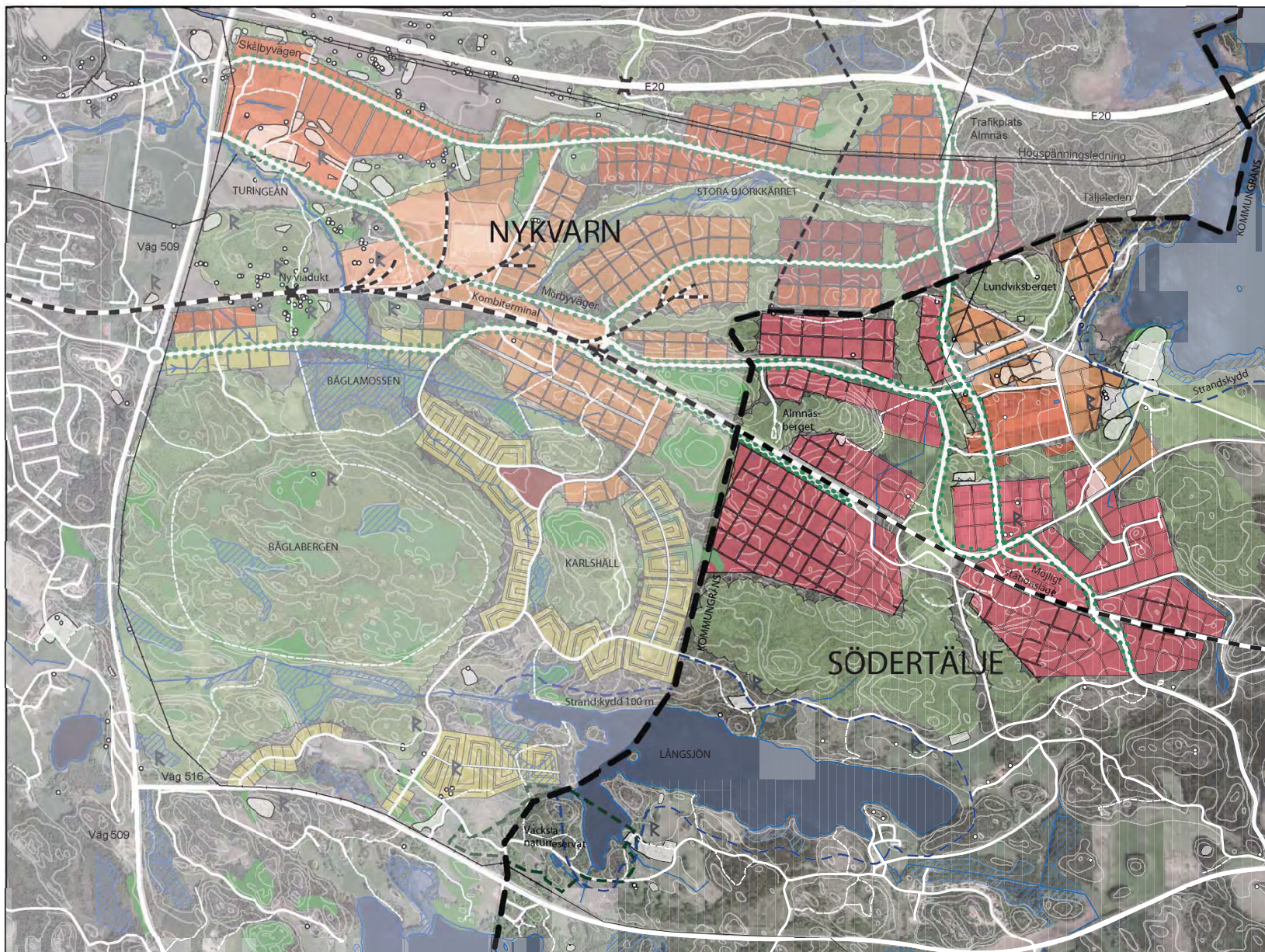


Maxalternativet utgör ett fullt utbyggt regionalt logistikcentrum som en utökning med 90 ha av verksamhetsområdet enligt minimalalternativet. Omlastningsplatsen kan byggas ut till en central kombiterminal (av regional betydelse) i Nykvarns kommun. Maxalternativet utgör en andra utbyggnadsetapp och förutsätter stora investeringar på trafikinfrastrukturen utanför programområdet.

MAXALTERNATIV



TECKENFÖRKLARING

- BOSTÄDER
- VERKSAMHETER, LOGISTIK, ICKE STÖRANDE INDUSTRI
- VERKSAMHETER, ICKE STÖRANDE INDUSTRI, KONTOR, HANDEL
- BLANDNING BOSTÄDER, KONTOR, HANDEL, ICKE STÖRANDE VERKSAMHETER
- VERKSAMHETER, LOGISTIK, INDUSTRI
- JÄRNVÄG OCH STICKSPÅR
- VIADUKT
- HUVUDGATA MED TRÄDRADER
- GÅNGVÄGAR
- FORNLÄMNING
- VATTEN/VÄTMARK
- SPARAD NATURMARK
- NATURVÄRDE
- NYCKELBIOTOP
- FASTIGHETSGRÄNS

