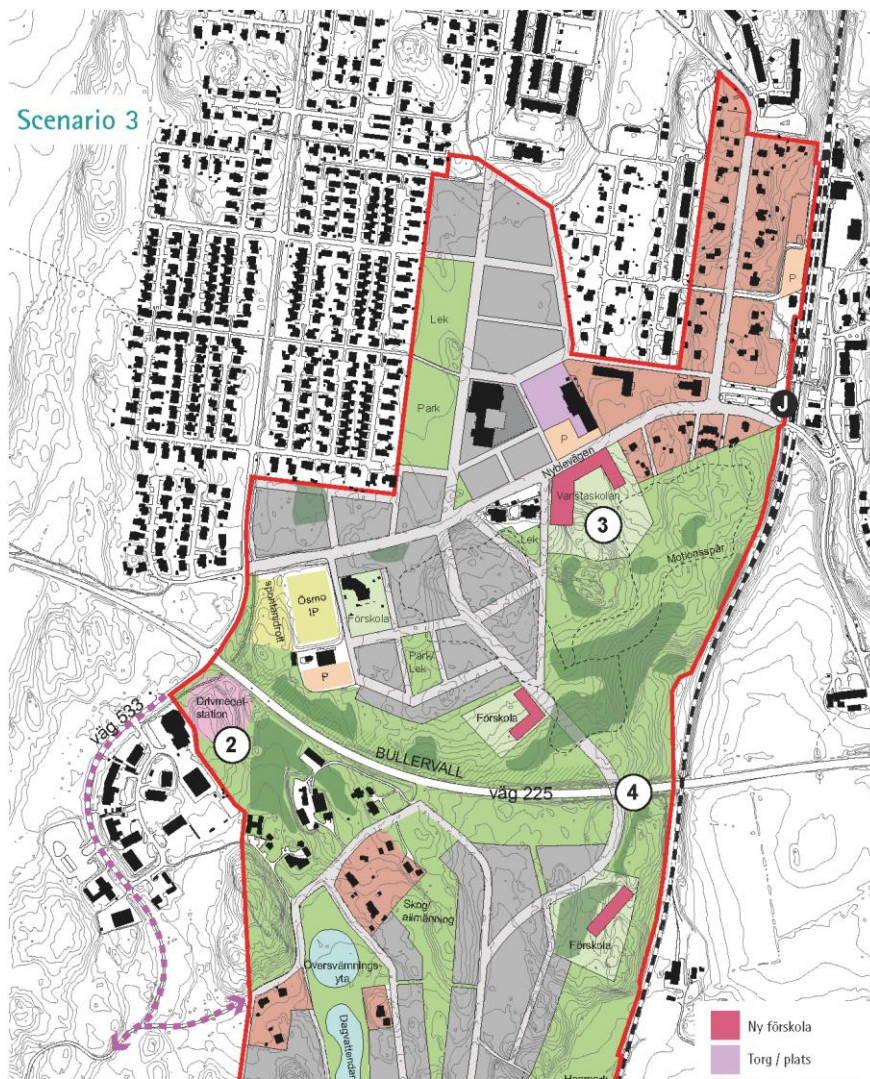


# Trafikutredning Ösmo

Uppdragsnr: 1073407 Version: 0.3 Datum: 2021-06-14



**Uppdragsgivare:** Nynäshamns kommun  
**Uppdragsgivarens kontaktperson:** Staffan Ahlstedt  
**Konsult:** Norconsult AB  
**Uppdragsledare:** Axel Nelstrand  
**Teknikansvarig:**  
**Handläggare:** Jesper Thelander

0.3	2021-06-14	Granskningskommentarer inarbetade	JT	AN	AN
0.2	2021-04-20	Leverans för granskning		AN	AN
0.1	2021-02-03	Rapport skapad	JT		
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

## ► Sammanfattning

Ösmo Centrum är genom kommunens planering föremål för förtätning. I samband med planering är det viktigt att utreda en rad frågor, däribland förutsättningarna för trafik.

I denna utredning har utretts:

- Förutsättningar för att öppna upp lokala säckgator för olika grad av genomfartstrafik.
- Trafikalstring och förmodade vägval och framräkning av framtida trafikmängder.
- Konsekvenser av stora förändringar av övergripande trafiknät. Främst kopplat till väg 225.

Norconsult visar i denna utredning att förtätningen är möjlig och ger förslag på åtgärder för att minska störningen från tillkommande trafik.

För kommande detaljplanering och förtätning av området rekommenderar vi att ta fram motsvarande programhandling för vägnätet för att ha en övergripande plan för utveckling av biltrafik-, gång- och cykelvägnätet.

Kalkyler och samhällsekonomiska bedömningar bör också göras för den eventuella bron över väg 225.

## ► Innehåll

<b>1</b>	<b>Bakgrund och syfte</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Nulägesbeskrivning</b>	<b>7</b>
2.1	Väg 225	8
2.2	Nyblevågen	8
2.3	Maria Barkmans väg	8
<b>3</b>	<b>Planerade åtgärder</b>	<b>9</b>
3.1	Styrande dokument	9
3.1.1	<i>Gång- och cykelplan för Nynäshamns kommun</i>	9
3.2	Planer	10
3.2.1	<i>ÅVS väg 225 mellan väg 73 och Lövstalund</i>	10
3.2.2	<i>Fördjupad utredning problempunkter väg 225</i>	11
<b>4</b>	<b>Analys</b>	<b>15</b>
4.1	Nya genomfarter	16
4.1.1	<i>Midgårdsvägen</i>	16
4.1.2	<i>Asgårdsvägen</i>	20
4.1.3	<i>Breddalsvägen</i>	21
4.1.4	<i>Stationsvägen</i>	23
4.1.5	<i>Birkavägen</i>	25
4.1.6	<i>Nyblevågen</i>	25
4.2	Effekter och möjliga åtgärder	25
<b>5</b>	<b>Trafikprognos</b>	<b>26</b>
<b>6</b>	<b>Större trafikändringar</b>	<b>30</b>
<b>7</b>	<b>Åtgärdsförslag</b>	<b>31</b>
<b>8</b>	<b>Bilagor</b>	<b>32</b>

# 1 Bakgrund och syfte

Nynäshamns kommun har påbörjat detaljplaneringen av den första etappen av utvecklingen av centrala Ösmo. Planens syfte är att medge ca 1000 nya bostäder och ca 800 kvm extra yta för kommersiell service, som främst angör mot Nyblevägen. Som en del av planarbetet ska det prövas om gatunätet i Ösmo kan öppnas upp och medge kopplingar mellan bostadsgatorna. För stadsdelen finns det också planer på förändringar i det övergripande gatunätet.

I samband med planläggningen behöver trafikmängder på de berörda gatorna tas fram. Trafiksiffrorna ska primärt användas för att räkna ut buller för den nya bebyggelsen.

Utredningen ska ligga på en översiktlig nivå och tjäna som utgångsunderlag i det fortsatta planarbetet.

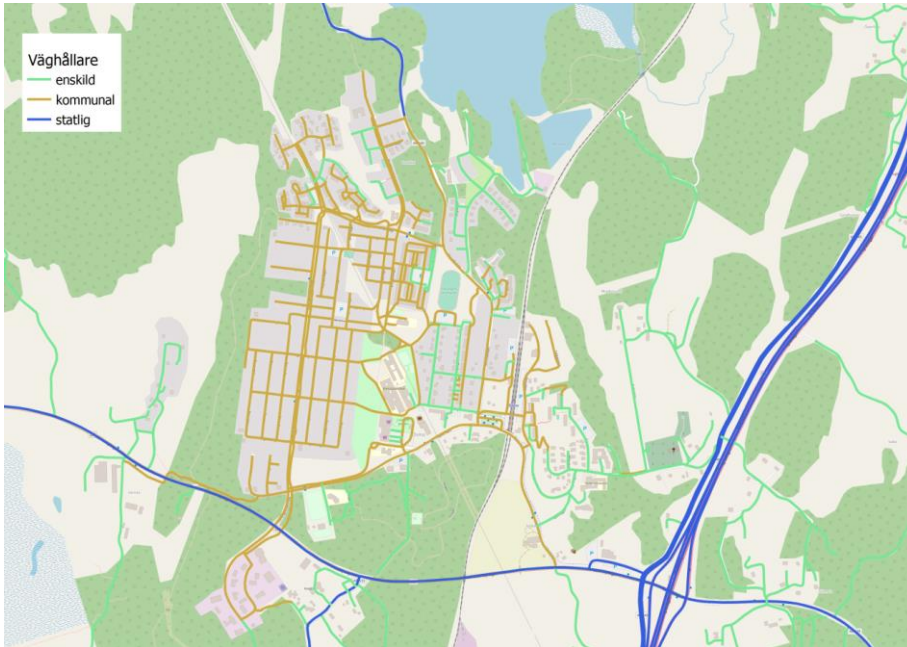
Bebyggelse för utredning och översiktskarta visas nedan.



