

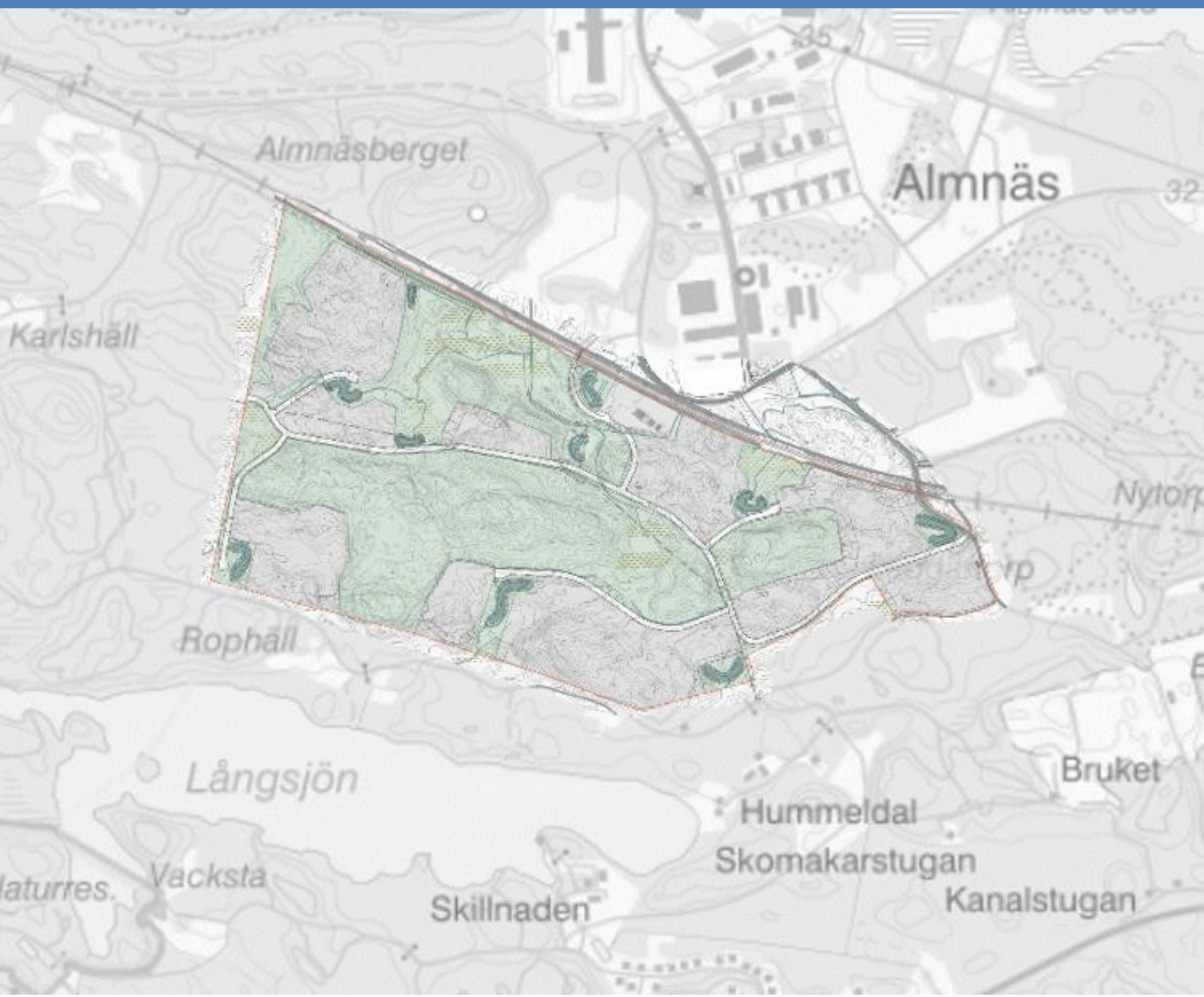


PM-Trafik

# Del av Tveta-Valsta 4:1 och Jumsta 3:1

Södertälje kommun

2024-10-31





Skapat av: Madeleine Allvin

Dokumentdatum: 2024-10-31

Dokumentnamn: PM -Trafik, Del av Tveta-Valsta 4:1 och Jumsta 3:1

Uppdragsnummer: 23 722

Uppdragsansvarig: Andreas Asp, VAP VA-Projekt AB

## Sammanfattning

VAP har fått i uppdrag att ta fram en trafikutredning i samband med framtagande av detaljplan som omfattar del av Tveta-Valsta 4:1 och Jumsta 3:1. Detaljplanen syftar till att möjliggöra verksamhet i form av industri och logistik, som ett led i den stora utvecklingen av Almnäs som industriområde. Planområdet är beläget i Södertälje kommuns västra del och gränsar i väster till Nykvarns kommun. Utredningen har även tagit höjd för angränsande planering för att få ett helhetsgrepp om framtida trafikflöden i området.

Planområdet utgörs främst av barrskogsmiljöer bestående av produktionsskog, impediment och äldre skog. Området utgör en del av det tidigare militärområdet som idag genomskärs av Svealandsbanan. Enligt planförslaget kommer det nya verksamhetsområdet att trafikförsörjas via befintlig vägport under Svealandsbanan samt via befintlig vägbro. Huvuddelen av nyalstrad trafik bedöms trafikera vägporten under järnvägen. Enligt planförslaget kommer en ny huvudgata anläggas genom området som på sikt kan komma att förlängas västerut mot kommande etableringar inom Nykvarns kommun.

