



# Trafikutredning Tuna torg

April 2022

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

INLEDNING	3
NULÄGESEBESKRIVNING	4
PLANFÖRSLAG	6
Gång- och cykelstråk	7
Bilnät	9
Sophantering och leveranser	11
Parkeringsstäl	12
Mobilitetsåtgärder	13
Lämplig parkeringsmängd	14
REKOMMENDATIONER	15

April 2022

Titel: Trafikutredning Tuna torg

Författare: Johanna Rahm, Lucas Glasare



# INLEDNING

---

## Bakgrund och syfte

Ramboll har genomfört denna trafikutredning för Tuna torg, ett område i Tumba i Botkyrka kommun. Trafikutredningen syftar till att besvara hur den tänkta exploateringen kan anpassas för att bemöta praxis och kommunens riktlinjer med avseende på trafikfrågor, och bidra till ett hållbart resande för boende, verksamheter och andra som berörs av planen.

## NULÄGESBESKRIVNING

Exploateringsområdet består idag av en större ytparkering och två byggnader för handelsändamål, där bland annat en pizzeria, ett kafé och en frisörsalong inryms. Se illustration för överblick av exploateringsområdet (markerat i gult).

Söder om den planerade exploateringen finns en skola och idrottsplaner, väster om området finns viktiga busshållplatser. Alla dessa målpunkter och livsmedelsbutiken i planområdet genererar resenärer, främst till fots.

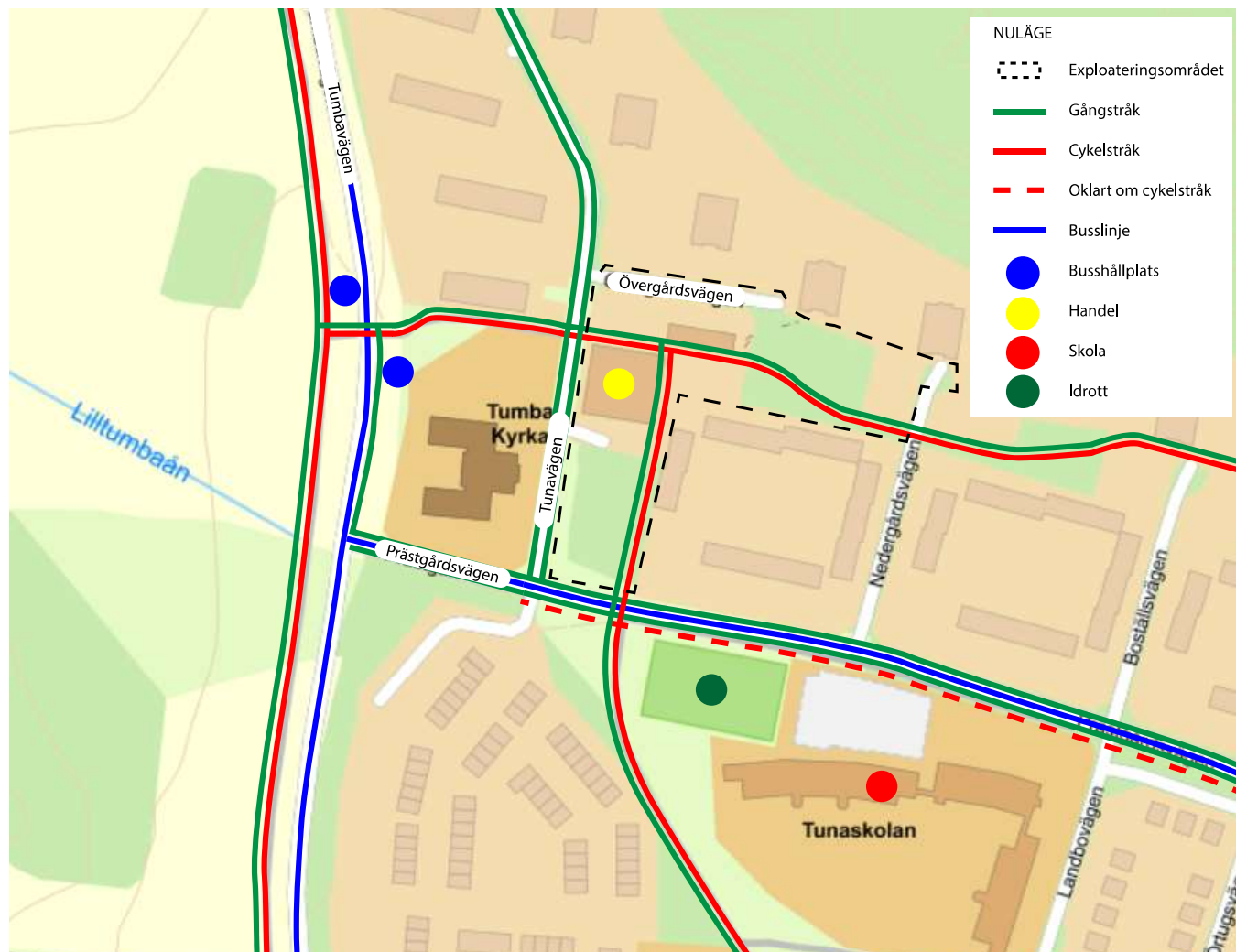
I området finns flera gångstråk, dels utmed gatorna Tunavägen och Prästgårdsvägen, dels friliggande gång- och cykelstråk.

Prästgårdsvägen är utpekad som huvudstråk för cykeltrafik i kommunens cykelplan. Gångbanan på gatans södra sida är något bredare än övriga gångbanor och det är oklart om avsikten är att även cykling ska ske på denna. Prästgårdsvägen saknar cykelbana. På Prästgårdsvägens södra sida ligger en skola och bollplan och många barn kan därför antas röra sig i området. Detta innebär sammantaget att möjligheten till god framkomlighet och säkra passager för gående och cyklister vid Prästgårdsvägen är extra viktiga att bevaka vid exploateringen.