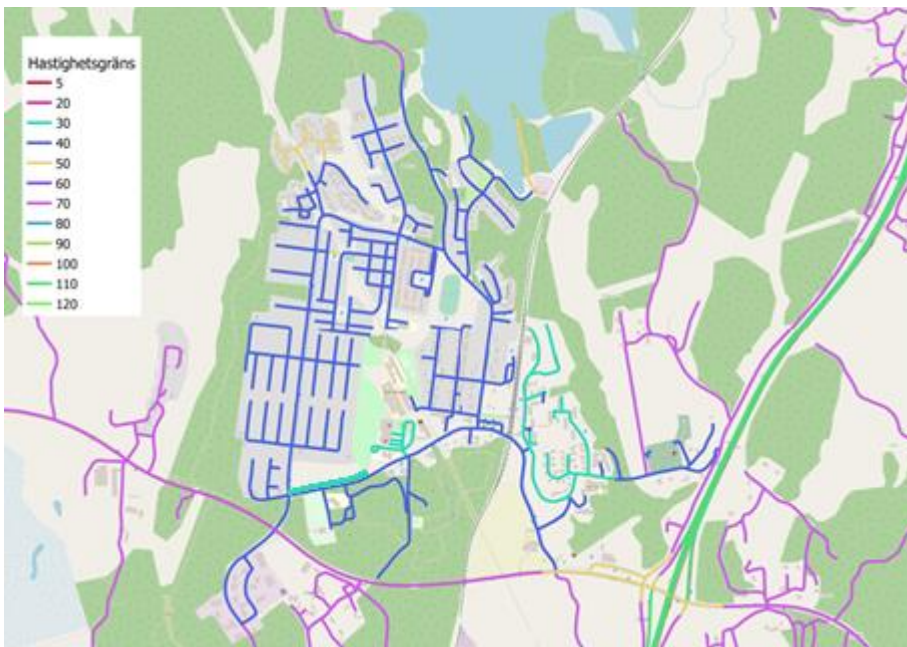


Figur 1 - Planerad utveckling i Ösmo och infrastruktur som är föremål för utredning. Källa: Nynäshamns kommun

## 2 Nulägesbeskrivning



Figur 2 - Väghållare Ösmo.



Figur 3 Hastighetsgränser

En sträcka av Nyblevägen väster om centrum och fram till Maria Barkmans väg har en tidsreglerad hastighetsbegränsning på 30 km/h mellan 06.00 och 18.00 vilket illustreras i figuren ovan med dubbla linjer (blå och cyan).

## 2.1 Väg 225

Väg 225 är Trafikverkets länsväg och är hastighetsreglerad till 70 km/h. Längs utredningsområdet finns det fyra korsningar. Det finns inga plankorsningar för oskyddade trafikanter.

Korsningen med Nyblevägen, väg 255, och infarten till trädgårdsbutiken har inga åtgärder för att underlätta för fordon att svänga. Korsningen med Maria Barkmans väg har vänstersvängsfält för svängande in till både Ösmo och Vansta industriområde.

## 2.2 Nyblevägen

Nyblevägen sträcker sig från korsningen med väg 255 nordväst genom Ösmos centrumkärna och ansluter i väst till Maria Barkmans väg.

## 2.3 Maria Barkmans väg

Maria Barkmans väg är ca 1,5 km och sträcker sig från korsningen med väg 255 norrut genom stora delar av Ösmos boendeområde.

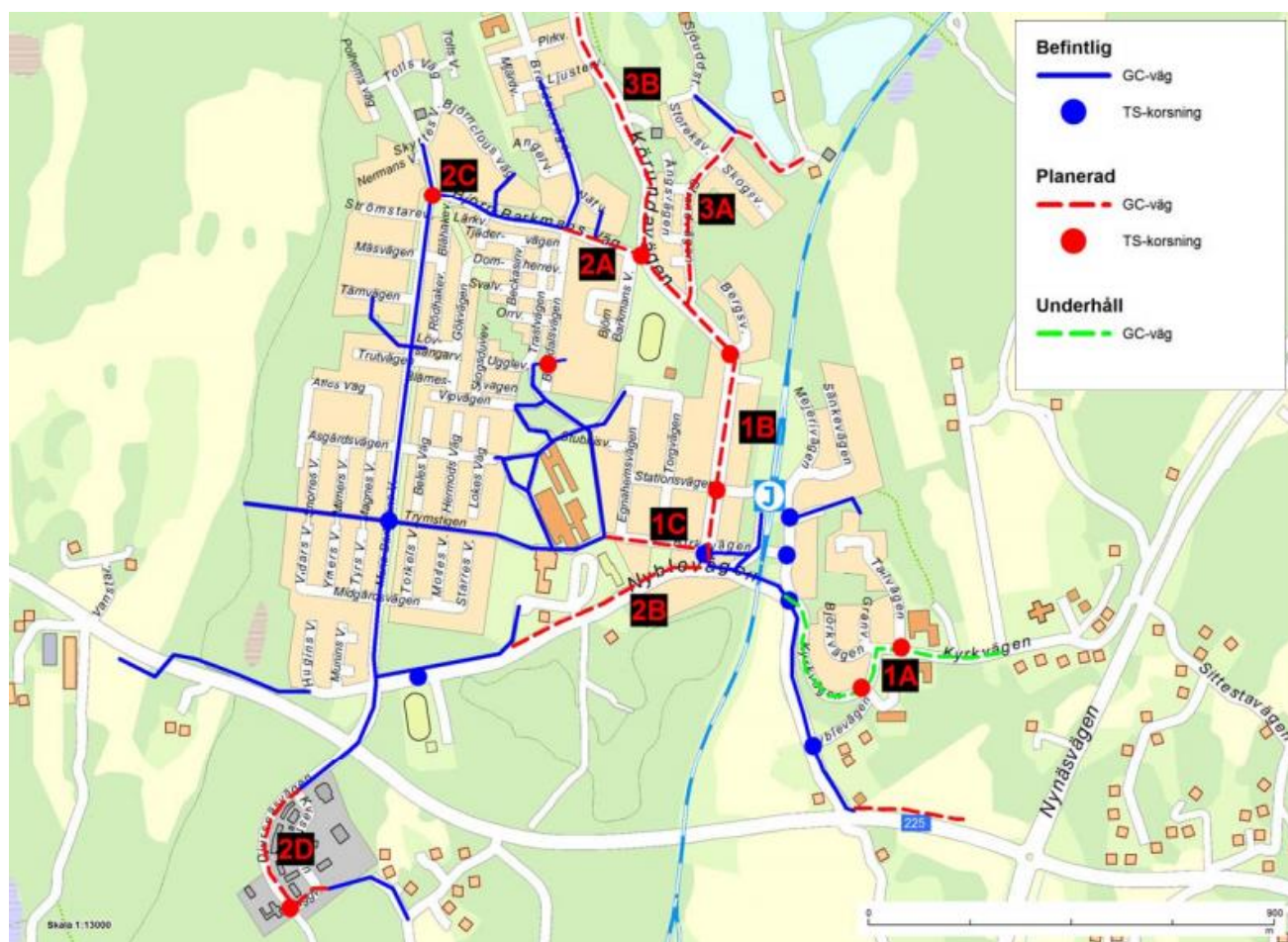


## 3 Planerade åtgärder

### 3.1 Styrande dokument

#### 3.1.1 Gång- och cykelplan för Nynäshamns kommun

År 2011 antog miljö- och samhällbyggnadsnämnden i Nynäshamns kommun en cykelplan. Planen innehåller bland annat en karta på befintlig och planerade GC-vägar, se figur nedan.



Figur 4 – Befintligt och planerat GC-nät i Ösmo. Källa: Nynäshamns kommun.

Förutom den nya GC-vägen längs Nyblevågen fram till Ösmo station som nämndes i kapitlet ovan har Nynäshamns kommun planerat tre nya GC-vägar. En går längs Birkavågen som sträcker sig från centrumkärnan mot stationen, se alternativ 1C i figur 4. Den andra går längs Körundavågen mellan Nyblevågen och Björn Barkmans väg, se alternativ 1B. Vägar ska i huvudsak användas för barns skolresor. Den sista av de tre planerade GC-vägarna fortsätter på Björn Barkmans väg, se alternativ 2A. Syftet med denna sträcka är främst arbets- och serviceresor för boende i nordvästra delen av Ösmo.

Ytterligare en planerad GC-väg har identifierats som relevant, se alternativ 2D. Vägen skall gå längs med Djursnåsvågen i Vansta industriområde i syfte att öka antal arbets- och serviceresor till fots och med cykel.

Kommunen har också punktut ut befintliga och planerade "trafiksäkrade korsningar" dvs korsningar där extra resurser läggs på att förstärka säkerheten för oskyddade trafikanter (se utpunktade "TS-korsningar" i figur 4 ovan).

## 3.2 Planer

Nedan är problembeskrivning och åtgärdsförslag som är relevanta för Ösmo och trafikutredningen. Detaljplanerna för Ösmo finns tillgängliga på Nynäshamns hemsida och bildar ett lapptäcke för den bebyggelse som finns i området. Planföresättningar redogörs för under respektive kapitel nedan.

