

Detaljplan för Skavsta 8:9 och del av Girsta 2:5 PM

2026-06-22

iterio

Detaljplan för Skavsta 8:9 och del av Girsta 2:5

Trafikutredning

2026-06-22

Iterio AB

Beställare: Stockholm Skavsta Flygplats AB

Uppdragsnummer: 8025

Upprättad av: Lisa Lundström

Datum: 2026-06-22

Granskad av: Pär Båge

Datum: 2026-06-26

Innehåll

1	Inledning	4	3.3	Kollektivtrafik.....	8
1.1	Bakgrund.....	4	3.4	Motorfordonstrafik.....	8
1.2	Syfte	4	4	Planerad utveckling	9
1.3	Avgränsningar.....	4	5	Analys och konsekvensbeskrivning.....	11
2	Planeringsförutsättningar	5	5.1	Gång- och cykeltrafik	12
2.1	Styrande dokument.....	5	5.2	Kollektivtrafik.....	14
2.1.1	<i>Förstudie detaljplanearbete Skavsta 8:9 och del av Girsta 2:5.....</i>	5	5.3	Motorfordonstrafik.....	14
2.1.2	<i>Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta.....</i>	5	5.3.1	<i>Personbils- och lätt lastbilstrafik.....</i>	14
2.1.3	<i>Parkeringsstrategi för Nyköpings kommun</i>	5	5.3.2	<i>Tung lastbilstrafik</i>	14
2.1.4	<i>Nyköpings kommuns mobilitets- och parkeringsnorm ...</i>	5	5.4	Parkering och mobilitet.....	15
2.1.5	<i>Teknisk standard avseende anläggning av allmän platsmark.....</i>	5	5.5	Trafikalstring	15
2.1.6	<i>VGU Krav och Råd</i>	5	5.5.1	<i>Område A.....</i>	16
2.1.7	<i>Kommunal VGU-guide.....</i>	5	5.5.2	<i>Område B.....</i>	16
2.2	Angränsande planer och projekt.....	6	5.5.3	<i>Område C samt Girsta 2:5.....</i>	16
2.2.1	<i>Ostlänken/Skavsta resecentrum.....</i>	6	5.5.4	<i>Sammanfattande bedömning</i>	17
2.2.2	<i>Vägplan för ny väg 629.....</i>	6			
2.2.3	<i>Skavsta utvecklingsområde</i>	7			
3	Nulägesbeskrivning	8			
3.1	Området	8			
3.2	Gång- och cykeltrafik.....	8			

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Stockholm Skavsta Airport är belägen i Nyköping, sydväst om Stockholm. Flygplatsen är i dagsläget en central del av infrastrukturen i södra Mälardalen och utgör en fullserviceflygplats för både kommersiellt- och samhällsviktigt flyg. Det finns redan idag god tillgänglighet till området, men i och med att den nya dubbelspåriga järnvägen Ostlänken anläggs med resecentrum centralt placerat nära flygplatsterminalen förbättras tillgängligheten till och från Stockholm, Norrköping och Linköping ytterligare.

Kring Skavsta Flygplats pågår flertalet utvecklingsprojekt för nya verksamheter, handel, service kontor och industri. I början av 2024 erhöll Stockholm Skavsta Flygplats AB beslut om planbesked för utveckling av fastigheterna Skavsta 8:9 och Girsta 2:5. I beslutet föreslogs att planarbetet omfattar utredning av logistikverksamhet kopplat till flyg, lättare flygindustri, kontorsverksamhet samt långtidsparkering och mobilitetshubbar. Planområdet är beläget direkt väster om Skavsta Flygplats.

1.2 Syfte

Iterio har fått i uppdrag av Stockholm Skavsta Flygplats AB att ta fram en trafikutredning inför samråd i samband med detaljplanearbetet för utveckling inom Skavsta 8:9 och del av Girsta 2:5, även kallat Västra området. Utredningen syftar till att ta fram ett förslag till trafikförsörjning för den planerade utvecklingen samt att utreda de trafikala förutsättningarna och konsekvenserna inom och i direkt anslutning till planområdet i samband med att en ny detaljplan tas fram. Utredningen syftar även till att översiktligt bedöma trafikallstring och parkeringsbehov för den tillkommande bebyggelsen.

1.3 Avgränsningar

Planområdet avgränsas i söder av Ostlänkens framtida dragning och i norr av Skavstas nya taxibana som ansluter till landningsbanan.



Figur 1 – Översikt planområdet

2 Planeringsförutsättningar

2.1 Styrande dokument

2.1.1 Förstudie detaljplanearbete Skavsta 8:9 och del av Girsta 2:5

I början av 2025 togs en förstudierapport fram för detaljplanearbetet inom Skavsta 8:9 och del av Girsta 2:5. I rapporten beskrivs diverse riksintressen, naturvärden, arkeologiska värden m.m. som berörs av planarbetet. Inom förstudiearbetet togs även skisser avseende strukturplan, bebyggelseprinciper och gestaltning fram. Dessa ligger till grund för det kommande detaljplanearbetet.

2.1.2 Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta
Transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta (2015) är ett styrdokument som hanterar trafikfrågor i kommunen, med fokus på att förbättra samspelet mellan olika trafikslag, och utgör ett verktyg för att skapa den hållbara staden med attraktiva och tillgängliga miljöer för alla.

2.1.3 Parkeringsstrategi för Nyköpings kommun
Parkeringsstrategi för Nyköpings kommun (2024) är ett vägledande planeringsdokument som syftar till att skapa en inriktning för kommunens parkeringsplanering gällande både bil och cykel.

2.1.4 Nyköpings kommuns mobilitets- och parkeringsnorm

Nyköpings kommuns mobilitets- och parkeringsnorm utgör vägledning vid detaljplaneläggning och anger flexibla parkeringstal för flerbostadshus och verksamheter. Dokumentet fungerar som ett stöd vid beräkning av parkeringsbehov, utformning av parkering

och tillämpning av mobilitetsåtgärder. I parkeringsnormen har centrala Nyköping delats in i tre zoner. Resterande delar av kommunen utgör landsbygd.

