

Po206 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.

1.2. Bakgrund

Absint Fastighetsutveckling AB planerar nya flerbostadshus på fastigheterna Haren 9,12 och 16 i Södertälje. 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. Schablonmässigt så kan den nya bebyggelsen skapa hem för 160-180 personer. Befintlig bebyggelse kommer att rivas.

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. 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	10 %	40 km/h	52 km/h**	Mätår 2018.
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. ** År 2018. Eventuellt är mätning gjord innan skyltad hastighet sänktes från 50 till 40 km/h. *** Antagna värden, ingen uppgift finns från Södertälje kommuns mätningar.

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 knappt 400 resor per dygn vilket ger ungefär 140 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	112	< 1 %	
Birkavägen mot norr	14	0,1 %	
Algatan öster om Birkavägen	14	2 %	På Algatan väster om Birkavägen tillförs 140 bilrörelser på en mycket kort sträcka in till planområdets garage.
Totalt	140	---	

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 (40 bilrörelser) och österut (40 bilrörelser), med en mindre del vidare mot söder längs Erik Dahlbergsvägen (26 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 140 bilrörelser per vardagsdygn (90 lägenheter a 2 personer * 1/1,3).

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.

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 tycks dock trenden vara ett konstant bilinnehav de senaste 15 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. Det finns motverkande trender. 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	12 700	9 %	Prognosen innebär ökad personbilstrafik vilket sänker andelen tung trafik något.
Algatan	650-790	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 90 lägenheter plus ytterligare

ungefär 600 nya lägenheter under perioden fram till 2040³. 600 lägenheter som för enkelhets skull alla tilldelas 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 lägenheter. Ökad biltrafik på huvudnätet, ökad konkurrens om parkering i stadskärnan och vid centrala arbetsplatser förväntas innebära ett minskat antal korta bilresor på lokalgator. Gator som till stor del används av boende i området.

3.2. Underlag för stresstest 2040

Kommunen anger i synpunkter på en preliminär version av bullerutredningen att för Södertäljevägen kan det efter samråd behöva göras en trafikuppräknings som motsvarar 47 % mellan åren 2014 till 2040 i Södertälje kommun⁴. Från vårt prognosår 2018 innebär det en uppräknings med knappt 40 %. Detta utgår från ännu ej publicerade studier och siffran kommer att behöva verifieras innan den används i officiella bullerberäkningar.

Tabell 4 visar preliminärt underlag för ett möjligt kommande stresstest av bullernivåer.

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

⁴ Synpunkter lämnade 17 april 2020 på R194402-1: Kv Haren 9, 12 & 16, Södertälje Beräkning av trafikbuller inför detaljplaneändring. Rapport daterad 2020-02-10.



Tabell 4. Underlag för möjligt stresstest för buller och illustration av behov av tystare fordon.

Gata	Flöde (ÅDT motor- fordon)	Andel tung trafik** *	Kommentar
Birkavägen	12 700	9 %	Prognosen innebär ökad personbilstrafik vilket sänker andelen tung trafik något.
Algatan	650-790	Max 5 %	Högre siffra avser kort sträcka mellan garage och Birkavägen.
Stockholmsvägen/ Södertäljevägen	58 800*	10 %	Motsvarar 47 % trafikökning för perioden 2014-2040.

* Prognosnivå lämnad av Södertälje kommun.

Stresstestet kan informera beslutsfattare om behov av att vidta åtgärder för en snabbare introduktion av tystare elektriska fordon, krav på tystare däck liksom automatisk digital övervakning som eliminerar fortkörning och därmed ger sänkta bullernivåer.

/Slut