### 3.2.1 ÅVS väg 225 mellan väg 73 och Lövstalund

Trafikverket har tagit fram en Åtgärdsvalsstudie för väg 225, TRV 2014:142. Den innehåller utredningar och åtgärdsförslag på en övergripande nivå. Dessa listats nedan.



#### 3.2.1.1 Korsningen vid Maria Barkmans väg/Djursnäsvägen

Mycket olycksdrabbad korsning till följd av otydligt vägområde som leder till chansningar och tveksamheter för trafikanterna. Bussarna från Ösmo har i vissa fall problem att komma ut på väg 225 i korsningen vid rusningstrafik.

### 3.2.1.2 Korsningen väg 225 och Nyblevägen

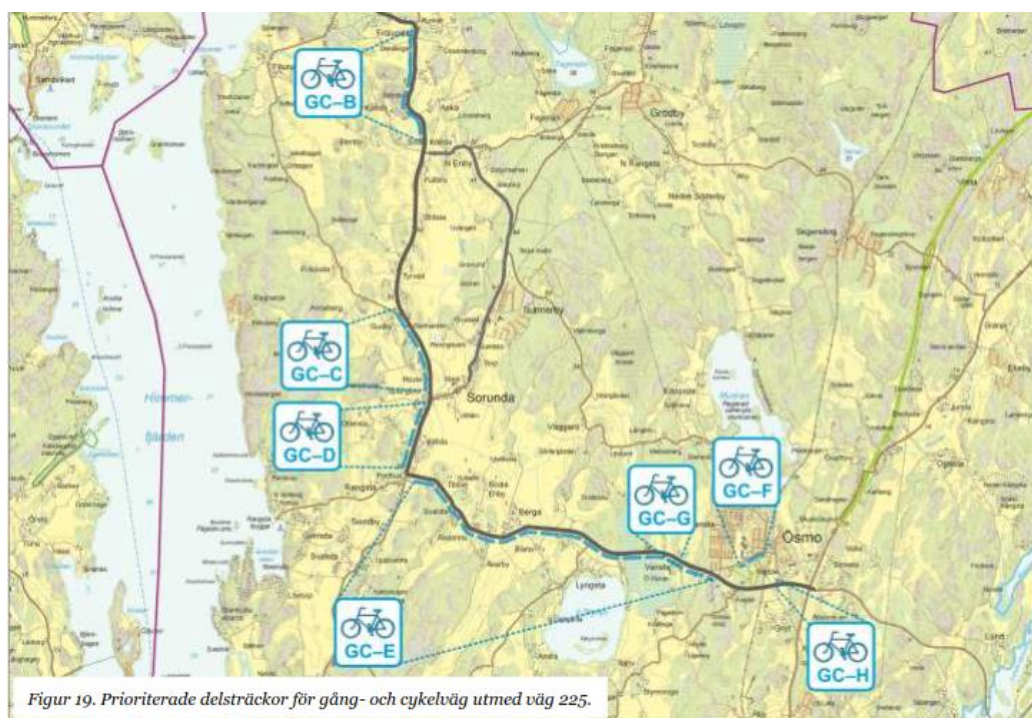
Trafiksäkerheten är låg för de oskyddade trafikanterna som har behov att korsa väg 225. Under högtrafik finns vissa problem med att komma ut på väg 225.

### 3.2.1.3 Föreslagna åtgärder för utbyggnad av GC-nät

Trafikverket har identifierat en rad åtgärder för gång- och cykelväg i och omkring Ösmo centrum. Åtgärd GC-F i bild nedan illustrerar planer på att förlänga befintlig GC-väg från Maria Barkmans väg längs Nyblevägen fram till Ösmo station. För boende i Ösmos sydöstra delar underlättar denna GC serviceresor till centrum och tillgängligheten till tåget för arbetsresor.

För att öka säkerheten för oskyddade trafikanter i korsningen Nyblevägen/Väg 225 föreslår Trafikverket en passage för gång- och cykeltrafikanter under vägen. Tunneln möjliggör gång- och cykelstråk från Vansta längs med väg 225 ned mot väg 73. Passagen underlättar också säkra gång och cykelresor till Gryt, söder om Ösmo.

Eventuell utbyggnad av gång- och cykelnät i figuren nedan öppnar upp för många flera resor till fots och med cykel från Vansta och orter väster om Ösmo längs med väg 225. Åtgärd G-E är en 6000 meter lång separat gång och cykelväg som leder till Porthus.



Figur 5 – Prioriterade delsträckor för gång- och cykelväg utmed väg 225. Källa: Trafikverket

### 3.2.2 **Fördjupad utredning problempunkter väg 225**

Trafikverket har också tagit fram en fördjupad utredning av problempunkter längs väg 225. I dokumentet beskrivs konkreta åtgärdsförslag och effektbedömningar för Nyblevägen och Maria Barkmans väg.



Mer kring status på projekten kan läsas på: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/vi-bygger-och-forbattrar/planerade-arbeten-nynashamn/>

**RAPPORT**

Fördjupad utredning problempunkter väg 225

TRV 2019/65948

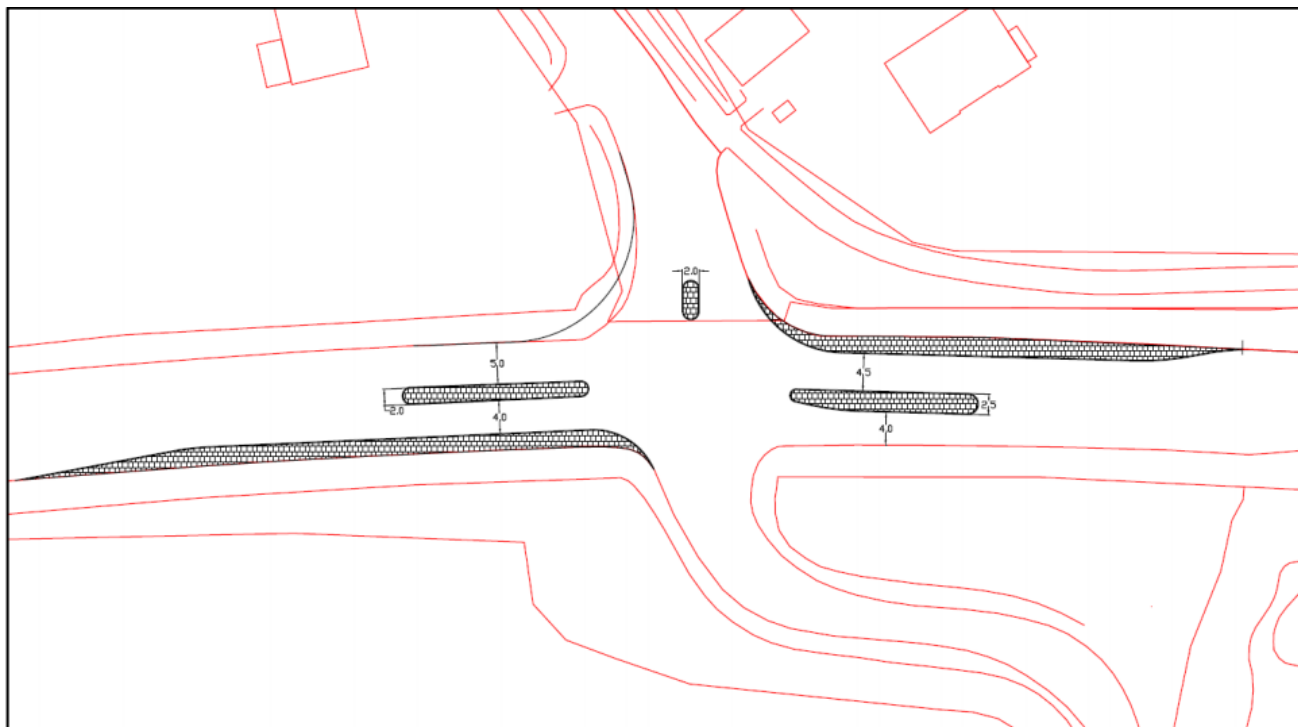


### 3.2.2.1 Nyblevägen

Nyblevägen leder norrut in till Ösmo och söderut till en mindre grusväg med ett fåtal bostäder vid korsningen med väg 225. Från Nyblevägen ut på väg 225 är det stopplikt medan det endast är väjningsplikt från grusvägen i söder. Problemet med korsningen är enligt Trafikverket dels kapaciteten, även korsningens storskaliga utformning gör det svårt att ta sig ut från Nyblevägen, främst österut. Trafikflödena går till störst del i nordöstlig riktning.

För att minska problematiken har några åtgärder formulerats. Korsningen föreslås skalas ned i storlek och utformas för hastighet upp till 50 km/h. Vid lägre hastigheter blir det enklare att ta sig ut på väg 225 från Nyblevägen.

Trafikverkets föreslagna utformning visas i figuren på nästa sida. Korsningen skall smalnas av, vägrenen tas bort och ersätts av klackar och refuger byggs i vägen mitt. Åtgärden bedöms att öka trafiksäkerheten och framkomligheten i och med förbättrad visibilitet och hastighetsdämpande åtgärder.