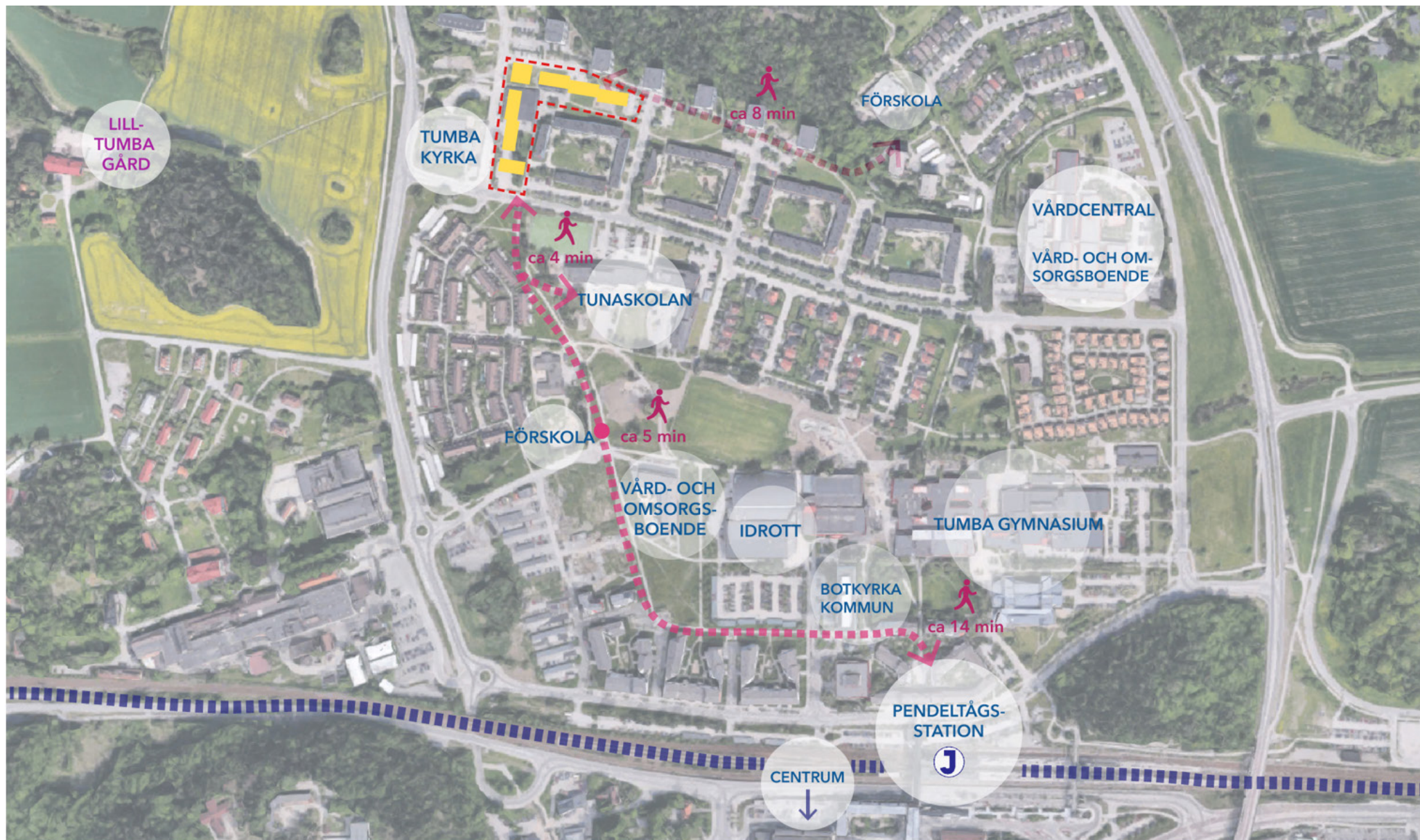
Ett gent och därmed viktigt gång- och cykelstråk går rakt genom området. Även detta stråks status är viktigt att bevaka vid exploateringen, så gående och cyklisters förutsättningar inte försämras när stråken läggs om.

Bussar trafikerar Tumbavägen och Prästgårdsvägen, vilka leder till bland annat Tumba station, Fittja, Alby, Vårby och Skärholmen. De närmaste busshållplatserna ligger på Tumbavägen.

Tumba station nås till fots på ca 14 minuter eller på ca 5 minuter med cykel. Se illustration på nästa sida för exploateringsområdets anknnytning till omkringliggande bebyggelsestruktur.



Exploateringsområdet med viktiga stråk och målpunkter utmarkerade.