2.1.5 Teknisk standard avseende anläggning av allmän platsmark

Kommunens Tekniska standard (2024) fastställer grundstandard för projektering och fungerar som ett stöd genom hela samhällsbyggnadsprocessen.

2.1.6 VGU Krav och Råd

Trafikverkets regelverk för anläggningsstyrning anger de krav på funktion och utformning som gäller för samtliga Trafikverkets anläggningar.

2.1.7 Kommunal VGU-guide

Vägars och gators utformning i tätort är avsedd att användas som stöd vid utformning av gator i tätorter.

2.2 Angränsande planer och projekt

2.2.1 Ostlänken/Skavsta resecentrum

Ostlänken är en cirka 160 kilometer lång dubbelspårig järnväg som planeras mellan Linköping och Järna. Järnvägen utgör en del av den nya stambanan som planeras för i Sverige. Ostlänken ska bidra till kortare restider och ökad kapacitet för tåg, och därigenom verka som ett attraktivt alternativ till flyg. Ökad tillgänglighet ger också förutsättningar för regional utveckling. Inom Ostlänken placeras fem nya resecentrum, varav Skavsta resecentrum utgör ett av dessa. Stationen ska stå klar 2034 och blir då en storregional nod i södra Stockholm.

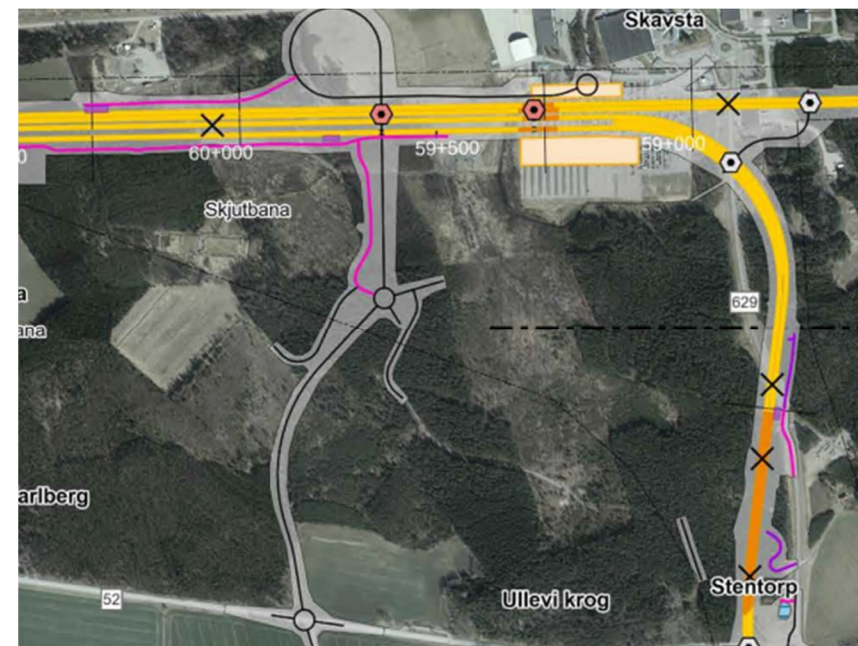


Figur 2

2.2.2 Vägplan för ny väg 629

Inom projekt Ostlänken ingår även att flytta väg 629 till ett nytt läge väster om dagens sträckning. Väg 629 ansluter till Väg 52 i höjd med Väg 612 och går sedan norrut och passerar på bro över Ostlänken väster om Skavsta resecentrum. Norr om järnvägen ansluter vägen till Skavsta flygplats i höjd med General Schybergs väg.

Tillgängligheten till flygplatsområdet och till kommunens planerade verksamhetsområde kan tillgodoses för gång- och cykeltrafikanter genom att en ny gång- och cykelväg anläggs längs delar av den nya sträckningen för väg 629 och längs en ny kommunal gata som planeras passera under både bibanan och stambanan.

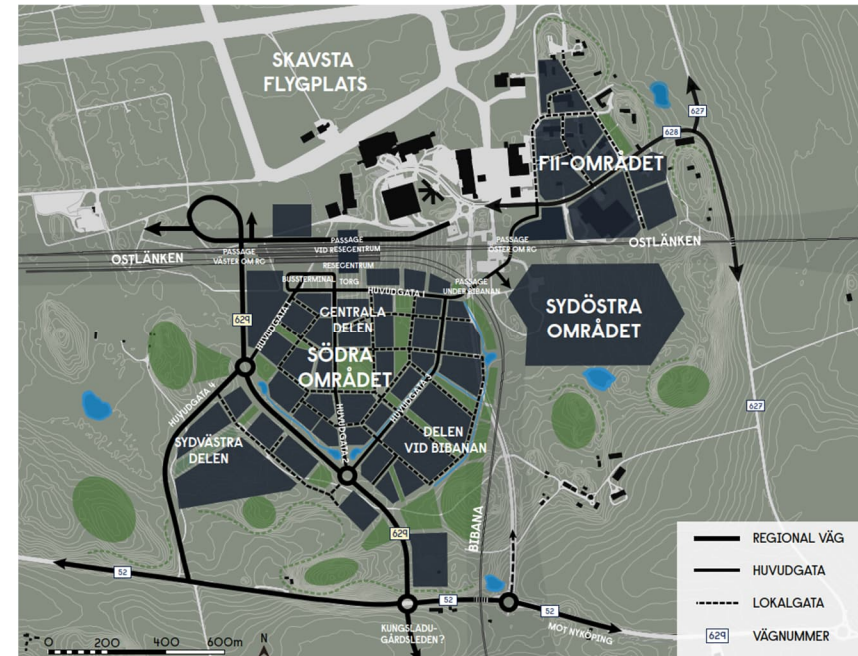


Figur 3 - Ostlänken, Bibanen, och Väg 629. Översiktsbild från Järnvägsplanen

2.2.3 Skavsta utvecklingsområde

Nyköpings kommun har tagit fram ett planprogram för de centrala delarna av Skavsta verksamhetsområde som visar hur området ska utvecklas i framtiden på ett hållbart sätt. Förslaget var ute på samråd under 2021 och antogs av kommunstyrelsen 2022.