Figur 6 – Skiss över ny utformning av korsningen Nyblevägen/väg 225. Källa: Trafikverket

### 3.2.2.2 Maria Barkmans väg

Korsningen Maria Barkmans väg och väg 225 är en fyrvägs korsning med separata vänstersvängfält på väg 225. Maria Barkmans väg leder norrut in till Ösmo och söderut till Djurnäsvägen och Vansta industriområde. I dagsläget råder inga stora kapacitetsproblem. Trafikverkets fördjupade utredning indikerar dock att pågående och tillkommande utbyggnadsplaner i Ösmo kan skapa vissa kapacitetsproblem på Maria Barkmans väg. På vissa tider på dygnet kan trafikanterna få svårigheter att tag sig upp på väg 225.

Precis som där väg 225 korsar Nyblevägen föreslår Trafikverket att hastighetsdämpande åtgärder på inkommande fordon är nödvändigt för att förbättra kapacitet och trafiksäkerheten. Åtgärdsförslaget som illustreras i bilden nedan tvingar bilister att sakta ned med hjälp av sidoförskjutning. En längre målad sidoförskjutning och en bred mittrefug föreslås.

För att klara förväntad trafikökning i och med utbyggnadsplaner föreslås Maria Barkmans väg att kompletteras med ett ytterligare körfält norrifrån som leder in i väg 225.

Trafikverket bedömer dessa åtgärder att bidra till målet om förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet. De hastighetsdämpande åtgärderna skall enligt Trafikverket höja både kapaciteten i korsningen och reducera olovliga omkörningar i körfältet för vänstersvängande.



På längre sikt kan en cirkulationsplats övervägas. Det bedöms också relevant att undersöka risker för eventuell köbildning för den föreslagna typen av korsningsåtgärd då vänstersvängskörfälten har begränsad kapacitet för köer i och med att dom är relativt korta.



Figur 7 – Skiss över ny utformning av korsningen Maria Barkmans väg/väg 225 Källa: Trafikverket

## 4 Analys

Det nuvarande gatunätet i Ösmo kan ses som hierarkiskt där Nyblevågen, Maria Barkmans väg, Björn Barkmans väg och Körundavågen är lokala huvudgator och villagatorna där emellan utgör ett mer finmaskigt lokalvägnät. Den mesta av biltrafiken kommer till och från väg 225 och vidare till Nynäsvågen, väg 73. Bebyggelsen i Ösmo Centrum delar av bilvägnätet, men via GC-vägnätet kan boende ta sig till centrum och andra målpunkter i Ösmo.

För att öppna upp området kan det vara aktuellt att öppna upp och förlänga villagatorna. Positiva effekter av det kan vara; bättre orienterbarhet, bättre tillgänglighet och fler och bättre möjligheter för angöring. Ett öppet gatunät innebär att det kan ges alternativa vägar vid gatuarbeten eller att stora fordon (leveranser eller avfallshämtning) kan få genare körväg som inte kräver vändning eller backning. Ökade flöden av människor och i viss mån biltrafik är ett trygghetsskapande element samt beroende på antal förbipasserande kan det ge bättre förutsättningar för service och handel.

Negativa effekter kan vara ökade biltrafikflöden, med buller och trafikosäkerhet som följd. Dessutom är gångvägarna in mot Ösmo C helt trafikseparerade, vilket är väldigt trafiksäkert och innebär ett väldigt stort värde för oskyddade trafikanter. Öppnas vägarna upp så försvinner den trafiksepareringen.

De gator som är aktuella för att öppna upp för trafik igenom området är Midgårdsvågen, Asgårdsvågen, Breddalsvågen, Birkavågen och eventuellt Stationsvågen.



Figur 8 – Planerad utveckling Ösmo C

## 4.1 Nya genomfarter

### 4.1.1 Midgårdsvägen

Midgårdsvägen är drygt 7 meter bred och saknar gångbana. Vid låga bil- och gåendeflöden är det inte ovanligt att inte ha gångbanor. Det skulle gå att omdisponera gatumarken till en 5,5 m körbana och en trottoar om 1,5 m. Gatan avslutas i en vändplan som fortsätter ut mot ängen som leder till Ösmo C. Det finns en upptrampad stig där, varför det är lämpligt att oavsett framtida förändring, anlägga en gångbana vidare över ängen. Avståndet mellan de två sista fastigheterna i slutet på gatan är 8 m, så det finns utrymme för att förlänga

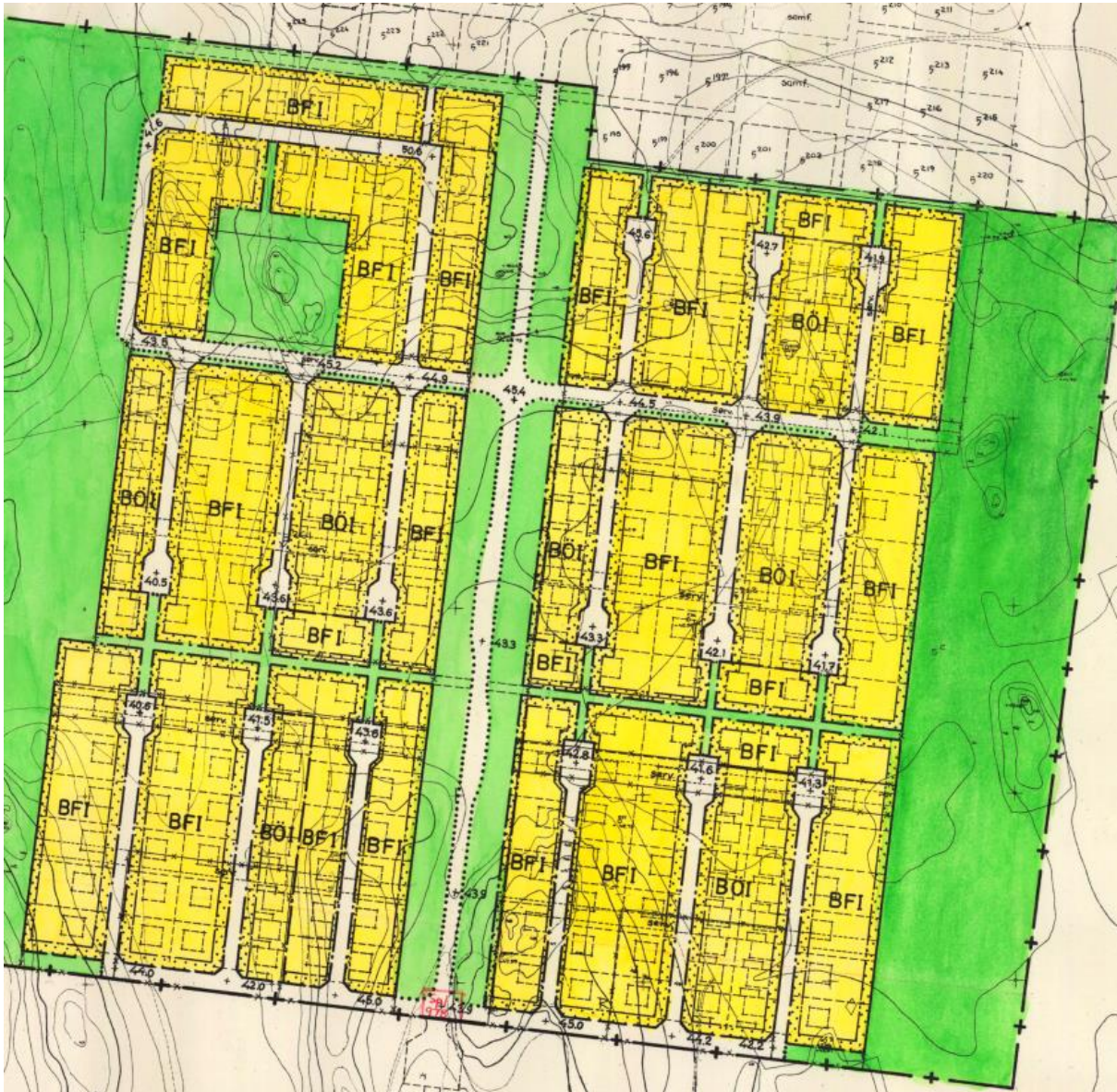
gatan. Åtgärden skulle kräva planläggning av aktuell mark och marken vidare mot Ösmo C som GATA. Om det enbart ska byggas en gångväg räcker det att vägen är planlagd som PARK (vilket den är idag).

