

P0206 Haren

## **PM Trafik och parkering – Haren 9, 12 & 16**

### **1. Bakgrund**

#### **1.1. Inledning**

Absint Fastighetsutveckling AB planerar nya flerbostadshus 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 finns framtagen för planområdet, daterad 2019-10-12. Skissen visar ett flerbostadshus med sammanhängande fasad mot Birkavägen och en öppnare struktur in mot gård. Totalt planeras för ungefär 90 lägenheter i varierande storlekar från 1 -4 rum och kök. Skissen redovisar flest lägenheter på 2-3 rum och kök. Bebyggelsens höjd varierar mellan 4 och 5 våningar. Schablonmässigt så kan den nya bebyggelsen skapa hem för 160-180 personer.

Det ska noteras att utformningen av bebyggelsen ännu är i ett tidigt skede och att lägenhetsantal och lägenhetsfördelning kan förändras längre fram.

I husets källare planeras ett garage. Garaget löper under den del av huset som ligger 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 dygn<sup>1</sup>. 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 140 bilrörelser per vardagsdygn (90 lägenheter a 2 personer \* 1/1,3). Schablonmässigt så antas 10 % av bilresorna ske under morgonens maxtimme vilket ger runt 14 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 centrum 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.

---

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

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

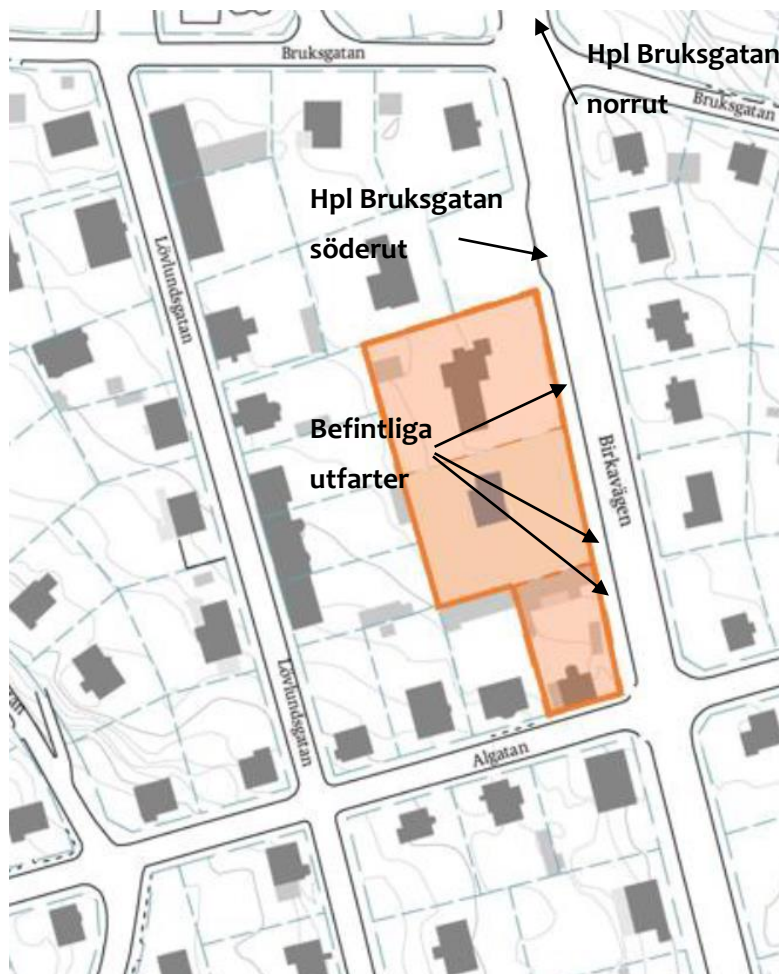
Birkavägen har på aktuell sträcka en sektion som ser ut som följer, från väster till öster:

- 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 2018 uppmättes ca 11 600 motorfordon per dygn på Birkavägen. Mätningen gjordes på sträckan mellan Algatan och Bruksgatan. 85-percentil för motorfordons hastighet uppgick vid mättillfället till 52 km/h. Skyltad hastighetsgräns är relativt nyligen ändrad till 40 km/h.

Birkavägen lutar svagt uppför i nordlig riktning.

Birkavägen är ej rekommenderad rutt för farligt gods<sup>2</sup>. 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 2. Karta över planområdet med Bruksgatans hållplats utmärkt samt befintliga utfarter markerade.

<sup>2</sup> 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. 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

Ett nytt flerbostadshus anläggs invid gångbanan längs större delen av aktuell sträcka.

- Birkavägen blir flerbostadshusets 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 och bedöms inte påverkas av den nya bebyggelsen.
- Befintlig skylt med zon för parkeringsförbud föreslås flyttas norrut till en punkt strax söder om korsningen med Bruksgatan.
- Möjlighet för cykeltrafiken att angöra via Birkavägen övervägs i planområdet (placering av cykelrum i fastighet)
- 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 utfarter över gång- och cykelbana tas bort ökar cykeltrafikens framkomlighet och säkerhet. Nya fotgängarrörelser tillkommer på gångbanan. Hänsyn till det behöver tas i planarbetet, speciellt i utformningen av fotgängarentréer så att dessa inte i praktiken inkräktar på gångbanan. Förutsättningar finns dock för en god lösning och frågan är inget hinder för start av planarbete.