Planprogram för Skavsta visar en tänkt fysisk struktur för Skavsta utvecklingsområde omkring år 2040 – 2050 och är indelat i fyra delområden: Resecentrum, Södra området, Sydöstra området samt F11-området. Planprogrammet tangerar aktuellt planområde för Skavsta 8:9 m.fl.



Figur 4 - Förslag till trafikstrukturer inom utvecklingsområdet och kopplingar med omgivningen.
Bild från Planprogrammet

3 Nulägesbeskrivning

3.1 Området

Planområdet angränsar i norr till Skavstas nya taxibana som ansluter till landningsbanan och i öster till själva flygplatsen. I övrigt utgörs området både inom och kring planområdet av naturmark. Genom planområdet går gammal taxibana till flygplatsen.

3.2 Gång- och cykeltrafik

Inom planområdet saknas i dagsläget gång- och cykelvägar. Befintliga gång- och cykelbanor finns tillgängliga mellan busshållplats vis Riksväg 52 och flygplatsområdet.

3.3 Kollektivtrafik

Skavsta flygplats trafikeras i dagsläget endast av busstrafik. Hållplatser finns tillgängliga i direkt anslutning till flygplatsen och på de kringliggande gatorna.

Sörmlandstrafikens buss 515 trafikerar Skavsta flygplats till och från Nyköpings centrum. Linjen går via Nyköpings tåg- och busstation. Utöver detta trafikeras flygplatsen av FlixBus linje 602 mellan Hamburg Zob/Bus-Port och Arlanda Terminal 2-3 samt FlixBus mellan Jönköping Centralstation och Stockholm Cityterminalen. Hållplats Tåå på Riksväg 52 trafikeras av flertalet lokala och regionala busslinjer.

3.4 Motorfordonstrafik

Skavsta flygplats angörs i dagsläget via Riksväg 52 som ansluter till E4 och Nyköping österut samt Katrineholm västerut. Den huvudsakliga infarten från väg 52 sker via väg 629 men det går även att ny flygplatsen via väg 627 och 628 öster om flygplatsen. Väster om flygplatsområdet går väg 625 i nord-sydlig riktning. Direkt söder

om flygplatsbyggnaderna finns ett parkeringshus för korttidsparkering och sydväst om terminalen finns en markparkeringsyta för långtidsparkering.

Inom planområdet saknas i dagsläget allmänna gator för motorfordonstrafik då det ligger innanför flygplatsen skalskydd.



Figur 5 – Befintlig trafikstruktur

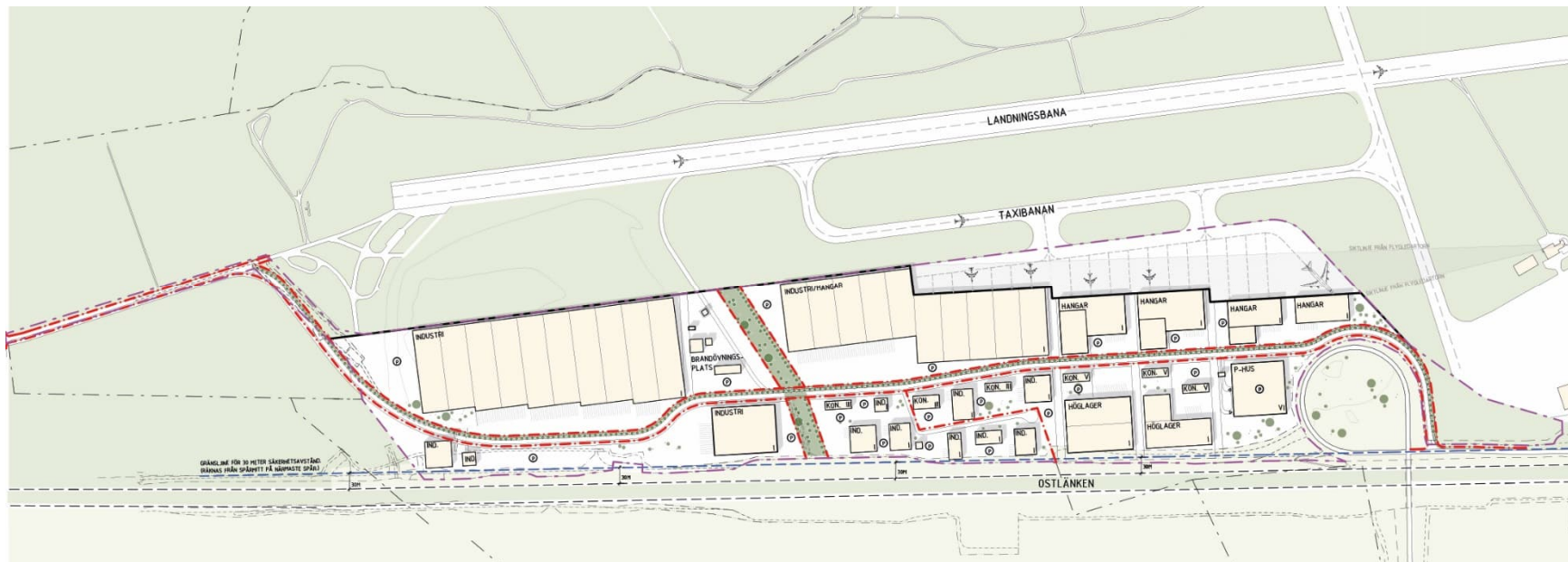
4 Planerad utveckling

Planområdet ligger i direkt anslutning till Skavsta flygplats och planerat resecentrumet kopplat till utbyggnaden av Ostlänken. Planen är tänkt att kopplas via det regionala vägnätet till riksväg 52 och vidare till E4. Avståndet till E4 (Tpl Hållet) är ca 7 km och till centrala Nyköping ca 8 km.

Planområdet planeras att utgöra ett industri- och verksamhetsområde. Planen görs generell och med stor flexibilitet, eftersom det ännu är oklart exakt vilken mängd och vilken typ av verksamheter som planeras. Planområdet och dess innehåll följer befintliga geometrier i så stor mån som möjligt.

Planområdets västra del bedöms vara lämpliga för industri av olika slag samt stödfunktioner till flygplatsen. Till följd av detta planeras storindustri väster om parkstråket, medan kontor, mindre industriverksamhet och hangarer planeras i öst. I planområdets sydöstra del planeras ett parkeringshus i sex våningar.