Givet att det finns ett flertal utfarter på södra sidan av gatan så gör sig gångbanan bäst på norra sidan



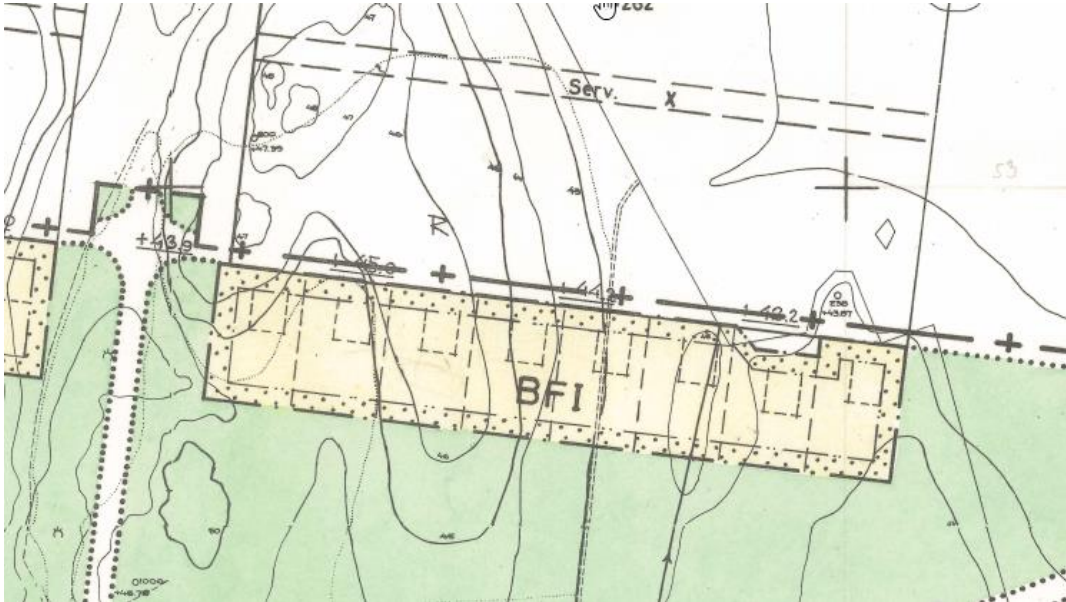
Figur 9 – Skiss på ny gång väg Midgårdsvägen





Figur 10 – Detaljplan för Östra Ösmo





Figur 11 – Detaljplan över Midgårdsvägen

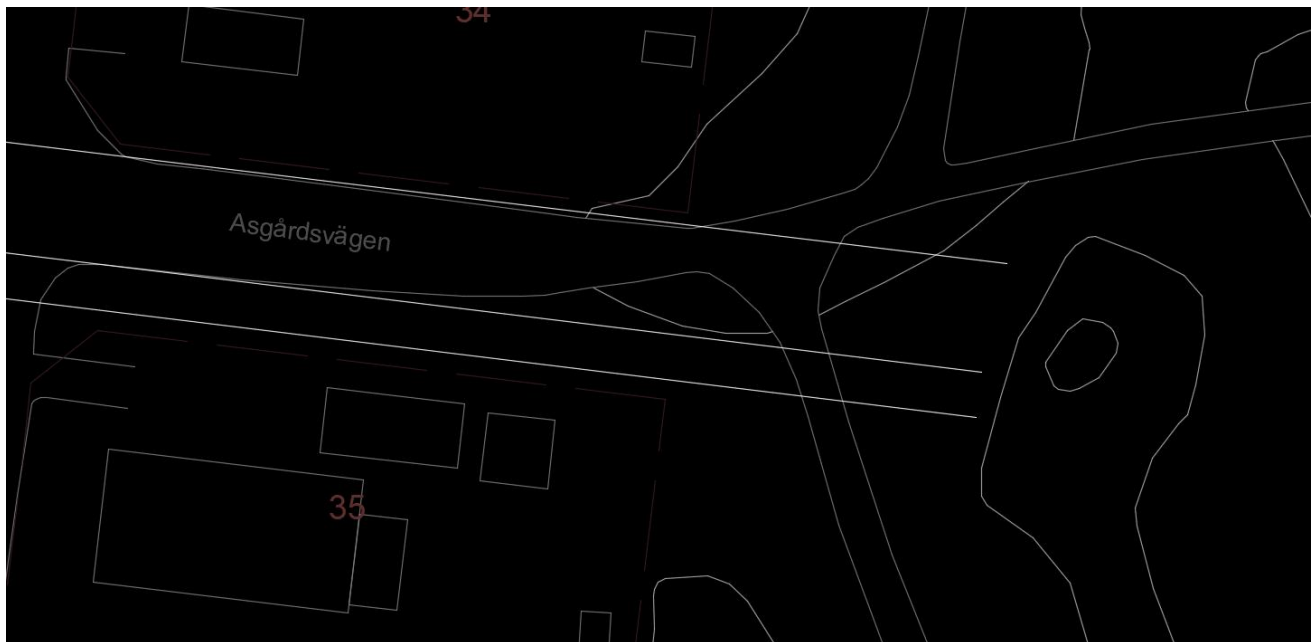


Figur 12 – Foton Midgårdsvägen

#### 4.1.2 Asgårdsvägen

Asgårdsvägen är knappt 8 meter bred och har samma funktion/karaktär som Midgårdsvägen. Dock finns det inga utfarter som vetter ut mot vägen. Längs vägens södra sida har nyligen en gångbana anlagts. Gatan övergår till att bli en GC-väg som leder på vardera sida om en bergsknalle in mot Ösmo C respektive Viksängens idrottsplats. För att förlänga vägen skulle den bergknallen förmodligen behöva sprängas bort. Det behöver också ses över hur en bilväg påverkar och korsar det bilfria gång och cykelvägnätet vid den platsen. Som för Midgårdsvägen gäller att åtgärden skulle kräva planläggning som GATA. Om det enbart ska byggas en gångväg räcker det att vägen är planlagd som PARK.

Parken används idag som lekyta kopplat till skolan. Det behöver utredas om marken kan övergå i gata och bebyggelse utan större konflikt med skolgård och friyta för lek. Skolan planeras att rivas, vilket i så fall löser den konflikten.



Figur 13 – Skiss på ny anslutning i förlängningen av Asgårdsvägen



Figur 14 - Foton Asgårdsvägen

### 4.1.3 Breddalsvägen

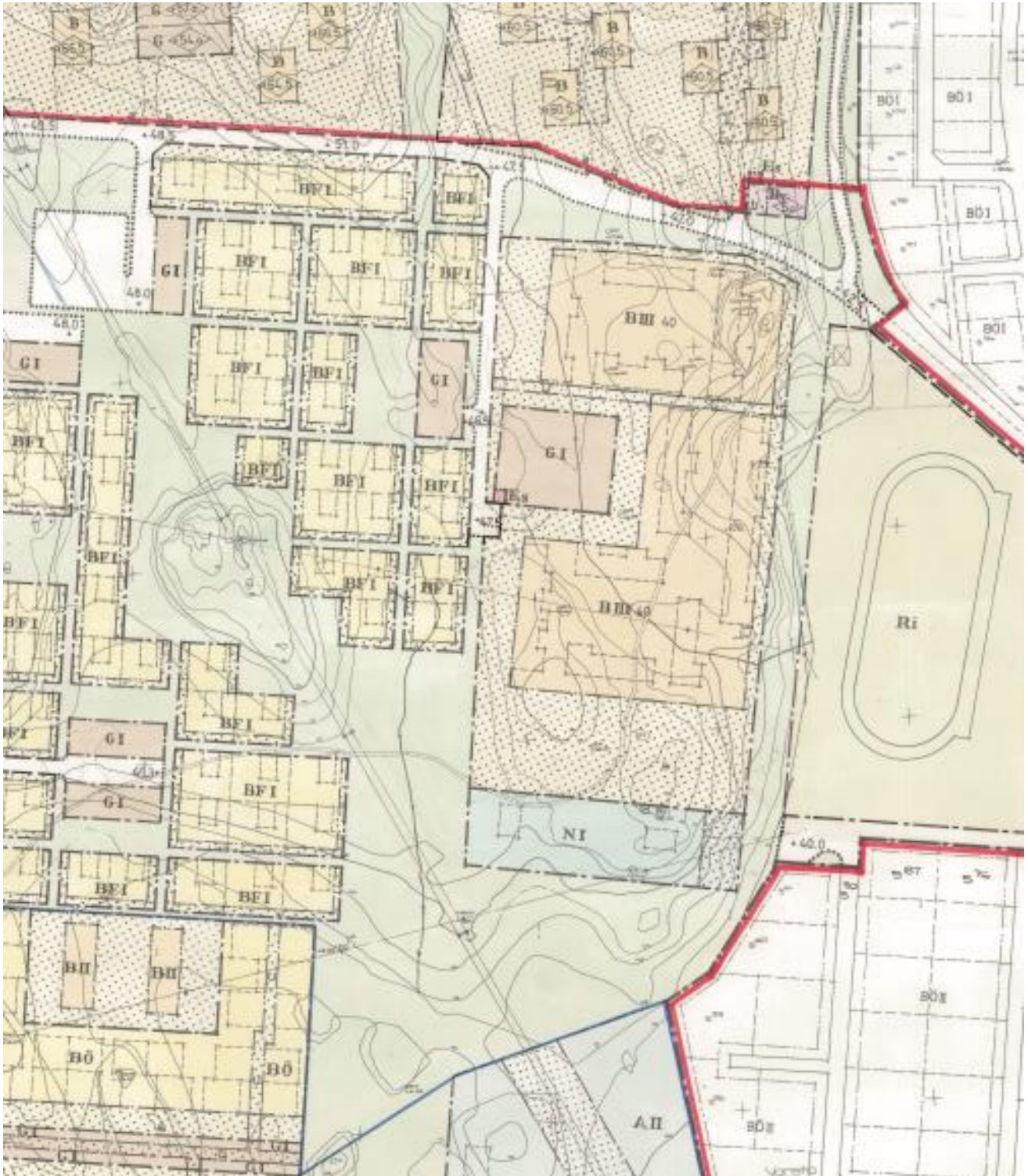
Breddalsvägen ansluter mellan Björn Barkmans gata i norr ner till en förskola och ängen ner mot Ösmo C. Den omgärdas av villa-infarter på västra sidan och förgårdsmark för flerfamiljshus på östra sidan. Breddalsvägen har ingen trottoar. Norr om Orrvägen är körbanan ca 6,3 m och söder om Orrvägen 4,6 m. Avståndet mellan fastighetsgränserna är 8 m. Eftersom vägen är en gen och naturlig sträckning mellan norra och centrala Ösmo borde GC-nätet här kompletteras med en koppling. Det finns plats att bredda vägen och skapa en gång- eller GC-bana. Dock så behöver detaljplaneförutsättningarna och fastighetsgränserna ses över för eventuella konflikter.

