PM 2019:90

Michael de Lange
Sara Malm
George Touma

2019-10-02

Trafikutredning Södra Hallsta

PM 2: Salemsvägen mellan ny tvärförbindelse och Rönninge centrum

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Salems kommun planerar för ny bebyggelse i två centralt belägna områden i Rönninge, Salem 5:77 (Södra Hallsta) samt Prästgården 1, plus en del av Salem 5:22. Bebyggelsen som planeras är flerfamiljshus och radhus.

I anslutning till Salem 5:77 planerar kommunen för en ny förbindelseväg mellan Salemsvägen och Rönningevägen. Salems kommun vill fortsätta utreda utformningen av tvärförbindelsen samt också utreda en framtida utformning för Salemsvägen mellan tvärförbindelsen och Rönninge centrum, efter att den nya bebyggelsen är uppförd.

I PM1 återfinns den fortsatta utredningen av tvärförbindelsen. I denna PM behandlas Salemsvägens framtida utformning, sammanfattat i följande utredningspunkter:

Trivector Traffic· Vävaregatan 21 · SE-222 36 Lund / Sweden
Telefon +46 (0)10-456 56 00 · info@trivector.se

- Lägen för nya möjliga busshållplatser
- Angöringsmöjligheter samt förutsättningar för sophämtning och leveranser till ny bebyggelse
- Utformning och sträckning för gång- och cykelinfrastruktur
- Förslag på ny sektion för Salemsvägen.

1.2 Platsens förutsättningar

Exploateringsområdet (se Figur 1-1) är beläget i ett kuperat skogsområde öster om Rönningevägen samt väster om Salemsvägen. Ett mindre område öster om Salemsvägen i anslutning till Säbytorgsvägen ingår också i exploateringen.

Området ligger inom kort promenadavstånd från Rönninge centrum där busshållplatser och pendeltågsstation finns, och cirka 1,5 km från Salems centrum. Salemsvägen förbinder Rönninge med E4/E20 som ligger 2 km norr om exploateringsområdet. Salems centrum och Tumba nås via Säbytorgsvägen.

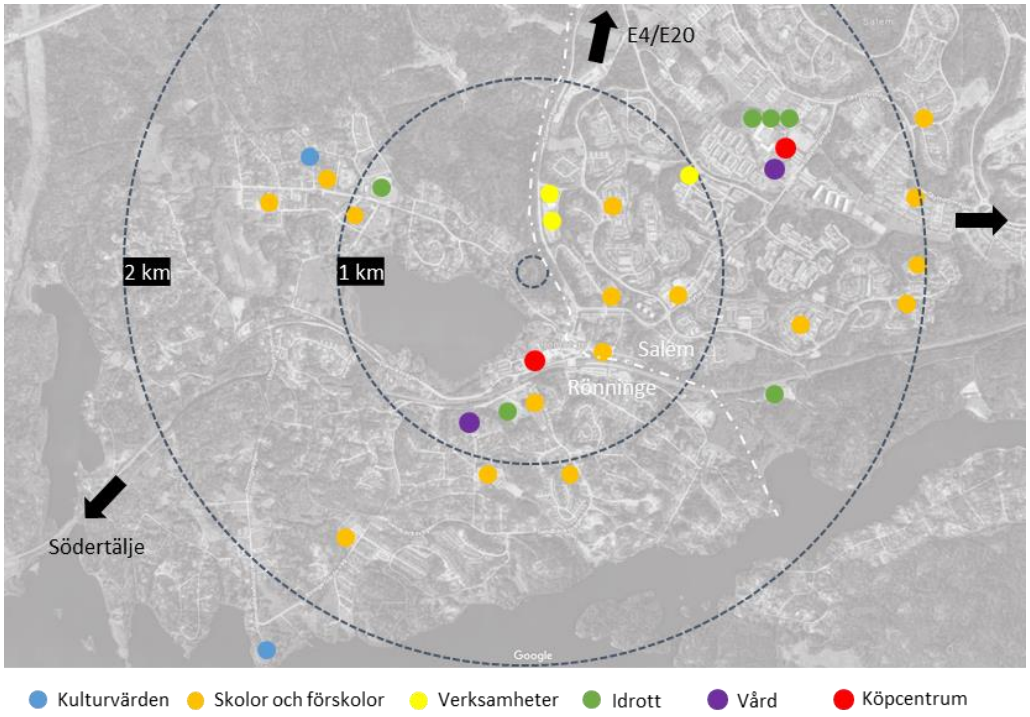
Enligt den senaste trafikmätningen utförd 2016 var trafiken på Salemsvägen ca 7000 fordon/årsmedeldygn[1]. Trafiken på vägnätet i kommunen förväntas öka med anledning av kommunens tillväxtprognos, enligt vilken 19 800 invånare förväntas år 2030 (jämfört med dagens knappt 17 000 invånare), samt nya arbetstillfällen som väntas tillkomma i Salems centrum och Rönninge centrum.