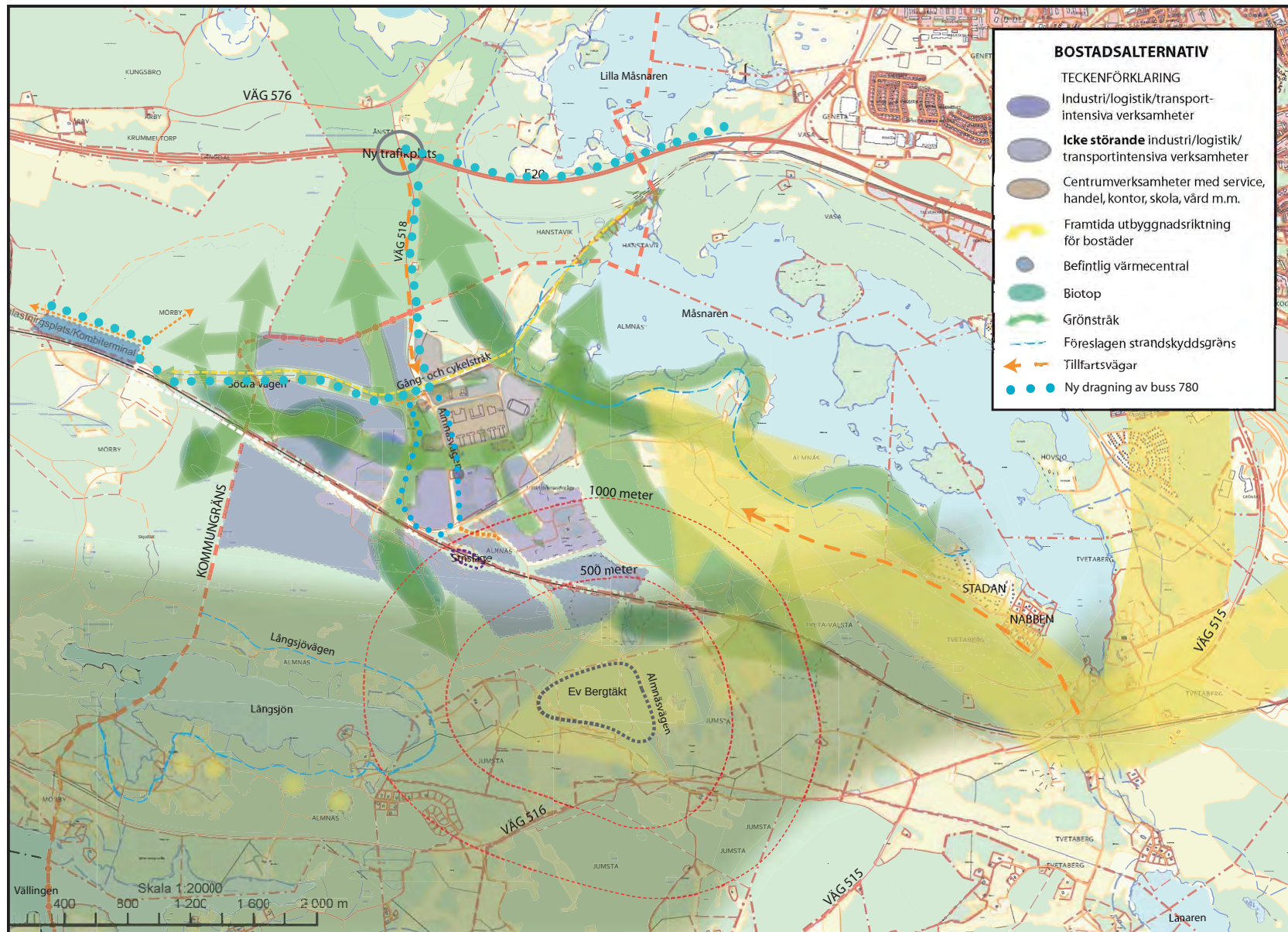


100 0 100 200 300 400 500 m
Skala 1:20 000

Programförslaget innebär att mark för en central kombiterminal av regional betydelse reserveras i Nykvarns kommun. Om det finns intresse hos de etablerande aktörerna i området finns därmed möjlighet att med gemensamma krafter uppföra och driva en kombiterminal. En sådan kombiterminal kan även föras med möjlighet för transportföretagen att förtulla sina varor i samband med omlastning vilket effektiviserar gränsöverskridande transporter av varor. Ungefär tolv 1-hektarsrutor i maxalternativet bedöms kunna försörjas med stickspår om exploatören så önskar.

Framtida utbyggnadsriktning för bostäder

”Bostadsalternativet” utgör en oberoende ”tredje” etapp ur ett långsiktigt perspektiv. I förslag till översiktsplan 2012 anges Almnäsområdet som möjlig utbyggnadsriktning för staden om ca 20 -30 år. Almnäs ligger dock sist i den planerade utbyggnadsriktningen för bostäder i staden, där utbyggnadsområden närmare staden såsom Tvetastaden och utvecklingen av Hovsjö ligger före. Utbyggnadsområden för bostäder utanför staden och tätorterna på landsbygden ska enligt förslaget till översiktsplan lokaliseras i lägen med god kollektivtrafiksörjning.



Framtida utbyggnadsriktning för bostäder

Enligt utbyggnadsriktningen i ett långsiktigt perspektiv föreslås här i första hand nya bostäder vid Måsnarens sydvästra del, i anslutning till Stadan och Nabben som utvecklas till permanentboende. Som tillfartsväg kan en förlängning av den väg som försörjer fritidshusområdena Stadan och Nabben idag användas vilket gör att bostadsbebyggelsen får en separat entré i förhållande till verksamhetsområdena.

I övrigt kan förhandsbesked för 3-4 hästgårdar provas väster om detta, mellan väg 516 och Långsjön. Bostadsbyggnaden och tillhörande gårdsbyggnader bör då lokaliseras på de platser som illustreras med gula pickar på kartan där det tidigare funnits gamla gårdsbildningar.

Efter det att tillståndet för bergtäkten löper ut kan möjligen viss bostadsbebyggelse provas genom planläggning. Möjligen kan t.ex. en mindre ekoby med kretsloppsanpassad VA-lösning i anslutning till befintligt småhusområde i Jumstaberget, söder om Långsjön provas. Även viss bostadsbebyggelse mellan befintligt småhusområde i Jumstaberget och den föreslagna bostadsbebyggelsen vid Måsnaren, norr om Stadan kan provas i samband med detta. Om det blir aktuellt med en eventuell station (se Svealandsbanan) i framtiden kan dess läge med anledning av utbyggnadsriktningen för bostäder behöva justeras och placeras längre österut.

Transportinfrastruktur

I detta kapitel redovisas behov investeringar och principer avseende utveckling av transportinfrastrukturen i Almnäsområdet.

Statligt ansvar

Den viktigaste statliga investeringen för att påbörja en utveckling av Almnäsområdet är att trafikplats Almnäs på E20 kommer till. En sådan trafikplats finns med i den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur och finansieringen är beslutad.

Därutöver finns ett antal statliga investeringar som behövs för att Almnäsområdet ska kunna utvecklas som en del av det större logistikområde som det är utpekad som i RUF2010.

