

P0206 Haren

PM Trafik och parkering – Haren 9, 12 & 16

1. Bakgrund

1.1. Inledning

Birka Nya Hem AB planerar nya flerfamiljshus på fastigheterna Haren 9,12 och 16 i Södertälje. Befintlig bebyggelse kommer att ersättas och utfarter mot Birkavägen och Algatan ses över för att anpassas efter den nya bebyggelsens behov. Antalet resor och transporter till och från fastigheterna ökar.

1.2. Syfte

Syftet med detta PM är att redogöra för de trafiklösningar som nybyggnationen innebär, som underlag för Södertälje kommun i samband med upprättande av ny detaljplan. PM-et ska redogöra för att nödvändiga trafikfunktioner är lösta eller kan lösas med god standard. Effekterna av ett ökat antal trafikrörelser ska beskrivas.

1.3. Bebyggelsens utformning och omfattning

En arkitektskiss daterad 2025-03-11 visar fyra huskroppar med flerbostadshus med sammanhängande fasad mot Birkavägen. Mot gatan finns förgårdsmark där två hus ligger närmre gatan. Två hus är mer tillbakadragna. Totalt planeras för ungefär 80 lägenheter i varierande storlekar från 1 -4 rum och kök, två radhus och ett par mindre lokaler. Den nya bebyggelsen uppskattas bli hem för ungefär 160 personer.



Figur 1.1. Illustration av de fyra huskropparna från Birkavägen (Wingårdhs, Projit 25-03-11)

I husets källare planeras ett garage. Garaget löper under huset och utmed Birkavägen med infart från Algatan.

2. Trafikalstring

2.1. Nuläge

Nuvarande hus är i dåligt skick och kommer rivas i sin helhet. Trafikutredningsbyrån har för enkelhets skull utgått från ett nuläge där ingen biltrafik genereras från fastigheterna.

2.2. Utgångspunkter och beräkning

Invånare i Södertälje kommun gör 2,2 resor per invånare och dygn¹. Huvuddelen av resorna, 1,3 resor sker med bil. Boende gör 0,9 resor per person och dygn med kollektivtrafik, cykel och till fots. Resvanor skiljer sig markant mellan boende i flerbostadshus och boende i villa. Boende i de nya flerbostadshusen kan därför förväntas ha en lägre bilanvändning i vardagen än snittet i kommunen. I Stockholms län är det t.ex. fem gånger vanligare att hushåll i flerbostadshus inte disponerar bil jämfört med boende i villa och radhus (RTK 2002).

Om bebyggelsen antas alstra 1 bilresa per person och har en genomsnittlig beläggning per bil på 1,3 personer ger det ca 120 bilrörelser per vardagsdygn (80 lägenheter a 2 personer * 1/1,3). Schablonmässigt så antas 10 % av bilresorna ske under morgonens maxtimme vilket ger runt 12 bilrörelser med potentiell påverkan på det lokala gatunätets kapacitet och framkomlighet.

Det bör noteras att antal bilrörelser delvis beror på hur området utformas och hur konkurrenskraftiga bilresor blir i jämförelse med andra färdmedel. Faktorer som påverkar är t.ex. restid och kollektivtrafikutbud, kostnader för parkering, tillgång till bil som tjänst (bilpool) mm. I denna utredning utgår vi dock från ett generellt normvärde då många parametrar som kan påverka biltrafiken uppåt eller nedåt ännu är obekanta.

Alla boendes bilresor utgår inte från bostaden. Det tas dock ut av att bilburna besökande och leveranser till området inte finns med i schablonen.

Huset har god koppling till befintligt gång- och cykelnät och kollektivtrafik. Det minskar antal korta bilresor. Avståndet till stadskärnan är 1,1 km (mätt till Stortorget). Resan till centrums utbud tar 10-15 min till fots och knappt 5 minuter med cykel. En stor del av rutten till stadskärnan har egen cykelinfrastruktur, cykelbana eller gc-bana, men vissa sträckor går på

¹ Baserat på data från Resvanor i Stockholms län. Trafikförvaltningen Tabell 1 på sidan 25. Rapport daterad 2016-08-17.

lokalgator och kan förbättras ur cykel- och fotgängarperspektiv. Mätt i restid är cykeln mycket konkurrenskraftig på resor till stadskärnan.

2.3. Trafikfördelning: dit går bilresorna

Åtta av tio bilresor bedöms färdas längs Birkavägen söderut från planområdet (80 %). Övriga bilresor fördelas på Birkavägen norrut (10 %) samt på Algatan österut (10 %).

2.4. Bedömning av påverkan

Trafikutredningsbyråns bedömning är att den ökade biltrafik som den nya bebyggelsen ger upphov till är hanterbar och att inga åtgärder behöver vidtas på grund av ökade flöden. Gator i närområdet kan utformas för att åstadkomma hög kvalitet för rörelse till fots och för vistelse, om så önskas.

