

D.A. Mattsson

Trafikutredning TROSTA 1:20 m.fl.

Reviderad utredning

**Granskningsversion
Stockholm 2023-07-11**

Trafikutredning TROSTA 1:20 m.fl

Datum	2023-07-11
Uppdragsnummer	1320060945
Utgåva/Status	Version 3 – Granskningsversion

Malin Lagervall
Uppdragsledare

Sarah Brunzell
Handläggare

Gustav Carlsbrand
Granskare

Ramboll Sweden AB
Krukmakargatan 21
104 62 Stockholm

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320033324 Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
2.	Förutsättningar	2
2.1	Planområdet	2
2.2	Befintligt vägnät	2
2.3	Kollektivtrafik	3
2.4	Infrastruktur för fotgängare och cyklister	5
3.	Planerad utbyggnad	7
3.1	DP Trosta 1:20 m.fl.	7
3.2	Andra planer och projekt i närområdet.....	8
4.	Trafikprognos.....	9
4.1	Trafikalstring detaljplan Trosta 1:20 m. fl.....	9
4.2	Trafikmängder 2040 utan exploatering av Trosta 1:20 m.fl.	10
4.3	Trafikmängder år 2040 med exploatering av Trosta 1:20 m.fl.	11
4.4	Osäkerheter	12
5.	Kapacitet.....	12
5.1	Utblick i vägnätet	14
6.	Hållbart resande.....	14
7.	Slutsats	16

Trafikutredning TROSTA 1:20 m.fl. (PM/Rapport)

1. Inledning

Ramboll har fått i uppdrag att utreda de trafikmässiga konsekvenserna av en planerad utbyggnad av industriell verksamhet i anslutning till Trosta gård. Planområdet ligger cirka 5 kilometer öster om Arlanda flygplats och 1 mil öster om Märsta. Se ungefärlig placering för planområdet i Figur 1.

Syftet med detta PM är att beskriva konsekvenser av planområdets tillkommande fordonstrafik på omkringliggande vägnät samt att göra en utblick i planområdets möjligheter för hållbara resor.



Figur 1. Planområdets placering, markerat med röd ring. Kartunderlag från Bing.

En första version av trafikutredningen genomfördes år 2018. Som en följd av förändrade planförutsättningar uppdateras trafikutredningen år 2022 samt ytterligare en gång år 2023 då planområdet minskades.

2. Förutsättningar

2.1 Planområdet

Planområdet består till största del av skogsmark samt en väg som i förlängningen kopplar an till väg 858. Befintliga verksamheter intill planområdet innefattar främst småindustri samt jord- och skogsbruk. I Trosta Park, norr om planområdet, finns bland annat lokal för event, konferens, förarutbildning, långtidsparkeringar, med mera. Väster om planområdet ligger idag en betongfabrik.



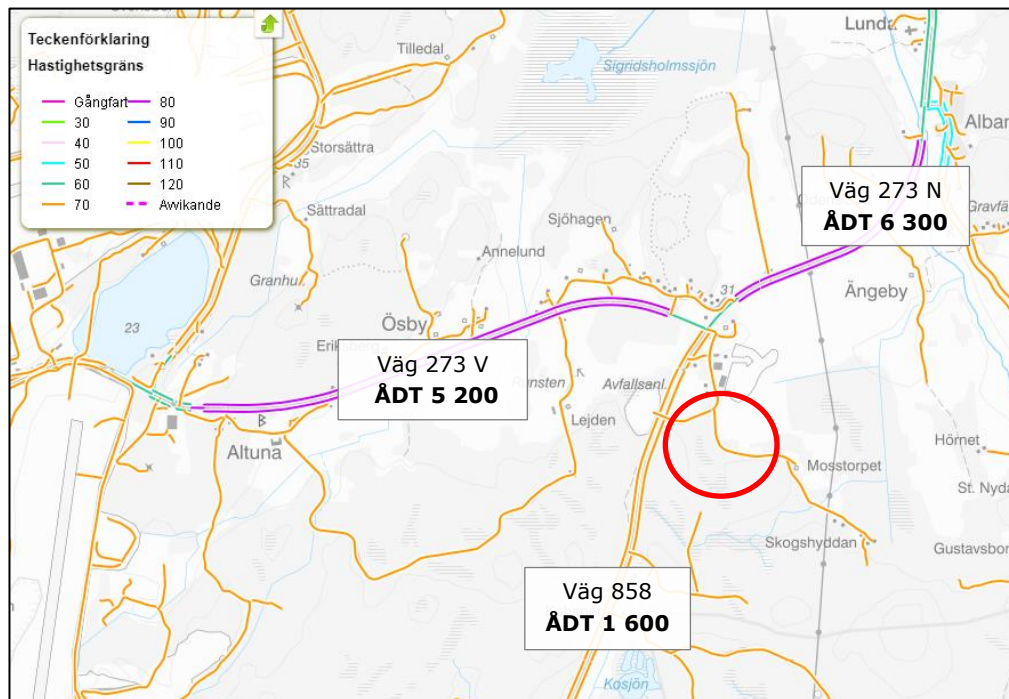
Figur 2. Översiktskarta som visar planområdet (röd markering), väg 858 och väg 273 samt befintliga verksamheter norr och väster om planområdet.

2.2 Befintligt vägnät

Närmaste vägnät vid Trosta Gård utgörs av väg 273 och väg 858 där Trafikverket är väghållare. Väg 273 ansluter till E4 drygt en mil från planområdet. Norrut ansluter väg 273 till riksväg 77. Väg 858 söderut ansluter i sin förlängning till Upplands Väsby och E4an.