Dessa är:

- Övertagande av vägen från trafikplats Almnäs och söderut ner till väg 516, för att på så sätt binda ihop området med statliga vägar i öst-västlig riktning.
- Genomförande, tillsammans med kommunen, av Tvetaleden, för att på så sätt få en bättre koppling till E4 för de tunga varutransporterna som i allt väsentligt kommer söderifrån och som avlastning för korsningen E4/E20.
- Genomförande av en järnvägskoppling mellan Svealandsbanan och Stambanan för att möjliggöra etableringen av en kombiterminal

Regionalt ansvar

Almnäsområdet pekas i RUF2010 ut som ett område för övrig regional stadsbyggnad med utvecklingspotential för transportintensiv verksamhet samt anläggningar för omlastning mellan transportslag - logistikcentrum. Logistikcentrum avser områden med potential för utveckling av storskalig varuhantering och terminaler med stora omland. Verksamhets-/logistikområdets utveckling enligt programförslagets minimi- och maxalternativ bedöms därmed utgöra en regional angelägenhet till vissa delar. Förutom själva kombiterminalen bör även de största tillfartsvägarna till denna, som inte är statliga, utgöra en regional angelägenhet. Gång- och cykelvägen på den gamla banvallen mellan Södertälje och Nykvarn kan utgöra en trafik-säker regional cykelförbindelse mellan orterna Nykvarn och Södertälje som alternativ i trafikverkets arbete med att peka ut regionala cykelstråk. Denna cykelförbindelse bedöms därmed utgöra en regional angelägenhet.

Kommunalt ansvar

Kommunen har ansvar för drift och underhåll av de allmänna vägar som inte staten har ansvar för. Kommunen har i planarbetet även ansvar för att den övergripande gatustrukturen får en enhetlig utformning och gestaltning samt att lagstiftningen och rekommendationerna följs med avseende på trafiksäkerhet och omhändertagande av dagvatten m.m. Tillgängligheten till och framkomligheten inom området för olika typer av fordon ställer också särskilda krav på utformningen. Detta oavsett om det gäller befintligt gatunät eller nyanläggning av gata. Verksamhetsområdet bör därför utformas med en gathierarki där gatorna har olika funktion – huvudgator och lokalgator - vilket tydliggörs genom gaturummets gestaltade karaktär enligt nedan föreskrivna gatusektioner. Gatuprinciperna avses utgöra en gemensam grund som skapar karaktär för hela området "Stockholm syd" som även innefattar Mörby arbetsområde i Nykvarns kommun. Det är med

tanke på ambitionen att utveckla Almnäs till ett logistikområde också av särskild vikt att gatornas geometri och konstruktion utformas utifrån de stora, tunga fordon som kommer att trafikera området.

Gatuprinciper

Huvudgator föreslås vara ca 18 meter breda (2 m gångbana + 3 m trädrad/dike/infiltrationsstråk + 7 m körbana + 3 m trädrad/dike/infiltrationsstråk + 3 m gång- och cykelbana) i området vid exploatering på bägge sidor. Huvudgator kan vid exploatering på enbart en sida av vägen vara ca 13 m breda (3 m gång- och cykelbana + 3 m trädrad/dike/infiltrationsstråk + 7 m körbana). På dessa ska kollektivtrafik även kunna framföras. Förgårdsmarken (6 meter bred på vardera sida) ska vara kvartersmark som används för infiltrering av dagvatten från kvartersmark. Utformningen av förgårdsmarken styrs i stadsbyggnadsprinciperna.

Lokalgatornas gatussektioner kan behöva anpassas efter särskilda förutsättningar och ska ses över i kommande detaljplanarbete. En utgångspunkt kan vara att de är ca 10-12 meter breda (t.ex. 2 m gångbana + 7 m körbana + 2 m gångbana eller 3 m gång- och cykelbana på ena sidan + 7 meter körbana). Förgårdsmarken (6 meter bred) ska vara kvartersmark som används för infiltrering av dagvatten från kvartersmark. Utformningen av förgårdsmarken styrs i stadsbyggnadsprinciperna.

Parkeringsprinciper

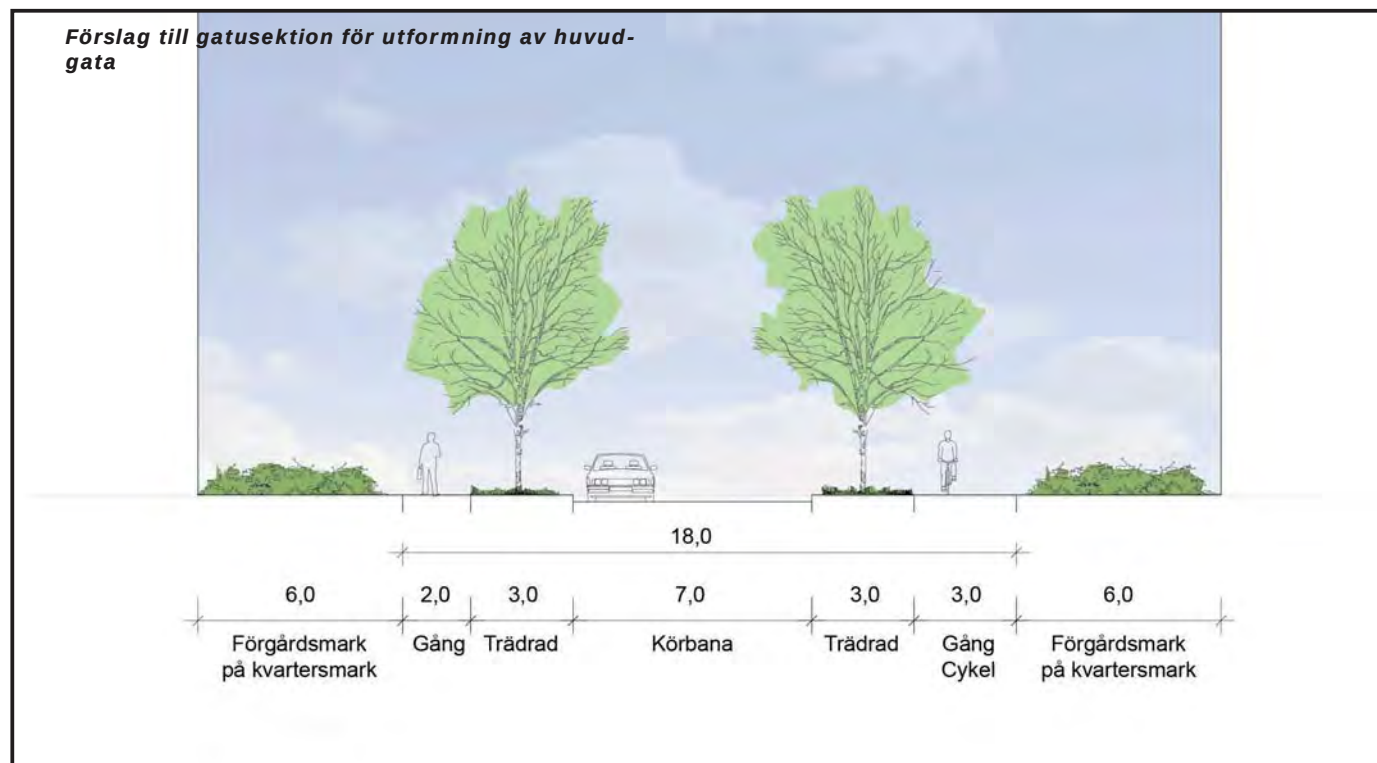
Parkeringen avses huvudsakligen regleras inom respektive tomt i det kommande området. Det kan komma att finnas behov av att därutöver även skapa en gemensam yta för uppställning av lastbilar och släp. Erfarenheter från befintliga logistikområden är att en sådan åtgärd minskar spontana uppställningar runt om i området.