Parallellt med Breddalsvägen löper Trastvägen. Det är en smalare gata som omgärdas av villatomter. Vägen har ingen trottoar. I norra ändan av vägen finns en väg tunnel under Björn Barkmans väg. I slutet av gatan, söderut ansluter vägen till GC-nätet längre ner emot parken och Ösmo C. Trastvägen är för smal för att kunna anordna en separat GC-bana på. Men även fast Breddalsvägen föreslås bli det primära stråket när Ösmo C öppnas upp, så kan tunnel fortsatt användas för gång och cykeltrafikanter. Trastvägen kommer förmodligen också fortsatt användas för gång och cykel i blandtrafik

Breddalsvägen fortsätter med en lång väg ned mot Ösmo C och ansluter till en parkering för förskola. Dock är den södra halvan av vägen planlagd som PARK i detaljplan.

Under fortsatt planering för Ösmo C behöver det utredas hur både Breddalsvägen och Trastvägen möter upp gatunät och ny bebyggelse.





Figur 15 - Detaljplan Breddalsvägen



Figur 16 – Foto Breddalsvägen

#### 4.1.4 Stationsvägen

Stationsvägen leder in till bostadsområdet öster om Ösmo C från Körundavägen. Vägen är 5,5 m bred och saknar gångbanor. Det finns infarter för villor och flerfamiljshus. I slutet av gatan ligger en villa. För att skapa en koppling mot Ösmo C via Stationsvägen skulle denna villa behöva flyttas eller rivas. Vägen är dessutom för smal för att kunna ordna en gångbana på. Avståndet mellan fastigheterna på vardera sida vägen är dock sådan att vägen kunde breddas för att få plats med en GC-bana. Stationsvägen ingår i en gemensamhetsanläggning och förvaltas av Ösmo vägförening. Marken ägs dock av kommunen. Om vägen ska användas för genomfartstrafik för flera fastigheter bör den övergå i kommunalt huvudmannaskap. Om detta ska genomföras krävs dock att planändring genomförs.





Figur 17 Detaljplan Östra Ösmo.



Figur 18 – Stationsvägen, Källa: Google Streetview

#### 4.1.5 Birkavägen

Birkavägen går parallellt med Stationsvägen men är bredare. Gatan har en trottoar på södra sidan. Gångbanan ansluter till Ösmo C. Bilvägen leder också in till Ösmo C och Vanstahallen, men allmän trafik hindras från genomfart genom en bom. Det finns dock inga färdigställda körytor som skulle medge genomfart genom centrum. Birkavägen ingår i en gemensamhetsanläggning och förvaltas av Ösmo vägförening. Marken ägs dock av kommunen. Om vägen ska användas för genomfartstrafik för flera fastigheter bör den övergå i kommunalt huvudmannaskap.

#### 4.1.6 Nyblevägen

Ny bebyggelse mot Nyblevägen, mellan Körundavägen och Maria Barkmans väg, behöver ta hänsyn till höjdförhållanden eftersom vägen stundtals ligger på en bank eller en slänt. Vid busshållplatsen kan det inte ordnas några nya korsningar. Väster om Ösmo C löper det en GC-bana, nya anslutningar behöver skapas med säkra GC-passager.

### 4.2 Effekter och möjliga åtgärder

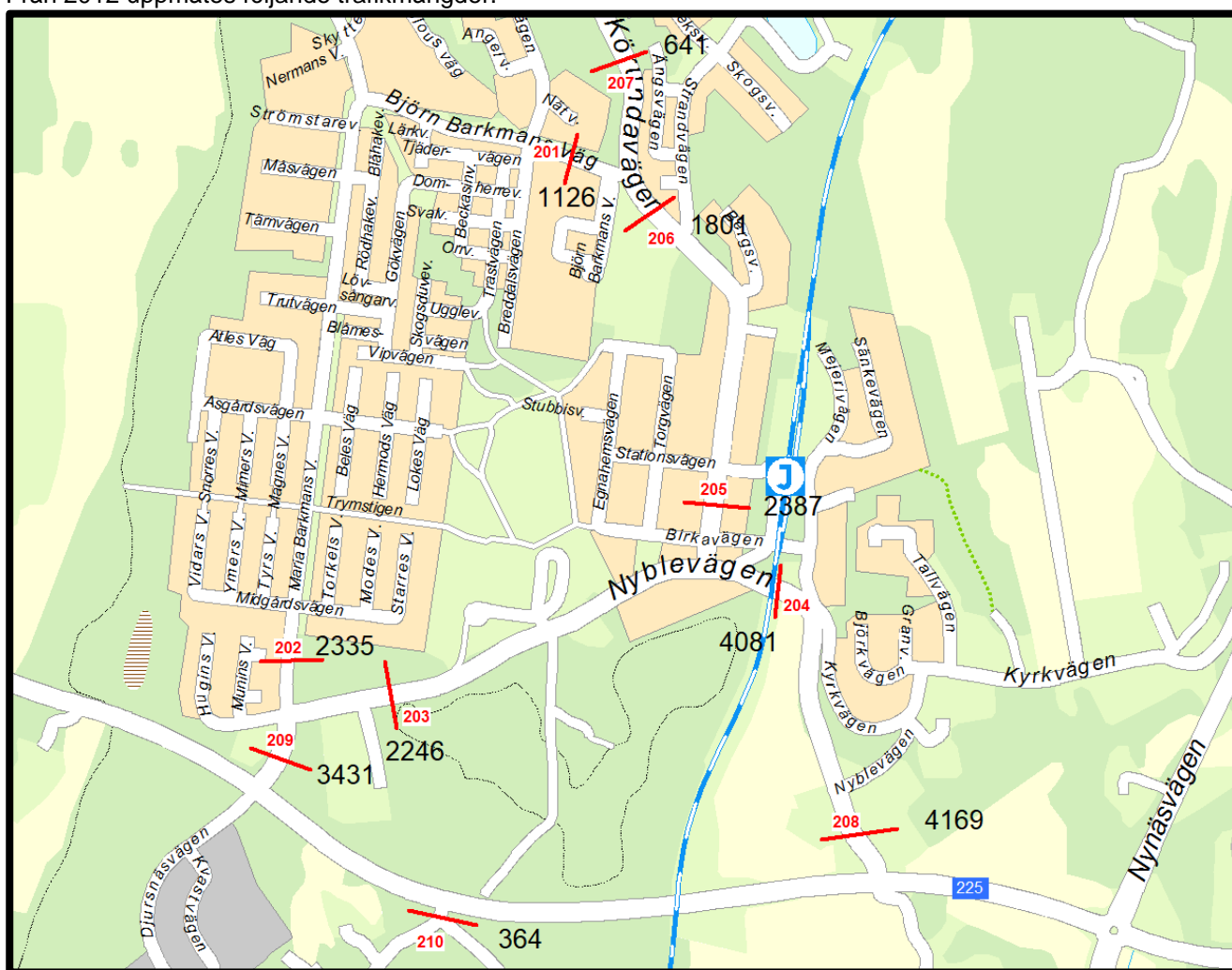
Om gatorna öppnas upp för genomfartstrafik så bedömer vi inte att det kommer leda till mycket genomfartstrafik, eftersom körtiderna fortsatt kommer vara kortare via huvudvägnätet. Om någon ny gata kommer få en karaktär av en huvudgata som kopplar ihop med de andra huvudgatorna, så skulle den i så fall kunna leda till mer trafik.