Trafikalstring har beräknats i förhållande till planområdets byggbara yta, cirka 351 500 m<sup>2</sup> BTA, och bedöms generera cirka 7 100 fordon per årsmedeldygn (ÅDT). Den väg som planområdet ansluter till i öster bedöms för närvarande ha en låg trafikbelastning. Med pågående och angränsande planeringsarbeten förväntas trafikmängden öka betydligt, vilket innebär att vägar och korsningar behöver anpassas därefter. Det är därför viktigt att avsätta utrymmen i planen som möjliggör en korsningsutformning som kan hantera framtida trafikflöden.

Utmed vissa vägsträckningar rekommenderas utfartsförbud, detta gäller främst i anslutning till korsningspunkter. Utfartsförbud kan även vara lämpligt att föreslå utmed de områden på genomfartsgatan där busshållplatser föreslås så att dessa inte omöjliggörs.

Vad gäller oskyddade trafikanter är det angeläget att ansluta befintligt gång- och cykelvägnät norr om Svealandsbanan till det nya planområdet. Vägbron över järnvägen som ansluter mot planområdet föreslås nyttjas för gående, cyklister och fordonstrafik. Vägbron föreslås bli reglerad med trafikljus då vägbredden i nuläget är begränsad. I vägporten under järnvägen föreslås en separerad gång- och cykelväg anläggas utmed befintlig väg. Utmed med ny genomfartsväg och lokalgor i planområdet föreslås separata gång- och cykelvägar.

Kollektivtrafiken som går mot Mörby och Almnäs föreslås få en förlängd linje via planområdet när allt är utbyggt (inte enbart Jumsta). Förslaget medför att en viss andel arbetspendling med bil kan övergå i busspendling och på så vis gynna trafiksituationen i området.



# Innehåll

Bakgrund .....	5
Avgränsning .....	6
Planförslag .....	7
Angränsande planering .....	8
Nulägesbeskrivning .....	9
Trafikalstring .....	11
Vägutformningsprinciper .....	12
Gång- och cykeltrafik .....	15
Kollektivtrafik .....	15

## Bakgrund

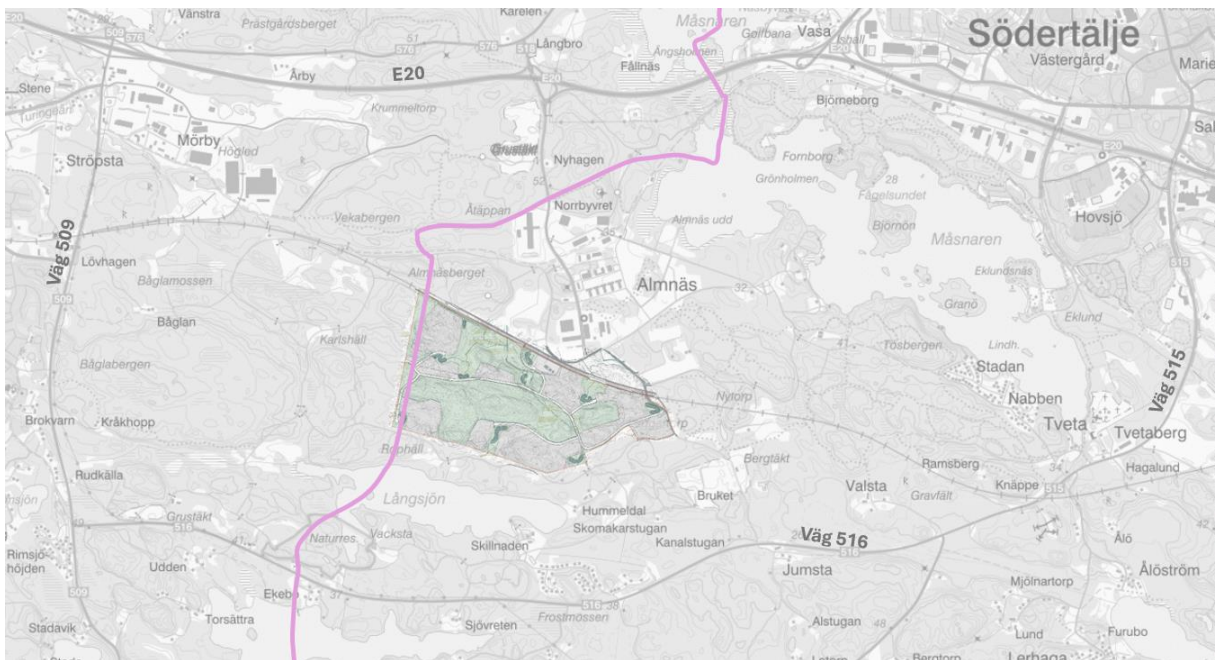
Detaljplanen omfattar del av Tvetå-Valsta 4:1 och Jumsta 3:1 (Jumsta). Planområdet är cirka 170 hektar och består främst av ett i huvudsak obebyggt skogsområde. Planområdet är beläget i Södertälje kommuns västra del och gränsar i väster till Nykvarns kommun där planläggning pågår parallellt. Planområdet ingår i området Almnäs i Södertälje kommun som utvecklas till logistik- och industriområde tillsammans med området Mörby i Nykvarns kommun. Gemensamt för de båda kommunerna benämns området som Stockholm Syd och omfattar cirka 1000 ha.

I norr gränsar området till Svealandsbanan. Norr om järnvägen finns såväl lagakraftvunna planer som pågående planläggning för verksamhetsområden inom industri- och logistikområdet Almnäs/Stockholm Syd.

Området angörs idag i huvudsak från norr genom en vägbro över och en vägtunnel under järnvägen som ansluter från Almnäs i norr. Väg E20 finns cirka 2 km norr om planområdet.

Området utgör en del av det tidigare militärområdet som idag genomskärs av Svealandsbanan. Militären utvecklade verksamheten 2004.

I denna fas har ett första planförslag tagits fram. Kopplat till nuvarande BTA ytor har trafikallstring beräknats i grova drag då vi befinner oss i ett väldigt tidigt skede.



