

Södertälje Kommun

► Tillägg 2

Trafikutredning för planprogram för Långbro 1:5 med flera

Uppdragsnr.: 109 03 18 Revision: 1.1 Datum: 2025-05-19



Figur 1 Skogstorpssvägen strax före anslutning med Backvägen.

Tillägg 2

Uppdragsnr.: 109 03 18 Revision: 1.1

Uppdragsgivare: Södertälje Kommun
Uppdragsgivarens kontaktperson: Maria Norén, Tove Entin
Konsult: Norconsult Sverige AB, Theres Svenssons gata 11, 417 55 Göteborg
Uppdragsledare: Fredrik Asphult

Revision	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt
1.0	2025-04-25	Färdig handling	F Asphult	M Young	F Asphult
1.1	2025-05-19	Rev Färdig handling	F Asphult	M Young	F Asphult

Detta dokument är framtaget av Norconsult som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

► Innehållsförteckning

1	Tillägg 2	3
2	Nytt trafikstringsscenario utifrån ny skiss	4
3	Skogstorpsvägen och Backvägen. Utmaningar och möjliga åtgärder	5
3.1	Utmaningar	5
3.2	Åtgärder att studera vidare	6
4	Rosendalsvägen. Utmaningar och möjliga åtgärder	8
4.1	Utmaningar	8
4.2	Åtgärder att studera vidare	9