Väg 273 har hastighetsbegränsning 80 kilometer per timme västerut och norrut. Väg 858 har hastighetsbegränsning 70 kilometer per timme. I korsningen mellan väg 273 och 858 är hastighetsbegränsningen 60 km per timme.

Trafikmängden på väg 273 norrut är omkring 5 200 fordon per dygn, varav 12 procent tung trafik. Flödet väster om planområdet är omkring 6 300 fordon per dygn, varav 11 procent tung trafik. Mätningar för väg 273 skedde år 2018. Väg 858 har en trafikmängd på omkring 1 600 fordon per dygn varav 8 procent tung trafik enligt en mätning från år 2017. En illustration med trafikmängder och hastighetsgränser visas i Figur 3.



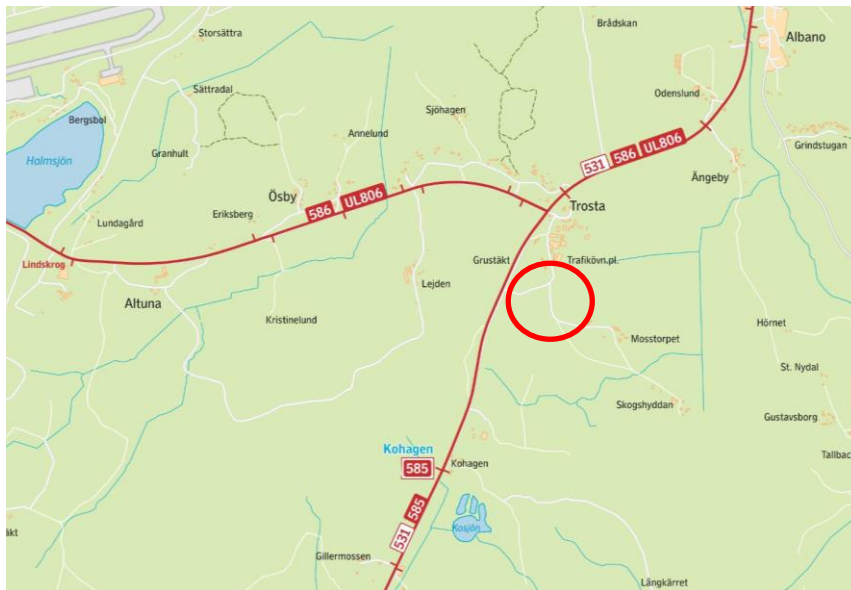
Figur 3. Urklipp från Trafikverkets vägdatabas 2022-08-24 som visar hastighetsgränser på vägnätet intill planområdet. Planområde markerat med röd cirkel och trafikmängd enligt mätning år 2017/2018 illustreras på vägvagnen.

Vid mätningen år 2018 registrerades även fordonens hastigheter. På väg 273 västerut konstaterades en medelhastighet på 87 kilometer per timme och en 85-percentil på 97 kilometer per timme. På den platsen där mätningen gjordes var gällande hastighetsbegränsning 80 kilometer per timme. På väg 273 norrut konstaterades en medelhastighet på 70 och en 85-percentil på 80 kilometer per timme. På platsen där mätningen gjordes var hastighetsbegränsningen 60 kilometer per timme.

2.3

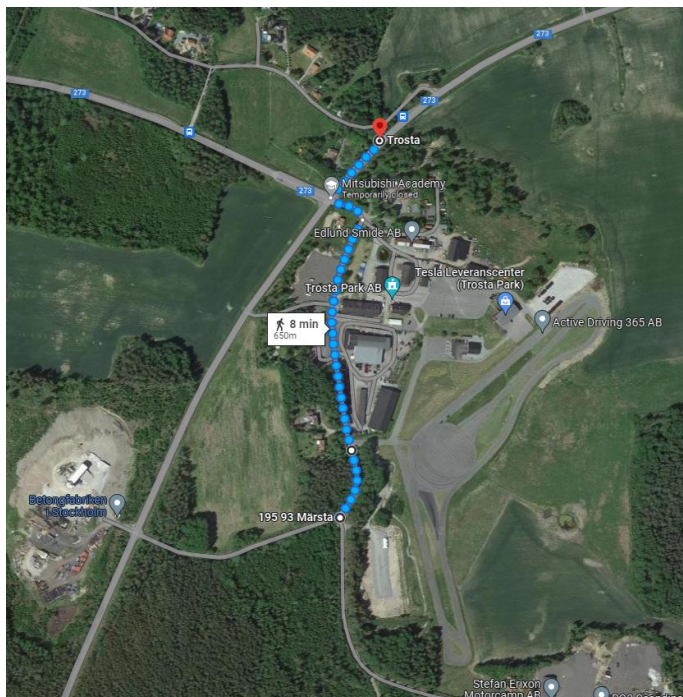
Kollektivtrafik

SL och UL har busslinjer som trafikerar väg 273 och väg 858 med avgångar ungefär en gång i timmen. Busshållplatsen Trosta är den hållplats som ligger närmast planområdet och är lokaliserad ungefär 650 meter från planområdets norra gräns. Hållplatsen Trosta trafikerar av buss 531 (Upplands Väsby station-Brunnby Vik) och buss 806 (Knutby-Arlanda).



Figur 4. Busslinjer nära detaljplaneområdet, karta från SL.se. Planområdet markerat med röd cirkel.

Den kortaste gångvägen mellan busshållplats Trosta och planområdet går via väg 273, via Trosta parks verksamhetsområde, se Figur 5. Det tar uppskattningsvis knappt 10 minuter att gå mellan hållplats och planområde.