Exploatörens ansvar

Exploatören står för de investeringar som krävs inom den egna tomten för att tillgodose kraven för transportinfrastrukturen. Möjligheten att få tillgång till stickspår bedöms finnas för cirka sex 1-hektarsrutor i minimalalternativet och för ytterligare ca sex i maxalternativet. Därutöver behöver exploatören utifrån ett vägtrafikperspektiv planera även för parkering och uppställningsytor för fordon.

Tung trafik

Den omlastningsplats eller kombiterminal som planeras inom Mörby arbetsområde i Nykvarns kommun kommer att alstra en hel del tung trafik som avses ansluta till kombiterminalen via Almnäsområdet. Från den nya trafikplatsen på E20 leds transporterna söderut på väg 518 och svänger västerut på det vi i det här dokumentet kallar Södra vägen (söder om gamla banvallen) mot Mörby industriområde. Verksamhetsområdena utmed



denna tillfartsväg är de som i första hand lämpar sig för ytkrävande verksamheter med behov av goda logistiska förhållanden som alstrar betydande mängder tung trafik. Det är viktigt att trafikföringen och vägar planeras så att tung trafik samlas till vissa gator. Dessa gator ska utformas så att framkomligheten underlättas för fordon i tung trafik och så att störningar för andra trafikanter och verksamheter undviks.

Kollektivtrafik

Ny bebyggelse i Almnäs kommer troligen att försörjas kollektivt med busstrafik genom utökning eller förändring av befintliga busslinjer som trafikerar i anslutning till programområdet idag. Busslinjerna bör binda samman Almnäsområdet med Nykvarns centrum och Södertälje centrum men också med pendeltågsstationen Södertälje hamn och järnvägsstationen Södertälje syd.

För att skapa förutsättningar för bättre kollektivtrafikförsörjning för befintliga bostadsområden utmed Tvetavägen/väg 516 kan eventuellt nya bostäder medges inom programområdets södra delar i en framtid. Då skulle ett tillskott om ca 500-600 bostäder krävas inom gångavstånd till hållplats som är mindre än 800 meter. Ny bostadsbebyggelse bör då placeras så att genomgående busslinga möjliggörs.

SL är inte öppna för att dra nya busslinjer för att försörja Almnäsområdet med bussförbindelser, men en utökning eller förändring av befintliga busslinjer bedöms som möjliga. Enligt SL kan en av Nykvarnslinjerna dras om så att den går genom Mörby industriområde (på Nykvarnssidan) som sedan genom nordvästra delen av programområdet för Almnäs (på Södertäljesidan), ansluter till nordvästra/hela västra delen av Vasallens/Peabs område och tar Almnäsvägen ut till E 20 i områdets norra del. Se karta för "Bostadsalternativet" på föregående uppslag.

Det finns mark reserverad för en station på Svealandsbanan, vid Almnäs, men för att tågoperatörerna ska vara intresserade av att trafikera stationen bedöms en mycket tät exploatering krävas för ca 20 000 personer.

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Möjligheterna att studie- och arbetspendla mellan Nykvarn och Södertälje är viktig och bör utvecklas. Trafikverket bedriver tillsammans med ett antal andra regionala aktörer ett arbete med att peka ut ett regionalt cykelstråk inom Stockholms län. Flera olika förslag finns på sträckningar mellan Södertälje och Nykvarn för detta regionala cykelstråk där en sträckning går via det område som nu utvecklas. Gång- och cykelvägen på den gamla banvallen mellan Södertälje och Nykvarn kan utgöra en trafiksäker cykel-förbindelse mellan orterna och till Stockholm syd-området. Utmed väg 518 kan en separat gång- och cykelväg byggas som förbinder Almnäsområdet med området norr om E20.

Det är ett rimligt cykelavstånd till Almnäsområdet från Nykvarn respektive Södertälje varför det är av särskild vikt att se på snabba och gena förbindelser för cykeltrafiken för arbetspendlande till och från området. Utrymme för gång-, cykel- och mopedtrafik planeras både på lokalgator och huvudgator inom programområdet.

Planeringsförutsättningar

Övergripande trafikinfrastruktur

Många företag i Stockholmstrakten söker idag nya lokaliseringar utanför Stockholm eftersom det finns begränsade möjligheter till exploatering inom Stockholm och Södertälje samt som en del i företagets rationaliseringar av sin egen transportverksamhet. Krav från flera företag är närhet till större väg och möjlighet till järnvägsanslutning samt sjö- och flygtransporter. Almnäs är ur företagets perspektiv intressant med stora ytor och möjlighet till god logistik och effektiva transportlösningar. I Almnäs finns dessutom närhet till Södertälje hamn och Skavsta flygplats. Arlanda ligger cirka 8 mil norr om Almnäs och Skavsta flygplats ligger cirka 7.5 mil söder om Almnäs.

