



RAPPORT

Uppdragsledare
Amer Aslam
Telefon
010-505 14 03
Mobil
072-249 90 29
E-post
amer.aslam@afconsult.com

Mottagare
Söderköping kommun
Martin Larsheim

Datum
2017-03-15
Rev 2017-08-30

Trafikutredning för detaljplan Söderköping 2:42 m fl

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Enligt gällande översiktsplan har Söderköpings kommun som mål att det ska produceras 450 nya bostäder i kommunen fram till år 2020. Det ska i första hand ske genom omvandling av befintlig bebyggelse till bostäder, nyexploatering efter flytt av nuvarande verksamheter och effektivare markanvändning.

I enlighet med översiktsplanen planerar kommunen för byggande av upp till 150 bostäder på området Söderköping 2:42 m.fl. beläget mellan Skepparevägen och Storån. I samband med det har ÅF Infrastructure AB fått i uppdrag att utföra en trafikutredning för det aktuella planområdet för att bedöma den påverkan som uppstår för trafikförhållandena på närliggande gator. En faktor att beakta är att det historiskt varit tydlig säsongsvariation i området.

Den nya bebyggelsen planeras att bli utformad som kvarterstad med stadskänsla och bilfria storkvarter. Förutsättningarna är att det ska bli ett renodlat flerbostadshusområde med upp till 150 lägenheter utan annan verksamhet eller service. Parkeringstalet är planerat att bli 1,0.

1.2 Metod och avgränsningar

Studien har gjorts med utgångspunkt från tillhandahållet material i form av trafikmätningar och planbeskrivningar. Därutöver har Söderköping kommun låtit utföra en kompletterande mätning på Ågatan (Nybrogatan-Tingshusgatan). Beräkningen av tillkommande trafik och parkeringsbehov har i huvudsak utförts med trafikverkets trafikstringsverktyg samt med stöd och justering efter styrdokument och intervjuer med tjänstemän på Söderköping kommun.

1.3 Utredningsområdets lokalisering

Området för den planerade förtätningen ligger i nordöstra delen av Söderköpings tätort vid Skepparevägen, belägen på landtungan mellan Göta kanal och Storån. Planområdet är delvis inom det område som identifierats som innerstad av kommunen.



Figur 1 Planområdets lokalisering. Bildkälla: www.hitta.se



Figur 2 Planområdet markerat i detalj med gul streckad linje. Bildkälla: Söderköping kommun.

2 Nuvarande trafik

Planområdet trafikförsörjs av Skepparevägen som är en lokalgata med hastighetsbegränsningen 30 km/h och utan genomfartsmöjlighet. Efter att reningsverket avvecklats är ÅDT (årsmedeldygnstrafiken) cirka 140 fordon med mindre än 1 % tung trafik vid norra Brunnsparken.

20 % av fordonen överskrider hastighetsgränsen och det har därför vidtagits åtgärder i form av skyltning med "lekande barn" och utdelning av informationsbroschyrer.

Förbindelsen till staden i övrigt går via Ågatan med drygt 1900 ÅDT (2 % tung trafik) i snittet mellan Nybrogatan och Tingshusgatan. Trafiken till Skepparevägen är inkluderad i denna siffra. Närmaste tvärgata till Ågatan är Nybrogatan med cirka 2600 ÅDT (2 % tung trafik). Detta är också den fordonsförbindelse över Storån som ligger närmast planområdet. Trafikintensiteten är störst mellan klockan 13–16.

Norra sidan av Skepparevägen kantas till en början av villabebyggelse om två plan där parkering sker på tomtmark. Längre österut på Skepparevägen finns avgiftsbelagda ställplatser för husbilar som i nuläget är öppna under sommartid. På södra sidan av Skepparevägen finns Bergaskolan (där skolverksamhet inte bedrivs idag) som har ett



flertal parkeringsytor utspridda runt skolfastigheten. Mellan skolan och Brunnsparken finns en parkeringsyta med både allmän parkering och särskilt anordnad för vårdcentralens personal. Längre österut på den södra sidan av Skepparevägen mellan Brunnsparken och det nedlagda reningsverket ligger villakvarter och utöver parkering på tomtmark tillåts längsgående parkering på anvisade platser.