Genom hela planområdet planeras en huvudgata som går i öst-västlig riktning. Gatan ansluter till väg 625 i väster och väg 629 i öster. Via väg 629 nås både terminalområdet, F11 och utvecklingsområden söder om Ostlänken.

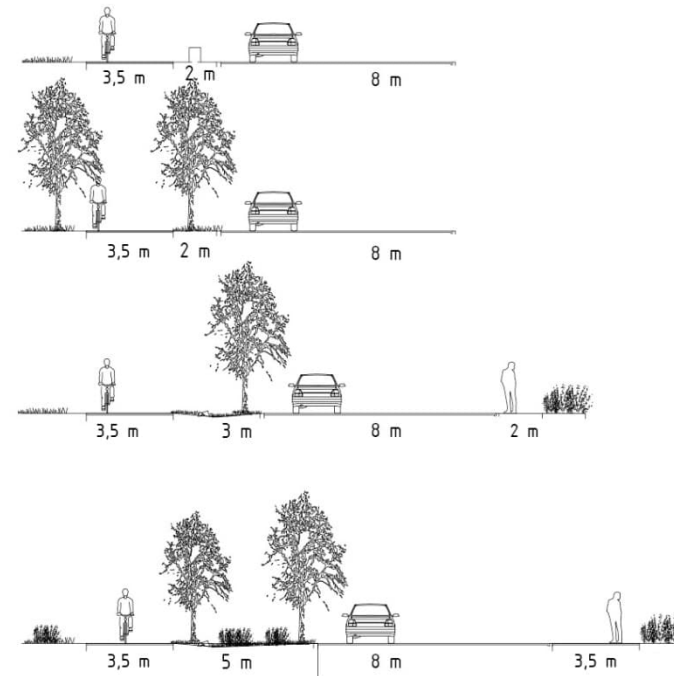


Figur 6 - Illustrationsplan Skavsta Västra

Huvudgatan har funktionen av en industrigata¹. Det innebär att körbanan ska vara 8 meter bred och att gång- och cykeltrafik ska separeras från körbanan.

Gatan kompletteras med ytor för gång- och cykeltrafik samt gröna kantzoner. Gemensam gång- och cykelbana ska vara minst 3,5 meter bred och gångbana ska vara minst 2 meter bred. Gaturummet förslås kunna variera längs sträckan för att bryta upp området i olika rumsliga delar och i möjligaste mån leda trafik tillämpliga vägar. Det totala gaturummet kan variera mellan 12 och 20 meter. Parkering och angöring ska inte förekomma längs gatan och antalet in- och utfarter minimeras. Utrymme för magasinering av fordon ska i första hand rymmas på respektive fastighet. Hela området och gaturummets gestaltungsprinciper beskrivs utförligt i ett separat gestaltungsprogram för Skavsta Västra².

Sekundärgator inom området föreslås utformas som lokalgator enligt kommunens tekniska standard som vid behov kompletteras med gångbana.

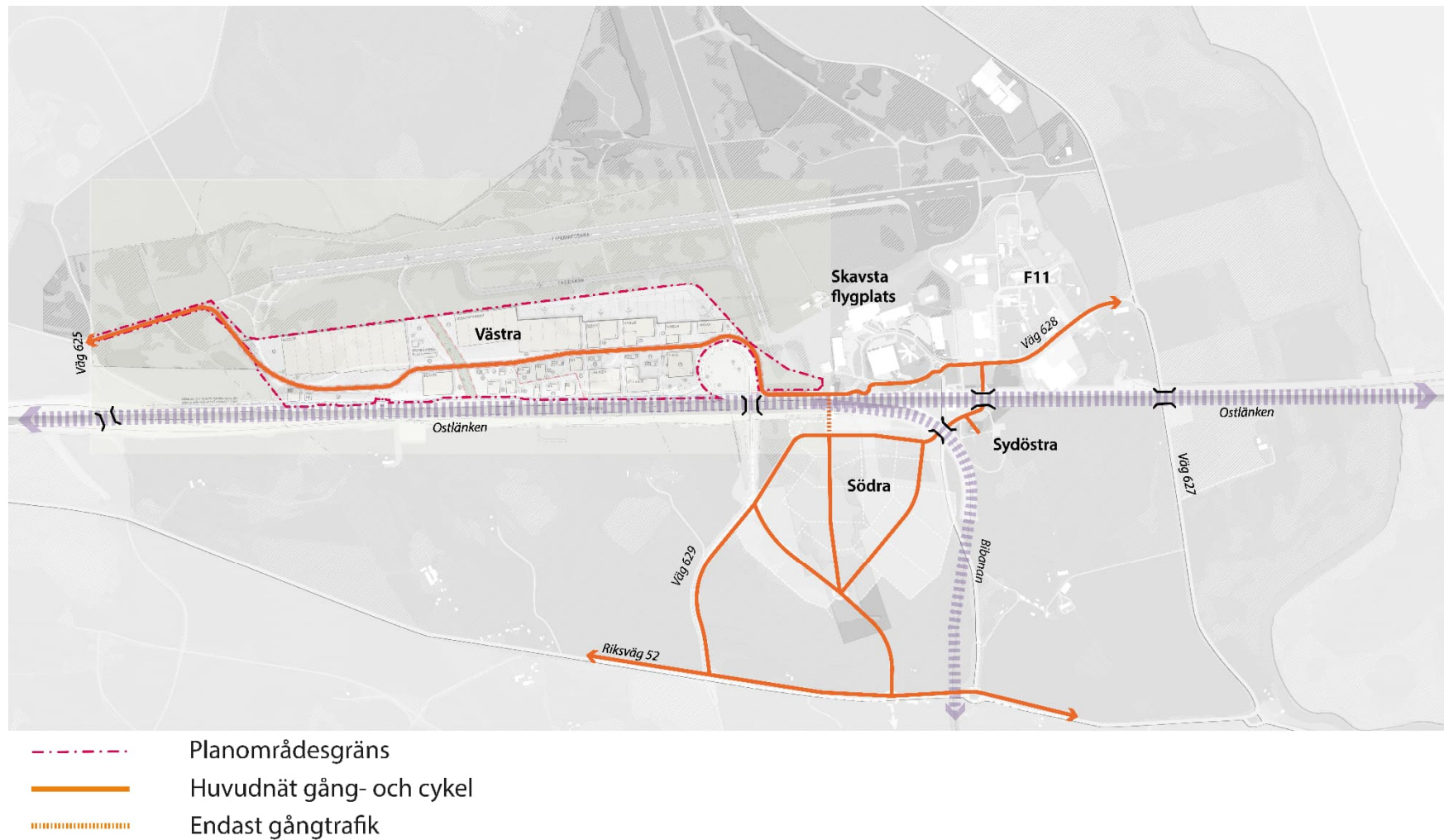


Figur 7 - Exempel på möjliga gatusektioner för huvudgatan, illustration från Gestaltungsprogram Skavsta Västra

