PM

UPPDATERING TRAFIKANALYS SÅGTORP 2

Granskningskopia

2024-03-15

Jakob Olingdal

1 Inledning

1.1 Bakgrund

HSB Bostad avser att exploatera planområdet Sågtorp 2 i Täby kommun. Tyréns har tidigare genomfört trafikanalys (2020) samt trafikutredning (2022) för den planerade exploateringen.

Efter utredningarnas färdigställande har förutsättningarna ändrats för exploateringen och ytor som tidigare planerades för kontor, 5 400 kvadratmeter brutto total area (BTA), planeras nu i stället för bostäder. Utöver det har antalet studentlägenheter utökats. Detta PM syftar till att utreda hur dessa ändringar påverkar tidigare genomförda utredningar.

1.2 Metod

Trafikalstring av tillkommande bostäder görs, på samma sätt som tidigare trafikanalys, med tre olika metoder: enligt Trafikverkets alstringsverktyg, med trafikalstringstal utifrån tidigare erfarenheter från liknande projekt samt enkel trafikalstring utifrån ett förutbestämt antal fordonsrörelser per bostad och dygn.

1.3 Avgränsningar

I tidigare trafikanalys genomfördes trafiksimuleringar för att undersöka framkomlighet i det närliggande trafiknätet. Detta kommer inte genomföras inom ramen för den här trafikutredningen.

2 Förutsättningar

2.1 Tidigare trafikalstring

I den tidigare trafikanalysen (Tyréns, 2020) beräknades trafikalstringen för den framtida exploateringen enligt tre metoder med följande resultat:

- Metod 1 – Trafikverkets alstringsverktyg: 810 resor per dygn
- Metod 2 – Alstringstal (detaljerad): 700 resor per dygn
- Metod 3 – Enkel trafikalstring utifrån förutbestämt antal fordonsrörelser per bostad: 730 resor per dygn

I utredningen drogs slutsatsen att metod 2 var mest trolig, vilket innebär cirka 700 fordonsresor per dygn. Under högtrafik beräknades det ge ett tillskott på 70 fordon per timme.

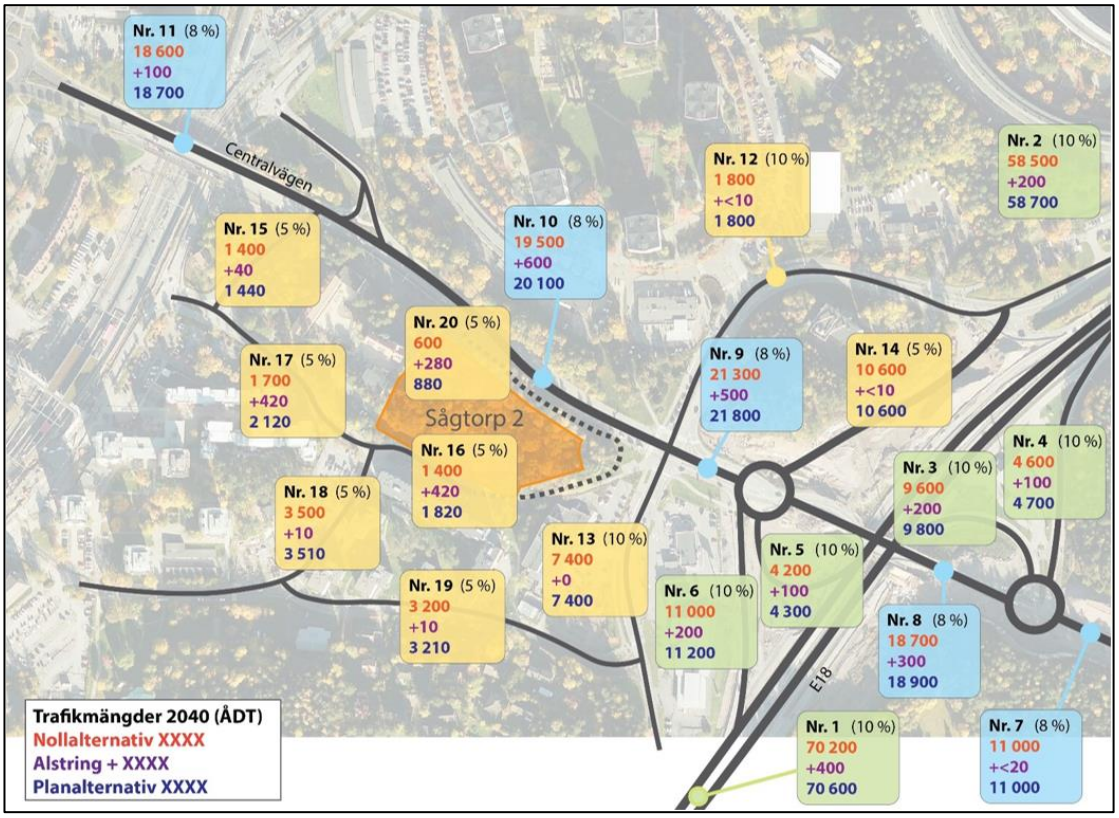
Trafikanalysen baserades på följande exploatering:

