

RAPPORT
TRAFIK PM - MKB ENERGIHAMNEN



UNDERLAG TILL SAMRÅD
2018-09-07

UPPDRAG 285787, Trafikutredning till MKB för Energihamnen

Titel på rapport: Trafik PM - MKB Energihamnen

Status: Underlag till samråd

Datum: 2018-09-07

MEDVERKANDE

Beställare: Structor Miljöbyrå

Kontaktperson: Jenny Lindgren

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Per Francke, Tyréns AB

Kvalitetsgranskare: Kristina Glitterstam, Tyréns AB

REVIDERINGAR

Revideringsdatum: 2018-06-11

Version: 1,1

Initialer: PF, Tyréns

Revideringsdatum: 2018-08-22

Version: 1,2

Initialer: PF, Tyréns

Revideringsdatum: 2018-09-07

Version: 1,3

Initialer: PF, Tyréns

Uppdragsansvarig:

Datum: ÅR-MÅN-DAG

Handlingen granskad av:

Datum: ÅR-MÅN-DAG

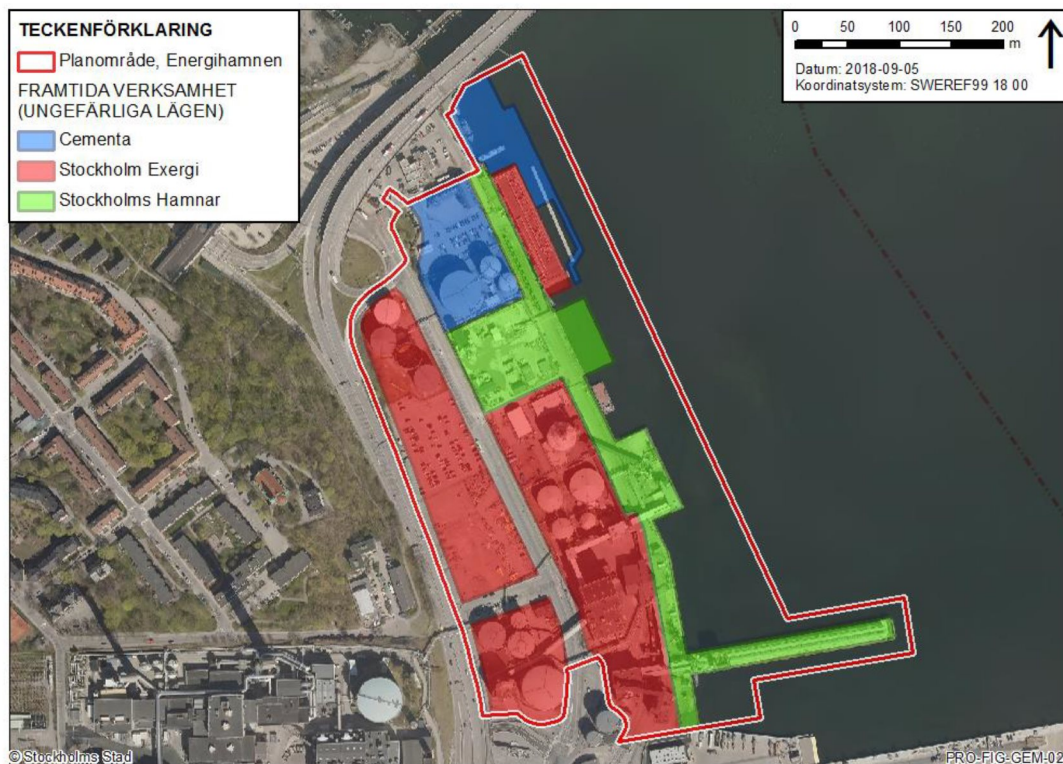
INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	4
1.1	SYFTE OCH AVGRÄNSNING.....	5
2	BEFINTLIG TRAFIK I ENERGIHAMNEN	6
3	UTBYGGNADSLTERNATIV 2030.....	9
4	NOLLALTERNATIV 2030.....	13
5	SAMLAD BEDÖMNING.....	14

1 INLEDNING

Planering pågår för en utveckling av Energihamnen. Denna utveckling är strategiskt viktig för Stockholms energiförsörjning och är en förutsättning för flera stadsutvecklingsprojekt i Stockholm. Planområdet innefattar idag flertalet av de verksamheter det planeras för men de ska utvecklas och moderniseras samt att Cementa ska uppföra en ny cementterminal som ersättning till den som idag finns i Lövholmen.