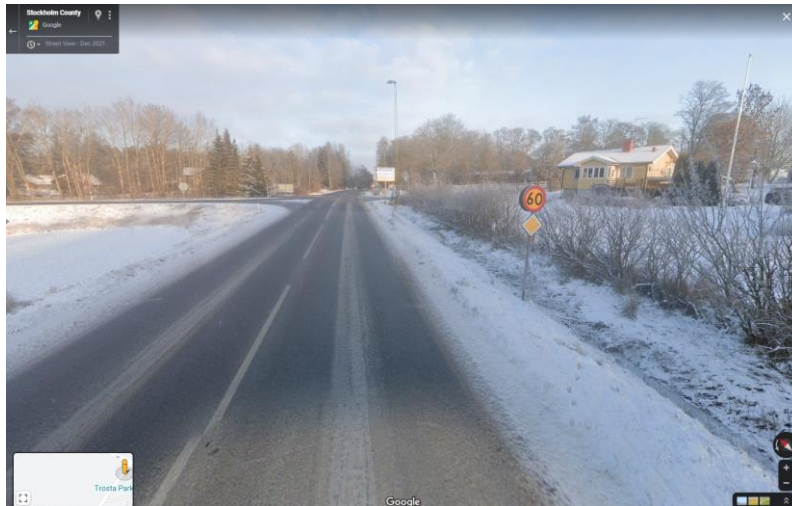


Figur 5. Karta visar gångväg mellan närmsta hållplats och planområdets norra gräns. Karta från Google maps, 2022.

2.4

Infrastruktur för fotgängare och cyklister

Förutsättningarna för att oskyddade trafikanter ska kunna ta sig till planområdet på ett säkert och bekvämt sätt saknas i dagsläget. Ytor som gångbana och cykelbana saknas i det befintliga vägnätet. Längs med vägarna 858 och 273 är fotgängare hänvisade till vägrenen och cyklister är hänvisade till körbanan där maxhastigheten är reglerad till 60–80 km per timme. Belysning saknas längs båda sträckorna.



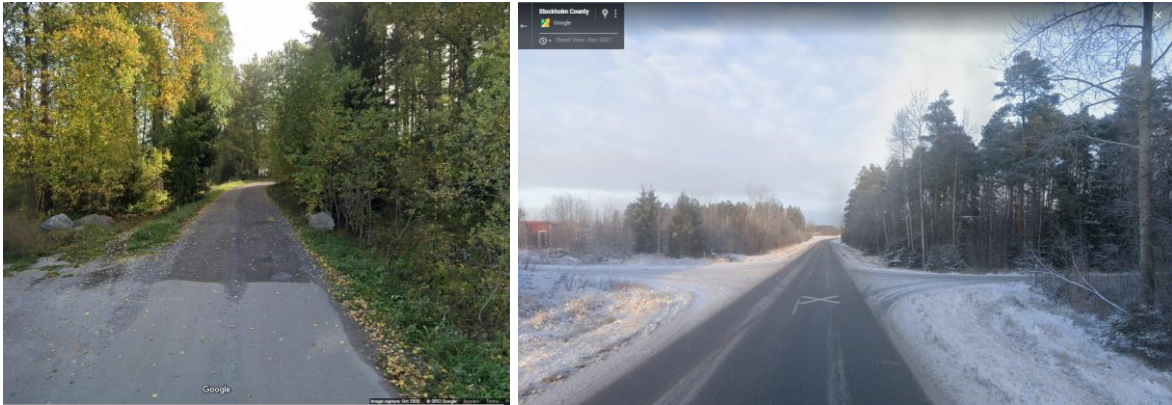
Figur 6. Bild visar väg 858 intill planområdet under vintertid. Bild från Google maps, 2022.

Vägarna i Trosta parks verksamhetsområde är omkring 4,5–5 meter breda. Separat yta för fotgängare och cyklister saknas, se bilder nedan. Belysning saknas inom området.



Figur 7. Bilder visar vägen genom verksamhetsområdet Trosta gård. Bilder från Google maps, 2022.

Den befintliga vägen inom planområdet kopplar an till verksamhetsområdet Trosta gård och väg 858. Befintlig väg är grusad, se bilder nedan.



Figur 8. Bild till vänster visar vägen som leder in i planområdet från Trosta gård, norrifrån. Bild till höger visar vägslutning mellan planområde och väg 858. Bilder från Google maps, 2022.

Kopplingen mellan detaljplaneområdet och busshållplats Trosta går längs med väg 273. Som tidigare nämnts saknas gångbana och gående är hänvisade till vägrenen. Vägrenen är inte asfalterad och det saknas belysning på sträckan, se figur 9. Hastighetsbegränsningen på sträckan är 60 km per timme. Bedömningen är att många skulle anse att denna sträcka är otrygg att gå längs med, särskilt under mörka tider på dygnet.



Figur 9. Bilder visar gaturummet intill hållplatserna Trosta. Bilder från Google maps, 2022.