I de fall man skulle vilja minska genomfartstrafik och samtidigt göra en bättre standard för gående och cyklister så kan delar av körbanan smalnats av för fordonstrafik och göras enkelriktad eller mötesfri. Enkelriktningar innebär att oönskad biltrafik inte kan/får åka en väg som man har styrt bort trafik ifrån, genom att bara tillåta trafik ena riktningen, samtidigt som det går att tillåta gång och cykel i båda riktningarna. Dessa gator kan dessutom utformas något smalare. Mötesfria vägar utgörs av olika långa lokala avsmalningar där två fordon ej kan mötas, utan måste vänta in varandra. Det leder till att det går snabbare att använda huvudvägnätet i stället för att gena på lokalgatorna. Det kunde vara extra lämpligt med dessa åtgärder i de lägen där man är orolig för extra tillkommande fordonstrafik.

## 5 Trafikprognos

För framtagande av trafiksiffror och prognoser har ett flertal källor använts. Kommunen har många historiska mätningar gjorda för olika punkter i Ösmo, och trafikmängder för Södertäljevägen, väg 225, finns att tillgå via Trafikverkets hemsida. Manuella räkningar är gjorda för att bedöma svängfördelningar och andel genomfartstrafik. Dessa mätningar gjordes under begränsad tid, fredag eftermiddag 5 februari 2021. De absoluta trafikmängderna från mätningen kan inte anses vara representativa för nuläget eller framtiden på grund av rådande pandemi. Siffrorna ska därför enbart ses som en vägledning.

Från 2012 uppmättes följande trafikmängder.



Figur 19 – Mätvärden 2012, ÅDT från Nynäshamns kommun.

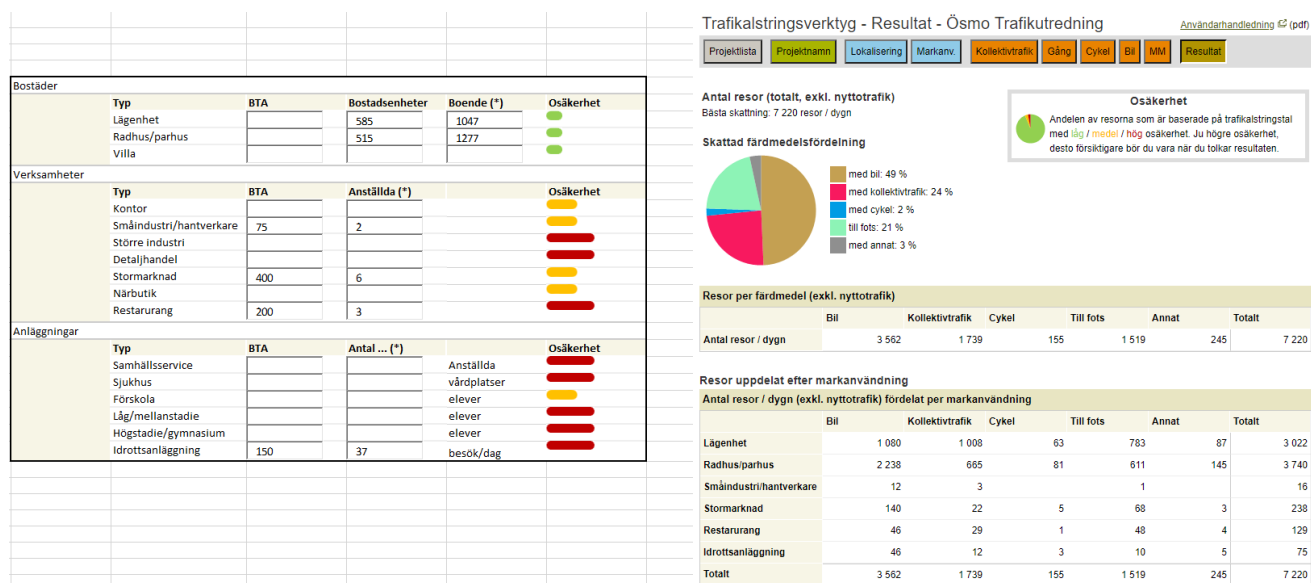
Ingen prognosmodell, varken efterfrågemodell eller nätutläggning eller kapacitetsberäkning är upprättad som del av detta uppdrag. Redovisade siffror bygger på uppskattningar och manuella framräkningar.



Med hjälp av observerad svängfördelning har trafikmängderna från 2012 använts för att approximera trafikmängderna på Nyblevägen (mellan Ösmo C och Körundavägen) och trafikmängden in till Ösmo C:s parkering.

Med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg<sup>1</sup> har alstrad trafik från tillkommande bebyggelse uppskattats.

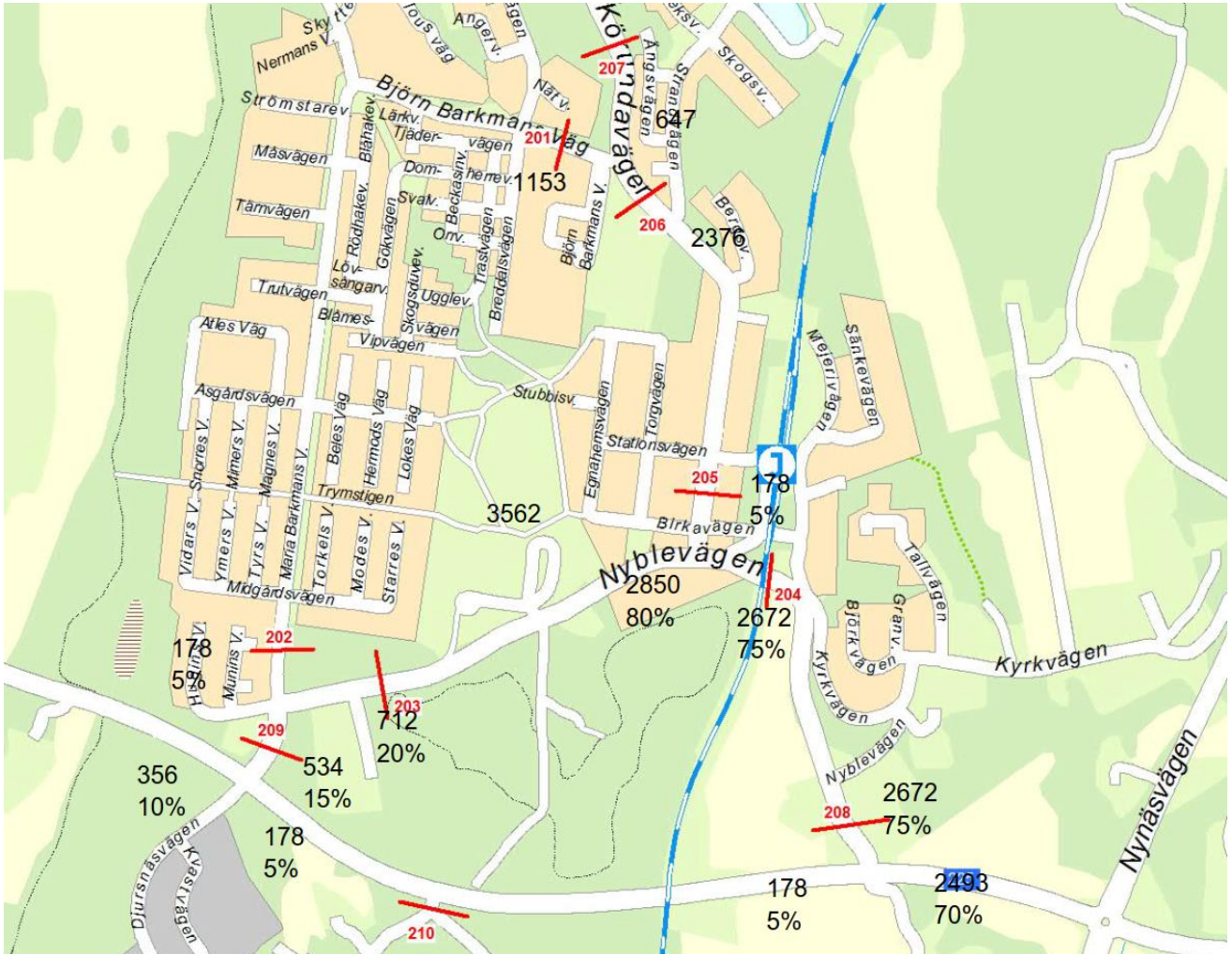
Alstringsverktyget baseras på resvaneundersökningar där de ingående variablerna ger en statistisk uppskattning om antal resor och färdmedelsval på aggregerad nivå. För Ösmo har det fyllts i information bland annat om tillgången till kollektivtrafik och lokal service i närområdet, kvalitén på GC-nätet och om kommunen aktivt jobbar med mobility management. För all ingående indata se bilaga.



Figur 20 - Indata och trafikstring för tillkommande bebyggelse i Ösmo.

Enligt figuren så tillkommer c:a 3562 bilresor per dygn. Vilket motsvarar 49% färdmedelsfördelning för bil. Med hjälp av dessa trafikmängder kan befintlig och tillkommande trafik användas för att räkna fram framtida flöden.