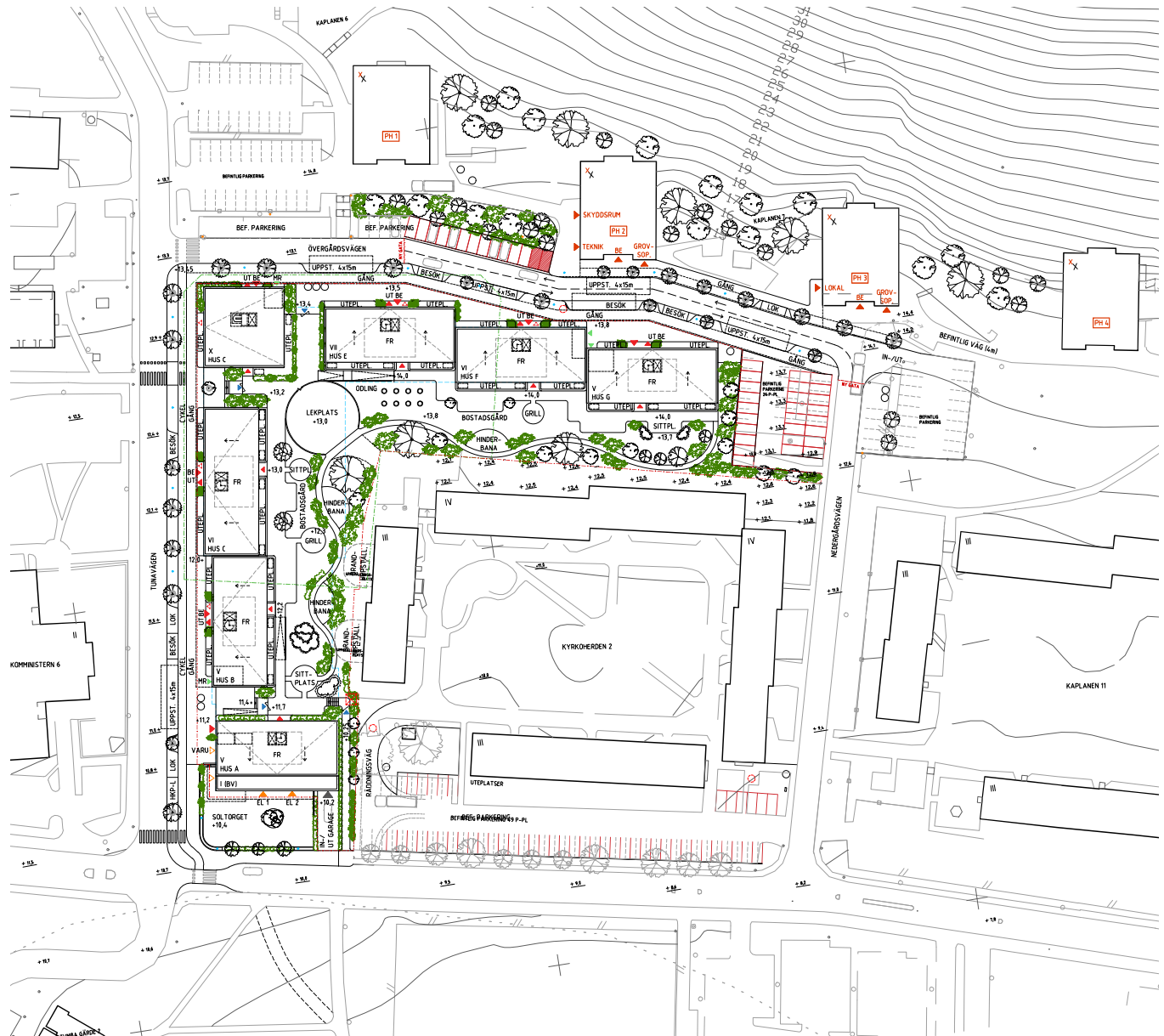
Exploateringsområdets anknötning till omkringliggande bebyggelsestruktur. Exploateringsområdet markerat med gult.

# PLANFÖRSLAGET

Planförslaget innebär nyetablering av bostäder och verksamheter i sju nya hus på det som idag är parkerings- och handelsyta utmed Tunavägen i Tumba.

Lokaler för mindre verksamheter planeras i bottenplanen mot Tunavägen. I övrigt planeras 269 lägenheter, varav 74 ettor, 108 tvåor, 64 treor och 23 fyror.

Bilparkering sker till största del i underjordiskt garage, med in- och utfart från Prästgårdsvägen.



Översikt över planförslaget

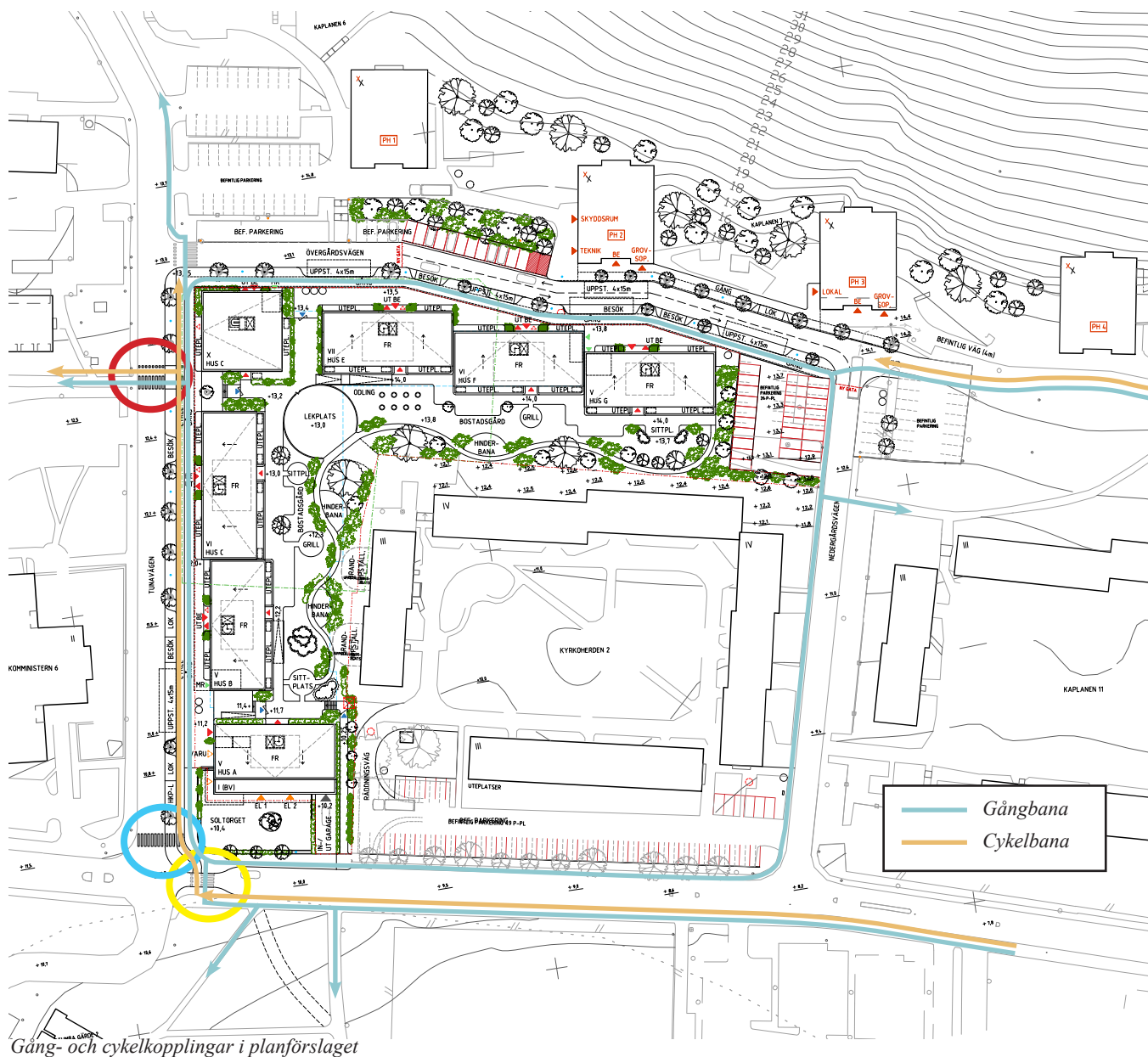
## Gång- och cykelstråk

Befintlig gatustruktur behålls, men gång- och cykelväg genom området tas bort. Istället flyttas det primära gång- och cykelstråket till kvarterets ytterkant. På Tunavägen cyklar man på separerad gång- och cykelbana, på Övergårdsvägen sker cykling i blandtrafik. Passagen över Prästgårdsvägen flyttas närmare korsningen med Tunavägen. Se de starka stråken för gående och cyklister illustrerade med gul och blå linje i bilden.