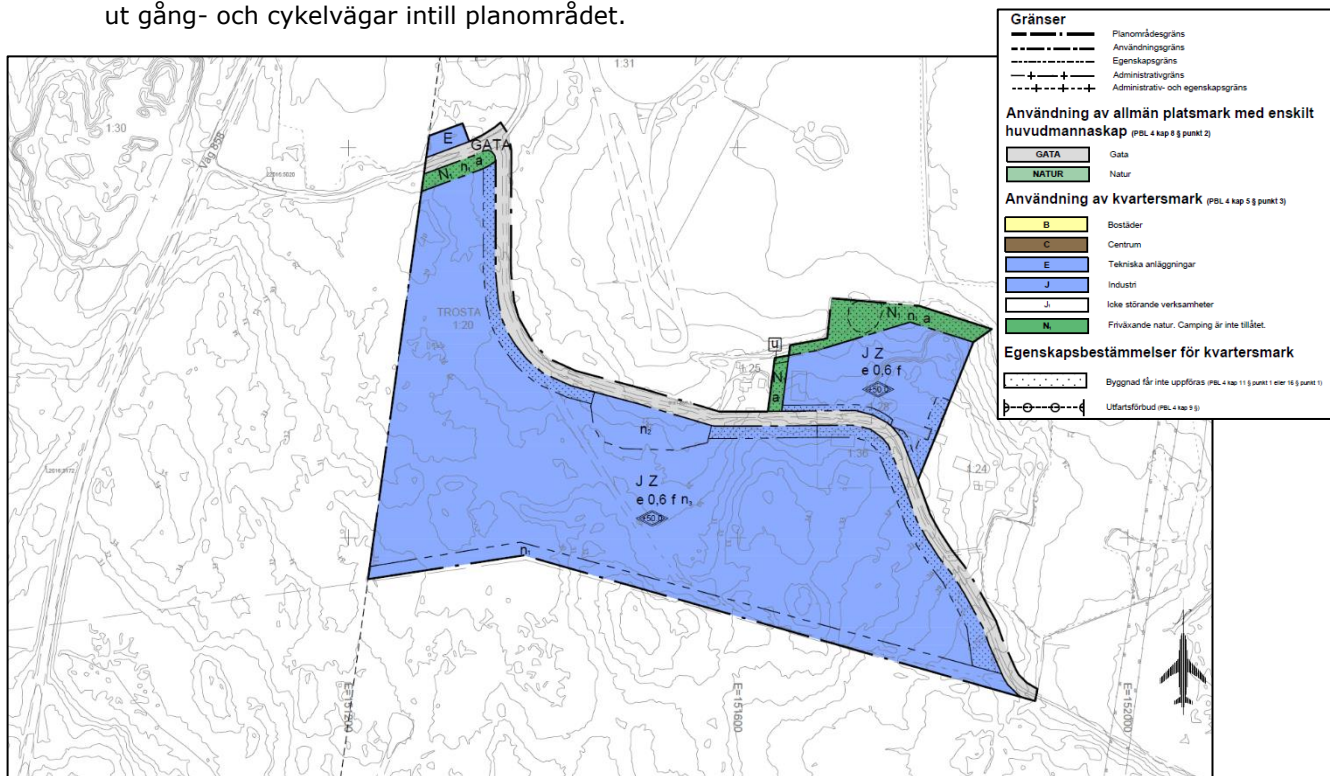
3. Planerad utbyggnad

3.1 DP Trosta 1:20 m.fl.

Detaljplanen kommer att tillåta industriverksamheter vilket innebär att marken avses användas för verksamheter med större utrymmesbehov som exempelvis maskiner och upplag och med ett mindre inslag av byggnader. Bestämmelsen innefattar bland annat produktion, lagring, hantering av varor och partihandel. Områdets lokalisering ger närhet till Arlanda flygplats, E4 och Arlandastad.

Det nya verksamhetsområdet ger utrymme för fler arbetsplatser jämfört med hur det ser ut i området idag. Inriktningen mot lite tyngre och utrymmeskrävande verksamhet förväntas ge förhållandevis få verksamma personer jämfört med mer småskalig industri. Planområdets totala yta är ungefär 175 000 kvm. Ett utsnitt från plankartan visas i figuren nedan.

Lokalgatan genom området är befintlig och ansluter en privat väg som leder vidare till väg 858. Lokalgatan ansluter också till befintlig väg norrut och kopplar an till verksamhetsområdet Trosta park. I nuläget finns inga planer på att bygga ut gång- och cykelvägar intill planområdet.

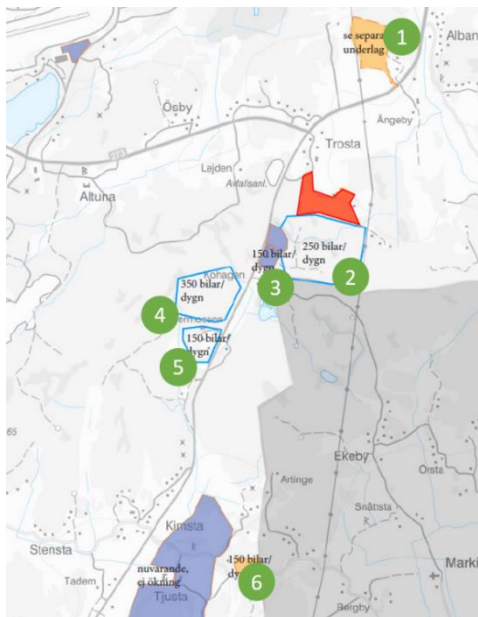


Figur 10. Utsnitt från Plankartan.

3.2

Andra planer och projekt i närområdet

Ett antal pågående planer och utvecklingsprojekt planeras i närområdet av detaljplan Trosta gård. Dessa har olika status och enligt underlag från Sigtuna kommun har en bedömning på framtida trafikbelastning för dessa områden tagits fram. En kort sammanställning av projekten redovisas i Tabell 1 nedan. De tillkommande verksamheterna medför stora öknings i andel tung trafik då många av verksamheterna kategoriseras som industri av olika slag.



Figur 11. Kartan visar lokalisering av planer och befintliga verksamheter i närområdet. Rödmarkerat område visar detaljplanens utbredning.

Tabell 1. Sammanställning av närliggande utvecklingsprojekt.