[1] Översiktsplan 2030: Framtidens Salem, Salems kommun, 2018

Figur 1-1 Översiktsbild över den planerade nya bebyggelsen (gulmarkerad). Gångytor är markerade med grön streckad linje, cykelytor med blå linje, och körytor i anslutning till den nya bebyggelsen med röd linje. Den planerade nya tvärförbindelsen är markerad med gul streckad linje.

I dagsläget finns en gång- och cykelbana på östra sidan av Salemsvägen norr om Säbytorgsvägen. Söder om korsningen med Säbytorgsvägen finns gång- och cykelbana på båda sidor till Rönninge centrum. Vid Rönninge centrum finns kopplingar till två regionala cykelstråk, Salemstråket och Södertäljestråket.

Inom en kilometers radie från exploateringsområdet nås bland annat affärer, vård, idrottsanläggningar och förskolor (se Figur 1-2). Inom en radie på två km nås även Salems centrum, flera skolor och förskolor, idrottsanläggningar och dessutom platser med kulturvärden. Övriga verksamheter som nås på kort avstånd från planområden är återvinningscentral och drivmedelsstationer.



Figur 1-2 Målpunkter i närhet av den planerade bebyggelsen.

Enligt Stockholms läns senaste resvaneundersökning[2] (RVU) är andelen i Salems kommun som reser med bil 57 procent, med kollektivtrafik 25 procent, till fots 10 procent, och cykel 4 procent. Dessa siffror är relativt lika övriga kommuner i yttre förort. En tidigare undersökning visar att 73 procent av invånarna i kommunen har sin arbetsplats eller skola i annan kommun[1], vilket delvis kan förklara den höga andelen bilresor.

I kommunens översiktsplan formuleras övergripande mål och riktlinjer. Ett av de övergripande målen innebär att ”*ta ansvar för utveckling mot en alltmer hållbar miljö*”[1]. Kommunen har också specificerat att ”*Bygg- och miljönämnden ska i sin verksamhet eftersträva en mångfasetterad, attraktiv och god boendemiljö*”[1]. Gällande trafikmiljön har kommunen fastställt tre övergripande mål[1]:

- Vägnätet ska genom förebyggande åtgärder erbjuda en säker trafikmiljö.
- Salems kommun ska öka andelen resor med kollektivtrafik, gång och cykel.
- CO2-utsläppen från trafiken och transporter inom kommunen ska minska.

[2] Resvanor i Stockholms län (RVU), Trafikförvaltningen, 2016-04-19

2. Planerad bebyggelse

Den nya bebyggelsen planeras på tre olika platser (se Figur 2-1). Områdets största exploatering, Södra Hallsta (se även Figur 2-2), planeras inom ett kuperat skogsområde mellan Rönningevägen och Salemsvägen. Två mindre projekt (Figur 2-1) planeras längs Salemsvägen, i närheten av korsningen med Säbytorgsvägen.

