årstafältet. Stockholms stad har tidigare i processen tagit fram prognoser för trafikutvecklingen och för Åbyvägen, som närmast berör aktuellt detaljplaneförslag, beräknas trafiken öka från 20 100 (2009) till 23 400 (2020).



Figur 3: Översikt av trafikutredning, Stockholms stad 2009

Åbyvägens funktion i framtiden är också under utredning. I en pågående process mellan Trafikverket och Stockholms stad gällande Huddingevägen har även Åbyvägen diskuterats. Ett förslag som diskuterats är att "gaffla" trafiken på Huddingevägen vid Älvsjö till dels en mer stadsmässigt utformad del på Huddingevägen upp mot Södra länken samt en del utformad för tyngre trafik och farligt gods längs Åbyvägen med koppling till Södra länken.

Om den förändrade funktionen av Åbyvägen genomförs bör utformningen anpassas för att kunna hantera tung trafik och ökade risker från farligt gods. Den typ av tyngre trafik som ansluter till/från Årsta partihallsområde ligger därmed i linje med den funktion som den framtida Åbyvägen kan komma att ges.

### **Lokalt trafiksystem**

Detaljplaneförslaget kommer att förändra flödena av gods jämfört med nuvarande situation. Tidigare har godståg anlöpt och lossats, vartefter varorna skickats vidare med 24 m lastbil för distribution. Jernhusen vill nu utveckla fastigheten genom att riva perrongen med tillhörande spår och ersätta den med en lagerbyggnad på ca 5000 kvm och en kontorsbyggnad på 4000 kvm. Planerad verksamhet innebär att 4-5 större lastbilar med varor lossas och lastas om till mindre lastbilar.

En mindre ökning av antalet fordonsrörelser till/från planområdet förutses, från 80 rörelser per dygn till ca 120 rörelser per dygn. En väldigt viktig skillnad dock är att den nya verksamheten kommer att innebära omlastning och distribution med mindre fordon än tidigare. Fördelningen av de 120 rörelserna från den nya verksamheten blir:

- 24m fordon → 16 transportrörelser
- 13m fordon → 24 transportrörelser
- 6 m fordon → 80 transportrörelser

Godstrafiken beräknas kunna ge maximalt ca 15-20 rörelser/tim som mest under dygnet.

Till detta tillkommer även biltrafik från de som kommer att arbeta med den nya verksamheten. 50 personer beräknas arbeta och ca 30 av dessa nyttjar bilen vid resa till arbetet, vilket ger 60 fordonsrörelser. Därutöver tillkommer ett mindre antal kundbesök, ca 10-20 fordonsrörelser med personbil per dag.

### **Förslag till åtgärder – effekter och konsekvenser**

Fordonstrafik - Genomförande av planen innebär en mindre ökning av antalet fordonsrörelser i området. Ökningen kommer i första hand belasta Brunnbyvägens södra del samt Åbyvägen. Det ökade antalet tunga fordonsrörelser (ca 40st/dygn) förhåller sig mycket marginellt till den trafik på 20 000 rörelser som idag finns på Åbyvägen. Åbyvägen har idag tillräcklig kapacitet på sträckorna men otillräcklig kapacitet i korsningspunkterna. Det gäller speciellt i anslutningen mot Södra Länken och Huddingevägen, som blir dimensionerande för framkomligheten. Den förändrade inriktningen på trafiken från den nya verksamheten, dvs färre 24 m fordon till förmån för lättare lastfordon kommer att ha en positiv påverkan på kapaciteten i korsningen mellan Brunnbyvägen och Åbyvägen. Anledningen till det är att tunga fordon tar betydligt längre tid för acceleration under grönfaserna för svängande trafik och kan även med sin längd blockera körfält genom att magasinerna i svängfälten blir fulla.

Oskyddade trafikanter – Befintlig utformning har som tidigare beskrivits en del brister gällande situationen för oskyddade trafikanter. Den nya verksamheten kommer att innebära något fler körrörelser och riskerar därigenom kunna ge ökade konflikter med oskyddade trafikanter.