	Titel/benämning	Typ av verksamhet	Fordonsrörelser/dag (andel tung trafik)	Kommentar
1.	Odenslund	Lager/logistik	140 (50 %)	Detaljplanen ca 16 ha varav ca 50 % av ytan får användas till lager/logistik. Jämförbar verksamhet och storlek som DP Trosta.
2.	Skanska Industrial Solutions	Sortering av anläggningsmassor och deponi	500 (98 %)	
3.	Sortera	Sortering av massor	300 (98 %)	
4.	Kimsta bergtäkt	Bergtäkt och asfaltstillverkning	700 (85 %)	
5.	Kimsta 5:2	Industri- och lagerbyggnader	300 (50 %)	Ca 19 ha. Jämförbar verksamhet och storlek som DP Trosta.
6.	Bostäder vid Kyssinge	Detaljplan för ca 50 hushåll	290 (0 %)	Inte jämförbar med DP Trosta.

4. Trafikprognos

I detta avsnitt redovisas beräkningar av trafikflöden som genereras av detaljplanen, trafikmängder på närliggande vägnät med och utan detaljplanen. Prognosår för utredningen är 2040.

4.1 Trafikalstring detaljplan Trosta 1:20 m. fl.

För detaljplan Trosta 1:20 m.fl. har trafikstring tagits fram i två scenarier, ett med högre alstring och ett med lägre. Många faktorer påverkar alstringen, så som närmare avgränsning av verksamhetstyp, besöksintensitet, andel tung trafik osv. Trafikprognoser innehåller alltid ett mått av osäkerhet och genom att ta fram två scenarier ges ett intervall för troligt antal framtida fordonsrörelser.

Högt scenario

I "scenario hög" har Trafikverkets trafikstringsverktyg använts. Verktöget tar hänsyn till lokalisering, i detta fall Sigtuna kommun på landsbygden, och markanvändning som anges i BTA. Verksamheterna inom detaljplanen antas tillhöra kategorin större industri. Totalt ger det en trafikstring på ungefär 4 900 fordonsrörelser per dygn. Trafikstringen har utförts med antagande om att samtliga personresor genomförs med personbil. Ett visst samåkande på 1,4 personer per bil antas enligt riktvärde i trafikstringsverktyget.

Trosta "scenario hög" bedöms motsvara ungefär 5 400 fordonsrörelser per dygn, varav schablonvärdet för nyttotrafik till industri/hantverk uppges utgöra omkring 10 procent av trafikrörelserna.

Lågt scenario

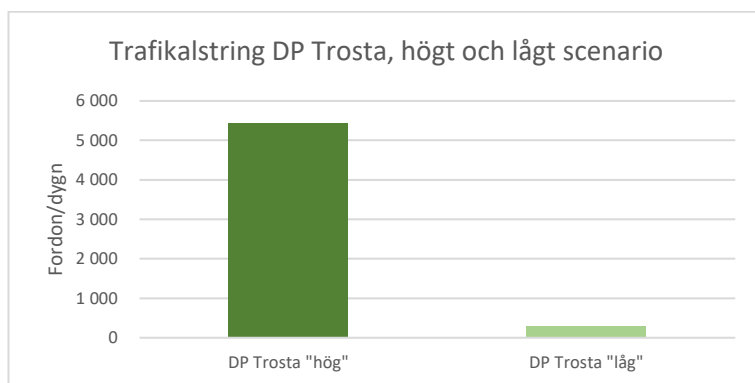
I en jämförelse med andra verksamheter i närområdet konstateras att trafikstring enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg ger väldigt högt antal rörelser samtidigt som andelen tung trafik bedöms vara för låg. Det låga scenariot utgår därför i stället från en jämförelse med närliggande projekt och antagen trafikstring för lager och industri med ungefär 50 procent tung trafik. I plananvändning "industri" omfattas exempelvis områden för produktion, lager, partihandel och annan jämförlig verksamhet samt komplement till verksamheten.

De närliggande projekten ryms inom begreppet "industri" och ger en storleksordning vid framtagande av detta scenario. Genom att jämföra den planerade verksamheten med liknande verksamheter i närområdet kan ett scenario baserat på erfarenhet tas fram. Verksamheten för DP Trosta bedöms vara av samma typ och storlek som Odenslund och Kimsta 5:2 vilket ger ett spann på 140 till 300 fordonsrörelser per dygn. För att minska risken att underskatta flödena baseras prognosen på Kimsta 5:2.

Antalet rörelser för detaljplan Trosta i "scenario låg" bedöms därför motsvara 300 fordonsrörelser per dygn, varav ca 50 procent tung trafik.

Detaljplanens trafikalstring

Nedan visas prognoser för trafikalstring för detaljplan Trosta 1:20 m.fl. Prognoserna bedöms ligga i spannet mellan scenario låg och hög. Det finns många okända faktorer kring verksamheten som skapar stora skillnader mellan de två scenarierna. Med mer information kring verksamheten, antal anställda och besöksintensitet kan prognoserna preciseras.



Figur 12. Trafikalstring för detaljplan Trosta 1:20 m.fl. i högt och lågt scenario.

4.2

Trafikmängder 2040 utan exploatering av Trosta 1:20 m.fl.