¹ I enlighet med Teknisk standard avseende anläggning av allmän platsmark – Nyköpings kommun 2024-01-01

² BRA Mark, Landskapsarkitekt Hanna Ryberg

5 Analys och konsekvensbeskrivning



Figur 8 – Struktur gång- och cykeltrafik, enligt järnvägsplan för Ostlänken, planprogram för Skavsta utvecklingsområde och detaljplan för Skavsta västra

5.1 Gång- och cykeltrafik

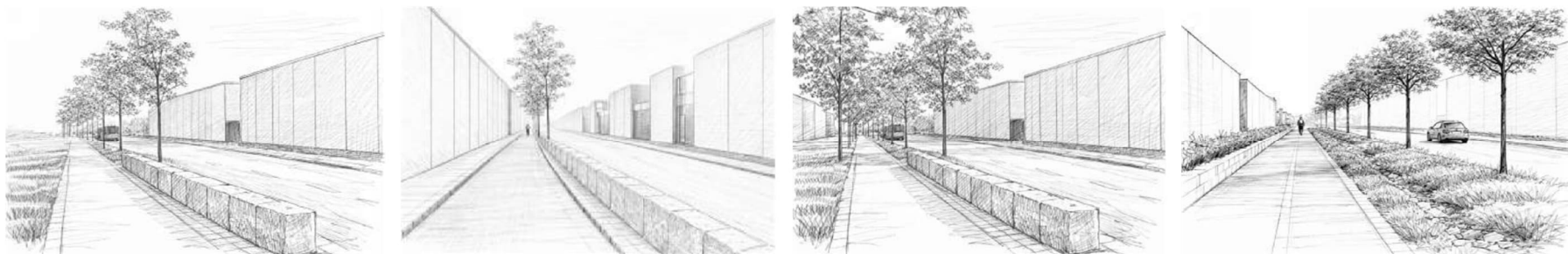
Gång- och cykelstråk planeras inom planområdet att gå längs den planerade huvudgatan. Frågan om stråket ska vara enkelsidigt eller dubbelsidigt planeras att utredas vidare i det kommande arbetet, men utrymme finns inom planen att anlägga gång- och cykelstråk på båda sidor om gatan vid behov. Om stråket görs enkelsidigt föreslås detta att i möjligaste mån placeras mot eventuell kontorsbebyggelse och bort från verksamheter där in- och utfart med tung trafik planeras.

I öst planeras gång- och cykelstråket att ansluta till gång- och cykelvägnät inom Skavsta, med kopplingar såväl till centrala Skavsta som till resecentrum och det södra området. I anslutning till resecentrum ska en gångkoppling över Ostlänken tillskapas. Ny cykelväg planeras även längs Riksväg 52³ och vidare upp genom det södra området till terminalområdet. Gång- och cykelstråket antas

främst nyttjas av anställda inom planområdet och besökare till verksamheterna. Den viktigaste funktionen bedöms vara kopplingen till resecentrum dit resenärer utan bil anländer.

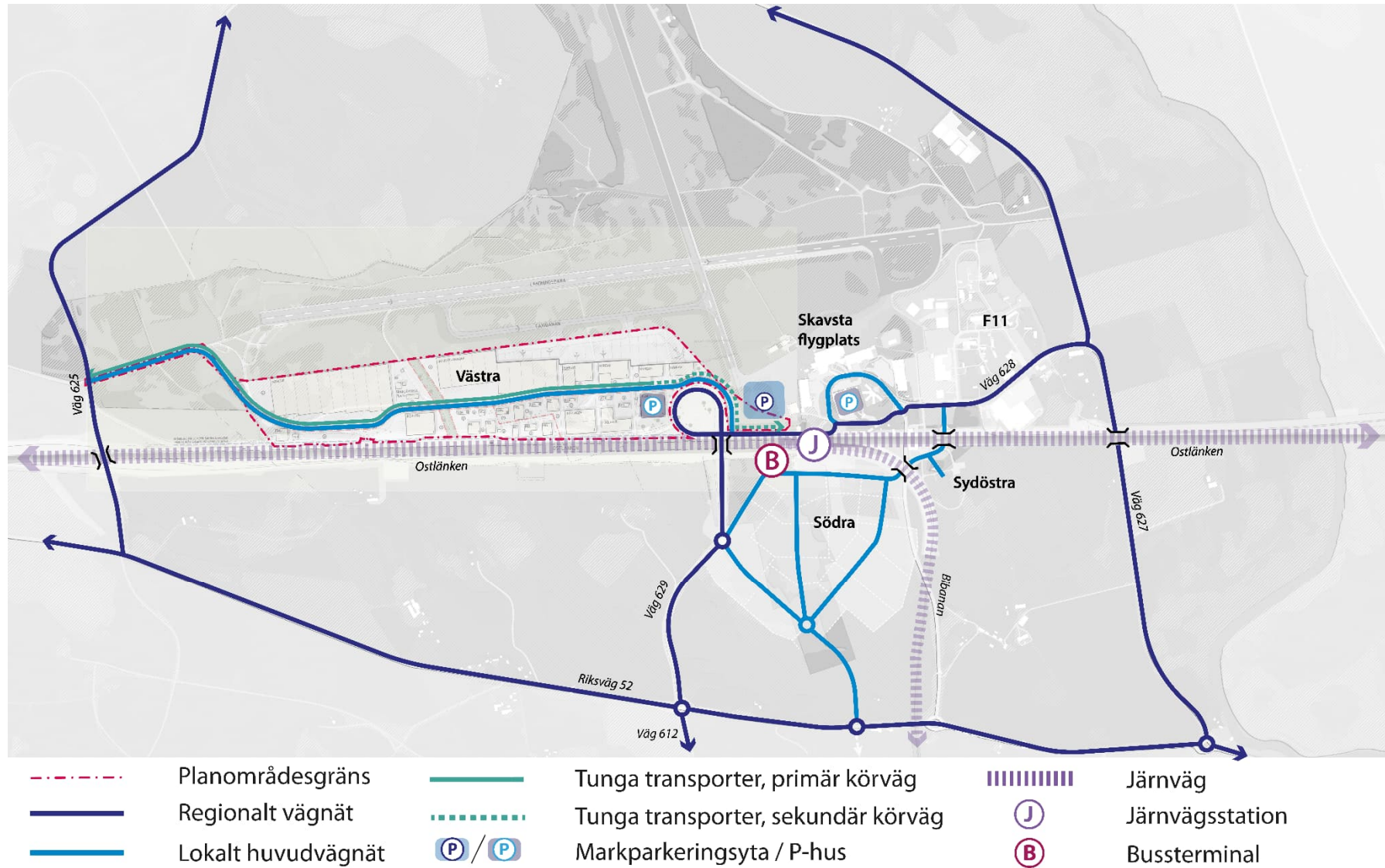
Planområdets huvudgata planeras att bli relativt rak på del av sträckan, vilket kan uppmana till höga hastigheter. Trots detta kan framkomligheten för fordon inte påverkas för mycket med hänsyn till områdets karaktär och att större fordonstyper måste kunna ta sig fram på sträckan. För att säkerställa att gående och cyklister kan ta sig fram på ett trafiksäkert sätt är det viktigt att gatan utformas med bra och separerade ytor för gående och cyklister.