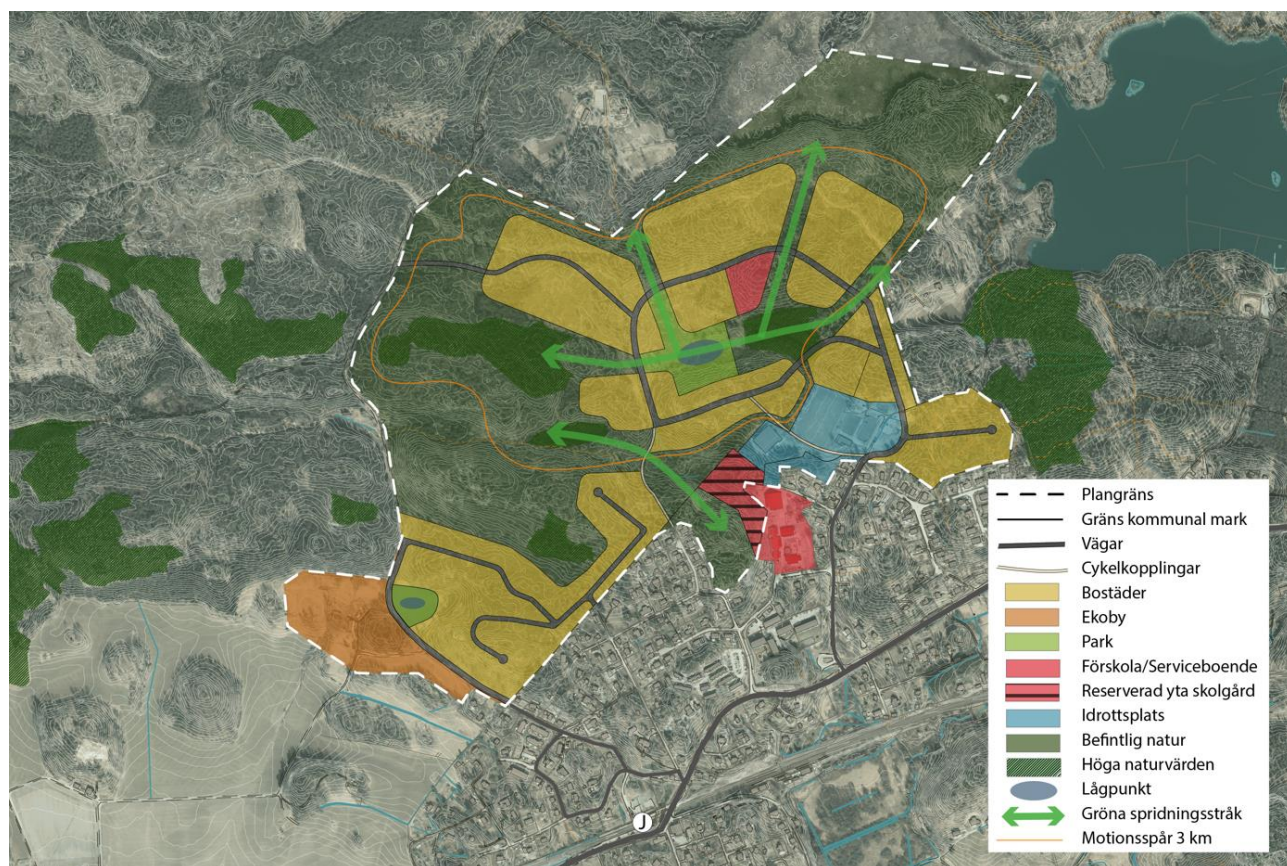
1 Tillägg 2

Sedan Trafikutredning för planprogram för Långbro 1:5 med flera (fortsatt benämnd som enbart trafikutredning) och Tillägg 1 tagits fram under slutet av 2024 så har nya förutsättningar kring fornlämningar uppdagats som föranleder behov av att beskriva trafiksituationen vid ytterligare ett scenario, scenario 6.

I de tidigare trafikutredningarna rekommenderas förlängning av Skolvägen som ett attraktivt vägval till det nya bebyggelseområdet som planeras. Nya förutsättningar från utredning kring fornminnen i naturen lokaliserade där den nya vägen skulle byggas pekar på att fornlämningarna här har ett så pass stort värde att ny väg här troligen kommer väljas bort.

I detta PM beskrivs därför ytterligare ett trafikfördelningsscenario utifrån ett uppdaterat strukturförslag som innebär att Rosendalsvägen används som huvudväg till det nya området samt att bebyggelse även planeras med Skogstorpssvägen och Backvägen som anslutningsvägar.

I denna rapport beskrivs också Skogstorpssvägen, Backvägen och Rosendalsvägen utifrån eventuella utmaningar och möjliga åtgärder att studera i samband med scenario 6.

