

P0206 Haren

Haren 9, 12 & 16: Trafikflöden som underlag för bullerberäkningar

1. Bakgrund

1.1. Syfte

Detta PM redovisar trafikflöden som underlag för bullerberäkningar vid nyproduktion av bostäder på fastigheterna Haren 9,12 och 16. Fastigheterna ligger längs Birkavägen centralt i Södertälje (Kv Haren).

1.2. Bakgrund

Birka Nya Hem AB planerar nya flerfamiljshus på fastigheterna Haren 9,12 och 16 i Södertälje. En arkitektskiss finns framtagen för planområdet, daterad 2025-03-11. Skissen visar ett flerbostadshus med sammanhängande fasad mot Birkavägen. 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. Befintlig bebyggelse rivs.

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

2. Befintliga flöden

Tabell 1 redovisar befintliga motortrafikflöden på gator i närheten av planområdet. Uppgifterna har inhämtats från Södertälje kommun.

Tabell 1. Uppmätta motortrafikflöden på gator i planområdets närhet.

Gata	Flöde (ÅDT motor- fordon)	Andel tung trafik	Skyltad hastighet	Uppmätt hastighet på sträcka	Kommentar
Birkavägen	11 600	3,7 %	40 km/h	37 km/h**	Mätår 2020.
Algatan	650	Max 5 %***	30 km/h	35 km/h*	Mellan Birkavägen och Lövlundsgatan. Mätår 2012.
Stockholmsvägen / Södertäljevägen	40 000	10 %***	40 km/h	Ingen uppgift	Uppmätt på Mälarbron ¹ . Mätår 2018.

* 85-percentil. **Medelhastighet. *** Antagna värden.

Antal motorfordon på Birkavägen avser sträckan mellan Algatan och Bruksgatan.

3. Trafikalstring inom planområdet

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 vilket ger en viss överskattning av nytillkommande trafik.

¹ Kommunen saknar för närvarande aktuella flödesdata från Stockholmsvägen. Därför används data från Mälarbron strax väster om Stockholmsvägens korsning med Birkavägen.

2.2. Antal genererade resor

Totalt förväntas bebyggelsen inom planområdet generera 350 resor per dygn vilket ger ungefär 120 bilrörelser. Tabell 2 redovisar hur antalet bilrörelser fördelas på gatunätet. Som visas i tabellen kommer flödet på Birkavägen öka med mindre än en procent.

Tabell 2. Antal genererade bilrörelser per vardagsdygn från och till planområdet.

Gata	Antal bilrörelser	Andel av flöde på gata	Kommentar
Birkavägen mot söder	96	< 1 %	
Birkavägen mot norr	12	0,1 %	
Algatan öster om Birkavägen	12	2 %	På Algatan väster om Birkavägen tillförs 120 bilrörelser på en mycket kort sträcka in till garaget.
Totalt	120	---	

Åtta av tio bilresor bedöms färdas längs Birkavägen söderut från planområdet (80 %). Övriga bilresor fördelas på Birkavägen norrut (10 %) samt på Algatan österut (10 %). Bilresorna söderut fördelas sedan främst på Stockholmsvägen väster (35 bilrörelser) och österut (35 bilrörelser), med en mindre del vidare mot söder längs Erik Dahlbergsvägen (drygt 20 bilrörelser).

2.3. Underlag för beräkning

2.3.1. Planområdets läge

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

2.3.2. Resandestatistik för boende i flerbostadshus i Södertälje

Invånare i Södertälje kommun gör 2,2 resor per invånare och dygn². 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).

2.3.3. Antal bilrörelser

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).

Det bör noteras att antal bilrörelser delvis beror på hur närområdet 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.