Ett syfte med planförslaget är att skapa möjligheter för en ny produktionsanläggning för fjärrvärme, vilket är en del i den långsiktiga utvecklingsplanen för fjärrvärme i Stockholmsområdet. Vidare tillskapas ytor för en bränsledepå för bunkerbränsle till fartyg, vilket också tjänar som ett lager för viktiga samhällsfunktioner. Vid sidan av de verksamheter det planeras för ska planförslaget även möjliggöra en dragning av spårväg och en förbättring för gående- och cyklisterna genom området.



Figur 1 Översiktsskarta visandes markanvisade områden per verksamhetsutövare inom Energihamnen.
Källa: Sweco

Trafiken i området präglas av de verksamheter som finns där samt av Lidingövägen som är Lidingös och Ropstens koppling till det regionala vägnätet. Mer lokalt är Norra Hamnvägen den väg som trafikförsörjer området. Vid sidan av vägtrafiken går även ett viktigt gång- och cykelstråk längs Norra Hamnvägen. Denna gång- och cykelbana är den enda kopplingen mellan norra delarna av området, Ropsten, och södra delarna i Norra Djurgårdsstaden.

De olika trafikförutsättningar som styr utvecklingen har studerats av olika aktörer och med olika fokus. I norra delarna av området mot Ropsten styrs trafikfrågorna av hur bussterminal, spårväg och exploatering vid Kolkajen ska utformas. Inom Energihamnen har de olika verksamhetsutövarna studerat olika alternativ till utformning av sina kvarter och deras anslutning mot omgivande vägar. Alla dessa utredningar är grund för det planförslag som tagits fram.

1.1 SYFTE OCH AVGRÄNSNING

Som underlag till MKB för Energihamnen är syftet med detta PM att beskriva trafiken idag, i ett utbyggnadsalternativ och i ett nollalternativ.

De olika scenariernas avgränsning i tid är 2018 för nuläget och 2030 för utbyggnadsalternativ och nollalternativ.

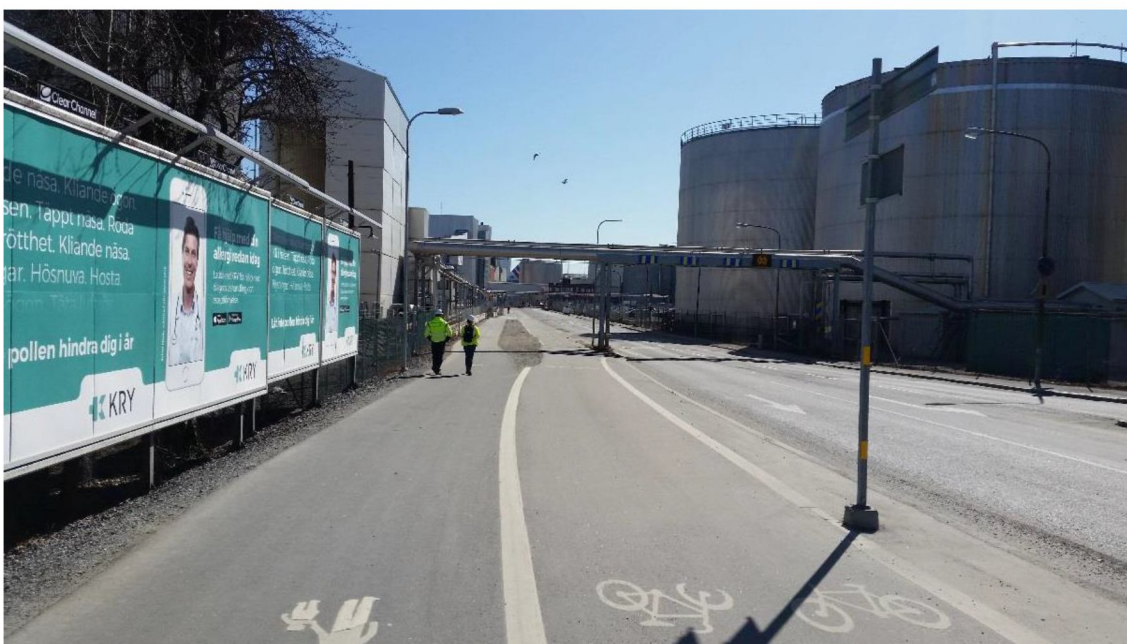
Geografiskt fokuserar utredningen på planområdet men beaktar även ett influensområde som sträcker sig från Ropsten/Kolkajen i norr och till kvarteret Valparaiso i söder. Figur 2 illustrerar den geografiska avgränsningen och läget för planområdet.



