

GRANSKNINGSVERSION

Po178 Trafik- och parkeringsutredning Slagsta

Komplettering av trafikutredning för detaljplan Slagsta strand etapp 1.**1. Bakgrund**

Trafikverket har den 1 juni 2018 yttrat sig i samband med samråd för detaljplan Slagsta strand etapp 1. Planen omfattar cirka 600-850 bostäder med centrumverksamheter i bottenvåningen, en förskola, ett vårdboende, en stadsdelspark och kolonilotter.

I sitt samrådsyttrande önskar Trafikverket en redovisning av tillkommande biltrafikflöden på ramper till E4/E20 vid Trafikplats 147 Fittja. Redovisningen önskas i form av flöden med och utan tillkommande exploatering år 2040.

Trafikverket vill därutöver gärna se att trafikutredningen beaktar att ”andelen cyklande skiljer sig mycket åt beroende på årstid.” (TRV 2018/496 18).

2. Syfte

Syftet med denna promemoria är att komplettera beslutsunderlaget för aktuell detaljplan med de av Trafikverket önskade uppgifterna.

3. Biltrafikflöden för ramper Trafikplats 147 Fittja**3.1. Beräknat biltrafikflöde**

Med 600-850 lägenheter i Slagsta strand etapp 1 beräknas 1400 - 1970 nya bilrörelser per dygn. Flödet tar hänsyn till att ett mobilitetspaket genomförs och att området är fullt utbyggt. Antalet bilrörelser har justerats pga en mindre ändring av antal lägenheter som gjorts efter det att tidigare trafikanalysrapport fastställdes (se Trafikutredningsbyrå 2017).

Ovan nämnda siffror motsvarar 1,1 fordonsrörelser per person och dygn. Bedömningen innebär något fler bilresor per boende per dygn, eftersom resor på fritiden relativt ofta sker med fler än en person i bilen.

Antalet fordonsrörelser per boende kan jämföras med statistik och andra framtidsbedömningar. Boende i Stockholms regioncentrum som bl.a. inkluderar innerstaden och Sundbyberg gör 0,6 bilresor per dag (SLL 2016). Boende i Botkyrka gör 1,1 bilresor i snitt enligt samma källa. Notera att området i Slagsta består av flerbostadshus vars boende i snitt äger färre bilar än t.ex. boende i villa som ingår i statistiken och drar upp medelvärdet.

En trafikanalys gjord för Barkabystaden antar en "biltrafikstring" på 1,1 resor per boende per vardagsmedeldygn (WSP 2015). WSPs rapport för Barkabystaden bygger på en fortsatt utveckling där infrastruktur för bilresor i regionen byggs ut och prioriteras före kollektivtrafikutbyggnader. I Slagsta genomförs ett omfattande mobilitetspaket och ett sådant paket ingår ej i biltrafikprognosen för Barkabystaden.

Tio procent av trafikflödet i Slagsta beräknas, på sedvanligt vis, ske under maxtimme vilket innebär 140-200 motorfordonsrörelser.

3.2. Trafikfördelning: dit går bilresorna

Trafikfördelningen till och från området beräknas ske med cirka 60 % av resorna inom Fittja, Norsborg och Eriksberg mm via det lokala vägnätet. 30 % av resorna beräknas gå norrut via Vårby allé och E4 samt 10 % i riktning mot Södertälje.

I rusningstid beräknas resor mot Stockholm vara de som kan locka högst kollektivtrafikandel och här har direkta bussavgångar betydelse för färdmedelsvalet.

50 % av alla bilresor i Sverige är kortare än 5 kilometer, i tätort ofta under 3–4 kilometer (Regeringen 2008, sid. 150, Trafikverket 2012). Bedömningen ovan bygger alltså indirekt på att boende i Slagsta skulle göra längre bilresor än snittet, med 40 % av bilresor som använder E4, vilket antagligen är högt räknat.