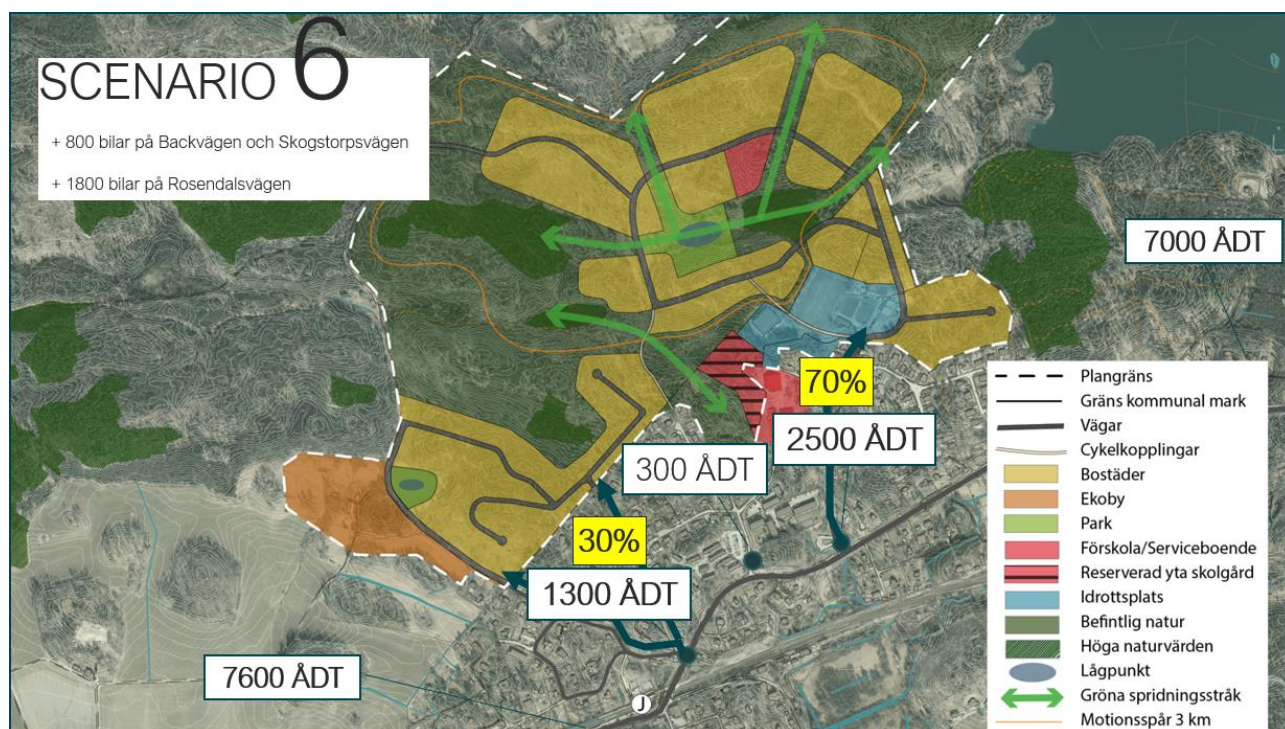


Figur 2 Strukturförslag 2025-05-19

2 Nytt trafikstringsscenario utifrån ny skiss

I tidigare arbete med Trafikutredning för planprogram för Långbro 1:5 med flera (241011) och Tillägg 1 (241206) har trafikfördelningsscenario 1-5 tagits fram utifrån då aktuella strukturförslag.

I detta PM görs en bedömning för ytterligare ett scenario, scenario 6. En bedömning av hur ny trafik kan förväntas fördelas i trafikinätet i en uppdaterade skiss som Norconsult fick ta del av 2025-05-19 (se Figur 3)



Figur 3 Trafikfördelningsscenario nr 6. (nr 1-4 finns i Trafikutredning för planprogram för Långbro 1:5 med flera, nr 5 finns i Tillägg 1)

Utifrån en analys av ytorna så är bedömningen att ca 30% av tillkommande trafik kommer hamna på Backvägen och Skogstorpssvägen, samt att ca 70% kommer hamna på Rosendalsvägen.

Utifrån förutsättningen att Backvägens förlängning är öppen för biltrafik så bedöms detta bli den mer attraktiva anslutningen till den västra delen av det nya området som ansluts från väg 57 via Backvägen och Skogstorpssvägen. Detta då Backvägen kommer innebära en kortare, rakare och enklare körväg till det nya området än vägen via Skogstorpssvägen. Om det är önskvärt att styra trafiken på något sätt så kan åtgärder för detta föreslås för fortsatt utredning. Exempel på detta tas upp under kapitel 3

Baserat på samma trafikallsträng som i tidigare utredning om 2600 fordon/dygn är bedömningen att korsningen Backvägen /Väg 57 får en ökning på ca 800 fordon/dygn till ca 1300 fordon/dygn. Som strukturförslaget ser ut i Figur 2 så är bedömningen att drygt hälften av den tillkommande trafiken kör på Backvägen och knappt hälften på Skogstorpssvägen.

Rosendalsvägen får en ökning på ca 1800 fordon/ dygn till ca 2500 fordon/dygn.

3 Skogstorpsvägen och Backvägen. Utmaningar och möjliga åtgärder

Skogstorpsvägen och Backvägen, inklusive korsningspunkten vid väg 57, är vägar som sedan tidigare pekats ut som alternativ som behöver åtgärdas vid tillkommande trafik. Som en del i detta tillägg ingår att förtydliga rådande utmaningar och möjliga åtgärder att studera vidare i Skogstorpsvägen och Backvägen utifrån trafikfördelningsscenario 6.