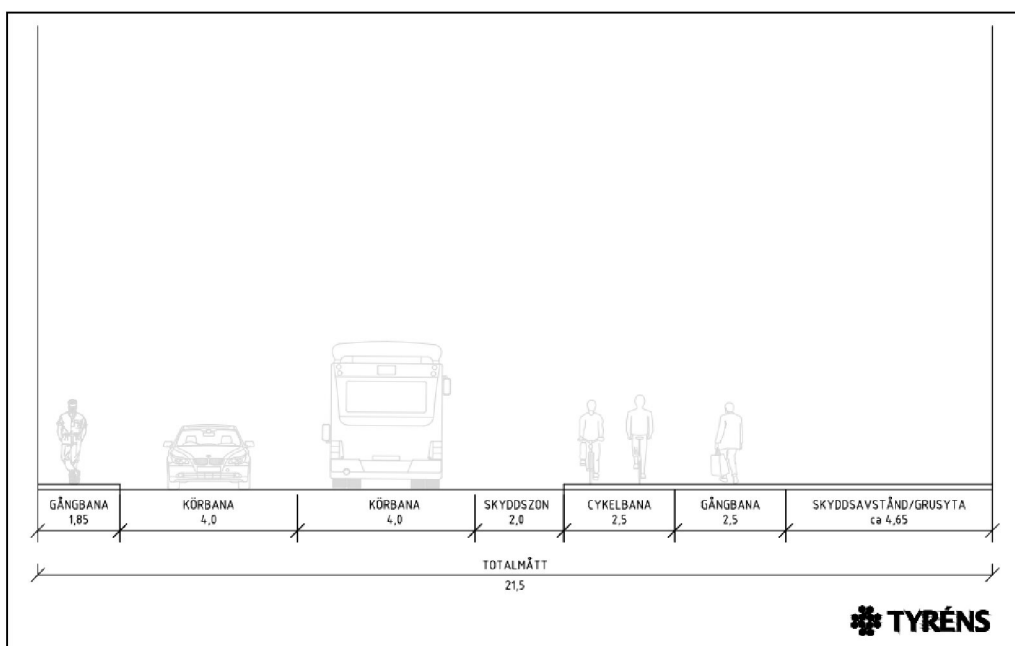
Figur 2 Översiktskarta visandes planområdets läge och avgränsning med röd linje. Angränsande planer markerade med gult.