Att ha det primära gång- och cykelstråket närmast det nya kvarteret i enlighet med planförslaget är viktigt, särskilt på Tunavägen. Närheten till entréer och cykelparkering gör stråket till det naturliga valet och det är sannolikt så att många hade valt att cykla på denna sida även om separerad cykelbana saknades. En sådan situation skulle inte bara försämra cyklisternas framkomlighet, utan även bidra till en otrygg situation för fotgängare. Anslutning till omkringliggande stråk blir också bättre med cykelbanan på Tunavägens östra sida.

Det finns ett behov av att bredda hela gångbanan utmed södra sidan av Prästgårdsvägen för att även inrymma en ordentlig cykelbana. Detta skulle behöva studeras i ett större perspektiv då Prästgårdsvägen är utpekad som huvudstråk i kommunens cykelplan.

Passagen över Tunavägen, som är ritad som övergångsställe (röd ring i figur till höger) är viktig för att knyta samman både gång- och cykelnätet. Passagen

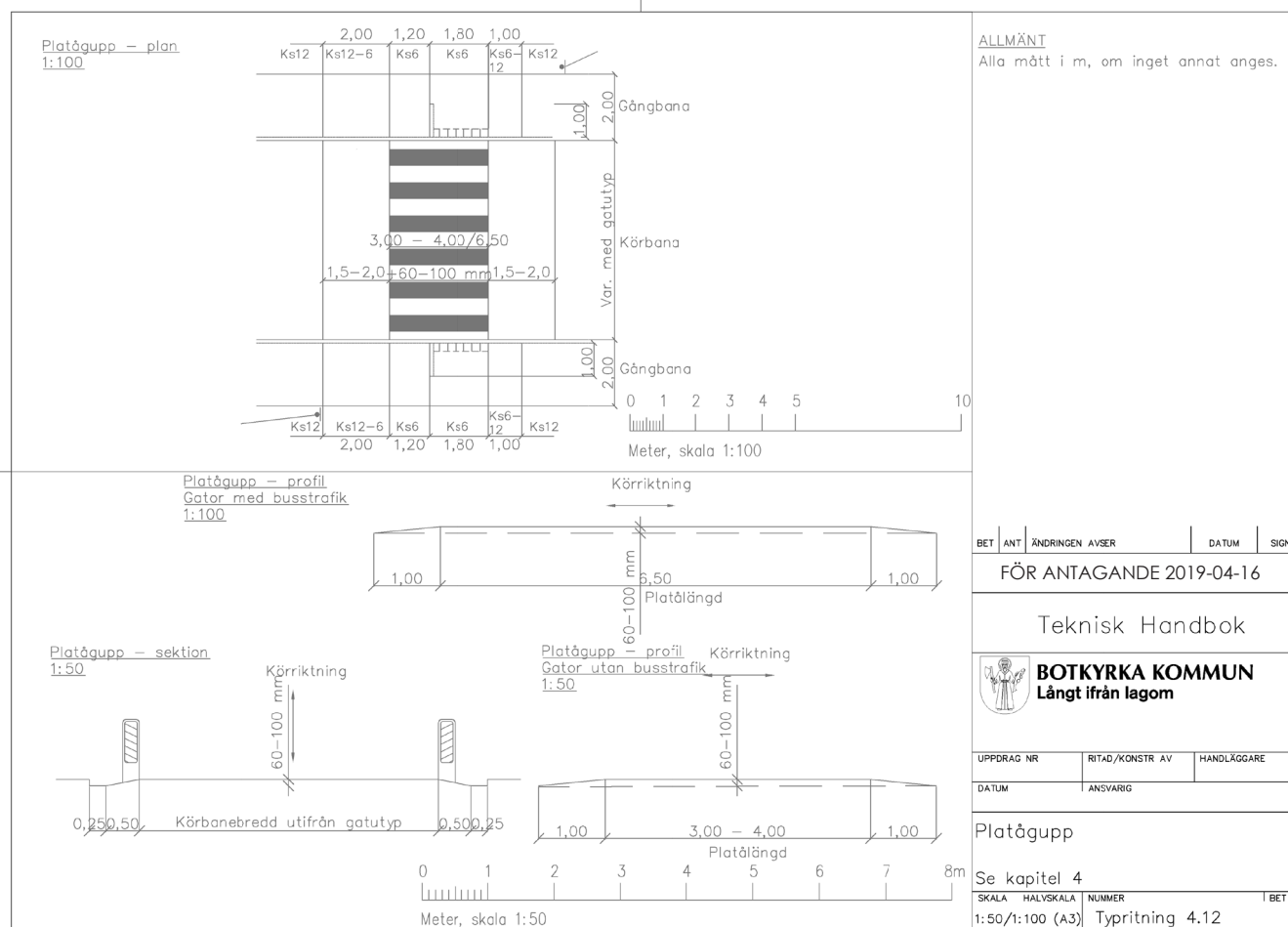


föreslås utformas som platågupp med övergångsställe och cykelpassage eller liknande som hastighetssäkrar passagen. En hastighetssäkrad passage säkerställer att gående och cyklister kan passera Tunavägen på ett smidigt, tryggt och säkert sätt.

Exempel på hur ett platågupp kan utformas kan hämtas från Botkyrka kommuns tekniska handbok.