3.1 Utmaningar

Backvägen och Skogstorpsvägen är uppsamlingsgator i tätortens västra del. Backvägen för ca 30 fastigheter med småhus och Skogstorpsvägen, som är en uppsamlingsgata för ca 45 fastigheter med småhus och 2 fastigheter med flerbostadshus, fortsätter även som grusväg med ytterligare upptagningsområde utanför Mölnbo. Pendelparkering vid Mölnbo tågstation nås via Backvägen och Skogstorpsvägen. Figur 4 visar de utmaningar som finns vid de båda vägarna.

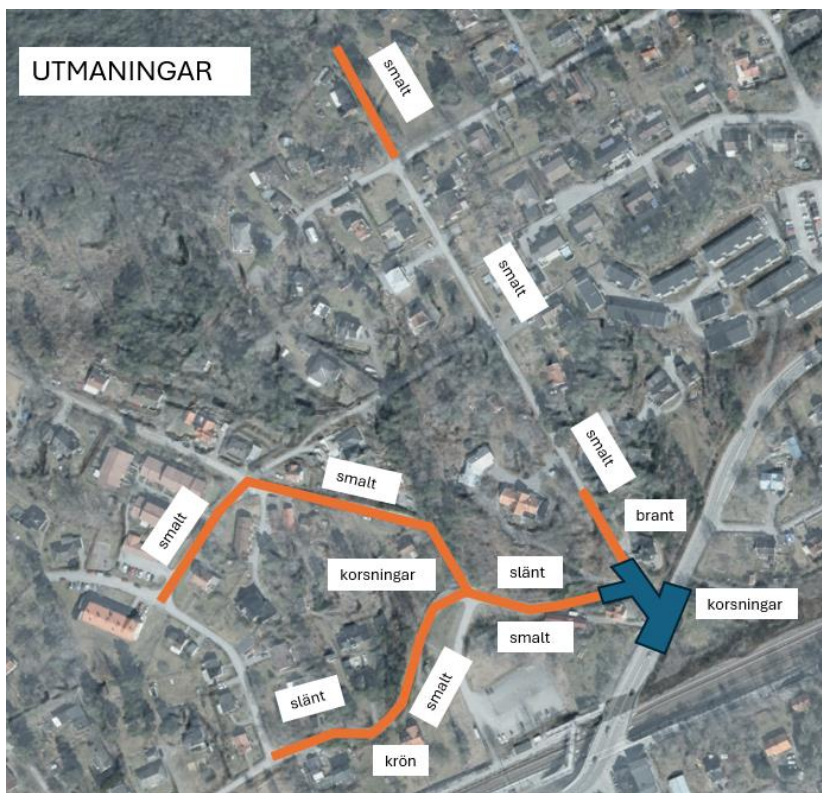
Vid korsningen med väg 57 uppskattas en trafikvolym idag om 500 fordon per dygn (ÅDT). Utformningen av korsningen Backvägen/Väg 57 anses ha låg standard. Backvägen ansluter i lutning, korsningen är inte rätvinklig i 90 grader och sikten är delvis begränsad. Precis väster om Backvägen finns en fastighetsutfart mot väg 57. Gång och cykelbanan utmed väg 57 smalnas av förbi denna utfart. I korsningen Backvägen / Skogstorpsgatan finns också en fastighetsutfart. Gångbana saknas helt på Backvägen och Skogstorpsgatan vid korsningarna.

Befintliga vägar, Backvägen, Skogstorpsvägen, Petterslundsvägen och Krokvägen, är smala och gångbanor utmed vägarna saknas helt i den västra delen av tätorten. Bredderna mellan befintliga bebyggda fastigheter är begränsade så att det är svårt att kunna erbjuda önskad kommunal standard - att anlägga gång- och cykelbana intill körbanan - där det kan behövas.

De topografiska förhållandena i området skapar också utmaningar. Backvägen i synnerhet med ett brant parti nära väg 57. Skogstorpsvägen, Petterslundsvägen och Krokvägen går upp och ner och svänger vilket innebär att det sikten begränsas och det är först när man närmar sig krön och korsningar som trafikanterna kan se annan trafik. Då det finns branta partier på vägarna så finns även en risk vid vinterväglag då det i vissa situationer dels kan vara svårare att få stopp på bilen i nedförslut och dels kan vara svårt att start på bilen i uppförslut.