2 BEFINTLIG TRAFIK I ENERGIHAMNEN

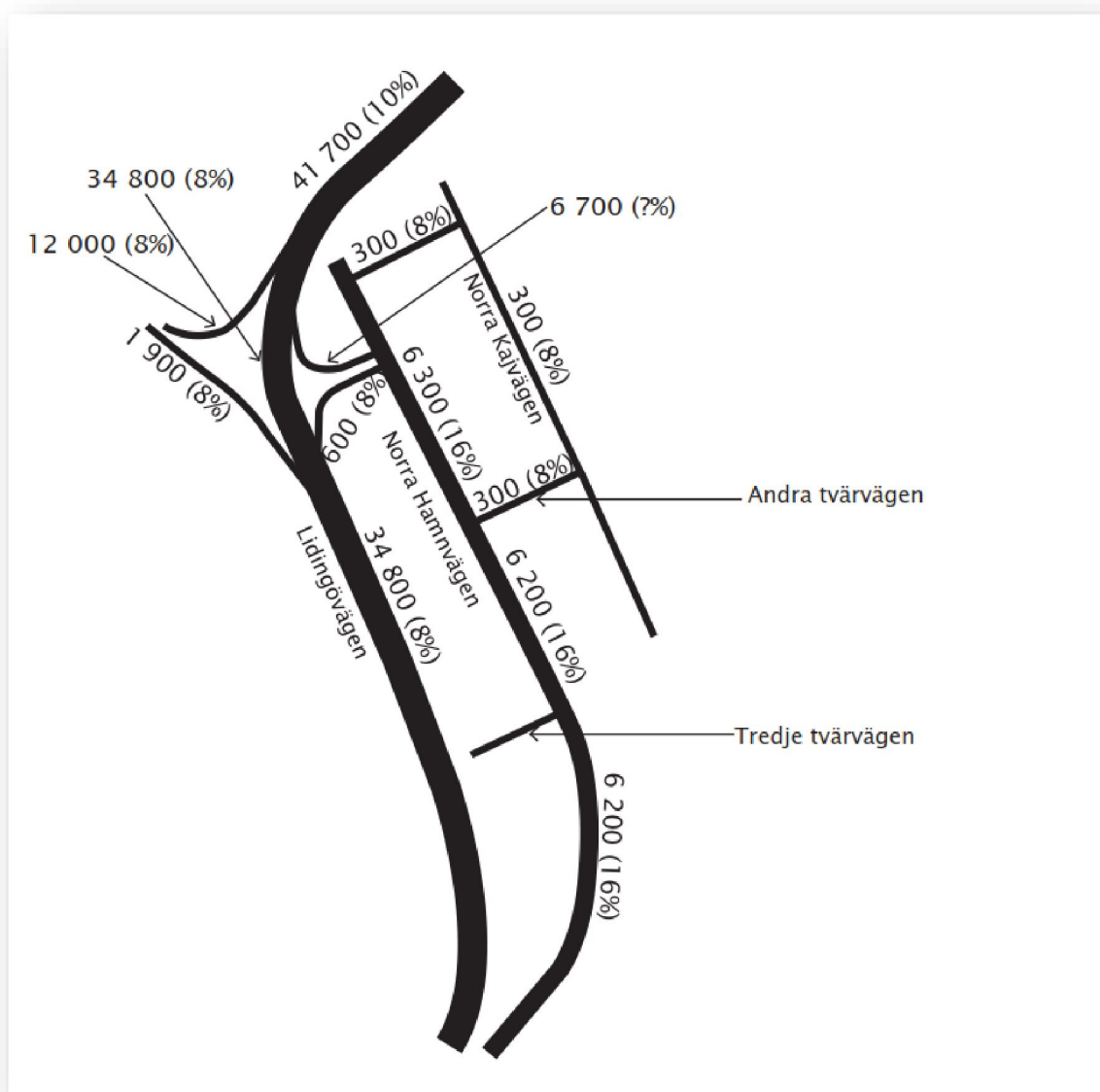
Trafikmiljön i området präglas av den storskaliga industrimiljön med sin tydliga inåtvända och avgränsade verksamhet mot omgivande gator. Norra Hamnvägen går genom Energihamnen och kopplar ihop norra delarna av området, Ropsten, med södra delarna, Värtahamnen. Vägen ligger parallellt med Lidingövägen och hanterar en stor mängd tung trafik till och från verksamheterna utmed vägen. Utmed Norra Hamnvägen finns ett utpekat pendlingscykelstråk som sammanbinder Lidingö med Värtan och vidare mot Östermalm och City. Vägen är utformad med en bred körbana på 10 meter med ett körfält i vardera riktning. Dubbelriktad cykelbana finns på vägens östra sida.



Figur 3 Bild från norra delen av Norra Hamnvägen. Vy mot söder. Fotokälla: Sweco



Figur 4 Skiss på ungefärliga breddmått och disposition av ytor på Norra Hamnvägen idag. Höger i bild representerar östra sidan vägen.