Hastighetssäkring är önskvärt även vid två andra passager. Detta gäller övergångsstället längre söderut på Tunavägen, vid kyrkan (blå ring). Detta övergångsställe föreslås utformas som platågupp med övergångsställe (ej cykelpassage) som hastighetssäkrar passagen, enligt samma princip som nämns i föregående stycke.

Det gäller även passagen över Prästgårdsvägen (gul ring). Även detta är ett särskilt viktigt gång- och cykelstråk. Prästgårdsvägen är dock även en bussgata, vilket innebär att en annan form av hastighetssäkring är nödvändig. Här föreslås en lösning med en avsmalning vilket höjer trafiksäkerheten på passagen jämfört med idag. Det finns dock risk att denna lösning bidrar till att bilar blockerar varandra i korsningen. Det skulle även vara möjligt att hastighetsdämpa passagen med så kallade "busskuddar". För att maximera busskuddarnas effekt bör dessa placeras innan övergångsstället i vardera riktning. Detta är dock inte lämpligt här då en kudde hamnar ute i korsningen vilket försvårar svängrörelser i korsningen. För att ändå minska hastigheten förbi övergångsstället föreslås att kuddar placeras öster om övergångsstället i båda färdriktningarna.



ALLMÄNT  
Alla mått i m, om inget annat anges.

BET ANT ÄNDRINGEN AVSER DATUM SIGN

FÖR ANTAGANDE 2019-04-16

Teknisk Handbok



**BOTKYRKA KOMMUN**  
Långt ifrån lagom

UPPDRAG NR RITAD/KONSTR AV HANDLÄGGARE

DATUM ANSVARIG

Platågupp

Se kapitel 4

SKALA HALVSKALA NUMMER I BET  
1:50/1:100 (A3) Typritning 4.12



## Bilnät

Bilnätet i området bedöms inte påverkas nämnvärt av planförslaget. Dock erhålls en positiv påverkan på trafiksäkerheten då hastighetssäkring av korsningspunkter tenderar att leda till lägre hastigheter på en längre sträcka och därmed en lugnare trafikmiljö för alla trafikanter.

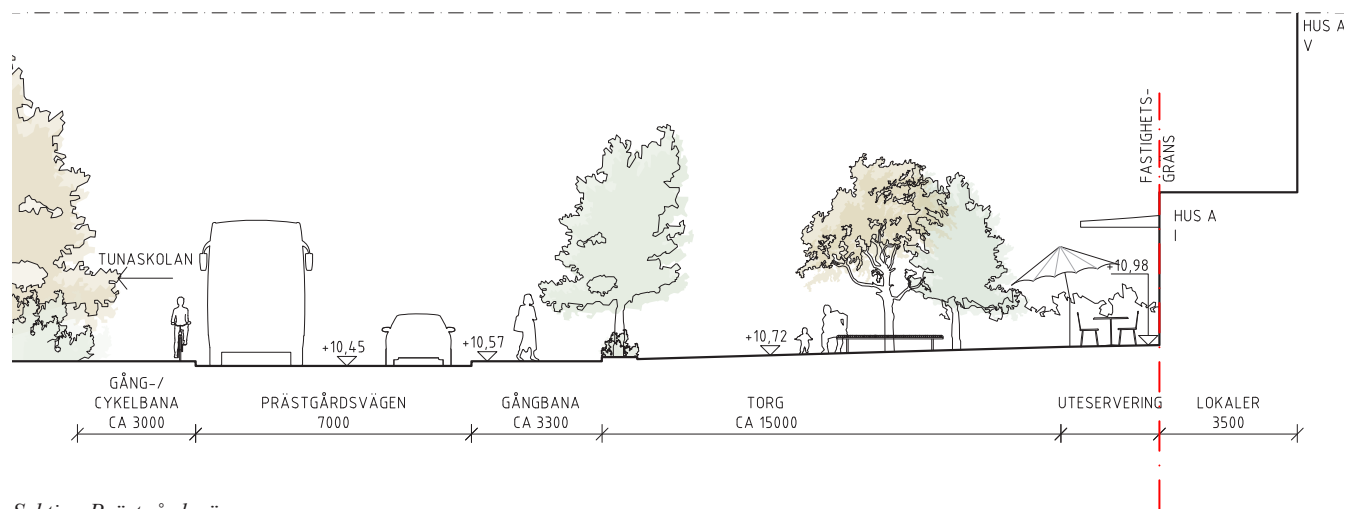
Tunavägen är en större lokalgata som föreslås utformas med en cykelbana. Dagens utformning av Tunavägens västra sida utanför Tuna kyrka bibehålls. Utmed Tunavägen planeras för ett antal mindre lokaler i bottenvåningen. Parkering och angöring för bil placeras i en möbleringszon tillsammans med en trädrad medan cykelparkering placeras mellan bostadshusen.

Prästgårdsvägen trafikeras av buss vilket gör att kör-

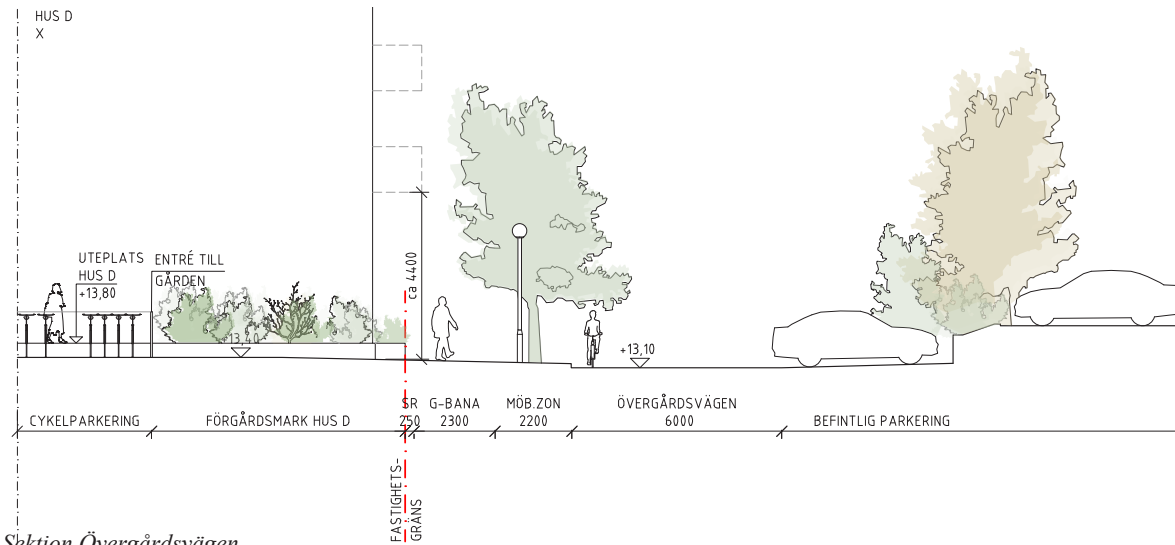
banans bredd behöver vara bredare än på andra gator. Här föreslås att en cykelbana anläggs på gatans södra sida då skolan ligger strax söder om Prästgårdsvägen samt för att undvika passage över garagets in- och utfart. Dagens trädrad på gatans norra sida bibehålls.