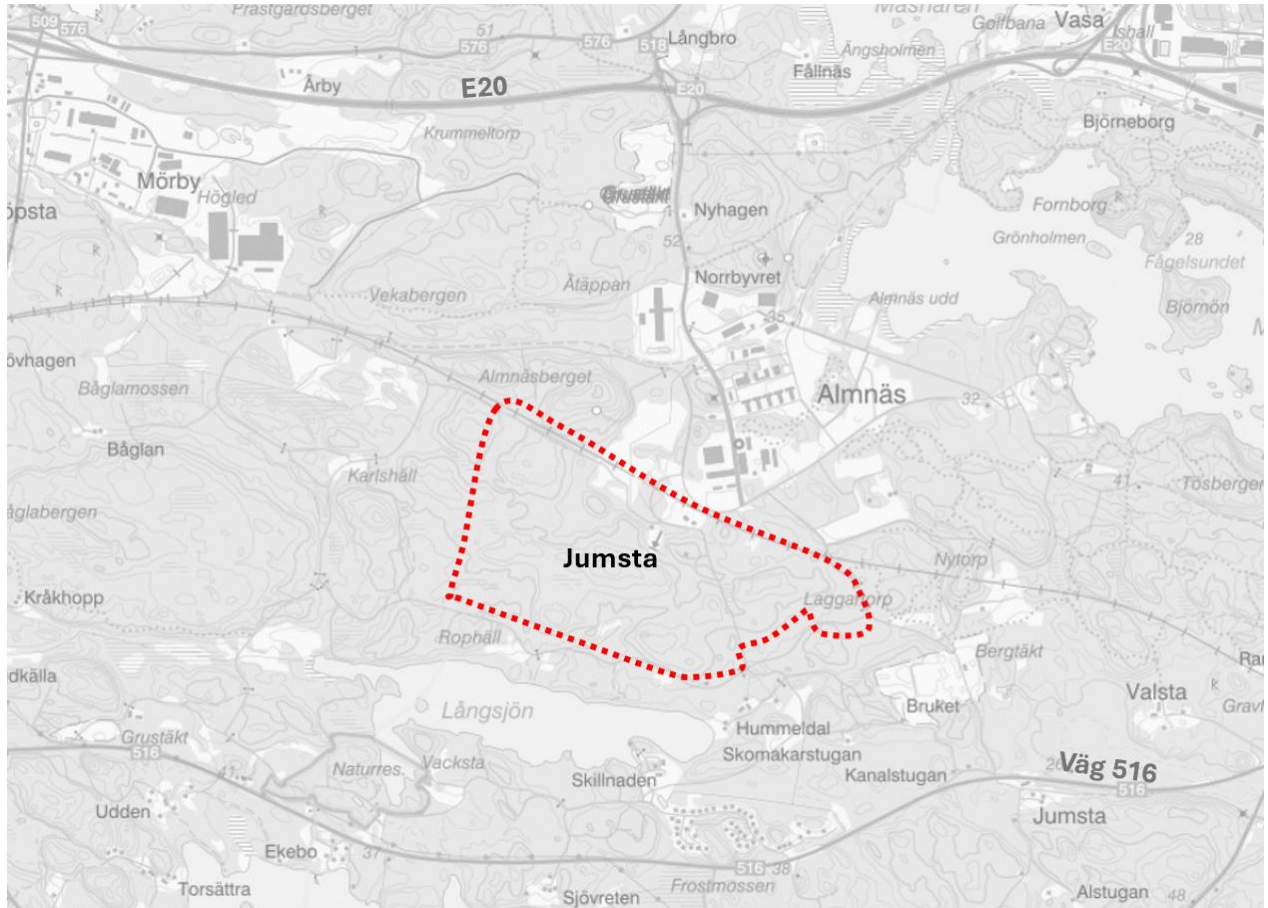
Figur 1. Planområdets placering i en övergripande kartbild.

## Avgränsning

Utredningen avgränsas till området som illustreras i figur 2. Korsningspunkter och trafikförsörjande vägar i anslutning till planområdet har identifierats.

Gång- och cykelvägnätet har analyserats i angränsande områden för att se hur det kan integreras med befintligt och nytt vägsystem i planområdet.

Kollektivtrafikförsörjning har analyserats. Utredningen har undersökt nuvarande och framtida möjligheter att färdas kollektivt.



Figur 2. Illustration över utredningsområdet.

# Planförslag

Området är cirka 170 hektar och ligger inom Södertäljes kommun och angränsar mot Nykvarn i väst. Planområdet är beläget precis söder om Svealandsbanan.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för verksamheter i form av industri samt logistik, som en del av den stora utvecklingen av Almnäs som industriområde.