Figur 5 Illustration över trafikflöden per dygn Nuläge. Andel tung trafik inom parentes. Källa: Trafikkontoret.

Sammanställningen i figur 5 bygger på mätningar från 2014 och har levererats av trafikkontoret. Redovisad trafik representerar ett årsmedeldygn. Sedan mätningarna genomfördes har ett antal trafikförändringar genomförts. Framför allt gäller det begränsning av genomfartstrafik genom Norra Djurgårdsstaden och Ropsten. Effekten av det är att trafiken på Lidingövägen mot Norra Länken ökat. Slangmätning på Lidingövägen mellan ramperna i trafikplats Ropsten visar på en ökning av trafiken från 34 800 (2014) till 40 300 och andelen tung trafik har ökat med 1%. Sedan torde trafiken på Norra Hamnvägen minskat jämfört med tidigare mätning då merparten av trafiken till och från färjeterminalerna leds direkt mot Norra Länken.

En sammanställning har gjorts över de trafikrörelser som de olika verksamhetsutövarna alstrar idag, se figur 6. Betongindustri nyttjar Andra tvärvägen och Norra Kajvägen för sina transporter medan Stockholm Exergi främst nyttjar Norra Hamnvägen och Tredje tvärvägen för sina transporter. De transporter som sker via spår korsar Norra Hamnvägen utanför planområdet och går sedan utmed kajen och slutar i höjd med Andra tvärvägen. Spårsystemet är sammankopplat med Värtabanan och i förlängningen av den även med det nationella stambanenätet.

Trafikrörelser nuläge, vägtrafik

Verksamhetsutövare	Totalt antal trafikrörelser per dygn	Trafikrörelser tung trafik	Andel tung trafik
Betongindustri ToR	181	131	72%
Stockholm Exergi ToR	38	38	100%

Totalt antal trafikrörelser 219

Trafikrörelser nuläge, sjötransport

Verksamhetsutövare	Antal anlöp sjötransporter per dygn
Betongindustri	0,6
Stockholm Exergi	1,6

Totalt antal anlöp per dygn 2,2

Trafikrörelser nuläge, tåg

Verksamhetsutövare	Tågtransporter per dygn
Stockholm Exergi ToR	1,2

Totalt antal trafikrörelser 1,2

Figur 6 Sammanställning av verksamhetsutövarnas trafikrörelser per trafikslag i nuläget. 1 anlöp = 2 fartygsrörelser för att angöra och lämna kaj. Uppgifter kommer från respektive verksamhetsutövare.

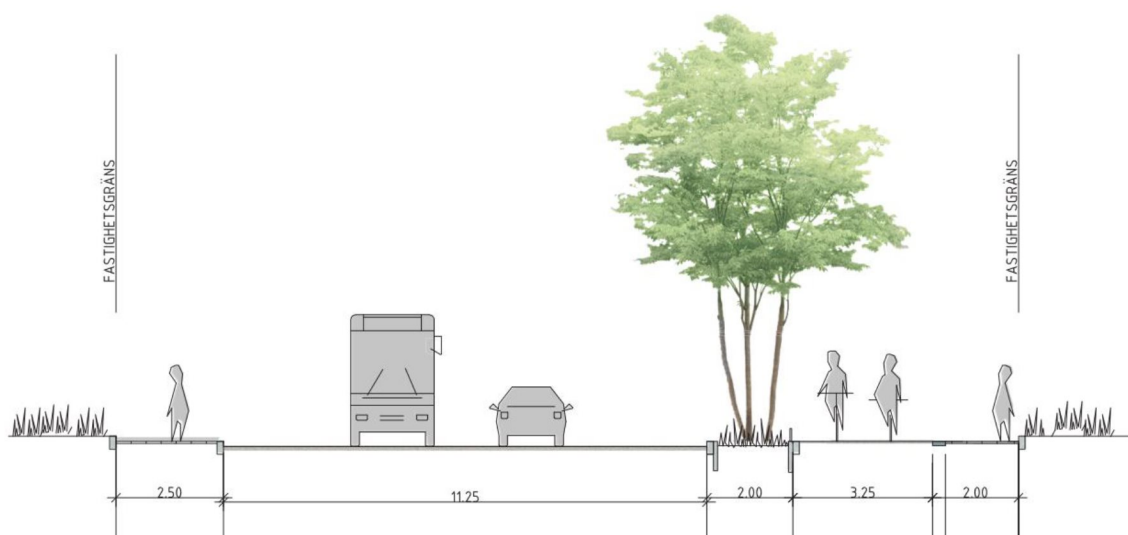
Blandningen av tung trafik och cyklister på ett pendlingscykelstråk medför en del trafiksäkerhetsrisker. Inom planområdet finns det idag ingen signalreglering eller hastighetssäkring av korsningspunkter mellan motorfordonstrafik och oskyddade trafikanter. De största trafiksäkerhetsriskerna finns i korsningar där sikten kan vara begränsad eller effektiv hastighetsbegränsning saknas. Ett stort problem finns med den så kallade dödavinkeln där lastbilar och andra större fordon har svårt att upptäcka gående och cyklister vid högersvängar.