3. Gatutformning

3.1. Birkavägen

3.1.1. Befintlig situation

Planområdet gränsar i öster till Birkavägen. Birkavägen är en huvudgata som förbinder Brunnsäng Tallhöjden och Viksäter med stadskärnan. Birkavägen trafikeras av busslinjer 751 och 761 med hållplatser norr och söder om planområdet (Bruksgatan och Frejagatan).



Figur 3.1. Birkavägen sedd norrut från korsningen med Algatan. Planområdet på vänstra sidan efter korsningen. Foto: Google maps.

Birkavägen har på aktuell sträcka en sektion som ser ut som följer, från väster till öster:

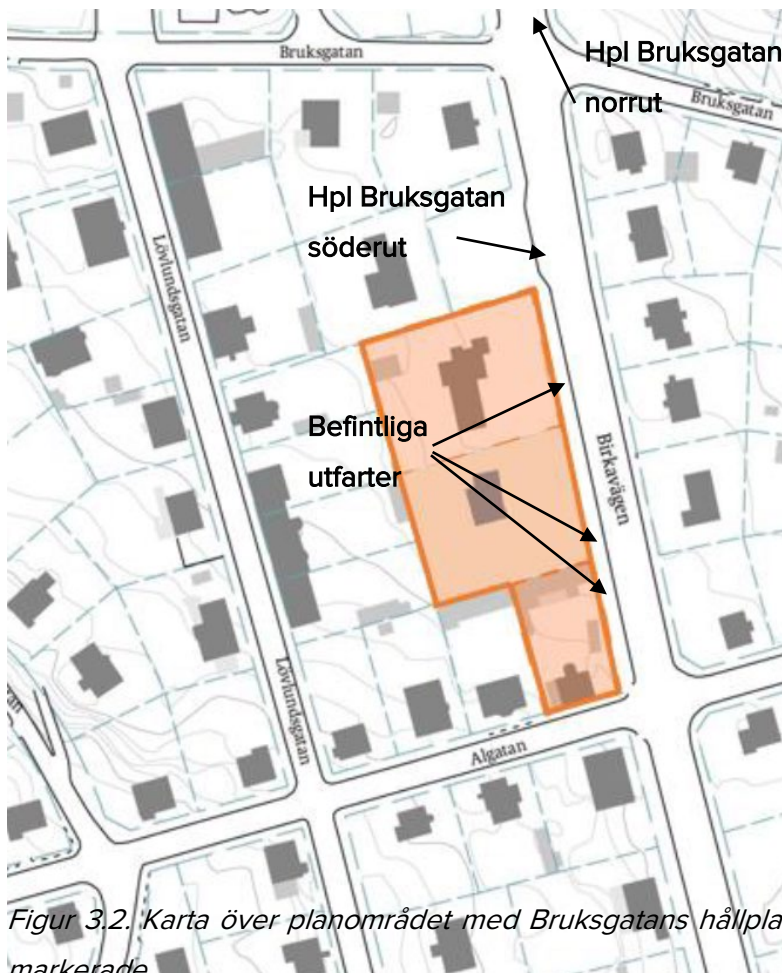
- Gång- och cykelbana delad med vit linje.

- Körbana med markerad mittlinje (med mittrefug söder om korsning med Algatan, se bild).
- Gemensam gång- och cykelbana.

År 2020 uppmätte kommunen ca 11 600 motorfordon per dygn på Birkavägen. Mätningen gjordes enligt uppgift på sträckan mellan Algatan och Bruksgatan. Motorfordons medelhastighet var vid mättillfället 37 km/h. Skyltad hastighetsgräns är 40 km/h.

Birkavägen lutar svagt uppför i nordlig riktning.

Birkavägen är ej rekommenderad rutt för farligt gods². Trafikutredningsbyrån känner ej till att det finns någon industri eller annan destination i närområdet som transporterar farligt gods med hög konsekvens vid utsläpp under transport.



Figur 3.2. Karta över planområdet med Bruksgatans hållplats utmärkt samt befintliga utfarter markerade.

² Länsstyrelsen i Stockholms läns kungörelse om sammanställning av rekommenderade vägar och lokala trafikföreskrifter för transport av farligt gods i Stockholms län. Beslutat den 2016-03-30.



Figur 3.3. En av de befintliga utfarterna till Birkavägen från planområdet. Foto: Google maps.

Birkavägen har idag funktioner för angöring, sophämtning och vid akutfall räddningsfordon. Gatan är skyltad som huvudled och parkering är därmed inte tillåten. Strax norr om korsningen med Algatan finns skylt för zon med parkeringsförbud. Zonförbudet gäller söder om denna punkt (norr om samma punkt gäller parkeringsförbud ändå på grund av huvudled).