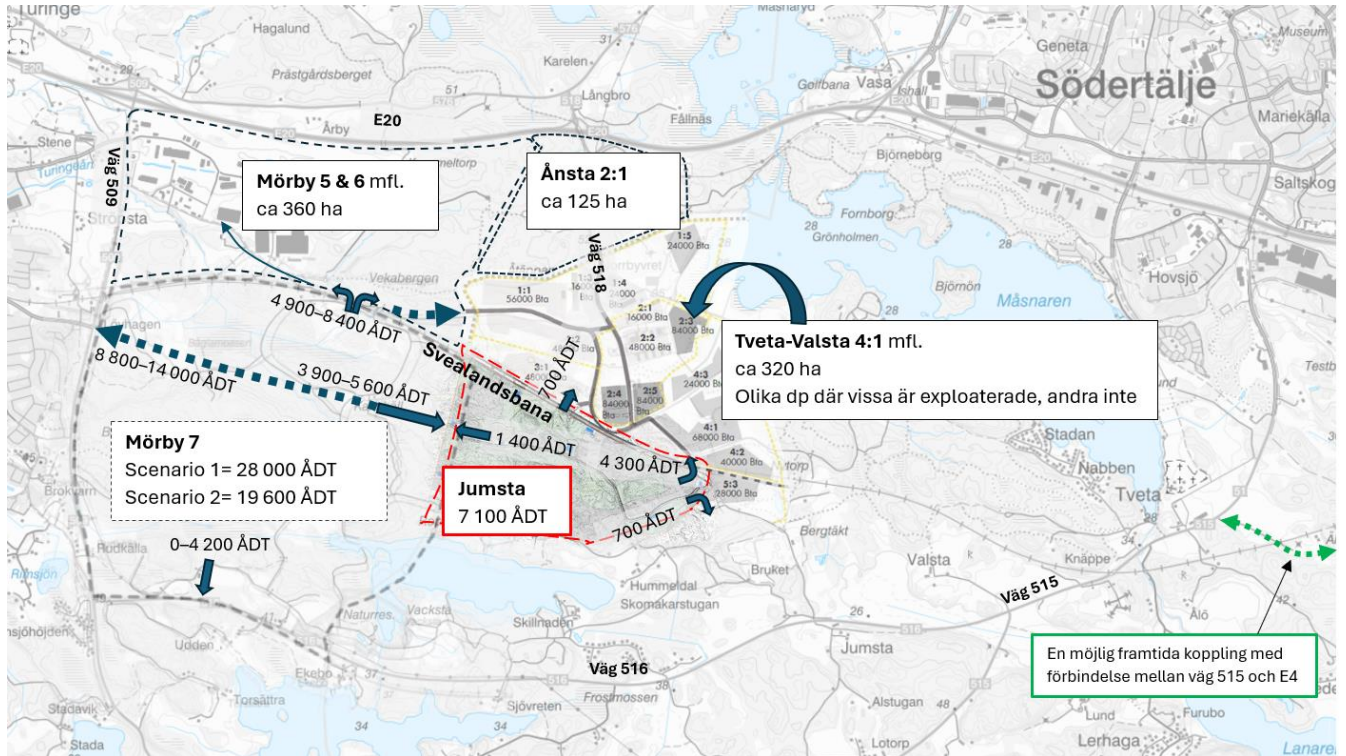
Idag finns det ingen bebyggelse inom området. Just nu pågår utredningsarbeten som ska klargöra platsens förutsättningar samt identifiera olika intressen och föreslå lösningar som möjliggör en utveckling för planerade ändamål.



Figur 3. Illustrationsplan, grå områden illustrerar byggbar mark, gröna områden illustrerar naturmark.

# Angränsande planering

I anslutning till planområdet finns det ett antal angränsande projekt där det planeras för liknande verksamheter, se figuren nedan. Det är av stor vikt att beakta dessa för att områdets infrastruktur ska kunna dimensioneras för framtida trafikflöden.



Figur 4. Jumsta med intilliggande detaljplaner samt Tvetälänken.

## Kort beskrivning av intilliggande planområden:

**Mörby 5<sup>1</sup> & 6 mfl** - Planområdet är uppdelat på flera detaljplaner och möjliggör för verksamheter med begränsad omgivningspåverkan.

**Mörby 7<sup>2</sup>** – Planområdet möjliggöra för logistikverksamhet samt nya verksamheter med begränsad omgivningspåverkan.

**Ånsta 2:1** – Planområdet möjliggöra för logistik, ej störande industri, kontor och lager.

**Tveta-Valsta 4:1 mfl** – Planområdet är uppdelat på flera detaljplaner och möjliggör bland annat för verksamheter, logistik och industri.

I Södertälje kommuns nya ÖP (översiktsplan) finns planer på en ny koppling mellan väg 515 och E4, den så kallade **Tvetälänken**, se figuren. En sådan koppling skulle innebära att trafikfördelningen till/från nya planområdet blir förändrad, med en ökad trafikmängd söderut. I följande skede har detta dock inte beaktats i bedömningen av trafikallsträng samt fördelning av trafiken, se under avsnitt trafikallsträng.

<sup>1</sup> Gör Mörby 5 genomfördes en trafikutredning år 2015 (Tyréns, 2015).

<sup>2</sup> En trafikutredning genomfördes 2024 (PM Trafikanalys Mörby 7, Norconsult 2024).