För att studera trafiksäkerheten i området har ett utdrag gjorts ur Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Sedan april 2013 har 11 olyckor rapporterats in. Av dessa klassas två som allvarliga. Båda olyckorna är singelolyckor och i ena fallet var det en fotgängare som, enligt rapporten snubblade på en betongsugga och i det andra fallet var det en cyklist som krockade med en betongbalk som låg på cykelbanan. Övriga inrapporterade olyckor har varit av lindrig karaktär och av blandad typ. En del upphinnandeolyckor¹ finns inrapporterade.

¹ Upphinnandeolycka innebär att du kör på eller blir påkörd bakifrån.

3 UTBYGGNADSLTERNATIV 2030

Med en framtida utveckling enligt planförslaget följer ett antal förändringar som påverkar trafiken. Vid sidan av att befintliga verksamheter utvecklas och att Cementa flyttar sin verksamhet hit, möjliggörs även för spårväg att anläggas utmed Lidingövägen. Liggande förslag för spårvägens utformning inom området är att den får sin dragning genom området parallellt med Lidingövägen och passerar Norra Hamnvägen och Ropstenslingan i plan. Korsningar med spårvägen signalregleras sannolikt. Norra Hamnvägen föreslås få en ny utformning. Förslaget till ny utformning bygger på samma totalbredd på vägområdet som idag men att ytorna disponeras om. Dock krävs viss breddning förbi kvarteret Alexandria för att få samma bredd utmed hela sträckan. Körbanan breddas från dagens 10 meter till drygt 11 meter för att rymma ett extra körfält. Cykelbanan ligger kvar på östra sidan och breddas till 3,25 meter för att klara krav enligt cykelplanen. Gångbanan på västra sidan föreslås bli 2,5 meter och på östra sidan 2,0 meter. En 2,0 meter bred zon för trädplantering skapas. Gång- och cykelbanor föreslås göras genomgående i samtliga korsningar vilket gör att biltrafiken färdas över en kort, ca 1 meter, kort ramp/gupp innan och efter passage av gång- och cykelbana.



Figur 7 Skiss på sektion utifrån angivna breddmått i plankarta. Högra sidan av bilden representerar östra sidan Norra Hamnvägen. Sektionen är mitt på sträckan. Källa: Tengbom

Med tillkommande och utvecklade verksamheter kommer även mer trafik. I den uppskattning som verksamhetsutövarna tagit fram och som framgår av figur 8 syns att deras trafik ökar med cirka 70% jämfört med nuläget. Det är främst Cementa som står för ökningen. Den ökade mängden sjötransporter sker via tre kajplatslägen, 501, 502 och 503. Stockholm Exergi, Stockholms Hamnar och Cementa är de som kommer nyttja kajplatserna.

Det pågår ett arbete inom Stockholms stad (Trafikkontoret) med att uppdatera prognosen för framtida trafik i området. Prognosen är inte färdig innan samrådet för Energihamnen, men preliminära besked gör gällande att antalet fordon troligen inte skiljer sig väsentligt från det vi har idag, men det kan komma ny information om kringgående vägar och flöden mellan framtida områden. Utgångspunkten i utredningarna till samråd blir därmed att nya trafiksiffror inte väsentligen ändrar slutsatserna i konsekvensutredningarna.