En möjlig åtgärd för att sänka hastigheterna på sträckan är att gång- och cykelpassager över gatan utformas med avsmalningar. Dessa typer av hastighetsdämpande åtgärder som inte avsevärt påverkar framkomligheten för större fordon behöver utredas vidare i kommande projekteringsskeden.



Figur 9 - Exempel på möjliga utformningar av gång- och cykelstråk längs huvudgatan. Från Gestaltningsprogram Skavsta Västra

³ Enligt Planprogram för Skavsta utvecklingsområde (2022).



Figur 10 – Struktur motorfordonstrafik, enligt järnvägsplan för Östlänken, planprogram för Skavsta utvecklingsområde och detaljplan för Skavsta västra

5.2 Kollektivtrafik

Inom planområdet planeras ingen kollektivtrafik i dagsläget. Såväl bussterminal som järnvägsstation planeras dock i anslutning till centrala Skavsta i och med utvecklingen av Skavsta resecentrum till följd av Ostlänken. Stationen med bussterminal kommer att bli en viktig del i framtidens kollektiva resande till och från Skavsta flygplats, och även möjliggöra för kollektivt resande för personer med målpunkt inom Västra området.

I den framtida strukturen planeras bussar att komma söderifrån från via väg 629 eller österifrån via väg 627 och 628. hela vägen fram till terminalen.

5.3 Motorfordonstrafik

Huvudgatan ska utföras enligt kommunens tekniska standard för industrigata vilket bl.a. innebär att den dimensionerande trafiksituationen förutsätts vara möte mellan två lastbilar i 40 km/h och att gatans svänggeometri ska dimensioneras utifrån standardfordon Lps⁴. Det betyder att körbanan ska vara 8 meter bred och att gatans horisontalradier bör vara minst 50 meter. Vid mindre radier behöver kurvbreddning av körbanan tillämpas. Huvudgatans bärighet ska uppfylla kraven för bärighetsklass 4 (BK4).

5.3.1 Personbils- och lätt lastbilstrafik

I den framtida trafikstrukturen för Skavsta kommer väg 629 i sin nya sträckning att utgöra den huvudsakliga infarten för personbilar och lätta lastbilar till flygplatsen och Skavsta västra. Den ansluter till riksväg 52 i höjd med befintlig korsning med väg 612. En ny

koppling till väg 625 västerut via Skavsta västra och väg 627/628 fungerar som alternativa infarter och skapar redundans.

Planområdets huvudgata är tänkt att koppla ihop väg 625, 628 och 629. Gatan planeras att utformas med en 8,0 meter bred körbana, vilket säkerställer större fordons framkomlighet på sträckan. Angöring sker på kvartersmark inom respektive fastighet.

5.3.2 Tung lastbilstrafik

Tunga fordon och fordon längre än 12 meter planeras främst angöra planområdet västerifrån via väg 625. Transporter förväntas sedan vända inom respektive fastighet och köra tillbaka samma väg. Av redundansskäl behöver det dock vara möjligt för större/längre fordon att även angöra österifrån via väg 627/väg 628.

För att säkerställa att den tunga trafiken väljer att köra via väg 625 behövs både tydlig skyltning och fysiska åtgärder. Sträckan från väg 625s anslutning till riksväg 52 och in till planområdet behöver anpassas för tunga fordon med god framkomlighet både på sträcka och i korsningar.

Huvudgatans utformning genom området kan anpassas så att den uppmuntrar den tunga trafiken att åka västerut. Till exempel kan gaturummet smalnas av och hastighetsdämpande åtgärder läggas till i den östra delen som kopplar österut.

⁴ Lastbil med påhängsvagns/släpvagn enligt VGU

5.4 Parkering och mobilitet

Skavsta är placerad inom det som kallas zon L (landsbygd) i Nyköpings kommuns mobilitets- och parkeringsnorm (2024). För kontor gäller enligt mobilitets- och parkeringsnormen parkeringstalen 12 cykelparkeringsplatser och 15 bilparkeringsplatser per 1 000 kvm BTA. För övriga arbetsplatser och inrättningar, så som industri, krävs en särskild parkeringsutredning.

Parkeringsbehovet för Skavsta Västra måste ses över i det kommande arbetet när man vet mer exakt vilka typer av verksamheter som planeras. Ytorna inom planområdet anses dock vara tillräckliga för att täcka ett framtida parkeringsbehov.