## Nulägesbeskrivning

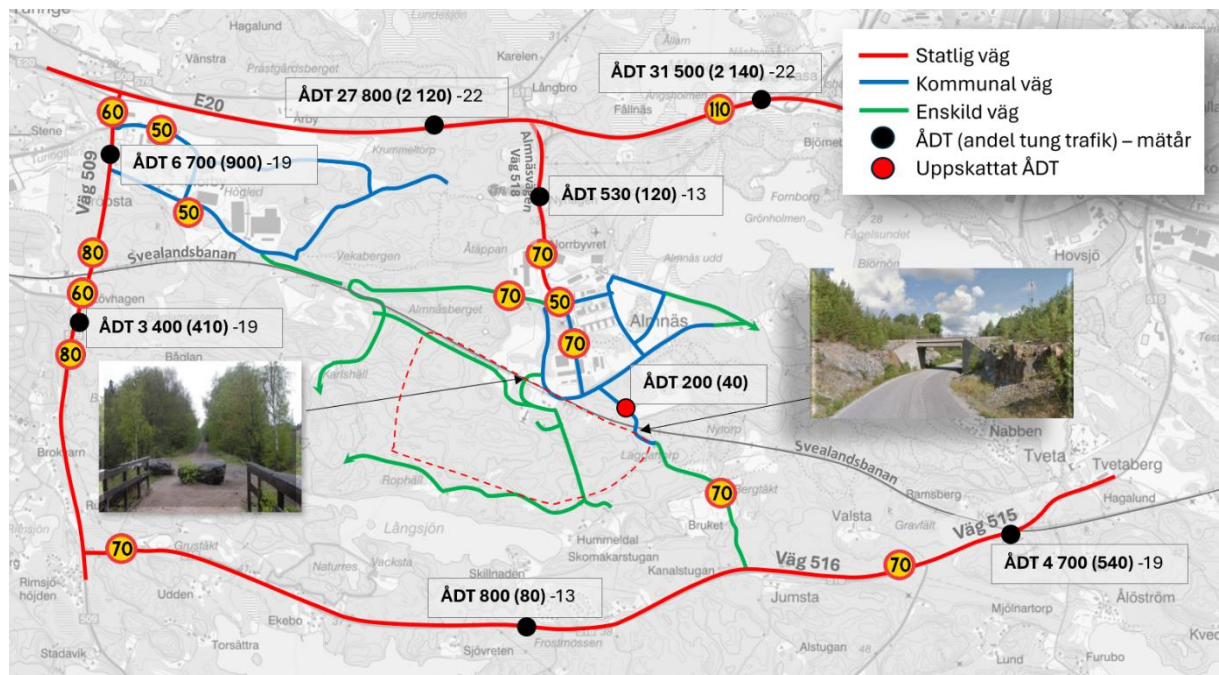
I öster gränsar planområdet mot en befintlig väg med ett större naturmarksområde öster om denna. I söder är plangränsen anpassad till de topografiska förhållandena. Cirka 300 m söder om planområdet ligger Långsjön. Söder om sjön, cirka 1 km bort, finns Vackstaskogens naturreservat och en yta som åtminstone tidigare utgjort camping samt ett villaområde. Cirka 250 m sydost om planområdet finns en gård, Hummeldal, som enligt uppgift bedriver hästverksamhet. Norr om planområdet angränsar Svealandsbanan. I väst avgränsas området av kommungränsen till Nykvarn samt Mörby 7 som till största del består av skog.

Planområdets topografi varierar mellan cirka 35–75 m ö h och utgörs främst av barrskogsmiljöer bestående av produktionsskog, impediment och äldre skog. Höjdpartierna domineras av hållmarker med tall. I svackorna förekommer ställvis fuktigare partier med lövskog och sumpiga miljöer. En mindre del av området består av mer öppna marker.

Området utgör en del av det tidigare militärområdet som idag genomskärs av Svealandsbanan. Militären avvecklade verksamheten 2004. I norr, längs järnvägen, finns ett större öppet område som tidigare var del av ett skjutområde för det nedlagda regementet Ing1. Området är idag delvis försumpat och utgör en del av ett större öppet blötare landskap som sträcker sig över till norra sidan av järnvägen. I söder och sydväst finns några mindre spridda områden med skogsplanterade och/eller igenväxande jordbruksmarker.

Generellt har tidigare avvattnade marker blivit allt blötare genom att diken inte längre underhålls. Planområdet saknar bebyggelse, med undantag för några övergivna byggnader, bl a två kvarstående militära förrådsbyggnader i norr.

**Vägnätet** - Området angörs idag i huvudsak från norr genom en vägbro över och en vägtunnel under järnvägen som ansluter från Almnäs i norr. E20 ligger cirka 2 km norr om planområdet och nås via Almnäsvägen/väg 518. Söderut sker anslutning mot väg 516 via enskild väg.



Figur 5. Kartan visar väghållarskap samt reglerad hastighet i området.

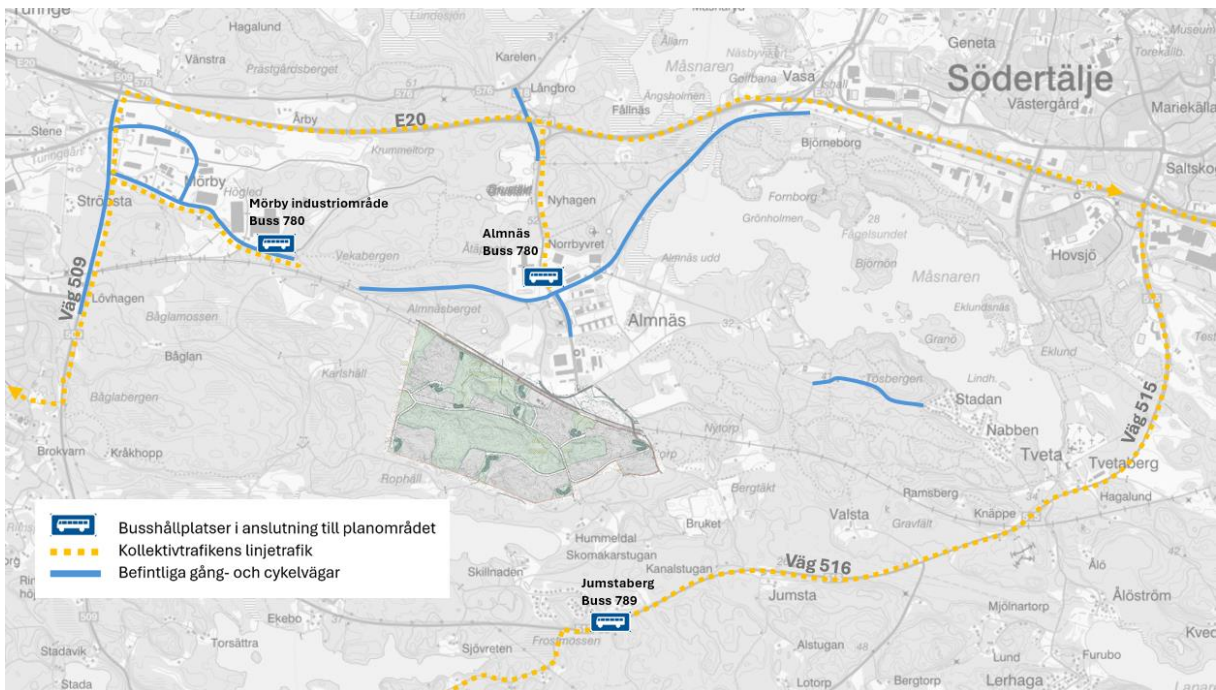
**GC-vägar** – Närmaste gång- och cykelväg finns norr om planområdet utmed sträckan där Svealandsbanans tidigare gick. I samband med att Svealandsbanan fick en ny sträckning så kunde banvallen nyttjas till ny GC-väg med sträckning mellan Mörbyvägen (Mörby, Nykvarn) och Hantverksvägen i Vasa (Södertälje), se centrerad blå linjen i kartan nedan. GC-vägen är ca 4 m bred och ingår i det regionala cykelvägnätet.