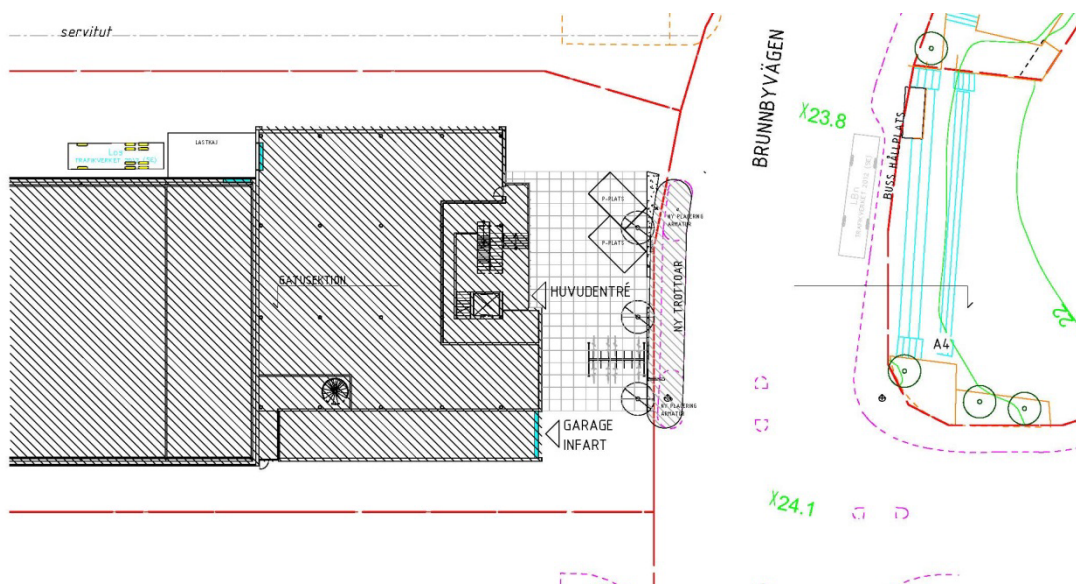
För att planens genomförande inte ska förvärra situationen föreslås ett antal åtgärder.

- Ytor för olika trafikantgrupper behöver ges tydligare avgränsningar. Nuvarande utformning innebär stor otrygghet för gångtrafikanter utmed den nuvarande verksamheten eftersom det saknas en tydlig avgränsning mellan gång- och körytor, se bild 4.



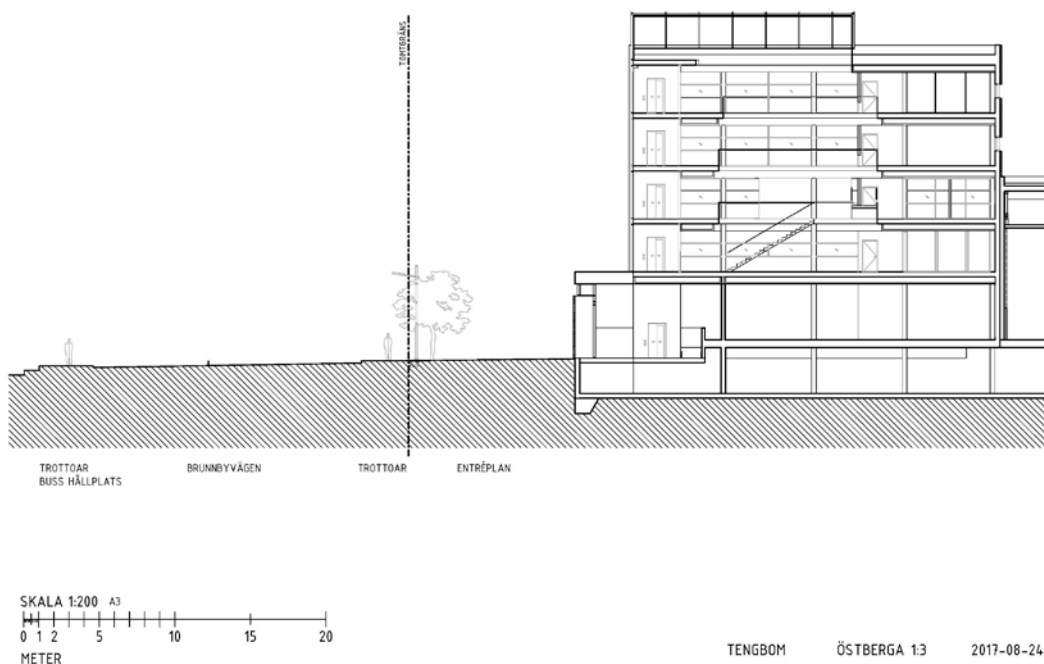
Figur 4: Befintlig situation vid tidigare verksamhet – diffus gräns mellan gång- och körytor