Närmaste kollektivtrafikförbindelser är Söderköping resecentrum och hållplatsen Margaretagatan på cirka 1,4 km respektive 1,2 km avstånd från planområdet. Under morgonrusningen är turtätheten i vid båda dessa hållplatser 12 avgångar/timme och 7 av dessa är regionala avgångar vars destination framför allt är Norrköping, men även Valdemarsvik.

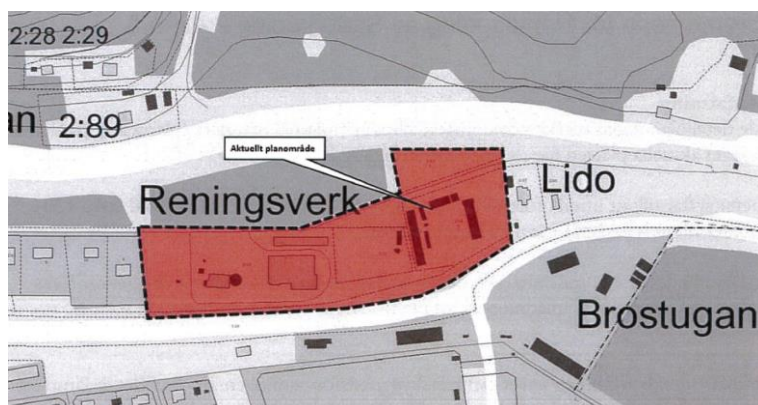
Karaktären på Skepparevägen är den av en villagata med både relativt låga trafikflöden och hastigheter varför trafikseparering saknas. På Skepparevägen rör sig fotgängare och cyklister i blandtrafik. Fotgängare och cyklister kan röra sig parallellt med Skepparevägen på Cykelspåret/Längs Göta kanal. Det finns vissa tvärförbindelser mot både Göta kanal och över Storån, se figur 3.



Figur 3 Gång- och cykelvägnätet vid planområdet.
Bildkälla: Bakgrundskarta från www.openstreetmap.org

3 Plan-/Utbyggnadsförslag

På en cirka 2,8 hektar stor yta mellan Skepparevägen och Storån i den nordöstra delen av Söderköpings tätort planeras bostäder på ett område som tidigare bland annat inrymt ett reningsverk och växthus, se figur 4.



Figur 4 Planområdets utbredning. Bildkälla: Söderköping kommun.

Enligt förslaget kommer 16 flerfamiljshus med som mest tre våningar att uppföras. Antalet lägenheter beräknas bli 120–150 stycken i kvartersstadsstruktur med stadskänsla.

Angöring till de nya bostäderna kommer enligt planerna att ske från den befintliga Skepparevägen, vars linjeföring och sträckning inte kommer att ändras från dagens utformning.

Den planerade parkeringsnormen är en (1,0) bil per lägenhet och därutöver ett antal parkeringsplatser avsedda för besökare. Alla tillkommande parkeringsplatser förläggs på kvartersmark.

Utifrånmatningen av trafiken säkerställer bilfria storkvarter.

4 Tillkommande trafik

Den tillkommande trafiken och parkeringsbehovet har i huvudsak beräknats med Trafikverkets trafikstringsverktyg samt justerats efter Söderköping kommuns riktlinjer för parkering och intervjuer med tjänstemän.

4.1 Beräkningsgrunder

För att kunna beräkna trafikstring och parkeringsbehov har indatat kompletterats med antaganden.

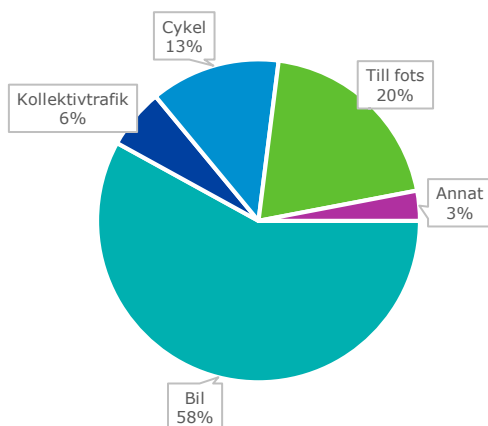
Tabell 1 Indata och antaganden vid beräkning av trafikstring för planområdet.