### Kollektivtrafik

**Almnäs - Buss 780** – Längs Almnäsvägen trafikerar buss 780 vid tre tillfällen under vardagar mellan kl. 07:00-08:00 i riktning mot Nykvarn, samt tre tillfällen i eftermiddagstrafik mellan 15:00-17:00 med riktning mot Södertälje centrum.

**Jumstaberg - Buss 789** trafikerar busshållplatsen vid fem tillfällen i vardera riktningen kl. 09:00-16:00 mellan Vackstanäs och Södertälje centrum.

**Mörby industriområde - Buss 780** – Ändhållplats för busslinjen, på SL:s hemsida saknas information gällande avgångar.



Figur 6. Kartan visar befintliga busshållplatser och dess linjetrafik, samt befintliga gång- och cykelvägar.

## Trafikalstring

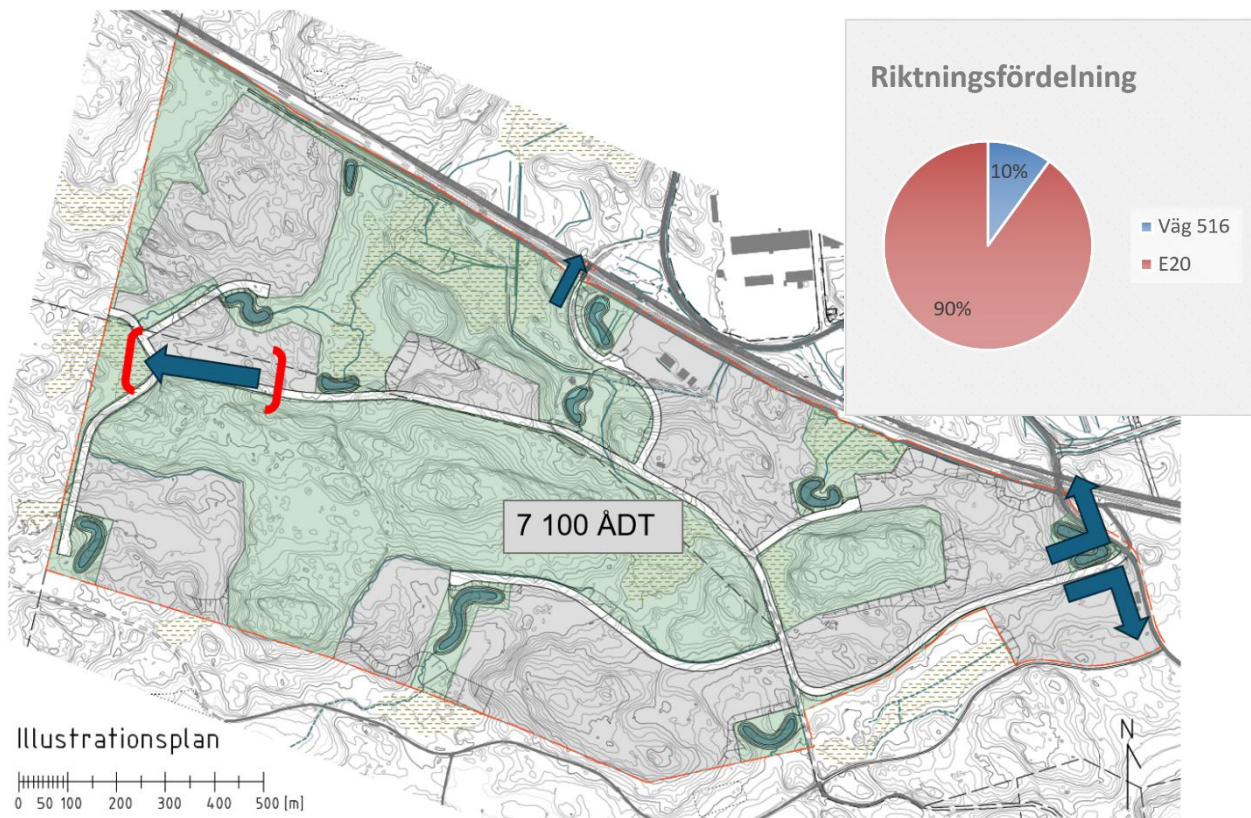
Som underlag för beräkning av trafikallstring för berört område har det befintliga vägnätet i närområdet kartlagt och årsdygnstrafik (ÅDT) har tagits fram.

Utredningsområdet kommer domineras av Industri samt logistikverksamheter. Planarbetet är inne i ett tidigt skede. Trafikalstring har beräknats utifrån den illustrationsplan som ses i figur 7 och med de BTA-ytor som planen möjliggör.

I nuläget uppgår industrimarken till totalt cirka 740 000 m<sup>2</sup>. Utifrån den siffran har 5 % räknats bort för det som avser vägar och slänter. Exploateringsgraden har beräknats till 50 %, vilket resulterar i totalt cirka 351 500 m<sup>2</sup> byggbar mark.