3.1.2. Ny situation

Flerbostadshus anläggs med förgårdsmark längs större delen av aktuell sträcka.

- Birkavägen blir flerbostadshusens huvudsakliga entré för fotgängare och resenärer med kollektivtrafiken.
- De tre befintliga tre utfarterna för biltrafik mot Birkavägen tas bort och ersätts med en garageinfart från Algatan.
- Hållplatsen Bruksgatan ligger kvar i befintligt läge.
- Befintlig skylt med zon för parkeringsförbud föreslås flyttas norrut till en punkt strax söder om korsningen med Bruksgatan.
- Befintligt övergångsställe (zebra) över Birkavägen i korsning med Algatan behålls.
- Det finns tre gatlyktor vid planområdesgränsen på Birkavägens västra sida. Hänsyn till dessa behöver tas vid projektering och genomförande.

När befintliga motorfordonsutfarter över gång- och cykelbana tas bort ökar cykeltrafikens framkomlighet och säkerhet. Nya fotgängarrörelser tillkommer på gångbanan. Hänsyn till det

behöver tas i detaljprojektering utanför fastigheten. Förutsättningar finns dock för en god lösning och frågan är inget hinder för att fastställa detaljplan i enlighet med illustrationer.

Befintlig skyltad hastighet på Birkavägen behålls. Birkavägen blir på aktuellt avsnitt mer lik i sin karaktär hur Birkavägen ser ut längre söderut, närmare stadskärnan. Arkitektskissen daterad 2025-03-11 visar nya träd och en avsmalnad körbana på aktuell sträcka av Birkavägen. Det är viktigt att kommunen som svarar för gatumarken säkerställer tillräcklig yta för korsande fotgängarrörelser till husen och cykeltrafik på cykelbanan.

3.2. Algatan

3.2.1. Befintlig situation

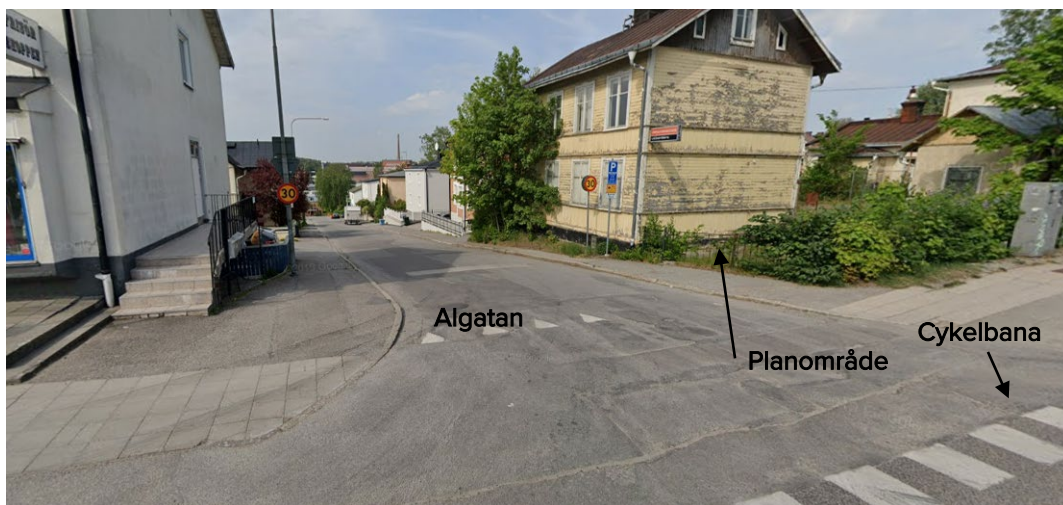
Algatan väster om Birkavägen är en lokalgata med villabebyggelse och mindre flerbostadshus. Trottoarer finns på båda sidan körbanan.

År 2012 uppmättes 650 motorfordon per vardagsdygn på Algatan. Mätningen gjordes på sträckan mellan Birkavägen och Lövlundsgatan. 85-percentil för motorfordons hastighet uppgick vid mättillfället till 35 km/h. Skyltad hastighet är 30 km/h.

Gatan lutar utför i västlig riktning.

På norra sidan av Algatan är parkering tillåten. Två normalstora bilar ryms utmed planområdesgränsen (invid Haren 16).

Trafikanter som ska ut på Birkavägen eller korsa densamma har väjningsplikt, vilket i nuläget endast är markerat med hjärtänder.



Figur 3.4. Vy över Algatan, sedd från korsningen med Birkavägen. Foto: Google maps.

3.2.2. Ny situation

Algatan är enligt arkitektskissen föreslagen som den huvudsakliga infarten för motorfordon till planområdet. En garageinfart anläggs cirka 20 m från korsningen med Birkavägen (mätt från körbanekant, ca 16 m från gångbanekant). Se Figur 3.5 för en illustration av ny situation.