Planområdet	
Indata	<ul style="list-style-type: none"> • 150 lägenheter • 540 bilar/1000 invånare i kommunen • Avstånd till kollektivtrafik > 1000 m • Trafikmätningar från tidigare år har räknats upp till 2016 års nivå enligt Trafikverkets trafikuppräkningsstal
Antagande	<ul style="list-style-type: none"> • Resbeteendet mer likt villaområde än flerbostadsområde • Nyttotrafiken utgör 15 % av alstrad trafik



4.2 Planområdets trafikallstring

Varje hushåll beräknas alstra drygt 5 resor per hushåll och dygn, av vilka 3/5 görs på bil. Det är att jämföra med andra villaområden i Söderköping där samma siffra är 6 bilresor/hushåll. Färdmedelsvalet beror bland annat på tillgänglighet till bil, kollektivtrafik, gång- och cykelmöjligheter samt boendeform och livsstil.



Figur 5 Skattad färdmedelsfördelning för boende.

Trafiktillskottet i och med exploateringen beräknas bli 550 fordon ÅDT (årsmedeldygnstrafik), inklusive nytto- och besöksstrafik.

I detta skede av planförslaget finns inga planer att kollektivtrafikförsörja området. Eftersom det inte finns möjlighet till genomfart genom området kan det vara svårt att få till kollektivtrafikförsörjning även på sikt.

Gång- och cykelvägnätet kompletteras med en strandpromenad närmast Storån som kopplar ihop planområdet med befintligt GC-nät som fortsätter mot Bergaskolan.

4.3 Planområdets parkeringsbehov

All parkering planeras på norra sidan av Skepparevägen, huvudsakligen vid planområdets östra del. All parkering angörs direkt från Skepparevägen. Parkeringsytan kommer att dimensioneras utifrån kommunens parkeringstal som är en (1,0) parkeringsplats/hushåll. Besöksparkeringen är också avhängig hur många lägenheter som byggs, men ytterligare 10-15 % utöver boendeparkeringen behöver vara besöksparkering, vilket motsvarar 15-20 besöksplatser.

Totalt parkeringsbehov blir 170 platser.

Planområdet ligger i ett område som har ett relativt högt bilinnehav och bilåkande. Antalet resor som förväntas göras med bil är således också högt. Det kan finnas anledning att se över parkeringstalet då det förväntade bilåkandet är högt och kanske leder till att hushållen i medeltal äger mer än en bil/hushåll. Detsamma gäller besöksstrafiken.

Beroende på vem som flyttar in i de planerade flerbostadshusen kan det bli fler eller färre trafikrörelser och ändrad efterfrågan på parkeringsplatser.



4.4 Planområdets påverkan på omkringliggande vägnät

Eftersom ingen ny infrastruktur byggs för biltrafiken kommer alla nytillkomna trafikrörelser belasta befintligt vägnät. Idag är ÅDT cirka 140 på Skepparevägen, och i framtiden enligt planförslaget kommer ÅDT bli 700.

Tabell 2 Dagens trafikmängd (ÅDT) med och utan planområdets trafik.

	Trafik idag (ÅDT)	Dagens trafik inkl. planområdets (ÅDT)
Skepparevägen	140	700
Ågatan	1900	2600
Nybrogatan	2600	2900*

* Det antas här att hälften av trafiken med målpunkt Skepparevägen kommer från Ågatan (väster om Nybrogatan) och hälften via Nybrogatan.

Ågatan belastas idag av befintlig trafik till fastigheterna (inklusive Skepparevägens trafik), vårdcentralens trafik samt övrig trafik för rekreationella ändamål. ÅDT på Ågatan är idag cirka 1900 fordon. När planområdets trafik tillkommer blir ÅDT cirka 2600.