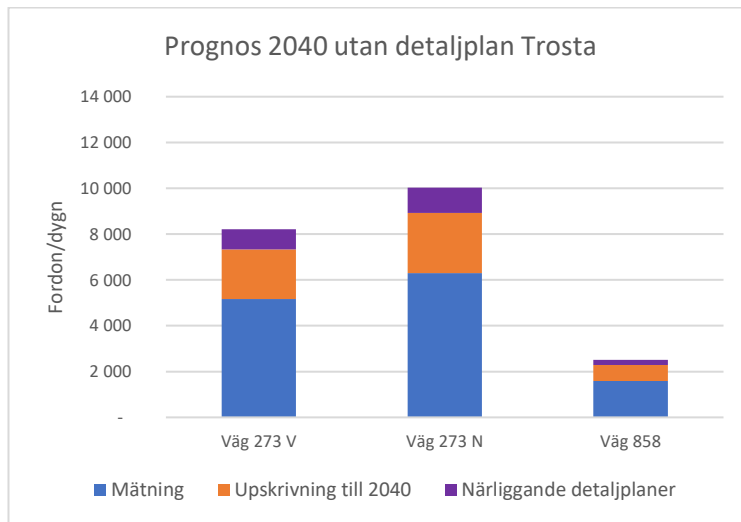
Som ett jämförelsealternativ beräknas en framtida trafikmängd på vägarna utan att planerad exploatering av Trosta 1:20 m.fl. genomförs. Trafikmängden på vägar förändras över tid. Historiskt har det varit vanligt med en ökning av trafikmängden i takt med befolkningsökning, att befolkningen har ökade tillgångar och i samband med tillkommande verksamheter. På senare tid finns dock en trend och en målsättning att personbilstrafiken inte ska fortsätta öka vilket delvis kopplar till kapacitetsfrågor men främst till miljö- och klimatfrågor eftersom fordonsflottan bidrar till utsläpp av avgaser och påverkar vår luftmiljö.

För att minska risken att ta fram en för låg framtida prognos på vägarna har dock en årlig trafikökning enligt Trafikverkets trafikuppräkningsstal beräknats. För vägar i Stockholms län är den årliga trafikökningen 1,8 procent per år för lastbilar och 1,6 procent per år för personbilar enligt Trafikverkets riktlinjer för manuella beräkningar mellan åren 2017 och 2040.

Enligt önskemål från Sigtuna kommun har ett antal närliggande pågående projekt inkluderats i trafikprognosen. I och med den generella uppskrivningen av trafikmängden på vägarna finns en risk att antalet fordonsrörelser överskattas.

Utredningens prognosår är 2040 och med närliggande projekt och Trafikverkets årliga trafikökning blir det prognosticerade jämförelsealternativet på vägarna 8 200 fordon per dygn på västra delen av väg 273, 10 000 fordon per dygn på norra delen av väg 273 och 2 500 fordon per dygn på väg 858. Andelen tung trafik ökar till 17 procent på väg 273 och till 12 procent på väg 858. Senaste trafikmätningarna,

Årlig trafikökning och närliggande planer redovisas separat och ger tillsammans en prognosticerad framtida trafikmängd per vägavsnitt, se Figur 13.

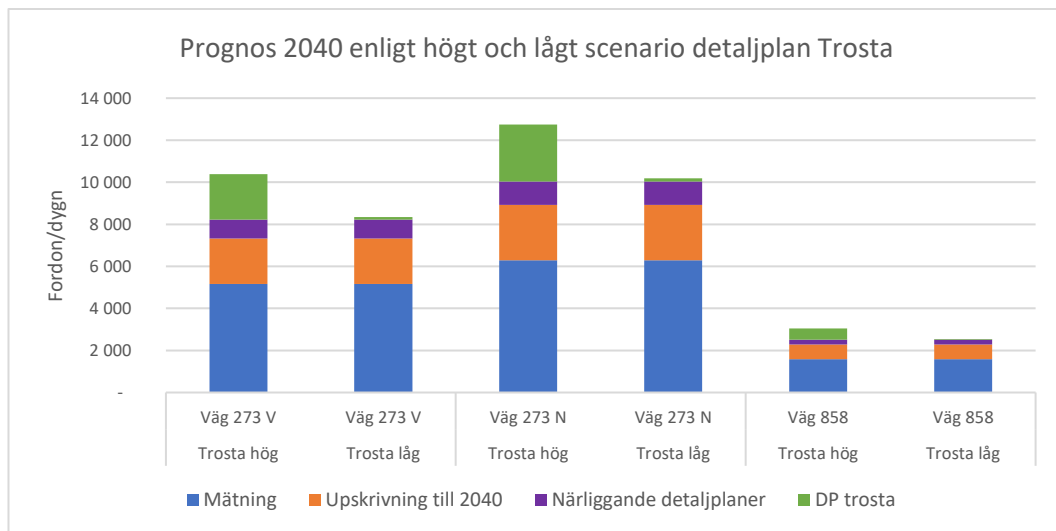


Figur 13. Jämförelsealternativ på vägarna för prognosår 2040 utan Trosta 1:20 m.fl.

4.3

Trafikmängder år 2040 med exploatering av Trosta 1:20 m.fl.

Trafikprognos för år 2040 inklusive fullt utbyggt område för Trosta 1:20 m.fl. redovisas för högt och lågt scenario i Figur 14. Andelen tung trafik varierar mellan 10 och 12 procent på väg 858, där "scenario låg" har högst andel tung trafik men en lägre prognosticerad trafikmängd än "scenario hög". Väg 273 beräknas få en tungtrafikandel på 16–18 procent.



Figur 14. Trafikprognos på vägarna år 2040 inklusive Trosta 1:20 m.fl.

4.4

Osäkerheter

Trafikprognoser innehåller alltid ett visst mått av osäkerhet även om de baseras på riktvärden för trafikutveckling. Då det inte är detaljstyrt vilken verksamhet som byggs ut finns en möjlighet att det blir både högre och lägre trafikmängd. Det troliga utfallet bedöms vara närmare "scenario låg" än "scenario hög", i och med jämförelsen med liknande verksamhetsområden som är under utveckling i närområdet.