Utifrån de räkningar som gjorts och utifrån antagen målfördelning (i procent) som tagits fram läggs alstrad trafik från tillkommande bebyggelse enligt figuren nedan till (3562 som sedan delas upp på anslutande vägar enligt redovisade siffror. Flöden är för båda riktningarna). Figuren läses som att 3562 fordon alstras i Ösmo C som sedan delas upp med procentuelfördelning med främst Nynäsvägen, väg 73, som målpunkt.



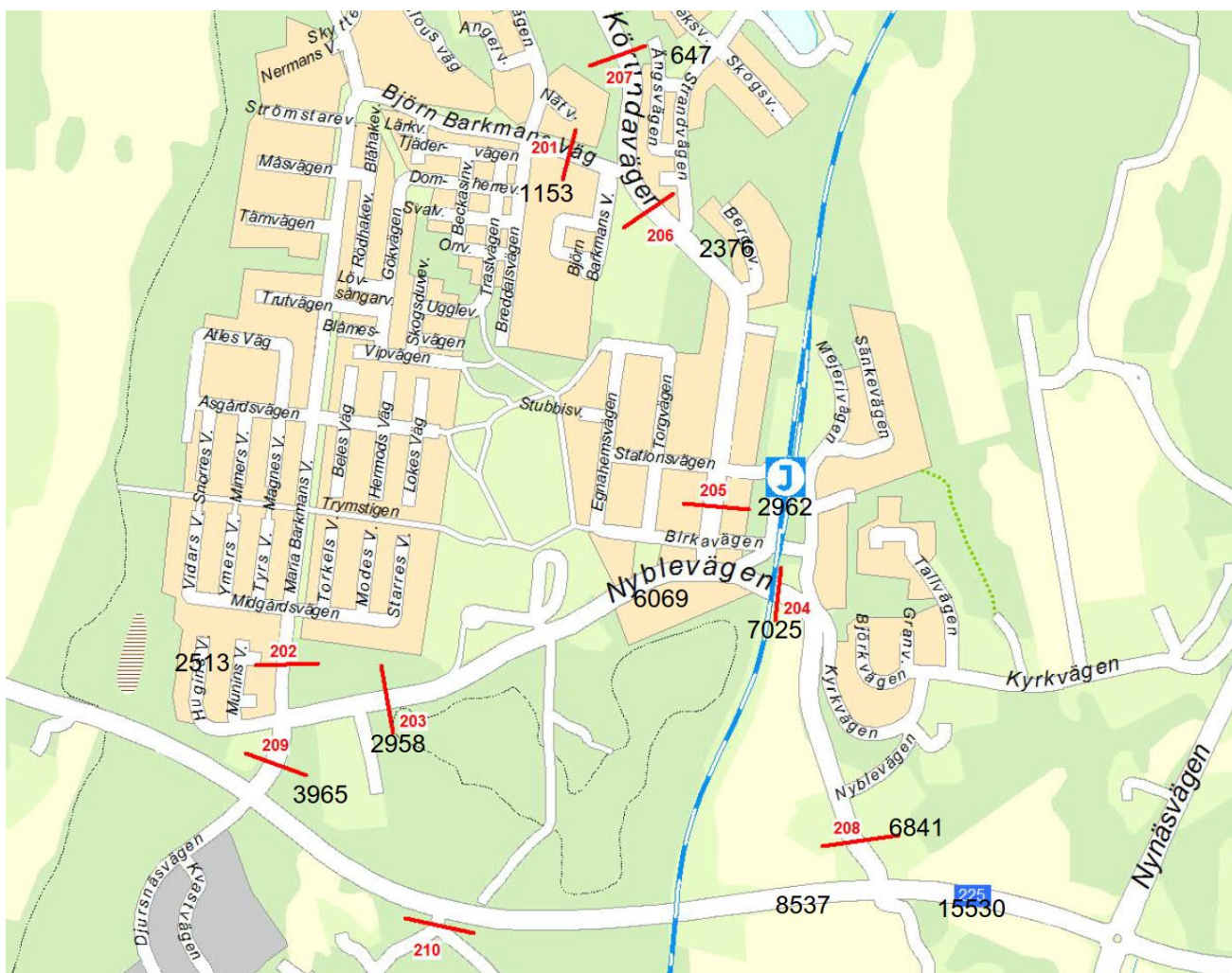
Figur 21 - Alstring och målfördelning. ÅDT

Enligt Trafikverkets trafikuppräkningsstat<sup>2</sup> för manuella beräkningar gäller en generell uppräknings för alla vägar mellan 2017 års trafik till 2040. De anger en 43 procentig ökning till 2040. Det motsvarar en generell trafikökning med 1,56% per år. Siffrorna kan ses som en generell ökning på grund av ökande befolkning och förtätning och tillkommande infrastruktur. Dock kan inte kvoten ta hänsyn till platsspecifika förhållanden. I Ösmo så räknar vi med att den nya bebyggelsen är färdigbyggd till 2040.

PERSONBIL		Prognos	Prognos
fordonskilometer		2017-2040	2017-2065
		[kvot]	[kvot]
Grupp	Grupp_namn	Alla vägar	Alla vägar
10	Stockholm	1,43	1,60

<sup>2</sup> Trafikuppräkningsstat för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065

Förutom tillkommande trafik från ny bebyggelse i Ösmo förutsätts de genomgående trafikmängderna på Södertäljevägen, väg 225, öka med 43%. Tvärförbindelse Södertörn kan leda till att trafikmängderna minskar något, men det tas inte hänsyn till i denna trafikprognos.



Figur 22 – Framtida trafikflöden 2040



## 6 Större trafikändringar

Om väg 533 flyttas och kopplas mot Djurnäsvägen får väg 225 en vägkorsning mindre. Vilket är bättre för flödet och säkerheten på väg 225. Väg 533 har så låga flöden så det bör inte påverka Djurnäsvägen negativt. Och eftersom den korsningen med väg 225 har vänstersvängfält i båda riktningarna så är den både kapacitetsstarkare och säkrare. Om väg 533 dras om på detta sätt behöver väghållarskapet utredas. Se ovan på väghållarkartan.

Om korsningen (med väg 533) samtidigt ersätts med en bro rakt över ges en genkoppling över väg 225 mot Ösmo C. Det skulle dock medföra stora investeringskostnader. Nyttan med en sådan investering är svår att se om man jämför med att öppna upp Djurnäsvägen när det ändå finns/skapas en korsning vid Djurnäsvägen. Eftersom trafikmängden bara uppgår till 364 fordon på mätningen från 2012, så är det inte fler än så som potentiellt skulle använda bron i dagsläget. Däremot planerar Nynäshamns kommun att bygga ca 80 villabostäder söder väg 225 (se fig på sid 5) vilka skulle alstra trafik som delvis skulle använda bron om dessa planer genomförs. Bron skulle i så fall främst användas för lokala resor, till/från Ösmo C, medan längre resor har kortare körväg via Djurnäsvägen Störningen på Nyblevägen, för övrig trafik som använder bron, bör dock inte bli större än vad mätningen från 2012 indikerar, utan blir förmodligen ännu mindre, eftersom många av de bilarna som i så fall använder bron, nog har mål i Ösmo C.

En ny bro ger inte heller några betydande överflyttningseffekter, eftersom den inte utgör en kortare resväg till några närliggande mål (förutom fåtalet fastigheter längre ner på väg 533). Däremot hade den planskildhet en som en bro genererar ökat trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet för trafik som korsar väg 225.

## 7 Åtgärdsförslag

För lokalgatunätet/villagatorna bör det kompletteras med gångbanor enligt analysen ovan.

För genomförandet av förtätning av Ösmo C bör det lokala vägnätet som avgränsas av Nyblevägen och Maria Barkmans väg och Björn Barkmans utredas vidare. Gatunätet behöver få en uppdelning i hierarki och funktion för att säkerställa att det finns en helhetslösning för biltrafiknätet och GC-nätet att utgå ifrån.

Inga kapacitetsutredningar har gjorts för den tillkommande trafiken. Men det går ändå att göra bedömningar av effekten på framkomlighet. Nyblevägen kommer ha god framkomlighet ner mot väg 225. Beroende på regleringsform på korsningar kan fordon på de anslutande vägarna mot Nyblevägen ha svårt att få en tidslucka för att komma ut. I de fall kapacitetsproblem uppstår i lokalgatunätet kan enklare åtgärder övervägas. Exempelvis kan korsningen Körundavägen/Nyblevägen signalregleras för att ge bättre kapacitet.

För att bedöma vinsten med en vägkoppling över väg 533, bör en grov kalkyl göras för åtgärden för att räkna ut kostnader. För att öka nyttan med bron så skulle ytterligare fordon ha användning av den. Detta kan åstadkommas genom att bebygga i närheten av bron, vilket också planeras av kommunen i form av 80 villabostäder.

För att undvika störningen från biltrafik bör Nynäshamn jobba med att möjliggöra hållbara transporter samt att ge möjligheter för lokalservice. Detta görs via mobility management-åtgärder för nytillkommande och befintlig bebyggelse, och genom att ge bättre förutsättningar för gång och cykel.

## 8 Bilagor

Bilaga 1 Trafikalstring

Bilaga 2 Trafikprognos