Övergårdsvägen förlängs och kopplas ihop med Nedergårdsvägen. Övergårdsvägens tväreställda parkeringar kvarstår på gatans norra sida medan gångbana ligger på södra sidan. Övergårdsvägens körbana är idag 6

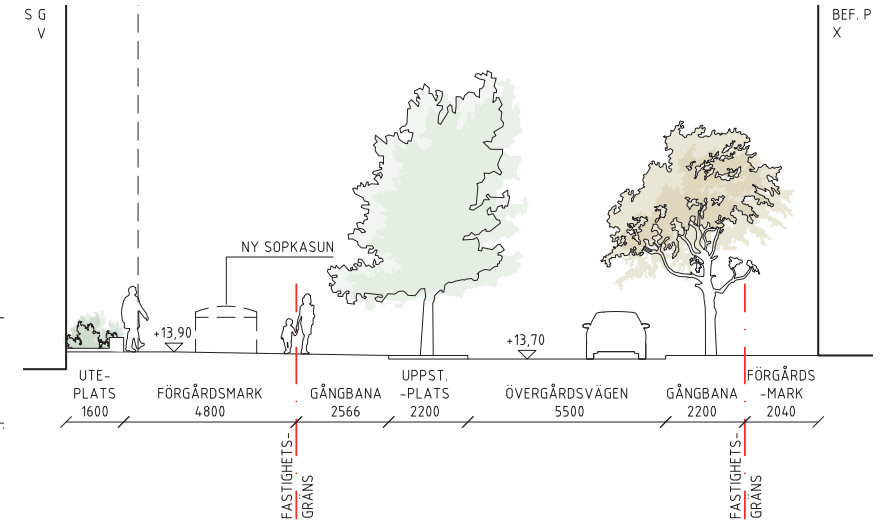
meter bred för att möjliggöra angöring till tväreställda parkeringsplatserna på norra sidan av gatan. En möbleringszon med trädplanteringar, angöring och parkering samt uppställningsplatser för sopbil och leveransfordon ligger på gatans södra sida. Cykling sker i blandtrafik.



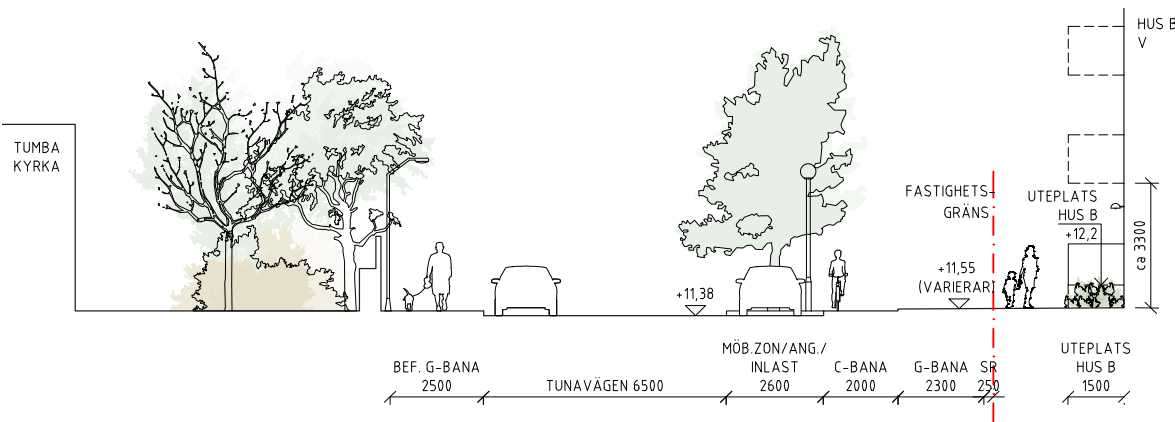
Sektion Prästgårdsvägen



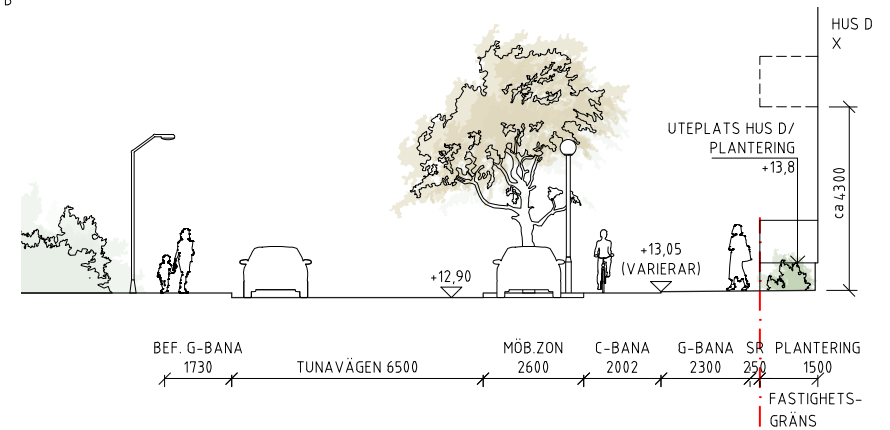
Sektion Övergårdsvägen



Sektion Övergårdsvägen (ny sträckning)