5.

Kapacitet

Korsningen mellan väg 273 och väg 858 är den närmaste korsningen intill planområdet och därför görs en kapacitetsberäkning i Capcal för att visa på vad det kan bli för belastningsgrad vid prognosåret.



Figur 15. Karta som visar korsningen där kapacitetsberäkning har utförts. Röd ruta visar korsningen. Pilar visar vägar som ansluter till planområdet.

Indata i beräkningen

Med utgångspunkt i trafikprognosen för år 2040 kan en maxtimme grovt antas som 10 procent av dygnstrafiken, varav 50 procent av timtrafiken antas köra mot korsningen och 50 procent från korsningen. Svängrörelser i korsningen baseras på storleken på flödet på vägarna i stort. Östra benet i korsningen ansluter till befintlig verksamhet vid Trosta gård och har för kapacitetsberäkningen antagits ha ett flöde på 15 fordon in och 15 fordon ut under maxtimmen. Belastning för den östra tillfarten blir därmed låg och redovisas inte i resultattabellen. Vid fördelning av tillkommande trafikrörelser på vägnätet har stöd tagits i befintliga trafikmängder på vägarna varpå tillkommande trafik har fördelats enligt dagens flöden. Antagen fördelning är 40 procent västerut på väg 273, 50 procent norrut på väg 273 och 10 procent söderut på väg 858.

Resultat kapacitetsberäkning

Flera olika scenarier har kapacitetsberäknats i Capcal för att visa på skillnader i belastning vid olika framtida trafikflöden på vägarna, se tabell 2.

Tabell 2. Resultat från kapacitetsberäkning i Capcal. Siffror i grönt bedöms ha en låg belastningsgrad, siffror i orange är acceptabel belastningsgrad, siffror i rött bedöms innebära överbelastning.

Studerat alternativ	Belastningsgrad medelkö		
	273 V	273 N	858 S
1. Nuläge, ca år 2018	B: 0.36 Kö: -	B: 0.18 Kö: -	B: 0.07 Kö: -
2. Prognos 2040 utan DP Trosta Prognos 2040 inkluderar trafikallsträng från uppskrivning, närliggande planer, utan DP Trosta	B: 0.78 Kö: 2 fordon	B: 0.30 Kö: -	B: 0.22 Kö: -
3. Prognos 2040, scenario hög med uppskrivning Prognos 2040 som inkluderar trafikallsträng från TRVs årliga uppskrivning, närliggande planer, DP Trosta "scenario hög"	B: 1.87 Kö: 246 fordon	B: 0.38 Kö: -	B: 0.52 Kö: -
4. Prognos 2040, scenario låg med uppskrivning Prognos 2040 som inkluderar trafikallsträng från TRVs årliga uppskrivning, närliggande planer, DP Trosta "scenario låg"	B: 0.81 Kö: 3 fordon	B: 0.31 Kö: -	B: 0.23 Kö: -
5. Prognos 2040, scenario hög utan uppskrivning Prognos 2040 inkluderar trafikallsträng från närliggande planer, DP Trosta "scenario hög"	B: 1.2 Kö: 76 fordon	B: 0.30 Kö: -	B: 0.43 Kö: -
6. Prognos 2040, scenario låg utan uppskrivning Prognos 2040 inkluderar trafikallsträng från närliggande planer, DP Trosta "scenario låg"	B: 0.54 Kö: 1 fordon	B: 0.23 Kö: -	B: 0.17 Kö: -

Ett riktvärde för belastningsgrad i korsningar finns i Trafikverkets dokument Krav – VGU, Vägar och gators utformning från år 2022. Där anges att korsningar av denna typ bör ha en belastningsgrad på 0.6 eller mindre vid nybyggnation av en väg, samtidigt kan högre belastningsgrader accepteras. Detta projekt omfattar inte nybyggnad av väg men det ger en indikation på kapacitet och belastning i korsningen. Belastningsgrader över 1.0 bör dock undvikas då det i princip innebär att kapaciteten är otillräckligt och att det blir växande köbildning till dess att trafikefterfrågan sjunker efter maxtimmens slut.

Kapacitetsberäkningen visar att det i nuläget är god servicenivå med låga belastningsgrader och i medeltal ingen köbildning (alt. 1). För jämförelse beräknas även ett alternativ med prognos för år 2040 som inkluderar uppskrivning av befintliga trafikmängder och trafikallsträng för närliggande planer, exkl. DP Trosta, (alt. 2) och resultatet visar en acceptabel servicenivå i korsningen. Båda studerade alternativen där detaljplan Trosta beräknas få en trafikering enligt "scenario hög" innebär att den västra tillfarten i korsningen blir överbelastad (alt. 3, alt. 5). I alternativen med "scenario låg" för detaljplan Trosta visar kapacitetsberäkningen acceptabel servicenivå (alt. 4, alt. 6).

5.1 Utblick i vägnätet

En utblick i vägnätet längre från planerad exploatering kan vara intressant för att bedöma påverkan av tillkommande trafikmängd. Exempelvis längre norrut längs väg 273 är väg 77 den första större väg som korsas. I vägskalet finns en cirkulationsplats.

Trafikmätning utfördes år 2017 på väg 273 och visade ÅDT på knappt 3 000 fordon. För väg 77 utfördes trafikmätning år 2017 och visar ÅDT på cirka 3 200 fordon. En övergripande bedömning av framkomlighet (utifrån ÅDT) i cirkulationsplatsen är att tillkommande exploatering inte bör skapa kapacitetsproblem. Vanligtvis fördelas trafikmängden över dygnet, med något högre belastning under förmiddag och eftermiddag i samband med att många reser till och från arbete.