Planförslaget kommer att innebära en tydligare avgränsning av gaturummet vid den planerade fastigheten. Entrédelen utformas med avvikande ytskikt och med möjlighet till cykelparkering. Vidare föreslås en gångbanedel anläggas utmed entrédelen för att tydliggöra rummet för oskyddade trafikanter. Vid den kommande detaljerade projekteringen ska studier med körspårsprogram styra bredder på anslutande fastighetsutfarter från verksamheten mot Brunnbyvägen i syfte att hålla ner bredden på körytorna och optimera sträckan som kan vara gångbana.



Figur 5: Föreslagen utformning – entrédela med tydlig avgränsning av gaturummet





Figur 6: Föreslagen utformning – föreslagen byggnad med gatusektion

- Det finns två övergångsställen på Brunnbyvägen i anslutning till planområdet. Detta är en mindre bra trafiksäkerhetslösning och det södra övergångsstället föreslås att slopas, då bedömningen är att det norra övergångsstället har en starkare funktion i systemet. Det norra övergångsstället har en god kontakt med det aktuella planområdet vid passage mot hållplatsläget på östra sidan över Brunnbyvägen. Passagen har dock otillräcklig refug och ger genom breda körfält stor exponering för gångtrafikanter. Refugen i vägmitt bör därför breddas till 2 m för att kunna ge trygghet även för gående med cykel, barnvagnar eller olika typer av handikappfordon. Studier med körspårsprogram skulle även här kunna nyttjas för att se om det är möjligt att minska bredden på vägen vid övergångsstället men svängande rörelser för den tunga trafiken måste självklart även tillgodoses.

Kollektivtrafik – Konsekvenserna för kollektivtrafiken blir små. Den nya verksamheten kommer att innebära fler arbetstillfällen och därigenom en möjlighet till att fler resor kan ske med kollektivtrafik till området, vilket kan främja framtida förbättrad turtäthet mm. Ovan beskrivna åtgärder för oskyddade trafikanter är även positivt för kollektivtrafiken genom säkrare miljö för de resenärer som ska till och från busshållplatsen.

## Samlad bedömning

Vår uppfattning är att den föreslagna detaljplanen kommer att ge liten påverkan på det omgivande trafiksystemet.

Den nya verksamheten kommer att generera något ökad trafik men denna ökning måste ses som marginell i förhållande till den trafik som idag finns på det omgivande vägnätet. Förhållandet att fordonsanvändningen från den nya verksamheten går från att nyttja 24 m fordon till en övergång till lättare lastfordon kommer att påverka situationen i korsningspunkten mellan Brunnbyvägen och Åbyvägen positivt. Lättare lastfordon innebär minskad tröghet vid start och stopp och de olika faserna i signalsystemet kan därmed användas mer effektivt.

Genomförande av planen kommer även innebära att situationen för gående på den västra sidan av Brunnbyvägen utmed planområdet kan förbättras. De idag ostrukturerade öppna körytorna kan efter ombyggnad ersättas med mer geometriskt utformade vägskal för fastighetsutfarterna, vilket ger förutsättningar för utbyggd gångbana utmed planområdet. Övergångsstället vid planområdet mot busshållplatsen på östra sidan kan även på olika sätt förbättras för att öka trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.

---

2017-06-21, rev 2017-08-31

Jan Englund  
Trafikplanerare  
VAP VA-Projekt AB