Utifrån detta har beräkningar av antalet resor till och från utredningsområdet genomförts. Bedömningen är att cirka 7 100 ÅDT genereras till följd av ny verksamhet. Följande nyckeltal har tillämpats:

Verksamhet	Nyckeltal	BTA-yta	Alstring
Lätt industri	30 fordonsrörelser/ 1 000 m <sup>2</sup>	175 750 m <sup>2</sup>	5 300
Logistik/lager	10 fordonsrörelser/ 1 000 m <sup>2</sup>	175 750 m <sup>2</sup>	1 800



Figur 7. Trafikalstring som bedöms generera från området. Riktningfördelning är antagen enligt cirkeldiagrammet. Pilar illustrerar möjliga utfartsvägar, pil inom röd parentes möjliggörs såvida genomfartsväg etableras via Mörby 7.

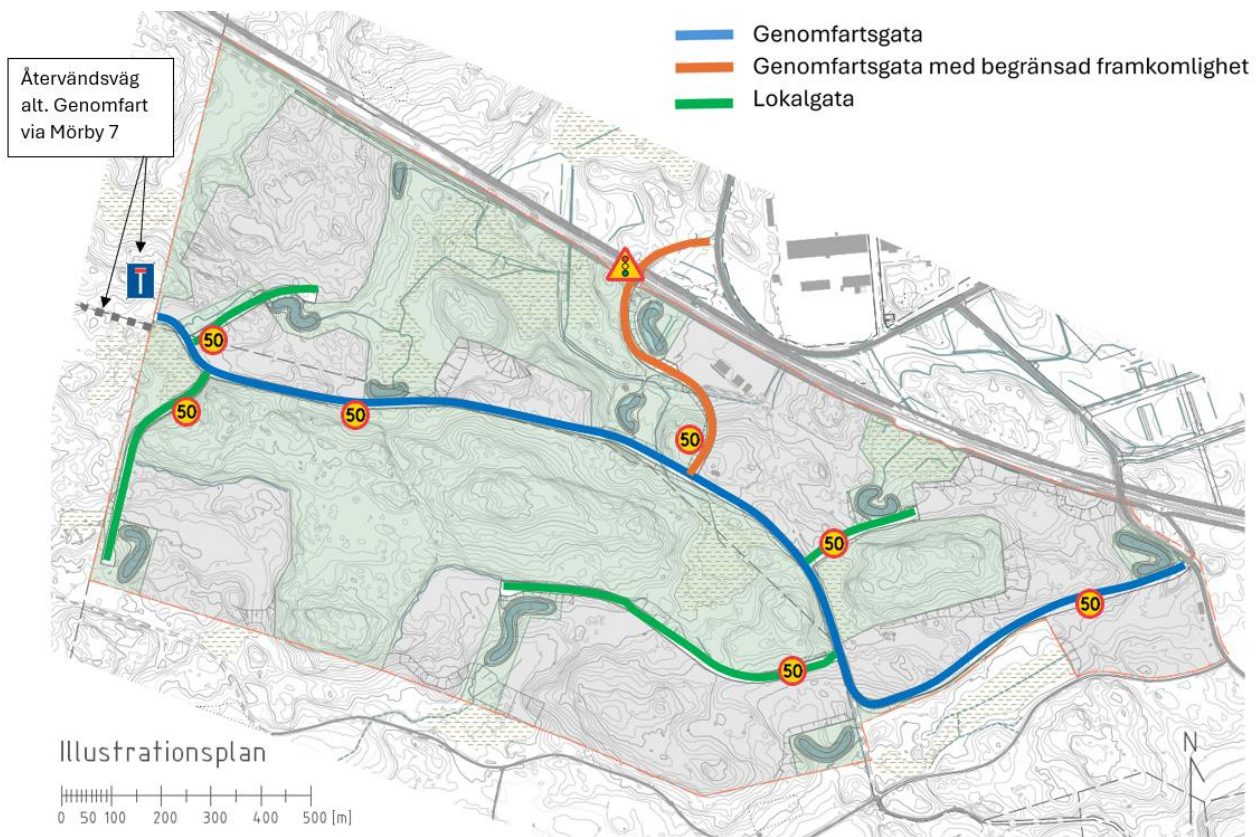
## Vägutformningsprinciper

Vägen som planområdet ansluter mot i öst bedöms ha en låg trafikbelastning idag. Med pågående planarbeten kommer trafikandelen öka markant vilket medför att vägar och korsningar behöver dimensioneras därefter.

Andelen tung trafik bedömts uppgå till cirka 20 % (antaganden som tillämpats i PM Trafikutredning Mörby 7). Reglerad hastighet i området bedöms bli 50 km/h.

Såvida Mörby 7 exploateras enligt plan och öppnar upp för genomfart via Jumsta så bedöms trafiken öka från cirka 5 000 ÅDT till cirka 10 000 ÅDT vid östra utfarten. Rekommendationen i kommande planarbete är att ta höjd för en alternativ utformning av korsningen vid utfarten i öst. I nuläget är uppskattning av framtida trafik ovisst. Men med markanvändning som planeras och föreslås i området samt i intilliggande planarbeten så är bedömningen att trafiken kommer öka i relativt hög grad. Därmed är det av stor vikt att reservera ytor i planen som möjliggör en korsningstyp (cirkulationsplats) som klarar framtida trafikflöden.

Utmed vissa vägsträckningar rekommenderas utfartsförbud, detta gäller främst i anslutning till korsningspunkter. Utfartsförbud kan även vara lämpligt att föreslå utmed de områden på genomfartsgatan där busshållplatser föreslås så att dessa inte omöjliggörs.