Godsnoder i regionen

Det finns några olika faktorer som talar för att Södertälje som godsnod kommer att få en ökad betydelse, bl.a. dess strategiska läge med närhet till stora konsumentområden i Stockholm och Mälardalen och tillgången till olika transportslag. Med en växande befolkning och ökat tryck på klimatanpassade transporter samt krav på ökade rationaliseringar av varu-transporter utkristalliseras två områden i Stockholm-Mälardalen som är särskilt intressanta. Ett av dessa är Stockholm Nord/Rosersberg med sin närhet till Arlanda och sitt goda väg- och järnvägs-läge. Det andra området är Södertälje, inkluderat Almnäsområdet.

Under senare år har det funnits två huvudpunkter för godstrafiken i Stockholmsområdet, Tomtebodan och Älvsjö godsbangårdar. Det är i dagsläget oklart hur Tomtebodan kommer att utvecklas i framtiden. Vilka funktioner som kommer att finnas kvar i Tomtebodan utreds för närvarande av Trafikverket.

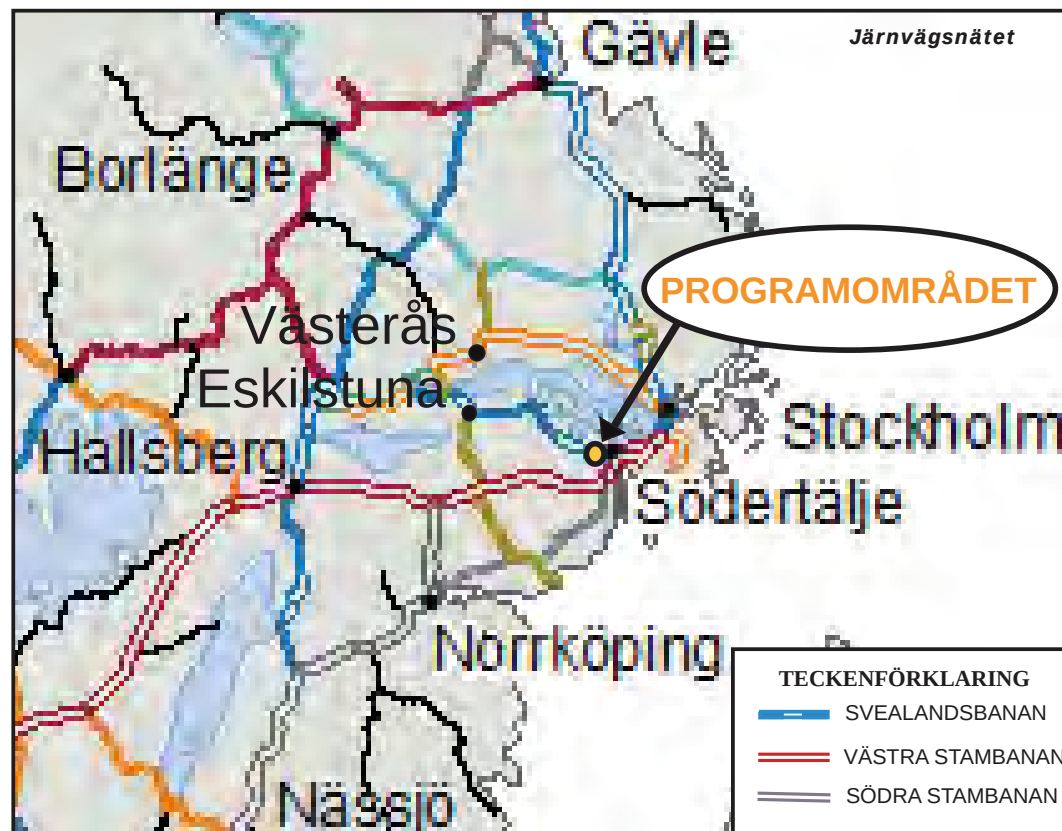
Älvsjö godsbangård och Årsta containerterminal är en annan viktig nod för godstrafiken i Stockholmsområdet. På bangården rangeras ankommande vagnar och på terminalen i Årsta sker omlastning av gods. I området finns dessutom grossister och distributionsföretag. Årsta kan komma att påverkas av den nya kombiterminalen i Rosersberg genom att en del transporter flyttas dit.

Södertälje hamn

Södertälje hamn är beläget vid Igelstaviken i södra delarna av Södertälje stad och hamnen når därför Östersjön sjövägen via Himmerfjärden. Utöver sjöanslutningen till Östersjön finns också anslutningar till både Västra Stambanan och Svealandsbanan samt E4/E20 direkt i hamnområdet.

Södertälje hamn har en mycket positiv utveckling för närvarande. Olika typer av godstransporter trafikerar Södertälje hamn där den största överföringen av gods sker mellan järnväg och lastbil. Omlastningen sker bland annat vid kombiterminalen som ligger nere i hamnområdet.

I Stockholms läns landstings Regional utvecklingsplan för Stockholms län, RUFS 2010, pekas Södertälje hamn ut som en strategisk hamn. I takt med att godstrafiken förväntas öka under de närmaste åren bör vissa järnvägsåtgärder genomföras i Södertälje hamn. Det handlar i första hand om åtgärder som bidrar till att effektivisera tågtrafiken på bangården, industrispåren och terminalområdet. Trafikverket bedriver för närvarande ett planerings- och projekteringsarbete för att precisera behoven kring att utveckla spårinfrastrukturen vid Södertälje hamn.



Järnväg

Svealandsbanan

Svealandsbanan passerar genom programområdet i ost-västlig riktning och förbinder Södertälje med bl.a. Eskilstuna och Västerås. I Valskog ansluter Svealandsbanan till Mälärbanan. Den trafikeras idag i huvudsak av persontrafik och är anpassad för snabbtåg. Nykvarnstation ligger 8 km väster om Almnäs och stationen Södertälje syd ca 8 km österut. Söder om regementsområdet finns mark reserverad för en ny tågstation i Almnäs. Marken ägs av Trafikverket. Bedömningen är dock att om de aktiva tågoperatörerna på marknaden ska se nyttan av att stanna i Almnäs krävs en persontäthet om ca 15 000-20 000 personer inom uppskattningsvis 1,5 km radie. För att uppnå en sådan persontäthet skulle uppförande av ca 6 500 7 000 bostäder krävas.