De ökade trafikmängderna på Skogstorpsvägen och Backvägen innebär ca 700 fordon per dygn på respektive väg. Då vägarna är smala så kommer det uppstå situationer där mötande trafik behöver stanna för att vänta in varandra. Dock är trafikmängderna så låga att några framkomlighetsproblem inte kommer uppstå till följd av trafikmängderna.

Med ökande trafikmängder så kommer det uppstå fler situationer där trafik på vägen möts samtidigt som det också rör sig oskyddade trafikanter på vägen. Riskerna för tillbud och olyckor ökar.



Figur 4 Utmaningar med befintliga vägar vid Skogstorpssvägen och Backvägen.

3.2 Åtgärder att studera vidare

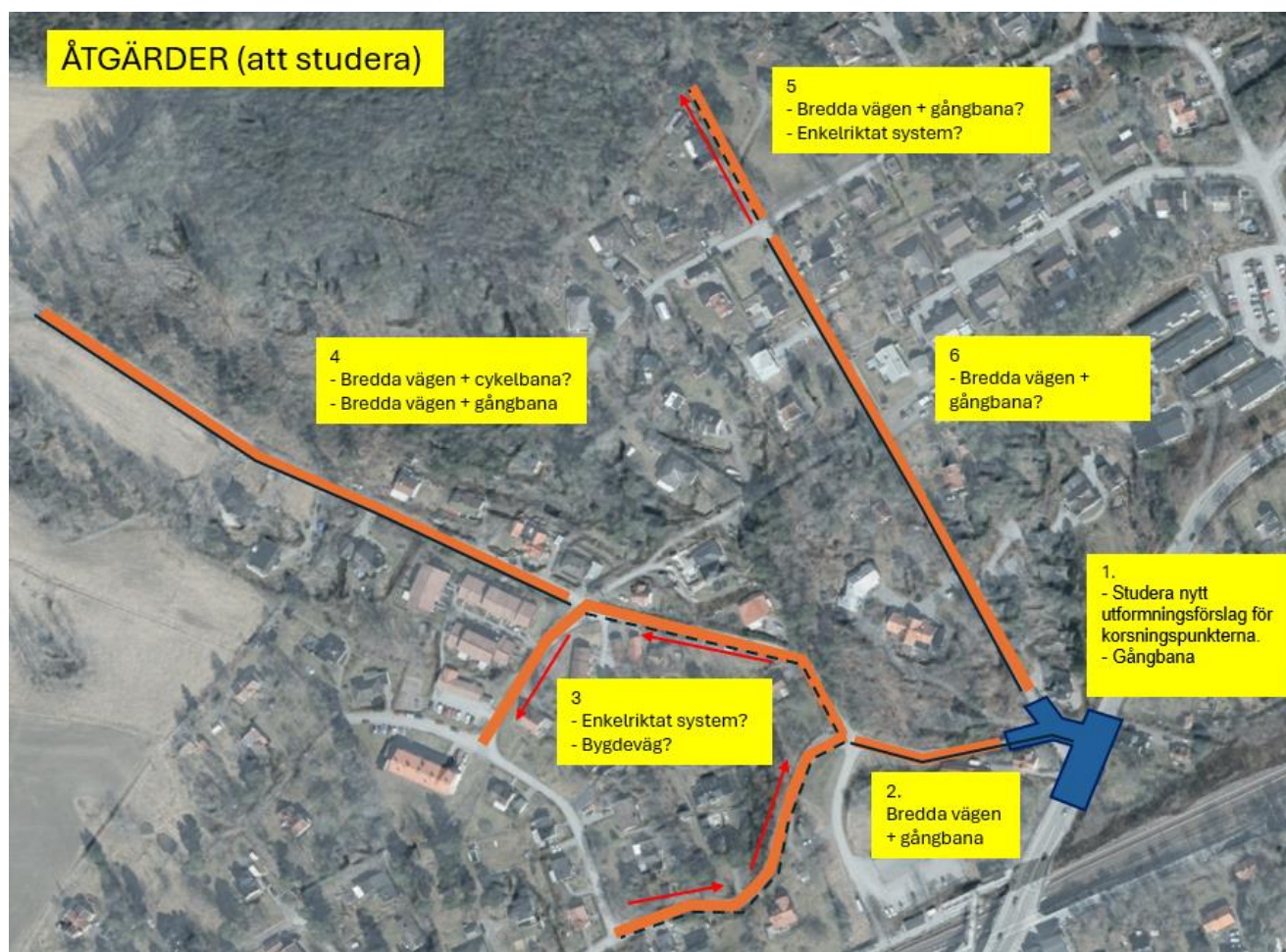
För att gå vidare med utbyggnadsplaner med Skogstorpssvägen och Backvägen som angöringsväg så rekommenderas att studera och genomföra åtgärder för att höja standarden på vägarna.