Figur 2-1 Lokalisering av den framtida bebyggelsen (gulmarkerade områden)

Södra Hallsta planeras som en hållbar stadsdel med flerfamiljshus och radhus. Flerfamiljshusen planeras ha 3–5 våningar. Området planeras för ca 200 nya lägenheter varav 35–50 procent utgörs av hyresrätter[3]. Inom området planeras även en förskola

[3] Planuppdrag och planeringsavtal för Södra Hallsta – Sammanträdesprotokoll, Salems kommun, 2018-12-03

och ett LSS-boende. Parkering ska ske på markparkeringar samt i garage under några av bostadshusen längs Salemsvägen. Angöring föreslås kunna ske via Salemsvägen till två av husen, liksom sophämtning och övriga leveranser.

Vid korsningen mellan Salemsvägen och Säbytorgsvägen planeras två nya bostadshus med totalt ca 20–30 bostäder. En byggnad planeras norr om Säbytorgsvägen vid korsningen Salemsvägen, och en byggnad planeras längs Salemsvägens västra sida nära samma korsning. Då tomten norr om Säbytorgsvägen är kuperad behöver bostadshuset placeras nära befintlig gata. Även för dessa byggnader föreslås sophämtning kunna ske från Salemsvägen.

Figur 2-2 Illustration av förslag på ny bebyggelse i Södra Hallsta (Källa: Belatchew Ariktekter)

3. Ny utformning av Salemsvägen

3.1 Salemsvägens framtida funktion

Syftet med omgestaltningen av Salemsvägen är att förlänga Rönninge centrum, skapa en ny attraktiv stadsgata och tillgodose den nya bebyggelsens behov av angöring och transporter. Enligt TRAST[4] är en gata attraktiv när den är trygg, trafiksäker och erbjuder en god framkomlighet för oskyddade trafikanter. Den ska också vara

[4] Trafik för en attraktiv stad – TRAST, Sverige kommuner och Landsting, Trafikverket, Boverket, 2015

framkomlig för motorfordon och möjliggöra nödvändig parkering och/eller angöring. I framtiden kommer Salemsvägen att fortsätta användas som förbindelseväg till E4/E20 för personer i Salem och Rönninge, men också som förbindelseväg för boende i den nya bebyggelsen i Södra Hallsta.

3.2 Kollektivtrafik

Salems kommuns kollektivtrafikutbud består av pendeltåg (Rönninge centrum) och buss (linje 725, 708, 731, 745 och närtrafiklinje 972). Pendeltåget trafikeras med avgångar var 15–20 minut. Enligt kommunens gång- och cykelplan har större delen av kommundelen Salem (förutom bebyggelsen längs östra delen av Söderbyvägen) och Rönninge norr om järnvägen, god tillgänglighet till kollektivtrafik (400 m till busshållplats/pendeltåg eller 200 m till servicehållplats)[5].

Salemsvägen trafikeras idag av linje 708, 725, 745 och 791 (nattbuss), men saknar busshållplatser. Endast linje 725, som trafikerar sträckan Tumba station–Nytorp, går dagtid förbi den planerade bebyggelsen. Linje 745 går mellan Fridhemsplan och Salem Centrum men trafikerar bara Salemsvägens norra del. Linje 708 (Tumba station–Rönninge station) trafikerar bara Salemsvägen söder om Säbytorgsvägen. Närmaste busshållplats för anslutning till den lokala busstrafiken ligger i Rönninge centrum (se Figur 3-1).

[5] Gång- och cykelplan Salems kommun, Salem kommun, 2011

Figur 3-1 Översikt av busslinjerna och lokalisering av busshållplatserna inom planområdet

Avståndet mellan den nya bebyggelsen och Rönninge centrum, där busshållplatser och pendeltågsstation är belägna, är som längst strax över 400 m, vilket är rekommenderat längsta gångavstånd till kollektivtrafik enligt Kol-TRAST[6]. Busshållplatser för resor till t ex Salems centrum nås med ungefär samma gångavstånd, vilket kan upplevas som långt eftersom resan dit är kortare.