- Lägenheter, 160 stycken med följande lägenhetsfördelning

Storlek	**Antal (st)**	**Andel**	
1 RoK	32	20 %	Små lägenheter
2 RoK	32	20 %	
3 RoK	40	25 %	Stora lägenheter
4 RoK	40	25 %	
>5 RoK	16	10 %	
Totalt	160	100 %	

- Studentlägenheter, 100 stycken
- Kontorsverksamhet (Coworking-/Coliving-verksamhet), 5000 kvm BTA
- Förskola för 100 barn, 1100 kvm BTA
- Sällanköp (restaurang, gym etc.), 1100 kvm BTA

I Figur 1 visas beräknade trafikmängder från den tidigare trafikanalysen för prognosår 2040 i det omkringliggande vägnätet.



Figur 1 - Beräknade trafikmängder år 2040 från tidigare genomförd trafikanalys (Tyréns 2020)

2.2 Förändringar i exploatering

I senare framtagen trafikutredning (Tyréns, 2022) planerades för följande exploatering:

Verksamhet	Yta [BTA]	Information
Lägenheter	14 250 kvm	ca 170 st
Studentlägenheter	4400 kvm	ca 100 st
Coliving/coworking	5400 kvm	
Förskola	830 kvm	ca 80 barn
Kommersiella lokaler	250 kvm	

Figur 2 - Tidigare planerad exploatering (från Trafikutredning Tyréns 2022)

Denna exploatering skiljer sig någon från i den tidigare trafikanalysen, men ingen ny trafikalstring gjordes då förändringarna var av mindre omfattning.

I det nya förslaget till exploatering ersattes ytorna för kontorsverksamhet (5400 kvm BTA) av bostäder enligt följande fördelning[1]:

Storlek	Antal (st)	Andel	
1 RoK	16	27 %	Små lägenheter
2 RoK	24	41 %	
3 RoK	9	16 %	Stora lägenheter
4 RoK	9	16 %	
Totalt	58	100 %	

Även antalet studentlägenheter utökades från 100 till 164 stycken och lägenheter med 5 rum och kök utgår.

I den tidigare genomförda trafikutredningen (Tyréns, 2022) sattes parkeringstalen för bil till 7 platser/1000 BTA både för kontor och flerbostadshus. Även parkeringstalen för cykel var desamma för flerbostadshus och kontor (20-30 platser/1000 BTA). Både kontor och bostäder bedöms ha behov av angöring, sophämtning och parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning. Därutöver förväntas inga ytterligare konsekvenser av ändring från kontor till bostäder.

[1] Enligt kontakt med Arkitema 2024-03-11, samt 2024-03-12

3 Trafikalstring och prognos

3.1 Ny trafikalstring

I trafikalstringen ersätts 5000 kvm BTA kontor av bostäder enligt fördelningen i kapitel 2.2. Följande exploatering ligger till grund för trafikalstringen:

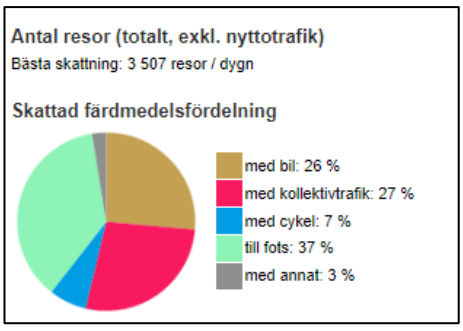
- Lägenheter, 218 stycken med följande lägenhetsfördelning

Storlek	Antal (st)	Andel	
1 RoK	24	6 %	Små lägenheter
2 RoK	104	26 %	
3 RoK	57	15 %	Stora lägenheter
4 RoK	44	11 %	
>5 RoK	0	0 %	
Totalt	229	100 %	

- Studentlägenheter, 164 stycken
- Förskola för 100 barn, 1100 kvm BTA
- Sällanköp (restaurang, gym etc.), 1100 kvm BTA

Den nya trafikalstringen genomförs på samma sätt som i den tidigare trafikanalysen. Nedan presenteras de tre olika metoderna som används:

Metod 1 – Trafikverkets alstringsverktyg
Trafikverket har tagit fram ett alstringsverktyg för resor som ska ta hänsyn till faktorer som påverkar bilanvändandet. Alstringsverktyget anger att den nya exploateringen kommer ge upphov till sammanlagt cirka 3 500 resor/dygn (sammanslaget alla färdsätt). Siffran innebär cirka 5 resor per person och dygn (observera att detta också inkluderar gångresor) vilket är en rimlig uppskattning för det totala antalet resor. Verktyget skattar fördelningen av färdmedel enligt diagram i Figur 3 nedan



Figur 3 - Skattad färdmedelsfördelning enligt Trafikverkets alstringsverktyg

Exploateringen av bostäder, förskola och sällanköp inom planområdet ger enligt alstringsverktyget upphov till 756 fordonsresor per dygn (inklusive nyttotransporter)[2].