I tidigare utredning redovisas förslag till åtgärder utifrån rimlig påverkan och kostnad. Förslagen är i huvudsak att justera korsningen mot väg 57 samt att bredda upp Skogstorpssvägen. I detta förslag med även ökade trafikmängder på Backvägen så kan det även vara rimligt att studera åtgärder på Backvägen.

I detta PM redovisas tidigare samt några nya förslag på åtgärder möjliga att studera vidare, se Figur 5.

1. Korsningen Skogstorpssvägen / Backvägen / Väg 57
 - a. Studera nytt utformningsförslag för korsningspunkterna.
 - b. Ett förslag att studera är att rätta upp korsningspunkter (göra till 90°) och bredda körbanor samt lägga till gångbana.
 - c. Påverkan på befintliga fastigheter behöver studeras.
2. Skogstorpssvägen
 - a. Studera nytt utformningsförslag för sträckan mellan Petterslundsvägen och Väg 57
 - b. Ett förslag att studera är att bredda upp vägen mellan till 5,5+2 m gångbana.
 - c. Påverkan på befintliga fastigheter behöver studeras.
3. Petterslundsvägen & Skogstorpssvägen
 - a. Studera om ett enkelriktat system kan få god efterlevnad och i så fall skapa en trafiksäkrare miljö på dessa gator utan att behöva justera dem med allt för stora konsekvenser.

- b. Ett alternativt förslag att studera vidare är att bredda upp vägen till ca 5 meter så att en del av vägen kan markeras upp som gångdel men fortsatt vara körbar vid situationer för mötande bilister (s k bygdeväg - se trafikutredning).
 - c. Påverkan på befintliga fastigheter behöver studeras.
4. Skogstorpsvägen
 - a. Bredda körbana och skapa gångbana (se trafikutredning).
5. Backvägen
 - a. Studera nytt utformningsförslag för sträckan norr om Backvägen tillsammans med ny väg norr om.
 - b. Studera om ett enkelriktat system på Backvägen (norr om Backvägen) kan få god efterlevnad och ge önskvärda konsekvenser för trafiksystemet som skapas med nya planerade vägar.
 - c. Påverkan på befintliga fastigheter behöver studeras för att vid behov skapa mer yta till väg och eventuellt gångbana.
6. Backvägen
 - a. Studera nytt utformningsförslag för Backvägen
 - b. Ett förslag att studera är att bredda upp vägen mellan till 5,5+2 m gångbana.



Figur 5 Möjliga åtgärder att studera vidare för att hantera ökad trafik.

4 Rosendalsvägen. Utmaningar och möjliga åtgärder

Rosendalsvägens förlängning till ett nytt område har sedan tidigare rekommenderas som ett alternativ som har relativt låg påverkan och kostnad. Som en del i detta tillägg ingår att beskriva eventuella utmaningar och möjliga åtgärder att studera vidare i Rosendalsvägen utifrån trafikfördelningsscenario 6.