3.3. Tillkommande flöden

3.3.1. E4 Norrut

Det tillkommande flödet med exploateringen beräknas bli 40-60 fordon på E4 Trafikplats 147 Fittja norrut under morgonens maxtimme. Aktuell ramp har 430 fordonsrörelser i morgonens maxtimme och fritt flöde (data uttagen november 2018, genomsnittshastighet på runt 50 km/h alla timmar hela dygnet).

3.3.2. E4 söderut

Det tillkommande flödet med exploateringen beräknas bli 15-20 fordon på E4 Trafikplats 147 Fittja söderut under morgonens maxtimme. Aktuell ramp har 640 fordonsrörelser i morgonens maxtimme och fritt flöde (data uttagen november 2018, genomsnittshastighet på drygt 50 km/h alla timmar hela dygnet).

3.4. Bilprognos för 2040

Normalt så skrivs antalet bilrörelser upp i prognoser för framtidens trafik. Detta drivs av två antaganden om framtiden, ökade realinkomster och billigare bilanvändning (lägre inköspriser, lägre bränslekostnader mm). Biltrafiken ökar annars vanligen mest pga ökad befolkning i regionen, något som naturligtvis inte ska räknas med i prognosen för ett utbyggnadsområde.

Trafikutredningsbyråns analys av förutsättningar för exploateringen är att det mest sannolika scenariot fram till år 2040 är en nolltillväxt i antalet bilrörelser. Allt eftersom inflyttning sker i Slagsta strand Etapp 1 så kommer kollektivtrafikutbudet att stärkas och cykelinfrastrukturen byggas ut. Därtill kommer ett mobilitetspaket som bl.a. möjliggör samordnade varuleveranser till fastigheten under lågtrafiktid. Uppkopplade leveransskåp och digitalisering beräknas minska antal varuleveranser till de aktuella bostäderna på sikt. Att boende ges tillgång till bilpool förväntas i sig bidra till att antalet bilrörelser per person kommer minska något över tiden, åtminstone under rusningstid.

Över en längre tid har antal boende per rumsenhet¹ i *flerbostadshus* i riket som helhet minskat betydligt, en minskning med 21 % per rumsenhet på bara 15 år (SCB 2010). Om den långsiktiga trenden fortsätter kommer antalet boende i husen över tid att minska p.g.a. ökad ytstandard per person, vilket i sin tur kommer minska det totala antalet resor som genereras.

Trafikverket kommer under januari 2019 att stänga av påfart norrut på E4 Trafikplats 148 Vårby. Avstängningen sker pga Trafikverkets arbete med utbyggnad av ny E4 genom Stockholm. Trafikverket leder pga ombyggnaden om trafik till Trafikplats 147 Fittja.

3.5. Bedömning

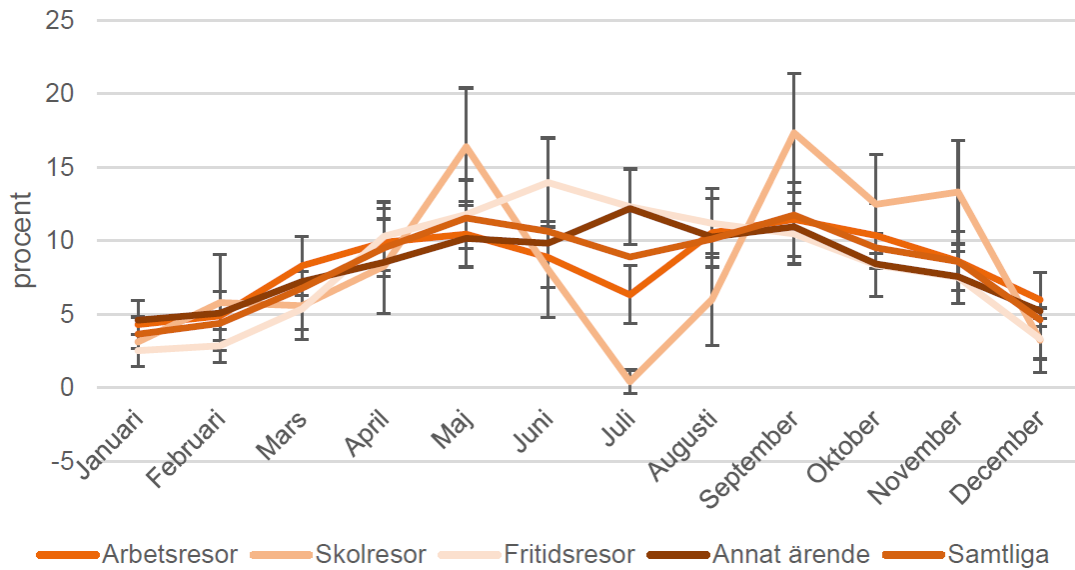
Exploateringen bedöms ej ha någon signifikant påverkan på kapaciteten på Trafikverkets ramper till E4. Majoriteten bilrörelser bedöms använda det kommunala vägnätet.