Arbete med planering och projektering av ett kompletterande dubbelspår längs Svealandsbanan mellan Södertälje och Strängnäs pågår och planeras att byggstartas år 2019. I samband med utbyggnad av dubbelspår bör nya förbindelser med tunnlar under järnvägen skapas för gång- och cykeltrafik, nya ridvägar samt viltstråk. På Nykvarnssidan föreslås ett läge för en gång- och cykeltunnel som även kan användas för en ridled.

Ingen godstrafik går på Svealandsbanan idag, men om Almnäs ska utvecklas till ett regionalt logistikcentrum är det en förutsättning. De tekniska förutsättningarna för att bygga stickspår från Svealandsbanan in till Almnäsområdet är goda. En utredning av anslutning av industrispår från Svealandsbanan till Almnäs visar att vissa områden norr om spåren i både Almnäsområdet och Mörbyområdet kan nås från Svealandsbanan. Utbyggnad kan ske etappvis enligt en gaffelprincip på båda sidor om stickspåret. Nya stickspår behöver ha en radie om minst 300 meter samt en lutning på högst 2 %. Samtliga spår bör vara elektrifierade fram till målpunkten eller byggnads utsida inom kvarteret. Korsning mellan stickspår och huvudgator inom området får inte förekomma. Tågen får köra med en hastighet om ca 20-40 km/h inne i verksamhetsområdet.

Västra/Södra stambanan

Västra stambanan är namnet på den järnväg som förbinder Stockholm och Göteborg. Västra stambanan går via Södertälje vidare till tätorter som Järna, Flen, Katrineholm, Hallsberg, Skövde och Alingsås. Grödingebanan är den 31 kilometer långa del av Västra stambanan som går mellan Järna och Flemingsberg, via Södertälje Syd.

Södra stambanan är namnet på den järnväg som förbinder Stockholm och Malmö. Södra stambanan går via Södertälje, Järna, Nyköping/Katrineholm, Norrköping, Linköping, Nässjö och Hässleholm. På delsträckan mellan Järna och Norrköping har södra stambanan två grenar, en via Nyköping och en via Katrineholm. Grenen via Nyköping benämns ofta för Nyköpingsbanan. Eftersom Nyköpingsbanan är enkelspårig går mycket trafik via Katrineholm.

Både den södra och den västra stambanan är idag hårt trafikbelastade, både avseende persontrafik och godstrafik. Särskilt Västra stambanan är av betydelse då den förbinder Södertälje med Göteborg och Göteborgs hamn, som är den idag i särklass största svenska hamnen med mycket internationell trafik.

Behov av bättre järnvägskoppling

För att en regional kombiterminal ska fungera tillräckligt effektivt bedöms en avgörande förutsättning vara att Svealandsbanan förses med direktanslutning till Västra/Södra stambanan. Idag tvingas tågen stanna och vända i Södertälje Hamn för att växla från Svealandsbanan till Västra/Södra stambanan. En sådan järnvägskoppling skulle till viss del kunna samlokaliseras med den föreslagna Tvetaleden.

Väginfrastruktur

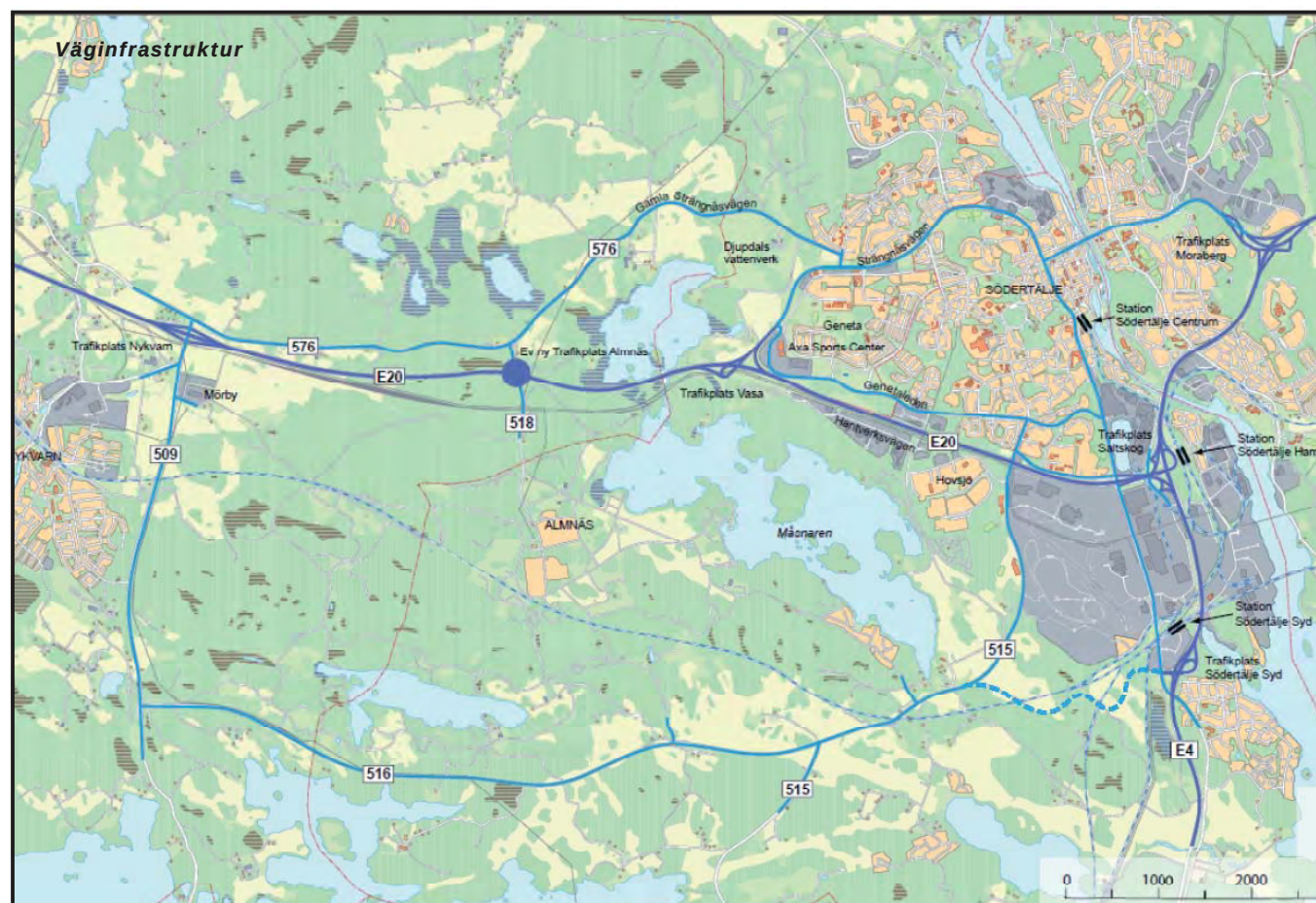
Väg E20 går norr om Almnäsområdet och har motorvägsstandard. E20 har en betydande regional och nationell funktion. Vägen trafikförsörjer delar av kommunerna Nykvarn och Södertälje och förbinder dessa med varandra och med Stockholm. Trafikflödet är ca 20 000 fordon/årsdygn (ådt) och tillåten hastighet 110 km/tim. En förutsättning för utveckling av Almnäs är att området ges en god anslutning mot väg E20. En ny trafikplats för