Sektion Tunavägen









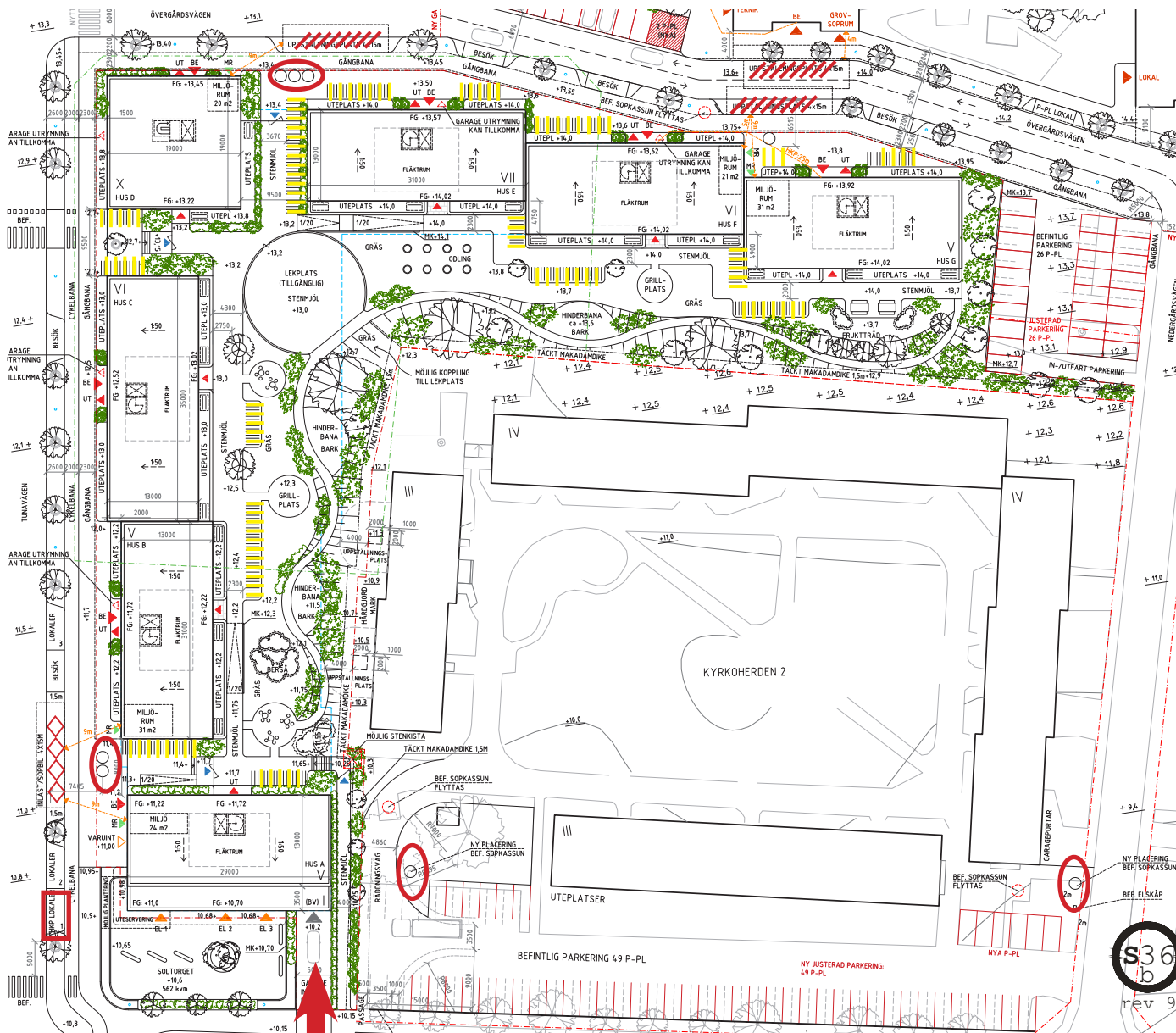
Sektion Tunavägen

## Sopphantering och leveranser

Sopphantering hanteras med kasuner som töms med kranbil. Det är inte önskvärt att lyfta sopkasuner över en cykelbana då det är svårt att ha uppsikt över cyklister som kommer i höga hastigheter. Efter dialog med SRV har det sagts att det i de fall det inte är möjligt att lösa avfallssituationen på annat sätt, är möjligt att spärra av cykelbanan vid tömning.

Idag finns två sopkasuner tillhörande fastigheten Kyrkoherden 2, varav den ena töms från den parkeringsyta som kommer att bebyggas med torg och hus A. Denna kasun planeras i framtiden att tömmas via fastighetens egen parkeringsyta (se illustration). Dagens sopkasun vid Nedergårdsvägen flyttas något för att möjliggöra tömning från gatan.

-  Cykelparkering
-  RH-parkering
-  Plats för sobbil
-  Lastplats
-  Sopkasuner
-  In- och utfart till garage



S36  
rev 9

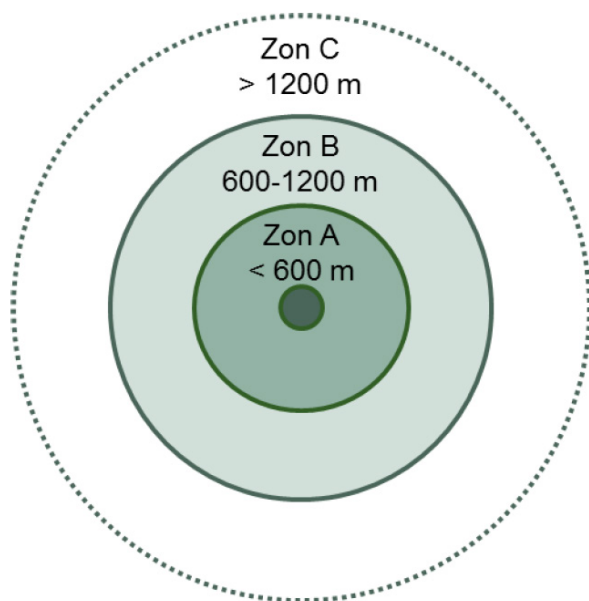
## Parkeringsstal

Botkyrka kommuns parkeringsnorm utgår från en zonindelning av kommunen som bygger på bostäders avstånd till spårstation.