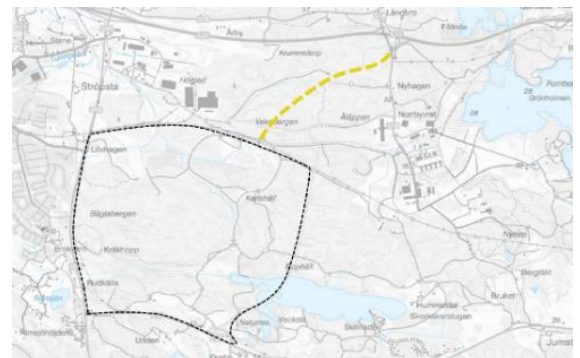
Figur 8. Planerad vägstruktur samt hastighetsreglering inom planområdet.





Figur 11. ÅDT beräknat i tre scenarion, andel tung trafik inom parentes.

I Mörby 7 utredningen har ytterligare förslag på vägkoppling tagits fram. Förslaget behöver utredas vidare men syftet är att möjliggöra en genare koppling mot Almnäs trafikplats och avlasta övrigt trafikvägnät. En sådan koppling bedöms ge en effektivare koppling till trafikplats Almnäs samtidigt som trafiken får en jämnare spridning mellan de båda trafikplatserna (Almnäs och Nykvarn).



Figur 12. Principiellt förslag på genare koppling (gul linje). Källa, Trafikutredning Mörby 7, 2024.

## Gång- och cykeltrafik

Parallellt med planerad genomfartsväg och lokalgatorna i området kommer gång- och cykelvägar att etableras.

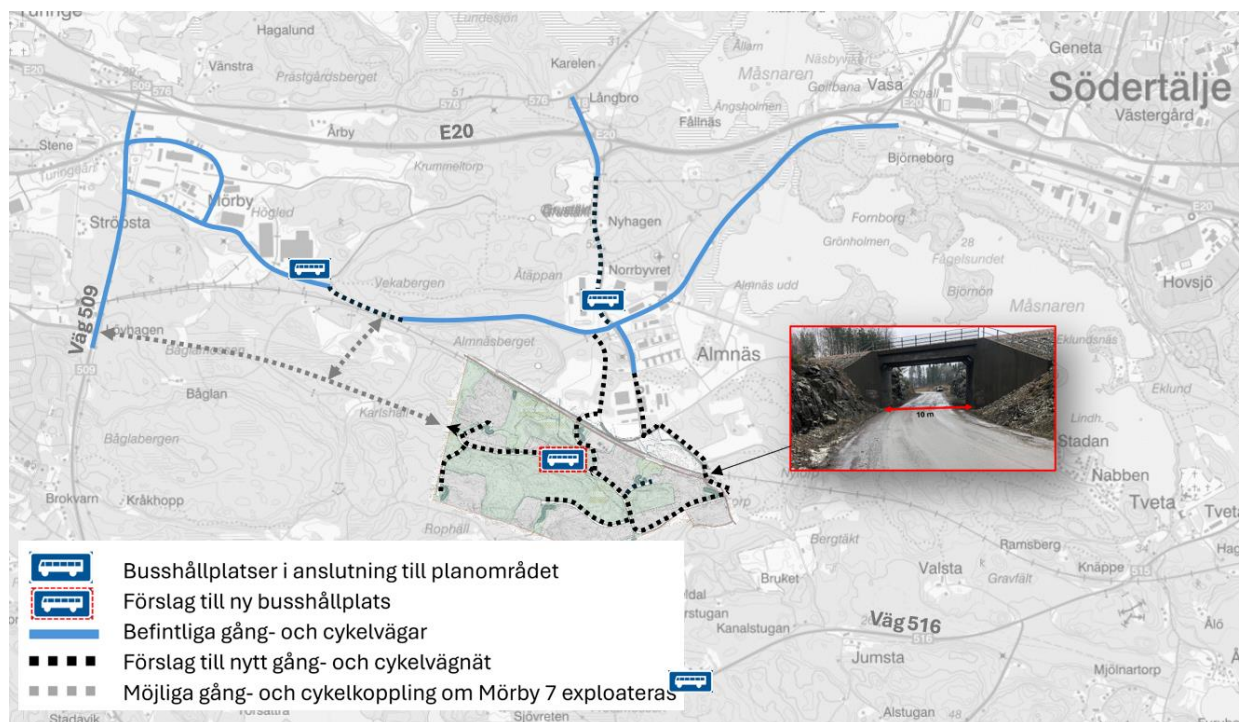
Allt eftersom området växer så är det önskvärt med bra gång- och cykelkopplingar. För att skapa ett homogent gång- och cykelvägnät med god framkomlighet så bör nya och befintliga vägar synkas så att missing links kan undvikas.

Över Svealandsbanan finns idag en bro över järnvägen. Denna skulle med fördel kunna nyttjas som en gång- och cykelväg och få en god koppling mellan Jumsta och befintlig gång- och cykelväg som går på den gamla banvallen i östvästlig riktning, se figur 13.

Öster ut passerar vägen Svealandsbana under en järnvägsbro. Vägbredden uppgår till 6 meter inklusive 2 meter fritt på vardera sidan i tunneln vilket skulle inrymma en gång- och cykelväg, se figur 13.

## Kollektivtrafik

Många arbetstillfällen kommer på sikt att skapas inom planområdet. Genom att införa en busslinje så kan en viss andel arbetspendling med bil övergå i busspendling och på så vis gynna trafiksituationen i området. Motivet skulle öka ytterligare såvida Mörby 7 exploateras med en möjlig genomfart via Jumsta. Gatorna är dimensionerade för att möjliggöra byggnation av hållplatser om behov uppstår.



Figur 13. Bilden visar hur nytt gång- och cykelvägnät kan integrerats med befintligt och en ny busshållplats föreslås i planområdet.