

PM TRAFIK

2009-05-06

DP Loviseberg II

Trafik Loviseberg II

Vi har kort analyserat trafikallsträngen samt trafiksäkerhet för ev. ny industrietablering inom kvarteret Loviseberg i Botkyrka kommun.

Förutsättningar

Vi har tittat på 2 olika framtida exploateringar.

- Föreslagen utformningen med bageri om totalt 20 000 kvm
- Maximal utbyggnad 40 000 kvm, verksamhet okänd
- Befintlig trafik är enl programmet ca **2 000 fordonsrörelser per dygn** varav **25 % tunga fordon**.

Bageri

Programmet anger att den planerade etableringen alstrar ca 250 fordonsrörelser per dygn. Eftersom antalet anställda vid bageriet uppgår till ca 250 personer¹ varav merparten arbetar i anslutning till bageriet utgår vi från att de omnämnda 250 tillkommande fordonsrörelserna endast avser transporter till och från anläggningen och inte personal och besökare.

Anställda

Vi har räknat med att ca 250 anställda i snitt arbetar vid anläggningen samtidigt. I detta geografiska läge med långt avstånd till närmaste kollektiva resmöjlighet har vi antagit att det genererar ca 1,5 fordonsrörelser per dygn, total ca 375 fd/d.

Besökande

Till anläggningen finns dels en besöksverksamhet och tillsammans med övriga besökare har vi bedömt att det genererar ca 100 fordonsrörelser per dygn.

¹ Verksamhet i tvåskift

Leveranser (in/ut)

200 fordonsrörelser per dygn stämmer bra med de erfarenhetsvärden vi har tagit fram. Andelen tunga fordon har vi antagit till 40 % av detta dvs. 100 fd/dygn.

Totalt alstring bageri

Totalt ger detta en fordonsalstring om ca **675 fordonsrörelser per dygn** varav **15 % tunga fordon**.

Annan möjlig exploatering

Detaljplanen medger 40 000 kvm industri. En plan av detta slag ger stor flexibilitet vad gäller verksamhetens innehåll varför det är svårt att ge ett svar på frågan om trafikstringen. Vi har valt att titta på ett antal olika typer av små till medelstor industrietablering och försökt hitta intervall för trafikstringen.

I ena änden av skalan har vi tittat på en medeltung industrityp med få anställda per kvm verksamhetsyta och förhållandevis få men stora transporter. I det fallet har vi räknat med ca 80 anställda och en total trafikstring om ca **250 fordonsrörelser per dygn** varav **30 % tunga fordon**.

I andra änden av skalan har vi tittat på en lättare industrityp men många anställda och många små transporter av både anställda och material. I det fallet har vi räknat med ca 200 anställda och en total trafikstring om ca **1 500 fordonsrörelser per dygn** varav **10 % tunga fordon**.

Sammanfattning trafikstring

Anläggningstyp	Kvm	Fordonsrörelser per dygn	Andel tunga fordon
Bageri enl. framtaget program	20 000	675	15 %
Medeltung industriverksamhet	40 000	250	30 %
Lättare industriverksamhat	40 000	1 500	10 %
Maximal trafik inkl bef anläggning	-	3 500	20 %

pm02s 2008-04-30

Gatustandard

Lastgator med tung trafik som försörjer anläggningens lastkajer och -gårdar utformas med 7 meters bredd och maximal längslutning om 5 %. Övriga gator för personbilstrafik utformas med 6 meters bredd och maximal lutning om 10 %. Samtliga gator förses med belysning.

Parkeringsbehov

Precis som trafikallsträngen är parkeringsbehovet kopplat till vilken verksamhet det blir. För denna lokalisering med förhållandevis dåliga kollektiva förbindelser kan vi räkna med att det behövs 0,9 platser per anställd. Till det ska läggas platser för besökande och ev. företagsbilar. Samutnyttjandegraden mellan dessa grupper beror till stor del på om de anställda arbetar heltid på plats (tillverkningsindustri) eller har ett större resande (hantverkare t.ex.). Skiftgång kräver extra studier utifrån de speciella förutsättningarna.

Med samma resonemang som ovan och ett antagande om att det inte blir en besöksintensiv industri så blir parkeringsbehovet ca 80-220 platser. I fallet med bageri inklusive viss besöksverksamhet blir parkeringsbehovet ca 110 platser.

Trafiksäkerhet

Tuna Gårdsväg fram t.o.m. den skarpa vänsterkurvan upp mot Södra partihallen matar även trafik till Hamra gård och naturområdena ner mot Tullingesjön. Med nuvarande etableringar och ev. framtida utbyggnader inom detaljplaneområdet kommer Tuna Gårdsväg att trafikeras av en stor andel tunga fordon.

Denna tunga trafik i kombination med förväntad gång- och cykeltrafik på Tuna Gårdsväg gör att behoven av separering är stora. På sträckan finns idag en separat gång- och cykelbanan fram till infarten till partihallsområdet, Loviseberg I.

Förslagsvis förlängs gång- och cykelbanan upp till och med vändplanen/infarten till nya området, Loviseberg II, och en ny gångbana anläggs i anslutning till den nya huvudgatan vidare genom detaljplaneområdet.

Kapacitet Tunarondellen

Med utgångspunkt från de trafikströmmar som redovisas i Loviseberg trafikutredning daterad 2005-02-02 och den tillkommande trafik som redovisas ovan har vi gjort en överslagsmässig kapacitetsberäkning i Capcal. Eftersom vi inte har tillgång till varken riktningsfördelning eller exakt maxtimme trafik har vi gjort utgått från en ogynnsam fördelning och hög andel trafik i maxtimmen. (Kombinationen får anses osannolik).

Belastningsgraden i korsningen ligger då mellan 0,7 och 0,9 i respektive tillfart vilket är en tillräckligt god framkomlighet i Stockholmsområdet. Detta i kombination med de väl tilltagna marginalerna i samtliga steg av beräkningen gör att vi bedömer att dagens cirkulationsplats kan hantera de tillkommande trafikmängderna.