Trafikflödet beräknas öka till 770 fordon per vardagsdygn på den korta sträckan mellan garageinfarten och Birkavägen (+ 120 nya rörelser/ dygn). Gatan blir alltså lågt trafikerad.

Två befintliga p-platser på den norra sidan (mot Haren 16) tas bort. Dessa två p-platser är i nuläget avgiftsbelagda och tillgängliga för bilägare med boendeparkeringstillstånd i området.

I bygglov behöver en god utformning av trottoar med avseende på Alгатans lutning och föreslagen infart till garage. Framtagen arkitektskiss visar på goda förutsättningar för lösningar där garagerampen möter Algatan med liten eller ingen längslutning. Nuvarande illustration av garageramp har förutsättningar att skapa en trottoar med god tillgänglighetsstandard med avseende på längs- och tvärlutning. Avrinning behöver säkerställas så att dagvatten inte rinner i oönskade riktningar.



Figur 3.5. Vy över skisserad ny garageinfart på Algatan, vy österut mot korsningen med Birkavägen (foto år 2018/19 Google maps).

Detaljprojektering avgör lämplig reglering av Algatan och ev. behov av tydligare skyltning i korsning med Birkavägen. Projekteringen bör ta ställning till om korsningspunkten med

gångbana och cykelbana på västra sidan av Birkavägen där densamma möter Algatan behöver byggas om för att ge tydligare och högre prioritet för fotgängare och cykeltrafik längs Birkavägen. I kommande skede kan det också övervägas om en växtbädd på Algatan väster om garageinfarten kan bidra till ett attraktivare gaturum och fungera som en hastighetssäkrande åtgärd vilken bidrar till smidiga trafikrörelser in och ut ur garaget, se Figur 3.6 för ett exempel på växtbädd.



Figur 3.6. Växtbädd i den körbara ytan. Exempel på utformning från gata i Malmö som ger korta raka sektioner för motortrafiken och på så sätt prioriterar fotgängares rörelse och vistelse.

4. Bilparkering

Befintlig situation

Fastigheterna Haren 9 och 12 har bilplatser inom kvartersmark för ett par bilar per fastighet. Haren 16 har en större parkeringsyta för ett 10-tal motorfordon. P-ytan på Haren 16 är reglerad och tillstånd krävs. Parkeringsefterfrågan på fastigheterna är därmed helt kopplade till befintliga verksamheter som avvecklas i och med planens genomförande.

Ny situation

Parkering för boende med bil i de nya husen löses i garage under jord. Totalt innehåller aktuell arkitektskiss 58 parkeringsplatser i ett källarplan. Infart kan ske från Algatan, se avsnitt 3.2.2.

5. Sammanfattande bedömning

Den skisserade bebyggelsen bedöms fungera väl ur trafikperspektiv för Algatan och Birkavägen. Skissen över Harens nya bebyggelse innebär i viss mån att fotgängare och cykeltrafik kan få en något tryggare rörelse längs västra sidan av Birkavägen när ett flertal utfarter för motortrafik tas bort. Sträckan kommer uppfattas som tryggare kvällstid när den är bebyggd i och med fler människor i rörelse, med balkonger och entréer vid hållplatsen.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade är illustrerade i garageskiss. Skissen redovisar 58 bilplatser.

Miljörum för sophantering redovisas i västra delen av garaget i höjd med Alгатans nivå (34,25 m).

Räddningsfordons tillgänglighet längs gatenätet är säkerställd. Befintlig busshållplats läge på Birkavägen bibehålls.

Lutningar längs Birkavägen är relativt små. Skissen daterad 2025-03-11 visar förutsättningar att entréer till de fyra huskropparna mot Birkavägen kan skapas med god tillgänglighetsstandard. Entréernas höjd relativt Birkavägens gatunivå är dock även en viktig fråga i kommande steg. Inplanerad förgårdsmark gör det enklare att vid behov skapa ramper och lutningar för att möta trottoarnivån.



Figur 5.1. Illustration av hur en trapphusentré möter trottoarnivån (Wingårdhs, Projit 25-03-11)



På förgårdsmark vid huskropp 1 och 4 mot Birkavägen finns cykelparkering inplanerad, likaså i portal in mot gård mellan huskroppar två och tre (portalen syns till höger i Figur 5.1). Dessa cykelparkeringars läge är ger boende smidiga vardagsresor med cykel.

En god utformning av höjder inom fastigheten och hur trapphusentréer möter trottoar och cykelbana är viktig att redovisa i bygglov. Det gäller såväl Alгатans lutning och infart till garage som entréer och cykelparkering vid Birkavägen. Framtagna skisser visar på att lösningar finnes.

/Slut.