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

3. Prognos som underlag för bullerberäkningar

3.1. Bakgrund

Beräkningarna i föregående avsnitt visar tydligt att det antal bilresor som genereras av den nya bebyggelsen inte signifikant ökar de totala motortrafikvolymerna på gatorna i närområdet. Trafikvolymen på omgivande gator kan dock komma att ändras av andra orsaker, t.ex. ökad eller minskad befolkningstäthet i området, ökad eller minskad användning av kollektivtrafik med mera. Framförallt kan trafikflödena öka på Birkavägen om andra nya planområden bebyggs längre norrut när Södertälje växer, särskilt om dessa ansluts till Birkavägen som huvudsaklig biltransportlänk.

² Baserat på data från Resvanor i Stockholms län. Trafikförvaltningen Tabell 1 på sidan 25. Rapport daterad 2016-08-17.



Ökning av biltrafik har historiskt skett som en konsekvens av ökat bilinnehav hos hushållen allt eftersom det blivit billigare att äga och köra bil i förhållande till inkomster (och allt dyrare kollektivtrafik). Vad gäller hushåll som bor i flerbostadshus i Stockholms län så är dock trenden att bilinnehavet varit konstant de senaste 20 åren. Bilinnehavet i Sverige har främst ökat hos boende i villor som i relativt stor grad gått från en till två bilar i hushållet och fler bilresor per person. I riket som helhet har bilinnehavet per hushåll minskat det senaste året. Det är väl belagt att i stadsmiljö innebär ökad befolkning att trafikmönster förändras och bilandelen av resandet per person minskas. Det kan enklast förklaras av att ju mer staden växer desto fler stadsgator blir mättade på biltrafik vilket gör att fler väljer att gå och cykla på korta resor. Det blir relativt sett snabbare och enklare. Bilresande minskar särskilt när konkurrensen om bilparkering vid arbetsplatser ökar och när avgifter för parkering införs.

3.1. Normalscenario 2040

Tabell 3 redovisar ett normalscenario för trafikutvecklingen på gator i närområdet.

Tabell 3. Normalscenario för motortrafik 2040 som underlag för bullerberäkning.

Gata	Flöde (ÅDT motor- fordon)	Andel tung trafik	Kommentar
Birkavägen	12 680	3,5 %	Prognosen innebär ökad personbilstrafik vilket sänker andelen tung trafik något.
Algatan	650-770	Max 5 %	Högre siffra avser kort sträcka mellan garage och Birkavägen.
Stockholmsvägen / Södertäljevägen	44 000	10 %	Motsvarar knappt 0,5 % ökad motorfordonstrafik per år.

Scenariot bygger på att ytterligare ny bebyggelse ansluter till Birkavägen norr om planområdet för Haren. Totalt motsvarar den antagna tillväxten planområdets 80 lägenheter



plus ytterligare ungefär 600 nya lägenheter under perioden fram till 2040³. Alla 600 lägenheter tilldelas för enkelhets skull Birkavägen som sin primära biltransportlänk till stadskärnan och E4.

För Stockholmsvägen/ Södertäljevägen antas ökade motortrafikflöden om 0,5 % per år 2018-2040. Biltrafiken inom och in till stadskärnor ökar inte i samma takt historiskt som på det statliga vägnätet. Det statliga vägnätet har byggts ut kraftigt i länet vilket bidrar och medger ökade biltrafikflöden och minskar kollektivtrafikresandet. Det motiverar och resulterar i en högre ökningstakt där. Trenden för länets stadskärnor är en lägre trafikökning och i några fall en minskning av biltrafiken över tid, bl.a. till förmån för fler resor med kollektivtrafik och cykel.

För Algatan räknas motortrafiken endast upp med fordonsrörelser från planområdets boende. Ökad biltrafik på huvudnätet, ökad konkurrens om parkering i stadskärnan och vid centrala arbetsplatser förväntas innebära en minskad andel korta bilresor på lokalgator. Gator som till stor del används av boende i området.

/Slut

³ Tillväxten kan också motsvaras av andra förändringar som ger ökat biltrafikresande, t.ex. ökad befolkningstäthet, minskat gång-, cykel- och kollektivtrafikresande.