Enligt SLLs dokument RiPlan ska avståndet mellan hållplatser för den så kallade kommuntrafiken, i vilken linje 725 antas ingå, vara mellan 300 och 500 meter[7]. Det innebär att det skulle vara möjligt att lokalisera en busshållplats på Salemsvägen i anslutning till den planerade nya förbindelsevägen, utan att hållplatsavstånden skulle bli för korta. Detta skulle bidra till kortare gångavstånd för boende i exploateringsområdet samt underlätta resor mot Salems centrum. Hur denna förändring påverkar restiderna bör dock utredas vidare. Vilken placering av eventuella hållplatser som är möjlig utreds vidare i kapitel 3.5.

[6] Kol-TRAST - Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, Trafikverket och SKL, 2012
[7] Riktlinjer planering av kollektivtrafiken i Stockholms län, Trafikförvaltningen, 2018

Figur 3-2 Avstånd till hållplatser och pendeltåg i nuläget. Cirklarna markerar avståndet 300 m från busshållplatser respektive pendeltågsstation. För nyplanering rekommenderas ett maximalt gångavstånd till kollektivtrafik på 400 meter, samt ett avstånd mellan hållplatser på minst 300 meter. Den högra bilden visar förslag på placering av hållplats på Salemsvägen i anslutning till Södra Hallsta, samt en radie på 300 meter från hållplats.

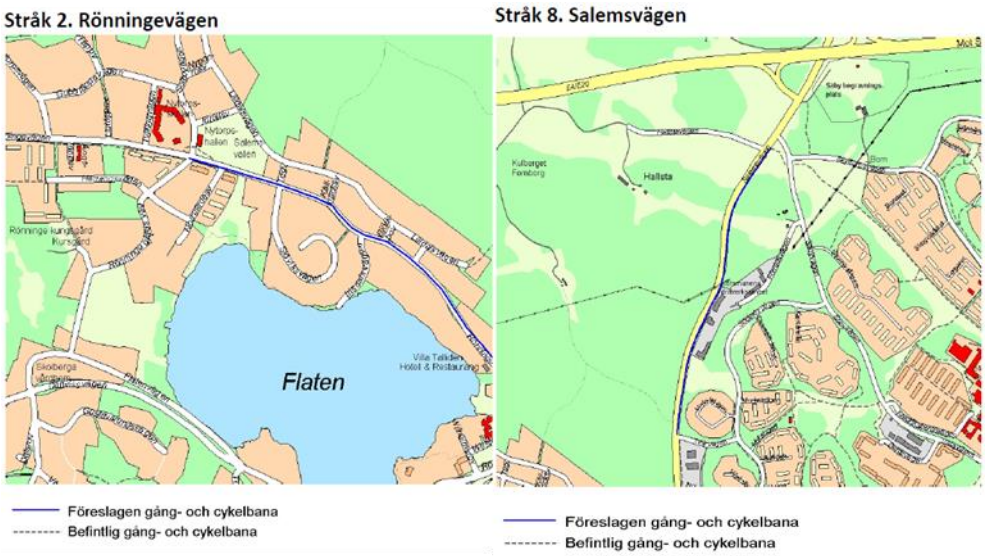
3.3 Gång- och cykeltrafik

I anslutning till den planerade bebyggelsen finns idag en gång- och cykelbana på Salemsvägens östra sida samt på Säbytorgsvägens södra sida (se Figur 3-3). På Salemsvägen västra sida finns en gångbana som kopplar an till exploateringsområdets södra del. Gång- och cykelstråket längs Salemsvägen byter sida i korsningen mellan Salemsvägen och Säbytorgsvägen. Ett befintligt cykelstråk mellan Rönninge centrum och Säbytorgsvägen är utpekat som ett möjligt framtida regionalt cykelstråk mellan Södertälje och Salem[8]. Ingen separering av gång- och cykeltrafik finns på någon sträcka, och bredderna är begränsade (för att inrymma båda gång- och cykeltrafik) på banorna längs Salemsvägen söder om korsningen, och längs Säbytorgsvägen. Längs Rönningevägen finns bara en mindre gångbana längs vägens norra sida, och cykling längs samma sträcka sker i blandtrafik.