Trafikrörelser 2030, vägtrafik

Verksamhetsutövare	Totalt antal trafikrörelser per dygn	Trafikrörelser tung trafik	Andel tung trafik
Betongindustri ToR	184	134	73%
Cementa ToR	142	96	68%
Stockholm Exergi ToR	42	42	100%

Totalt antal trafikrörelser 368

Trafikrörelser 2030, sjötransport

Verksamhetsutövare	Antal anlöp sjötransporter per dygn
Betongindustri	0,6
Cementa	0,6
Stockholm Exergi	1,7
Stockholms hamnar	2,0

Totalt antal anlöp per dygn 4,9

Trafikrörelser 2030, tåg

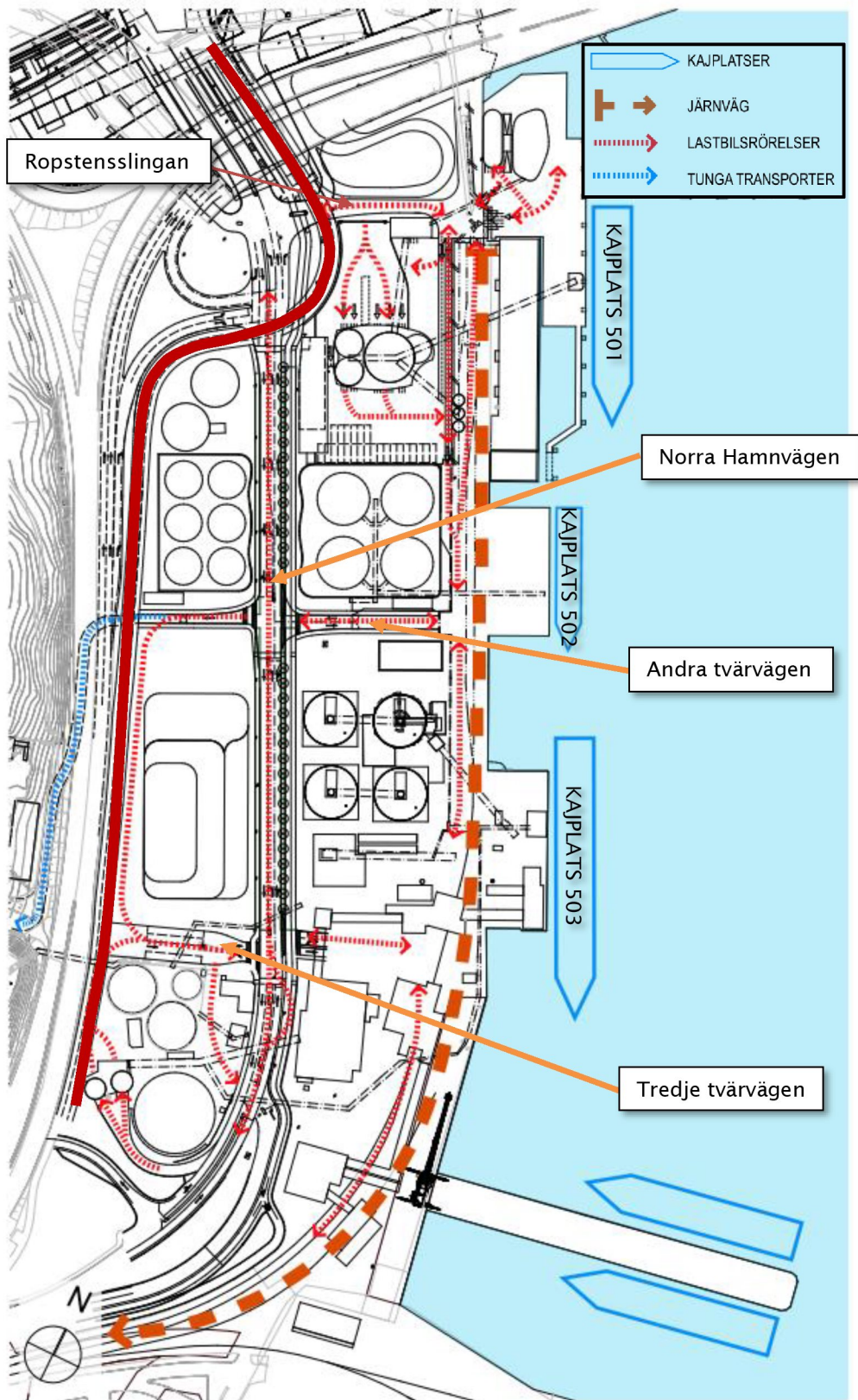
Verksamhetsutövare	Tågtransporter per dygn
Stockholm Exergi ToR	1,4