För väg 858 är prognosticerad trafikmängd relativt låg och trafikbelastningen bör inte leda till att kapacitetsproblem uppstår.

Längre västerut på väg 273 ökar trafikmängden jämfört med trafikmängden precis intill planområdet. I höjd med Arlanda flygplats visar trafikmätning från år 2017 att ÅDT är 8 700 fordon. Med tillkommande trafikmängd ökar belastningen på vägen och i korsningspunkter.

6. Hållbart resande

Med utgångspunkten att hållbart resande definieras utifrån färdmedelsval, alltså andelen som går, cyklar eller åker kollektivt är förutsättningarna utifrån befintlig

utformning och reglering inte särskilt goda. Den planerade bebyggelsen förändrar heller inte förutsättningarna för gående och cyklister vilket innebär att andelen hållbart resande inte kommer ändras i och med planens antagande. Hållbart resande kan också ses ur ett perspektiv där samåkning eller trafikering med fordon som har liten eller ingen påverkan på miljö och natur är i fokus. Detta kapitel tar avstamp i möjligheterna att öka andelen hållbart resande snarare än att resonera kring drivmedel eller användandet av elfordon exempelvis.

För att öka andelen hållbart resande behöver det finnas kopplingar till och inom området för gående och cyklister. Nedan följer exempel på åtgärder som förbättringar för gående och cyklister i området:

- Gångytor separerade från motorfordonstrafik mellan hållplatser och närliggande verksamheter saknas
- Hastighetssäkrat övergångsställe och/eller markerad passage för oskyddade trafikanter saknas över väg 273
- Belysning saknas i området – detta är särskilt viktigt i och med att gående och cyklister hänvisas till körbanan

På omkringliggande vägnät har stora hastighetsöverträdelser uppmätts. Höga hastigheter försämrar säkerheten avsevärt för oskyddade trafikanter som vistas på dessa vägar. Som en följd av tillkommande exploatering ökar trafikmängden på de närliggande vägarna, vilket skapar ytterligare incitament att implementera säkerhets- och framkomlighetshöjande åtgärder om målet är att öka andelen hållbara resor.

Det mest troliga är att fotgängare kommer med buss till Trosta hållplats och att de sedan går genom verksamhetsområdet Trosta park. Genom att skapa kvalitativa hållplatser och gångkopplingar mellan hållplatser och verksamheter i området kan andelen kollektivtrafikresenärer öka. Busslinjerna som trafikerar området har en turtäthet på ungefär ett stopp per timme. Med en ökad turtäthet skulle kollektivtrafiken ses som ett mer attraktivt färdssätt.

För att komma med cykel till planområdet krävs att cykel framförs på väg 858 eller väg 273 där hastighetsbegränsningen är 70 km/h. Till större samhällen i närområdet är det mellan 1,2–2,2 mil (Märsta, Rosersberg, Vallentuna och Upplands Väsby) att cykla – vilket bedöms vara osannolika pendlingssträckor med avseende på den befintliga trafikmiljön. Utöver dessa områden finns inga uppenbara målpunkter för cyklister.

Andelen trafikrörelser till och inom området bedöms ske med personbilar och leveransfordon av olika slag. Utifrån dagens infrastruktur och med avseende på den tänkta verksamhetstypen krävs ett helhetsgrepp och samverkan mellan kommunen (som ansvarar för den lejonparten av infrastrukturen i närområdet) och verksamhetsutövaren (som ansvarar för anställdas resor, infrastrukturen på egen fastighet och trafikering/logistik till och från den egna verksamheten) för att hitta sätt att minska trafikens påverkan på klimat och natur.

7. Slutsats

Planerad exploatering antas bestå av serviceinriktad småindustri samt ytkrävande verksamheter med något lägre personaltäthet än mer traditionell industri.

Tillkommande trafikmängd som alstras av exploateringen bedöms med stöd av Trafikverkets trafikstringsverktyg till cirka 5 400 ÅDT i ett högt scenario och vid en jämförelse med andra verksamheter till ett lågt scenario med cirka 300 ÅDT. Trafikmängden antas fördelas ut på vägnätet enligt 40 procent västerut på väg 273, 50 procent norrut på väg 273 och 10 procent söderut på väg 858.

Kapacitetsberäkning av en antagen maxtimme visar att det kan bli hög belastning i korsningen mellan väg 273 och väg 858 om det sker en årlig trafikutveckling samtidigt som DP Trosta och ett antal fler projekt etableras i närområdet.

Trafikalstringen för DP Trosta bedöms mest sannolikt vara närmare scenario låg än scenario hög. I och med att både en årlig trafikuppräknings samt separat trafikstring för närliggande planer ingår i den framtida trafikprognosen finns det en risk att trafikmängderna på vägarna överskattas. En rekommendation är att följa upp vägarnas trafikmängder om ett par år för att se hur utvecklingen ser ut. På längre sikt kan det finnas behov av att bygga om korsningen mellan väg 273 och väg 858 för att öka kapaciteten.

Det finns i dagsläget inga gång och cykelbanor som ansluter till planområdet. För att öka andelen hållbart resande behöver det framför allt finnas kopplingar för gående inom området. Särskilt viktig anses kopplingen till hållplatserna vara. Det krävs insatser från både kommun och verksamhetsutövare/fastighetsägare för att hitta en framgångsrik väg för att minska trafikens påverkan på klimat och natur.