4.1 Utmaningar

Rosendalsvägen är idag en uppsamlingsgata för område med småhus, lägenheter samt utomhus-idrottsplats och inomhus aktivitetshall. Rosendalsvägen är också en av två anslutande vägar till tätortens skola och förskola.

Rosendalsvägen har två körfält och gångbana. Vid korsningen med väg 57 är det idag en trafikvolym om 700 fordon per dygn (ÅDT). Mellan Rosendalsvägen och väg 57 ligger en busshållplats. Korsningen med väg 57 håller god standard avseende sikt och lutningar. Figur 6 visar utmaningar längs Rosendalsvägen.

Gångbanan på Rosendalsvägen leder till plattformen på busshållplatsen, men ansluter inte till gång och cykelbana utmed väg 57. För att skapa en sammanhängande infrastruktur för fotgängare och cyklister skulle detta behöva åtgärdas.

Rosendalsvägen lutar relativt mycket och har lokala avsmalningar i körbanan förbi fastighetsutfarter samt vid korsningarna med Solvägen och Rosendalsvägen. Dessa avsmalningar är på sträckan norr om Skolvägen så trafik till och från skola och förskola påverkas inte. Dock påverkas trafik till och från idrott- och motionsanläggningen vid vägens norra ände. Även befintliga och tillkommande bostäder skulle behöva köra förbi dessa avsmalningar. På Rosendalsvägen finns det tillräckligt med yta för en gata med kommunal standard sett till var de egentliga fastighetsgränserna går, men det behöver utredas vidare vilken påverkan det får på befintliga fastighetsutfarter som idag sträcker sig ut på den kommunala gatans fastighet.

Den lokala avsmalningen kan ha effekt att skapa ett lugnare trafiktempo då man tvingas vänta in varandra. Det kan också skapa en "tävlings-situation" där mötande bilister ökar hastigheter för att hinna förbi avsmalningen före mötande trafik.

Med förslaget så förväntas trafikmängderna öka på hela Rosendalsvägen med den trafik som ska till och från det nya området. Rosendalsvägen har idag en låg trafikmängd och separat gångbana och kan hantera en betydligt större mängd trafik före några framkomlighetsproblem skulle kunna uppstå.

Förslaget innebär att Rosendalsvägen får mer karaktär av genomfartsgata än uppsamlingsgata som den har idag. Den största förändringen med ökade trafikmängder är en ökad risk för kollisioner vid befintliga fastighetsutfarter och korsningar i området. Med åtgärder som tillgodoser god sikt och med reglering som tillgodoser en hastighet om 30km så bör riskerna vara små.

När det gäller korsningen med väg 57 så hänvisas till text i trafikutredningen (s 25). Upp till 3500 fordon ÅDT på anslutningsväg (Rosendalsvägen) och upp till 12 000 fordon ÅDT på genomgående väg (väg 57) föranleder inte något behov av att överväga vänstersvängfält på väg 57. Även vid lägre ÅDT på väg 57 så fungerar en större mängd på anslutningsväg utan att ett vänstersvängfält ska behöva övervägas. Till exempel vid 4000 ÅDT på Rosendalsvägen och 8000 ÅDT på väg 57.

Bedömningen är att det inte kommer behövas några åtgärder i väg 57 till följd av exploateringen



Figur 6 Utmaningar vid Rosendalsvägen.