[8] Stråkstudie av regionala cykelstråk: utredningsstråk mellan Salem och Södertälje, SLL Cykelkansliet, 2018

Figur 3-3 Dagens gång- och cykelstråk i utredningsområdet. Grön streckad linje är gångbana, blå streckad linje är cykelbana (dock finns ingen separering mellan gång- och cykeltrafik) och röd hel linje utpekad sträcka för framtida regionalt cykelstråk.

Enligt Salems kommuns gång- och cykelplan planeras det för byggande av gång- och cykelbanor längs både Rönningevägen och Salemsvägen (se Figur 3-4). För att minska antalet gånger som cyklister behöver byta sida på Salemsvägen föreslås cykelbanan i den nya sektionen placeras på vägens västra sida. Detta ger också bättre tillgänglighet med cykel från den nya planerade bebyggelsen. Gångbana bedöms behövas finnas på båda sidor om vägen längs med hela utredningssträckan.



Figur 3-4 Planerad utbyggnad av cykelinfrastruktur nära exploateringsområdet (Källa: gång- och cykelplan, Salem kommun 2011)

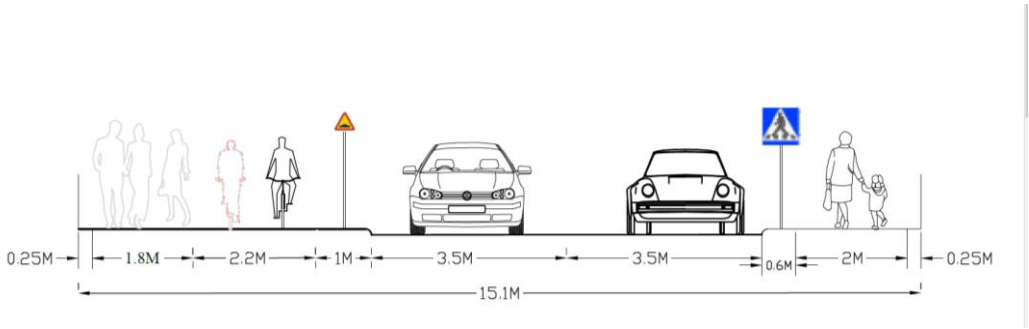
3.4 Biltrafik

Salemsvägen ska i sin nya utformning utgöra en förlängning av Rönninge centrum samtidigt som den behåller sin funktion som förbindelse till E4. När ny bebyggelse tillkommer kommer funktionerna som vägen behöver tillgodose utökas, med bland annat angöring, sophämtning, och fler korsande oskyddade trafikanter.

I dagsläget är hastighetsgränsen på Salemsvägen 40 km/h fram till en bit norr om korsningen med Säbytorgsvägen. I och med vägens nya utformning och funktioner föreslås hastighetsgränsen justeras till 40 km/h fram till strax norr om korsningen med tvärförbindelsen.

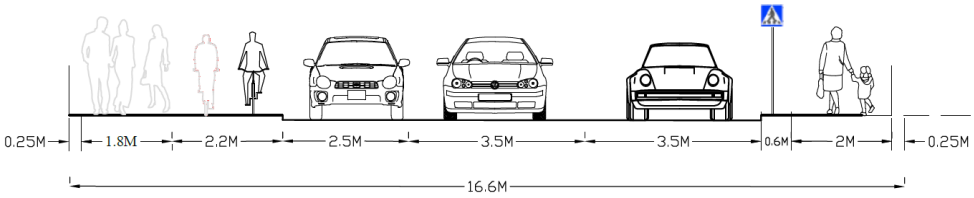
3.5 Förslag på utformning

Längs med Salemsvägen och Säbytorgsvägen föreslås en ny principsektion enligt **Fel! Hittar inte referenskälla.**. 7 meters körbanebredd rekommenderas i enlighet med kraven för busstrafik, och gångbanemåtten är i enlighet med kraven på tillgänglighet i VGU och GCM (2 meter eller 1,8 meter med vändzoner för större utomhusrullstol (vändning kan ske över avgränsning mot cykelbana). Cykelbanans mått, 2,2 meter, är ett minimimått för dubbelriktad cykeltrafik. Cykelbanan placeras på västra sidan enligt resonemanget i 3.3. En zon för placering av skyltar finns i ytterkant gångbana mot körbanan på östra sidan, och en skyddszon finns mellan cykelbana och körbana på västra sidan, där t ex belysning och skyltar också kan placeras.