Totalt antal trafikrörelser 1,4

Figur 8 Sammanställning av uppskattade trafikrörelser per verksamhetsutövare i utbyggnadsalternativ 2030. 1 anlöp = 2 fartygsrörelser för att angöra och lämna kaj. Uppgifter kommer från respektive verksamhetsutövare.

Planerade trafikflöden till och från verksamheterna kan beskrivas som följer:

- Cementa och Betongindustri nyttjar infarten från Ropstensslingan. För utfart används utfart mot Ropstensslingan närmast kajen eller utfart mot Andra tvärvägen.
- Stockholm Exergi använder Andra tvärvägen för infart och Tredje tvärvägen för utfart.
- Stockholms Hamnar kommer sannolikt nyttja Andra tvärvägen för transporter till och från oljecisternerna.



Figur 9 Översiktskarta för planförslag med trafikrörelser markerat med röda pilar. Bilden är beskuren och textboxar inlagda av Tyréns. Källa: Urban Design, 180906.

Med en utbyggnad enligt planförslaget sker ett antal förändringar som får konsekvenser för trafiksäkerheten. Mängden trafik, vid fullt utbyggd verksamhet enligt planförslaget, ökar något. Ökningen består främst av tung trafik till och från verksamheterna som ökar med cirka 70%. Övrig trafik ska enligt förhandsbesked endast skilja marginellt mot nuläget. Största skillnaden blir att gatorna ges en ny utformning och i den kan element som stödjer en högre nivå av trafiksäkerhet byggas in. Utifrån den olycksstatistik som finns är det positivt med att genomgående gång- och cykelbanor skapas tvärs anslutande gator på Norra Hamnvägen, vilket saknas idag. Denna utformning gör att hastigheten blir lägre och att interaktionen mellan svängande trafik och gående och cyklister blir bättre. Vidare förses Norra Hamnvägen med körfält för svängande trafik i korsningar vilket minskar risken för upphinnandeolyckor. Korsningar med spårvägen signalregleras sannolikt. Sammantaget kan planförslagets utformning anses vara mer trafiksäker än dagens. Dock är det viktigt att poängtera att korsningar med spårväg måste ges extra omsorg i utformning och gestaltning för att de ska bli och upplevas trafiksäkra.

4 NOLLALTERNATIV 2030

Detta alternativ betyder att planen inte antas och heller inte genomförs. Ett sådant alternativ innebär att dagens verksamheter och trafiknivåer kvarstår inom planområdet samt att trafiksäkerheten är oförändrad. Vidare kommer heller inte spårväg kunna byggas inom området.

5 SAMLAD BEDÖMNING

Med en utbyggnad enligt planförslaget kan det konstateras att trafiken ökar något jämfört med nuläget och nollalternativet till följd av tillkommande verksamhetsutövare.

Trafikökningen kommer främst från tung trafik. Dock ska det påpekas att ökningen i relation till den totala trafiken är liten eftersom det handlar om cirka 200 transporter dagligen på gator som har över 6 000 fordon per dygn. Den ombyggnad som krävs av Norra Hamnvägen bedöms få en positiv inverkan på framkomligheten och trafiksäkerheten lokalt längs vägen. Dock kommer spårvägen att skapa en mer komplex trafiksituation då ett till trafikslag tillkommer och fler fordon ska samsas om en mindre yta. Stor omsorg krävs i utformning och gestaltning av sådana korsningar för att de ska bli tydliga där trafikanter kan samsas och interagera på ett trafiksäkert sätt.