Möjligheten att upprätta ett parkerings- och mobilitetshus för verksamheter inom Skavsta i stort utreds inom projektet. Även detta studeras vidare i det fortsatta arbetet. I det framtida arbetet kan även mobilitetsåtgärder implementeras om eller där det känns möjligt.

5.5 Trafikalstring

Planområdet har delats in i olika huvudområden med hänsyn till behov av verksamheter och tilltänkta användningar. Dessa redovisas i Figur 11 – Grov indelning av verksamhetstyper inom Skavsta Västra Figur 11 samt Tabell 1 nedan. Då detaljplanen är generell och det ännu är oklart exakt vilket verksamheter som planeras har trafikallstringen beräknats med utgångspunkt i denna uppdelning.



Figur 11 – Grov indelning av verksamhetstyper inom Skavsta Västra

Tabell 1 – Tänkta verksamheter per delområde

Fastigheter / område	Behov / verksamheter
A	Storskalig industri/lagerlokal, brandövningsplats, utbildning
B	Storskalig industri/lagerlokal, småindustri, hangarer, kontor
C samt Girsta 2:5	Kontor, hotell, höglager, parkering, utbildning

Inom område A planeras storskalig industriverksamhet. Inom område B planeras främst småindustri och hangarer. Inom område C och Girsta 2:5 finns behov av kontorsverksamhet, hotell, parkering och utbildning. Höglager antas vara jämförbart med småindustri.

Större industriverksamhet antas ha cirka 270 kvm BTA per anställd. Småindustri antas ha cirka 100 kvm BTA per anställd. För personbilstrafik antas trafiken under en maxtimme utgöras av 10 % av dygnstrafiken (grov bedömning). Leveranser och större transporter antas anlända utspritt under en 12-timmars period för samtliga verksamheter, utom den storskaliga industrin till vilken den tunga trafiken antas anlända under cirka en 3-timmars period på morgonen. Dessa antaganden har legat till grund för nedanstående beräkningar.

För att se effekten av enskilda trafikanters vägval har ett spann angivits för respektive område och svängandel vilket ger en enkel känslighetsanalys utifrån de antaganden som gjorts.

5.5.1 Område A

Storskalig industri

Planerad storskalig industri antas omfatta cirka 88 800 kvm BTA, vilket resulterar i cirka 329 anställda. Antalet fordonsrörelser för personbilar antas utgöras av två fordonsrörelser per anställd. För att ta hänsyn till att alla inte är på plats samtidigt har denna siffra skalats ner med en faktor 1,2. Detta resulterar i cirka 548 fordonsrörelser per dygn, eller 55 fordonsrörelser under en maxtimme.

Denna typ av verksamhet antas alstra cirka 50 större transporter under ett dygn, vilket resulterar i 100 fordonsrörelser totalt eller 33 fordonsrörelser under en maxtimme.

Personbilstrafiken antas ha följande svängandelar:

- Väg 625: 10-30 %
- Väg 629: 50-60 %
- Väg 627/628: 20-30 %

Större transporter antas ha följande svängandelar:

- Väg 625: 40-80 %
- Väg 629: 10-20 %
- Väg 627/628: 10-40 %

5.5.2 Område B

Småindustri/hangar

Planerad småindustri/hangarbyggnader antas omfatta cirka 98 600 kvm BTA, vilket resulterar i cirka 986 anställda. Antalet fordonsrörelser för personbilar antas utgöras av två fordonsrörelser per anställd. För att ta hänsyn till att alla inte är på plats samtidigt har denna siffra skalats ner med en faktor 1,2. Detta resulterar i cirka 1 643 fordonsrörelser per dygn, eller 164 fordonsrörelser under en maxtimme.

Denna typ av verksamhet antas alstra cirka 10 större transporter per byggnad under ett dygn, vilket resulterar i cirka 120 fordonsrörelser totalt eller 10 fordonsrörelser under en maxtimme.

Personbilstrafiken antas ha följande svängandelar:

- Väg 625: 10 %
- Väg 629: 50-60 %
- Väg 627/628: 20-30 %

Större transporter antas ha följande svängandelar:

- Väg 625: 50-70 %
- Väg 629: 10-20 %
- Väg 627/628: 20-30 %

5.5.3 Område C samt Girsta 2:5

Kontor

Planerad kontorsverksamhet antas omfatta cirka 28 700 kvm BTA. Enligt Nyköpings kommuns mobilitets- och parkeringsnorm (2024) ska parkeringstalet 15 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA användas, vilket resulterar i 431 parkeringsplatser för bil. Antaget en beläggning på 80 % under en vanlig arbetsdag samt att varje parkeringsplats alstrar strax över 2 (2,1) fordonsrörelser per dygn resulterar detta i 724 fordonsrörelser per dygn eller 72 fordonsrörelser under en maxtimme.

Denna typ av verksamhet antas alstra cirka 1 större transporter per byggnad under ett dygn, vilket resulterar i cirka 10 fordonsrörelser totalt eller 1 fordonsrörelser under en maxtimme.

Personbilstrafiken antas ha följande svängandelar:

- Väg 625: 10 %
- Väg 629: 60-70 %
- Väg 627/628: 20-30 %

Större transporter antas ha följande svängandelar:

- Väg 625: 50-70 %
- Väg 629: 10-20 %
- Väg 627/628: 20-30 %

Småindustri/höglager

Planerad småindustri/höglager antas omfatta cirka 36 800 kvm, vilket resulterar i cirka 245 anställda. Antalet fordonsrörelser för personbilar antas utgöras av två fordonsrörelser per anställd. För att ta hänsyn till att alla inte är på plats samtidigt har denna siffra skalats ner med en faktor 1,2. Detta resulterar i cirka 409 fordonsrörelser per dygn, eller 41 fordonsrörelser under en maxtimme.

Denna typ av verksamhet antas alstra cirka 10 större transporter per byggnad under ett dygn, vilket resulterar i cirka 80 fordonsrörelser totalt eller 7 fordonsrörelser under en maxtimme.