Figur 3-5 Principsektion för Salemsvägen mellan Säbytorgsvägen och tvärförbindelsen (sektion 4).

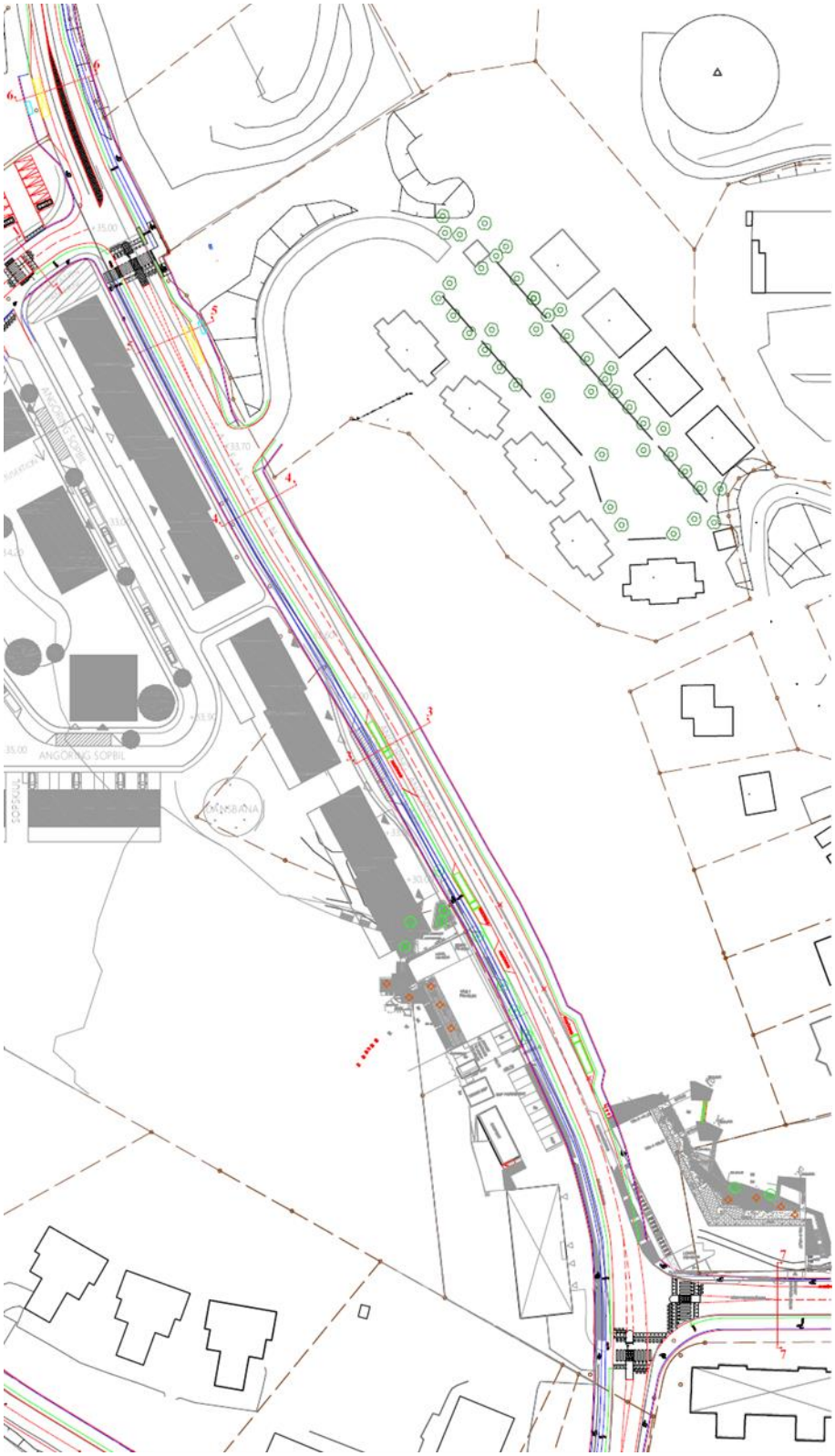
På delar av sträckan behöver angöring, sophämtning och leveranser kunna ske till planerad ny bebyggelse. Angöring ska alltid kunna ske inom 25 meter från entréer. Dragväg vid sophämtning ska helst inte vara längre än 10 meter. Observera dock att parkeringsplats för personer med nedsatt rörelseförmåga alltid ska kunna anordnas på kvartersmarken inom 25 meter från entré. Dessa funktioner föreslås ske via kombinerade last- och angöringsfickor med tillräcklig bredd för att en sopbil ska kunna stanna (normalt 2,5 meter), för principsektion, se Figur 3-6. Detta innebär att dragvägen kommer att korsa cykelbanan för de last- och angöringsfickor som ligger på Salemsvägens västra sida, vilket oftast är en acceptabel lösning så länge inga lyft sker över cykelbanan.