Den tillkomna trafiken bör inte påverka framkomligheten på Tingshusgatan, då vårdcentralen öppnar kl 08.00, men dess besökstopp är runt klockan 10.00 alla dagar i veckan. Planområdets förmiddagsrusning kommer vara förbi när vårdcentralens besökstopp äger rum.

Korsningen Nybrogatan-Ågatan har stor utnyttjad kapacitet. Trafikmätningarna visar att maxtimmen är cirka 10 % av ÅDT, vilket innebär att 260 fordon (cirka 130 fordon per riktning) kommer till korsningspunkten i maxtimmen till/från Nybrogatan respektive Ågatan när planområdet är utbyggt. Korsningen påverkas obetydligt av den nyalstrade trafiken. Korsningar ännu längre ut i trafiksystemet har högre kapacitet, varför korsningen Erik Dahlbergsgatan-Ågatan samt Erik Dahlbergsgatan-Nybrogatan inte påverkas nämnvärt av den alstrade trafiken.

5 Samlad bedömning

Trafiken som alstras på grund av den föreslagna planen påverkar trafiksystemets kapacitet obetydligt. Skepparevägen får den relativt sett största förändringen i trafikmängd, och eventuellt kan den längsgående parkeringen i höjd med Styrmansgatan och Båtsmansvägen behöva ses över för att garantera framkomlighet. Fotgängarna kommer få en gångbana på den södra sidan av Skepparevägen som minskar deras interaktion med övrig trafik och ger högre trafiksäkerhet, se bilagd sektionsskiss.

Det råder viss osäkerhet kring resbeteendet för de boende i planområdet. De har i utredningen antagits göra knappt 4 resor/hushåll/dygn på bil. Men om de reser mer som boende i villakvarter (6 resor/hushåll/dygn enligt uppgift) kommer de sannolikt behöva mer än en bil i hushållet och parkeringsbehovet ökar därefter. Påverkan på trafiknätet är ringa även med fler fordonsrörelser per hushåll.



Referenser

Summa Statistik Söderköping (2007), *Trafikflöde Nybrogatan vid Skönbergagatan*

Söderköpings kommun, Samhällsbyggnadsnämnden (2016-09-23),
Startpromemoria för planläggning av Söderköping 2:42 m.fl.

Söderköping kommun, *Trafikmätning Skepparevägen augusti 2009*

Söderköping kommun, *Trafikmätning Ågatan-Nybrogatan december 2016*

Söderköpings kommun, *Översiktsplan, antagandehandling 2015-09-21*

Geriacare AB,

<https://www.google.com/maps/place/Geriacare+AB/@58.4806492,16.3260492,17z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x0:0xd9b92de3981da77a!8m2!3d58.4806492!4d16.3282379>

Trafikuppräkningsstal – Vëganalyser EVA_160401,

http://www.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/trafikupprakningstal_eva_160401.pdf

Trafikverkets trafikstringsverktyg, <https://applikation.trafikverket.se/trafikstring/>

Intervju samt telefon- och mejlkorrespondens med trafikplanerare Anna-Lena Johansson och planarkitekt Martin Larsheim på Söderköping kommun (20161125–20170512)

BILAGA



Grov sektionsritning Detaljplan Söderköping 2:42 m fl



Figur 1

Sektionen mellan huskropp och naturmark är 18 meter och fördelar sig enligt figuren.

Figuren kan hittas på
<http://streetmix.net/-/492543>

Avväganden

Sektionens mått baseras på dimensionerande trafiksituationer. På körbanan ska två sopbilar kunna mötas och på gångbanan ska två barnvagnar eller rullstolar kunna mötas. Trafikanternas utrymmesbehov är taget från VGU. Separat gångbana är rekommenderat om ÅDT > 300 fordon.

Den tväreställda parkeringen är 5 meter djup och 2,5 meter bred. För att kunna angöra den med en vänstersväng behöver avståndet från parkeringsrutans bakre kant och körbanans bortre kantsten vara 6,5 meter enligt VGU. I detta förslag har ytterligare 0,5 meter lagts till för att ge en mer fredad zon för både träd samt i- och urlastning av bil. Trädraden är förskjutet så att trafikmiljön inte ska upplevas alltför bred.