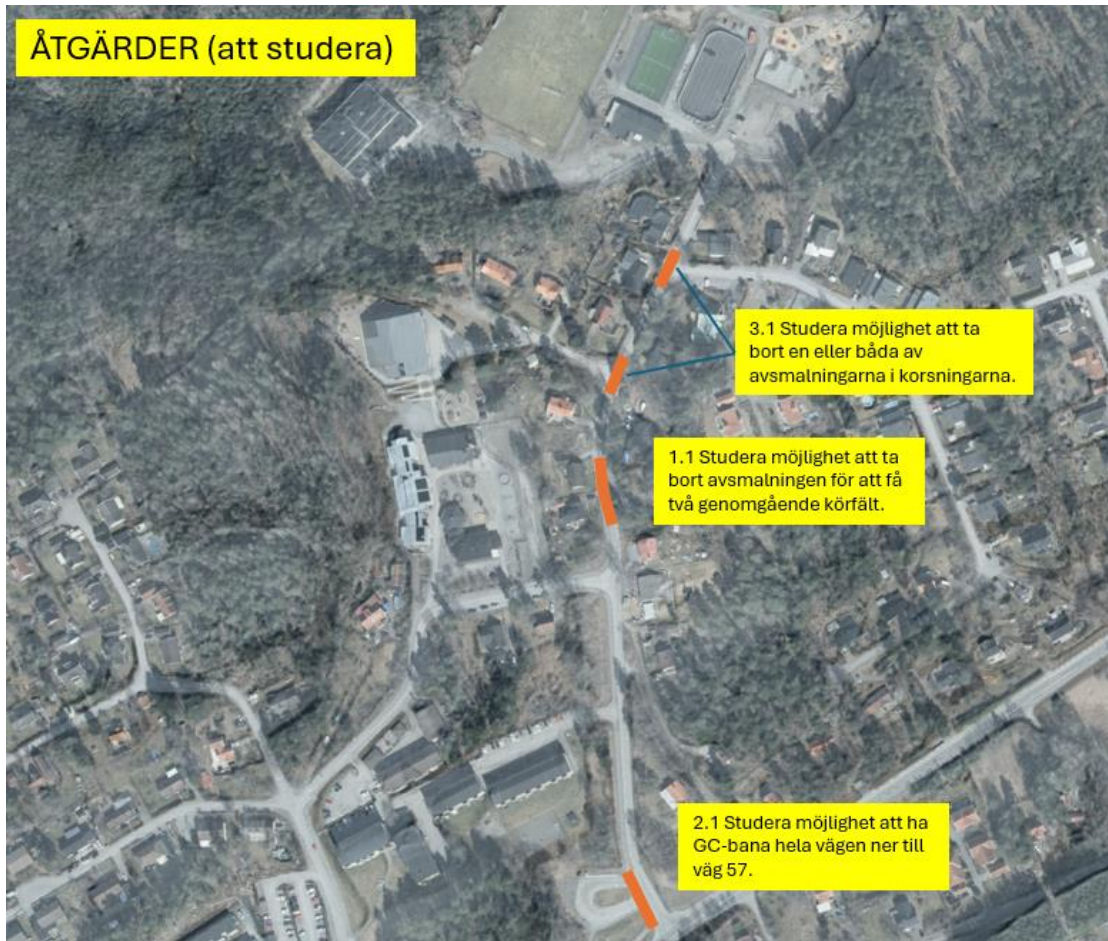
4.2 Åtgärder att studera vidare

Befintlig utformning på Rosendalsvägen bedöms, trots avsmalningarna och nuvarande utformning, hålla tillräcklig standard och ha potential att hantera tillkommande trafik från planprogrammet enligt scenario 6.

För att höja standarden på vägen har några möjliga åtgärder listats nedan och visas i Figur 7.

1. Lokal avsmalning förbi fastighetsutfart
 - a. Studera utformning av vägen utifrån mer detaljerade underlag (inmätning av vägen och fastighetsutfarter) med syfte att se var vägen skulle behöva breddas för att möta högre standard – säg 6,5+2,5.
 - b. Ett förslag är att införa reglering och skyltning som kan tydliggöra trafiksituation. Dvs skyltning som visar på vem som har företräde.
2. Gång- och cykelväg förbi busshållplats

- a. Studera möjlighet att ha gång och cykelbana hela vägen ner till väg 57
- 3. Avsmalningar i korsningar
 - a. Studera eventuellt att ta bort befintliga avsmalningar av körbana genom korsningarna. Detta för att förbättra framkomligheten genom korsningen vid möten. Viktigt att även beskriva negativa konsekvenser av en sådan åtgärd.



Figur 7 Möjliga åtgärder att studera vidare för att hantera ökad trafik.