Sophantering och återvinning bedöms kunna lösas längs Birkavägen eller Algatan, ur trafikperspektiv lämpligen från Algatan. Den senare lösningen kan dock innebära längre gångavstånd för boende vilket måste balanseras i utformningen.

Den nya bebyggelsen inte påverka trafiksituationen på Birkavägen. Befintlig skyltad hastighet på Birkavägen behålls. Birkavägen blir på aktuellt avsnitt mer lik i sin karaktär hur Birkavägen ser ut längre söderut, närmare stadskärnan.

## **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.

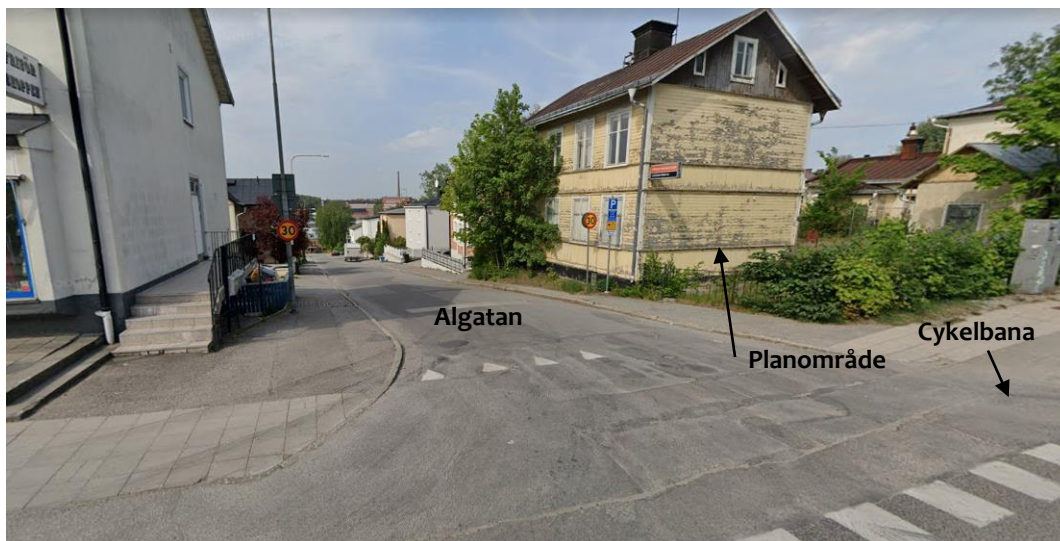
År 2012 uppmättes 650 motorfordon per vardagsdygn på Algatan. Mätningen gjordes på sträckan mellan Birkavägen och Lövlundsgatan. 85-percentil för motorfordons hastighet uppgick vid mättillfället till 35 km/h. Skyltad hastighet är 30 km/h.

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 hjältänder.





Figur 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 5 för en illustration av ny situation.

Trafikflödet beräknas öka till 790 fordon per vardagsdygn på den korta sträckan mellan garageinfarten och Birkavägen (+ 140 nya rörelser/ dygn). Gatan blir alltså lågt trafikerad.

Utmed fastigheten Haren 16 finns även en möjlighet att anlägga en plats för lastning och lossning samt sophantering. Det behöver studeras närmare i planarbetet. Befintliga två 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 planarbetet behöver det säkerställas en god utformning av trottoar med avseende på Alгатans lutning och föreslagen infart till garage. Det är viktigt att detaljutformningen av garaget medger en trottoar med god tillgänglighetsstandard med avseende på längs- och tvärlutning.



Figur 5. Vy över skisserad ny garageinfart på Algatan, vy österut mot korsningen med Birkavägen.  
Foto: Google maps.

Detaljprojektering i senare skede avgör lämplig reglering av Algatan och ev. behov av tydligare skyltning i korsning med Birkavägen. Projekteringen bör också 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 6 för ett exempel på växtbädd.





Figur 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 avecklas 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 45 parkeringsplatser i ett källarplan. Infart kan ske från Algatan, se avsnitt 3.2.2.

Geoteknisk genomförbarhet av garaget har utretts. Garaget fungerar.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Kommunikation med Peter Bergvall, Projit/ Absint.

## 6. Sammanfattande bedömning

Den skisserade bebyggelsen bedöms fungera väl ur trafikperspektiv. Skissförslaget innebär i viss mån att fotgängare och cykeltrafik kan få en något tryggare rörelse längs västra sidan av Birkavägen när ett flertal utfarter tas bort.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade går att ordna i garage och ev. på Algatan.

Ytor för sophantering och sopfordon bedöms ha förutsättningar att kunna lösas på ett bra sätt.

Räddningsfordons och kollektivtrafikens tillgänglighet längs gatunätet är säkerställd.

Lutningar längs Birkavägen är små vilket ger god tillgänglighetsstandard. Entréhallars höjd relativt Birkavägens gatunivå är en viktig fråga i kommande steg eftersom inget eller endast litet utrymme finns att anlägga externa ramper.

Angående förgårdsmark längs Birkavägen kan sägas att det ur trafikperspektiv fungerar väl utan sådan, förutsatt rätt entréutformning så att dörrar med mera inte tvingar ut gående i cykelbanan. Vid en utformning utan förgårdsmark bör cykelrum med entré mot Birkavägen övervägas.

I kommande planarbete behöver en god utformning av trottoar säkerställas, med avseende på Algatans lutning och föreslagen infart till garage (höjder).

/Slut.