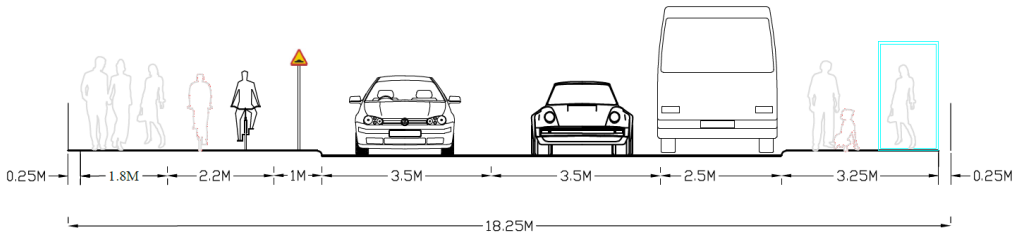
Figur 3-6 Principsektion för plats med angörings- och lastficka på Salemsvägen (sektion 3)

Ny föreslagen utformning för Salemsvägen längs hela sträckan mellan tvärförbindelsen och Säbytorgsvägen visas i Figur 3-7.

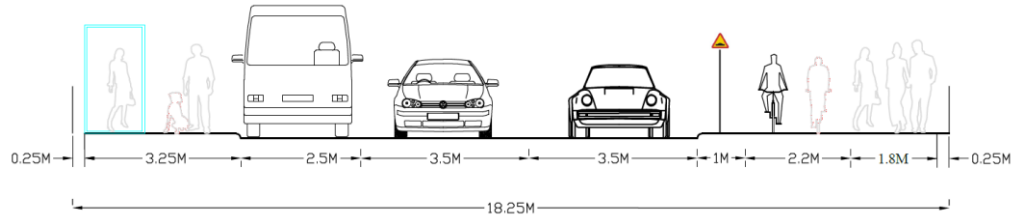
En utrymmesstudie för lokalisering av eventuella busshållplatser på sträckan redovisas i figuren. En placering av hållplatserna mitt emot varandra har bedömts innebära för stor bredd som inkräktar för mycket på den nya bebyggelsen. För att uppfylla RiBuss utformningskrav gällande bredder, hållplatslängd samt in- och utkörningssträcka bedöms hållplatsen i södergående riktning behöva placeras norr om korsningen med tvärförbindelsen, samt att hållplatsen i norrgående riktning placeras mellan tvärförbindelsen och Skogsrovägen. Denna placering innebär också att hållplatserna ligger på de sträckor där cykelbana inte finns, vilket minskar risken för konflikter med cyklister.



Figur 3-7 Förslag på ny utformning av Salemsvägen mellan tvärförbindelsen och Säbytorgsvägen.