Metod 2 – Trafikalstringstal (detaljerad)
Denna metod bygger på användandet av diverse nyckeltal och trafikalstringstal för olika typer av bostäder och verksamheter som beräknas samman med den planerade exploateringen i planprogrammet. Alstringstalen baseras på tidigare erfarenheter från liknande projekt och justeras utifrån parkeringstal. Följande nyckeltal och trafikalstringstal tillämpas:

- Kommunens parkeringstal för Zon A minus 20 procent (för justering av fordonsresor), vilket ger följande p-tal:
  - Flerbostadshus (små): 0,4
  - Flerbostadshus (stora): 0,7
  - Studentbostäder: 0,3
- 1,50 fordonsresor/bostad för små lägenheter och studentlägenheter
- 4,50 fordonsresor/bostad för stora lägenheter
- 0,6 fordonsresor/barn[3]

Det finns vissa osäkerheter kring trafikalstringen för kontoren och sällanköp. Uppskattningsvis alstrar sällanköp strax under 100 fordonsresor/dygn. Sammantaget ger detta en trafikalstring på 600 cirka fordonsresor/dygn för planområdet.

Metod 3 – Trafikalstringstal (enkel)
En enkel metod för att snabbt få en överblick över ett områdes trafikalstring är att multiplicera ett enkelt alstringstal gånger antal bostäder (om det är den huvudsakliga exploateringen). Trafikalstring hos bostäder brukar ligga mellan 3-5 fordonsrörelser per bostad och dygn och varierar förstås utifrån till exempel geografiskt läge och närhet till målpunkter. I tidigare trafikanalys valdes talet 3,5 fordonsrörelser per bostad och en reduktion på 20 procent för mobilitetsåtgärder. Detta multiplicerat med 393 bostäder resulterar i cirka 1100 fordonsresor/dygn.

[2] Av dessa alstrar skolverksamheten cirka 190 fordonsresor per dygn. Denna alstring skulle innebära att en mycket stor del av eleverna fick skjuts (motsvarande cirka 75 procent av eleverna) vilket inte är ett troligt scenario. Det är känt att verktyget överskattar denna typ av resor. Troligen lämnas många barn på förskola som en delresa längs vägen eller sker via gång/cykel; förutsatt att många av barnen bor i området. Den totala biltrafikalstringen från alstringsverktyget bedöms därför vara något överskattad för området.
3 Alstringen från förskolan bygger på ett antagande om att 30 procent av barnen får skjuts till/från förskolan.

Sammanvägning
Samtliga metoder ger en alstring i samma storleksordning som motsvarar mellan 600-1100 fordonsresor per dygn. Metod tre ger i det här fallet en högre alstring än tidigare utredning då den enbart baseras på bostäder. Både Trafikverkets metod samt metod två, som baseras på kommunens parkeringstal och erfarenhet från tidigare projekt, ger lägre mängd resor än tidigare utredning. Bedömningen är därför att metod tre överskattar mängden resor till och från området, framför allt eftersom att andelen små bostäder och studentbostäder är högre (75%) i det nuvarande förslaget jämfört med tidigare (65%). I mindre bostäder med 1-2 rum och kök väntas bilinnehavet vara lägre, vilket i sin tur påverkar antalet bilresor. Även Trafikverkets alstringsverktyg bedöms ge en något överskattad alstring från främst skolverksamheten. Planen antas därför alstra 600 fordonsresor per dygn, enligt metod två. Under högtrafik bedöms detta ge ett tillskott på cirka 60 fordon per timme.

3.2 Nätutläggning och trafikprognos

De huvudsakliga målpunkterna antas fortsatt vara desamma som i den tidigare trafikanalysen (2020):

- E18 mot Stockholm respektive Norrtälje samt centrala Täby. Till dessa målpunkter antas 75 procent åka.
- 15 procent antas åka mot centrala Täby och Norrortsleden, medan
- 10 procent antas fördela sig i närområdet och mot övriga kommundelar.

4 Slutsats

En trafikalstring har genomförts utifrån nya förutsättningar presenterade i denna utredning. Den ändrade exploateringen väntas alstra cirka 600 fordonsrörelser per dygn, vilket motsvarar cirka 60 fordon per timme under högtrafik. Den ändrade exploateringen väntas inte ha någon påverkan på hur trafiken fördelar sig i det närliggande vägnätet och de huvudsakliga målpunkterna väntas vara desamma som i tidigare genomförd trafikanalys.

Den tidigare trafikalstringen uppgick till cirka 700 fordon per dygn och 70 fordon per timme under högtrafik.

Med anledning av att trafikmängderna väntas minska till följd av den förändrade exploateringen är slutsatsen fortsatt att den alstrade trafiken till och från planområdet kommer att ha marginell påverkan på såväl framkomlighet som kapacitet i det omkringliggande vägnätet.