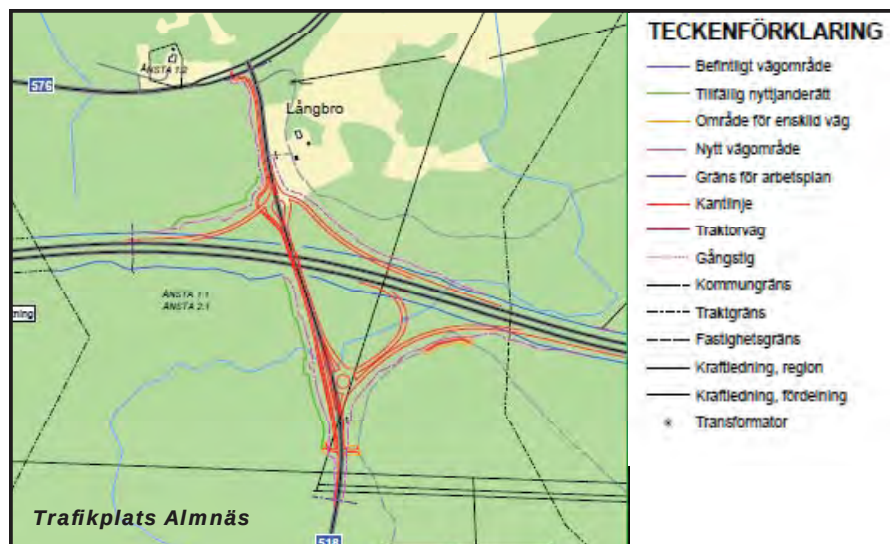
Almnäs planeras på E20 mellan de två befintliga trafikplatserna Nykvarn och Vasa. Avståndet mellan trafikplatserna Nykvarn och Vasa är ca 6 km. Vägverket är idag väghållare för tillfartsvägen till Almnäs, väg 518. År 1999 hade den en trafik på ca 500 ådt.

Väster om Almnäsområdet ligger väg 509, som går i utkanten av Nykvarns tätort. Utanför utredningsområdet söder om Almnäsområdet ligger väg 516. Vägen övergår österut i väg 515 och inom Södertälje tätort i Tvetavägen. Idéer finns att ansluta väg 515 till väg E4 i Trafikplats Södertälje syd, genom den så kallade Tvetaleden.

Trafikplats Almnäs

Den viktigaste åtgärden avseende utveckling av väginfrastruktur för Almnäsområdet är tillskapandet av en ny motorvägsavfart på E20. En sådan





trafikplats ingår i den långsiktiga regionala planen för transportinfrastruktur för Stockholms län som utarbetats av Länsstyrelsen. Anläggandet av trafikplatsen kommer att samfinansieras av Trafikverket, Södertälje kommun och Nykvarns kommun.

Trafikplatsen kommer att utformas olika på södra och norra sidan om E20. På södra sidan utformas trafikplatsen som ett klöverblad, se skiss nedan, med av- och påfart öster om befintlig vägport för väg 518. På norra sidan av E20 utformas trafikplatsen som ett ruterblad, se skiss nedan, med avfartsramp öster om befintlig vägport och påfartsramp väster om porten. Anslutningarna mot väg 518 kommer att utformas som cirkulationsplats på södra sidan E20 och som en droppe på norra sidan. Anslutningarna kommer att belysas. För väg 518 föreslås en breddning för att inrymma ett extra körfält förbi cirkulationsplatsen och en bit söderut. Detta för att den tunga trafiken inte ska stoppa upp övrig trafik i den relativt branta stigningen från porten upp mot Almnäs. För att förbättra för de oskyddade trafikanterna studeras ett förslag på gång- och cykelväg inom arbetsplaneområdet.

E4/E20 genom Södertälje

På väg E4/E20 finns numera tre stycken körfält i vardera riktning mellan Stockholm och Södertälje (till trafikplats Moraberg). I Trafikverkets kapacitetsutredning som presenterats 2012 redovisas att man nu ser behov av att fortsätta med tre körfält från Trafikplats Moraberg till Trafikplats Saltskog, inklusive en ny bro över Södertälje kanal. Redan idag fungerar trafikplatsen mellan E4 och E20 dåligt. Scenariet med logistikatsning förutsätter därför inte bara en bättre anslutning mellan E4/E20 utan även utbyggnad av Tvetaleden som avlastning för korsningen E4/E20.