Det saknas attraktiv statlig cykelinfrastruktur längs E4 till Kungens Kurva. Kungens kurva är en relativt stor arbets- och handelsplats, särskilt för yngre utan körkort och bil. Fågelavståndet till Kungens Kurva är runt 5 km. Avståndet kan jämföras med undersökningar som visar att pendelcyklister i Stockholm stad i genomsnitt cyklar 9 kilometer eller mer enkel resa mellan arbete och hem (USK 2000).

4. Säsongsvariation för cykelandel

Som visas i Figur 1 så varierar cykeltrafikens andel av antal resor i riket mellan 5 och 12 % över året. Cykelandelen är generellt som störst under april – juni och augusti – oktober. Det saknas oss veterligen säsongsuppdelad statistik för cykelresor i Stockholms län.

¹ Rumsenhet innefattar även kök när det är ett separat rum, en lägenhet med 2 rum och kök innebär därmed 3 rumsenheter när köket är ett separat rum och 2 rumsenheter vid mer öppen planlösning.



Figur 1. Cykelresandets variation över året i riket.

Som en jämförelse står cykeln står för 11 % av alla resor till och från *arbete* i Stockholms län och totalt för alla resor 8 % (SLL 2016, sid. 37, 40). Uppgifter är hämtade från en undersökning med resdagbok genomförd under september och oktober månader (SLL 2016, sid. 77).

Trafikutredningsbyråns data och erfarenheter är att cykelandelen i Stockholms län är hög även under höstens kalla perioder fram till det att första rejäla frostnatten kommer med halka. Det är främst halka som minskar cykelandelen till t.ex. arbete vilket visar på betydelsen att använda moderna metoder för halkbekämpning och vinterväghållning så som sopsaltning.

Vad gäller detaljplanen för Slagsta strand etapp 1 så gör Trafikutredningsbyrån bedömningen att säsongstoppen för andelen cykelresor till/ från och invid planområdet inträffar under juni och juli. Att så sker beror på fler resor till Slagstabadet under varma dagar. Trafikutredningsbyrån bedömer dock att vad som är god standard för cykelstråk till och från exploateringsområdet inte nämnvärt påverkas av säsongstoppar. Stråk som dimensioneras för god standard baserat på medelsäsong i Slagsta kommer även att fungera väl under säsongstoppar.

Cykelstråkens framkomlighet och standard i planens närområde avgörs av infrastrukturens bredd, förekomst av tillräckligt attraktiva och breda trottoarer, linjeföring (i sidled och höjled), prioritet i korsningar och i vilken omfattning barn och mindre vana trafikantgrupper vågar använda cykeln på grund av rädsla för konflikter med motorfordonsförare och rädsla för överfall.



5. Referenser

Regeringen (2008) Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt Prop. 2008/09:35. Regeringskansliet, Stockholm.

SLL (2016) Resvanor i Stockholms län 2015. Trafikförvaltningen. Rapport daterad 2016-08-17

Version 1.2.

Trafikverket (2012) Dina val gör skillnad. Uppdaterad 2012-05-09. Trafikverket, Borlänge.
<http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Dina-val-gor-skillnad/>

WSP (2015) Barkarbystaden: Trafikanalys 2030. Rapport daterad 2015-05-21.