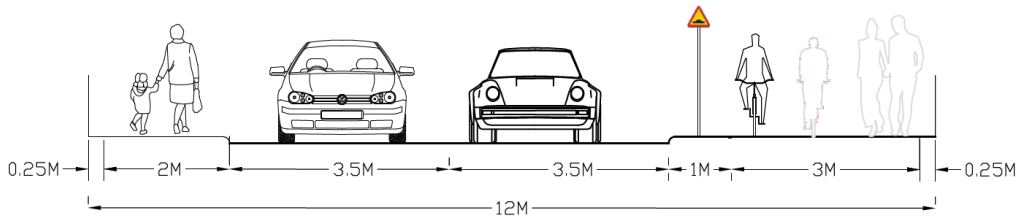
Figur 3-8 Sektion för Salemsvägen vid hållplats i norrgående riktning (sektion 5).



Figur 3-9 Sektion för Salemsvägen vid hållplats i södergående riktning (sektion 6).

Vid korsningen med Säbytorgsvägen innebär den föreslagna sektionen utrymmesbrist vid den planerade nya bebyggelsen öster om Salemsvägen, se Figur 3-11. För att minska utrymmesbehovet har lastficka för sophämtning placerats norr om den planerade byggnaden, men sektionen inkräktar ändå på hushörnets tänkta placering.

I närheten av korsningen är det ont om plats för angöring till den nya byggnaden. Angöringsficka föreslås därför anordnas öster om byggnaden, längre in på Säbytorgsvägen. Detta kommer att påverka var entréer kommer att kunna placeras, eftersom avståndet mellan angöringsplats och entré får vara maximalt 25 m.



Figur 3-10 Sektion för Säbytorgsvägen i höjd med den nya bebyggelsen (sektion 7).

3.6 Trafiksäkerhet

I och med att körfältsbredderna på Salemsvägen följer Trafikförvaltningens krav på bredder för buss (3,5 m), kommer vägen att upplevas som bred av bilister. För att minska risken för höga hastigheter föreslås samtliga passager för oskyddade trafikanter hastighetssäkras med gupp som accepteras för busstrafik. På sträckan kommer det också att förekomma fordonsrörelser till och från last- och angöringsplatser, vilket eventuellt kommer att reducera hastigheterna.

För att vana cyklister ska använda cykelbanan i stället för att cykla i blandtrafik är det viktigt att ytor för cykel är tillräckligt breda, prioriteras i relation till andra trafikslag och inte innebär omvägar. För mindre vana cyklister, till exempel barn, är i stället vikten av ytor separerade från motorfordonstrafiken större. För båda grupperna är det viktigt med trafiksäkra passager över ytor för bilister.

Vid tvärförbindelsens korsning med Salemsvägen behöver samtliga cyklister korsa gatan eftersom cykelbanan byter sida. Om beslut tas om att busshållplatser ska placeras i anslutning till korsningen innebär detta att passagen blir ännu viktigare för oskyddade trafikanter. För att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter föreslås inga separata svängkörfält i korsningen, samt hastighetssäkring av passagerna med gupp anpassade för buss.

Figur 3-11 Förslag på utformning av Salemsvägen i anslutning till korsningen med Säbytorgsvägen.

4. Slutsatser och fortsatt arbete

Utrymmesbehovet för Salemsvägens olika nödvändiga trafikfunktioner redovisas i denna rapport. Utrymme för t ex LOD-lösningar på tomtmark respektive allmän platsmark är inte inkluderat och behöver utredas vidare. Inte heller utrymme för t ex gatuträd eller cykelparkering är inkluderat i utredningen. Den nya bebyggelsens behov av cykelparkering för boende rekommenderas förläggas på tomtmark.

En eventuell framtida förändring av sektionen på Säbytorgsvägen, med bredare ytor för gång och cykel i linje med riktlinjerna för regionala cykelstråk, har inte inkluderats i denna utredning, utan breddmåttet har anpassats efter befintlig bredd på gång- och cykelbana. Om sträckan mellan Rönninge och Salem ska bli ett regionalt cykelstråk, bör utrymmet för cyklister breddas och separeras från fotgängare.