Tvetaleden

Behov finns av en bättre vägförbindelse mellan väg 515 och E4. En sådan förbindelse skulle underlätta utvecklingen av vägtransporter i nord-sydlig riktning mellan Almnäs/Mörby området och E4. Södertälje kommun har

aviserat behoven av en Tvetaled både i den nu gällande översiktsplanen, men framförallt i den översiktsplan som är under framtagande. Tvetaleden skulle ansluta i trafikplats Södertälje Syd, och har översiktligt lagts in på den kartöversikt över väginfrastrukturen som redovisats ovan.

En ny nord-sydlig statlig vägförbindelse genom Almnäsområdet

Utvecklingen av ett nytt logistikområde i Södertälje som utpekats i Stockholms läns landstings RUFs 2010 är att beteckna som ett gemensamt regionalt åtagande. Som en del i utvecklingen av detta gemensamma regional åtagande bör staten utveckla en bättre statlig väginfrastruktur genom området i nord-sydlig riktning. En sådan vägförbindelse knyter ihop två statliga vägar, E20 och väg 516, genom det utpekade potentiella området för ett nytt logistikcentrum för hela Stockholms-regionens varuförsörjning.

Bebyggelseområden

Bostäder, arbetsplatser, övrig bebyggelse

Almnäs är ett tidigare militärt skjutfält och övningsområde. I programområdets östra del mot Måsnaren ligger flera byggnader tillkomna under 1950- och 1960-talen, då försvaret köpte marken av lantbrukare och skogsägare. Inom detta område med befintlig bebyggelse bedrivs idag olika typer av företagsverksamhet. Där finns bl.a. företag som har industriell service åt tillverkningsindustrin, rekonditionering av bilar, glasbyte/reparationer av bilar, rengöring/reparation/försäljning av tomat, provning/testning av lastbilar, lagerhållning och några av dessa företag har även kontorsverksamhet i området. I den före detta sjukhusbyggnaden drivs även ett behandlingshem. En gymnasieskola och ett hunddagis finns också inom området.

Söder om Långsjön finns ett mindre planlagt område för småhus som i dagsläget är utbyggt till hälften. I sydöstra delen av programområdet, vid Måsnarens sydvästra strand finns de två fritidshusområdena Stadan och Nabben. Söder om dessa, vid Måsnarens södra spets ligger Tveta friluftsgård med anslutande frilufts- och motionsområde.

Offentlig och kommersiell service

I Nykvarn centrum, ca 8 km väster om programområdet, finns det både kommersiell och offentlig service. Wasa handelsområde i Södertälje, ca 5,5 km öster om programområdet, tillhandahåller kommersiell service med bl.a. två stormarknader. Till Södertälje centrum där all kommersiell och offentlig service finns är det ca 9 km med bil. Skolor och förskolor finns i Södertälje på ett bilavstånd om ca 6 -7 km.

Tillgänglighet

Med sitt läge ca fem kilometer väster om Södertälje centrum ligger Almnäs något perifert för stadens invånare. Som tidigare militärt övningsfält saknas också förankringen och närmare kännedom om området hos invånarna. Av erfarenhet vet vi att det inte har varit naturligt för kommuninvånarna att

söka sig till sådana områden då den militära verksamheten har inneburit att det är förbjudet för allmänheten att tillträda.

Gator och trafik

Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik

Uppbyggnaden av gatunätet i Almnäsområdet är kopplat till den verksamhet som bedrivits av militären under lång tid. Det finns oklarhet i hur det befintliga gatunätet har dimensionerats avseende bärighet. Men det är av stor vikt när nu området ska utvecklas för verksamhet med en stor andel tung trafik. Det finns olika sätt att i efterhand bärighetsklassa gatunätet. Bedömningen är dock att med tanke på den militära verksamhet som bedrivits är stora delar av gatunätet troligtvis konstruerat för tunga transporter.

Den militära verksamheten på Almnäs har inneburit att det varit förbjudet för allmänheten att tillträda. Därför har inte heller området av tradition brukats för gång- och cykeltrafik i någon större omfattning. Någon större förändring bedöms inte heller ha skett efter att området öppnats upp efter militärens avveckling. Den infrastruktur som finns i området har dessutom inte varit anpassad för cykling. Detta sammantaget ger att gång- och cykeltrafikens omfattning i området i dagsläget är mycket liten.

Kollektivtrafik

Idag går buss 780 mellan Södertälje centrum och Nykvarn. Tre turer går från Södertälje till det före detta militära områdets entré i Almnäs under morgonen på vardagar och tre turer i retur på eftermiddagen. Från både Nykvarn och Södertälje går 20-25 turer under vardagar via väg 567, Gamla Strängnäs vägen. Dessa stannar endast vid Almnäs vägskaal som ligger ca 1,6 km norr om entrén. I södra delen av programområdet går befintlig busstrafik på Tveta vägen mellan Södertälje tätort och Järna samt till Vackstanäs. Vackstanäs bussen, som försörjer Jumstabergsområdet, har idag tät trafik under skoltid (vardagar fram till 14) och utöver det är trafiken gles.

Störningar och risker

Väg E20 är primär väg för farligt gods. Genetaleden och Strängnäs vägen är sekundära vägar för farligt gods. Längs Gamla Strängnäs vägen, mellan väg 509 och Strängnäs vägen, är transporter med farligt gods förbjuden p.g.a. närheten till Djupdals vattenverk. Korsningen mellan E4 och E20 fungerar dåligt idag då det bl.a. uppstår påfartsköer.

Vissa störande industriverksamheter kan komma att lokalisera sin verksamhet till området. Vägtrafiken beräknas öka kraftigt i området med hänsyn till planerad utveckling av området, enligt Trafikverkets beskrivningar till trafikplats Almnäs. Antalet fordon per årsmedeldygn beräknas öka med det dubbla från 25000 till 50000 på E20 mot Södertälje fram till 2035. Infartsvägen till Almnäs som idag har ca 550 fordon/årsmedeldygn beräknas vid en kraftig utbyggnad av Stockholm syd/Almnäs – Mörby ha mellan 11000-20000 fordon/årsmedeldygn vid samma tidpunkt. Andelen tung trafik beräknas vara 14 %. Vid Svealandsbanan bedöms maxbullernivåer klaras med ett avstånd om ca 150 meter till bostäder. Bebyggelse med verksamheter bedöms med hänsyn till hälsa- och säkerhetsrisker kunna placeras ca 50 meter från järnväg.