Personbilstrafiken antas ha följande svängandelar:

- Väg 625: 10 %
- Väg 629: 60-70 %
- Väg 627/628: 20-30 %

Större transporter antas ha följande svängandelar:

- Väg 625: 50-70 %
- Väg 629: 10-20 %
- Väg 627/628: 20-30 %

Parkeringshus

Ett möjligt framtida parkeringshus räknas inte med i trafikstringen från Skavsta västra, då ett sådant skulle täcka parkeringsbehov inom Skavsta i stort. Därmed har trafikstringen från en sådan byggnad inte någon extra påverkan på vägnätet mer än möjligen en ökad trafik lokalt mellan parkeringshuset och terminalområdet.

5.5.4 Sammanfattande bedömning

Sammantaget antas planområdet alstra cirka 385 fordonsrörelser under en maxtimme. Dessa antas fördelas enligt Tabell 2.

Tabell 2

	Väg 625	Väg 629	Väg 627	Totalt
<i>Antal fordonsrörelser (maxtimme):</i>	56-84	210-228	74-119	385
<i>Andel tung trafik:</i>	40-47 %	2-5 %	9-16 %	13 %

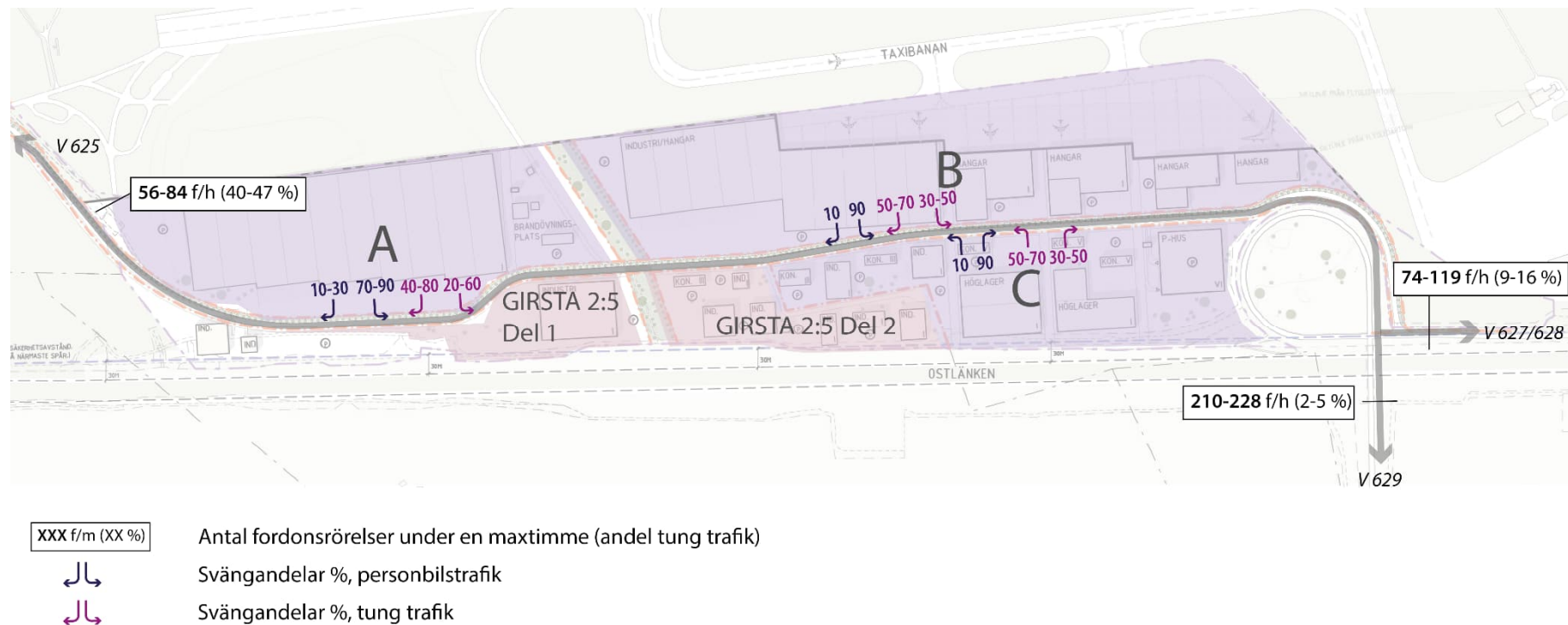
Påverkan på det statliga vägnätet

Väg 625 är idag en relativt lågtrafikerad länsväg och på sträckan mellan Skavsta Västra och Väg 52 innebär utbyggnaden av planområdet att det tillkommer en betydande mängd tung trafik. Det är viktigt att denna sträcka anpassas för den tillkommande trafiken. Gäller framför allt korsningspunkterna vid utfarten mot Väg 625 och korsningen Väg625/Väg 52. Sträckan är tänkt att användas som tillfartsväg för bygget av Ostlänken varför åtgärder bör samordnas med Trafikverkets kommande arbeten. Viktigt att hela sträckan har minst bärighetsklass 1 och att den anpassas för den prognosticerade trafiken inom Skavsta Västra.

Väg 627/628 får ett mindre tillskott av ny trafik och påverkas i liten utsträckning men behöver ses över så att sträckan kan fungera som alternativväg för tung trafik till och från Skavsta Västra. Skulle kopplingen via Väg 629 visa sig fungera sämre kan ytterligare trafik flytta över till Väg 627. Det beror även på om den tänkta Kungsladugårdsleden ner mot E4 tillkommer.

Väg 629 bedöms få det största tillskottet av trafik vad gäller personbilar och mindre lastbilar. Enligt prognosen för 2040 i

planprogrammet för Skavsta bedöms Väg 629 få 8 300 fordon per dygn närmast korsningen med Väg 52. Skavsta Västras tillskott har uppskattats till ca 2 100 – 2 200 fordon per dygn. En del av dessa trafikrörelser kan antas vara lokala och några kan tänkas nyttja alternativa gator genom södra området ner mot Väg 52 men det innebär ändå en ökning med ca 27 % jämfört med prognosen i planprogrammet. I det fortsatta arbetet behöver detta arbetas in ihop med utformning av Väg 629 och framför allt korsningspunkter med Väg 52 och övriga huvudgator inom område.



Figur 12 - Fördelning av alstrad trafik