Tuna torg ligger 800 meter från Tumba station och därmed ska parkeringsnorm för zon B tillämpas.

Den planerade bebyggelsen utgörs av 269 lägenheter, varav 74 ettor, 108 tvåor, 64 treor och 23 fyror.

Enligt kommunens parkeringsnorm krävs **132 bilparkeringsplatser för boende** och **13 platser för besökare** till bostäderna samt **538 cykelparkeringsplatser**.



Kommunens parkeringsnorm för verksamheter i zon B är 0,3-0,4 bilparkeringsplatser per anställd. Projektet har använt ett parkeringsstal på 0,35 vilket motsvarar 3 platser. Parkeringsplatser för anställda bör anläggas i parkeringsgarage.

Vid uppskattning av besöksparkering för verksamheter har kommunens riktlinje för sällanköpsandel på 8-14 platser /1000 kvm använts. Projektområdet bedöms ligga inom det kommunen avser som mellanzon och ett medelvärde på 11 bilparkeringsplatser /1000 kvm har därför använts. Detta resulterar i 3 bilparkeringsplatser för besökare till verksamheterna.

Riktlinjer för cykelparkering till verksamheter saknas. Cykelparkeringsplatser föreslås tillskapas i möbleringszonen i anslutning till de olika verksamheterna.

## Parkeringsstal för flerbostadshus i zon B

### Cykel

2 cykelparkeringsplatser / lägenhet

### Bil

Små lägenheter (1-2 rok, max 45 kvm): 0,4 pl/lgh

Medelstora lägenheter (3-4 rok, max 75 kvm): 0,6 pl/lgh

Stora lägenheter (större än 75 kvm): 0,75 pl/lgh

Besöksparkering tillkommer med 0,05 pl/lgh

	Antal lägenheter	Parkeringsnorm	Antal parkeringsplatser, inkl besök
1-2 (< än 45 kvm) rok	74+87=161	0,4 + 0,05	64+8
2 (> än 45 kvm) rok	21	0,6 + 0,05	13+1
3 rok	64	0,6 + 0,05	38+3
4 (> än 75 kvm) rok	23	0,75 + 0,05	17+1
Totalt	269		132+13=145

---

## Mobilitetsåtgärder

För att minska efterfrågan på bilparkering kan mobilitetsåtgärder tillämpas. Botkyrka kommun tillämpar mobilitetsåtgärder i form av flexibla parkeringstal. Detta innebär att rabatt kan ges på antalet parkeringsplatser om byggaktören vidtar åtgärder som minskar efterfrågan. Kommunens riktlinjer för parkering anger att det kan vara aktuellt med flexibla parkeringstal i zon A-B, därav är det relevant för det aktuella planförslaget.

Nedan listas ett antal åtgärder som exploatören kommit överrens med kommunen om, vilka ger en rabatt på 15%. Det är viktigt att hitta lösningar som fungerar över tid, då nya personer flyttar in i fastigheten och t ex ägandeformer kan förändras.

### *Startpaket/informationpaket*

Exploatören tar i samarbete med fastighetsförvaltaren fram ett startpaket som tilldelas alla inflyttande. Startpaketet innehåller information om tillgängliga mobilitets tjänster, information om kollektivtrafik, gång- och cykelkarta samt information om klimatförändringar mm.

### *Bildelningstjänst*

Exploatören bidrar med att etablera en bildelningstjänst med 2-4 poolbilar (bilpool tillgänglig för alla i området) samt utarbetar erbjudande kring privata bildelningstjänster i samarbete med branschaktör.

### *Taxipaket*

Exploatören åtar sig att ordna samarbete för att underlätta taxiresor och hyra av hyrbil för boende.

### *Parkeringsavgifter*

Bilparkering för boende prissätts enligt markvärde, ej subventionerat. Parkeringsavgifter justeras upp med inflation. Intäkter från parkeringsavgifter kan användas för lägre hyra eller som bidrag till mobilitetsfonden.

### *Cykelpaket*

Exploatören etablerar cykelpool:

- Lastcyklar med eldrift, antal motsvarande cirka 5 % av mängden bilparkeringsplatser (efter reduktion)

- Vanliga cyklar, antal motsvarande cirka 5 % av mängden bilparkeringsplatser (efter reduktion).

Dessutom ska utrymme för cykelverkstad finnas med möjlighet till god service.

### *Hållbar mobilitetsfond*

Exploatören åtar sig att donera 25.000 SEK årligen i fem år från inflytt till en hållbar mobilitetsfond för fastigheten. Fastighetsförvaltaren disponerar över fonden och ser till att använda pengarna för åtgärder som främjar hållbar mobilitet för de boende.

## Lämplig parkeringsmängd

Med mobilitetsåtgärderna ovan kan antalet mängden bilparkeringsplatser kan reduceras med 15%. Detta förutsätter att mängden cykelparkeringar uppfylls enligt norm, cykelparkeringarna i cykelpaket ej inkluderade.

Detta innebär att det krävs 538 cykelparkeringsplatser. För att uppnå en god standard för dessa rekommenderas att minst 50% av dessa är väderskyddade, helst inomhus. Laddmöjligheter till elcyklar ska finnas i cykelrum/hus. Cykelpaket enligt föregående kapitel gäller utöver detta.

En reduktion av antalet parkeringsplatser med 15% innebär 123 bilparkeringsplatser inklusive de 2-4 platser för bilpoolsbilar som beskrivits i avsnittet om mobilitetsåtgärder. Laddmöjlighet för elbil bör finnas i garaget. 4 av dessa platser är besöksparkering till bostäderna och dessa placeras på gatan.

Parkeringsplatser för verksamheterna i bottenvåningen bedöms av Ramböll kunna vara få då verksamheterna riktar sig till boende i området. 3 platser för besökare till lokaler placeras på gatan och 3 platser för anställda placeras i garaget.

Sammanfattningsvis skapas 123 bilparkeringsplatser i garaget och 7 st på gatan. Utöver cykelparkering för boende bör cykelparkering tillskapas i anslutning till lokaler.

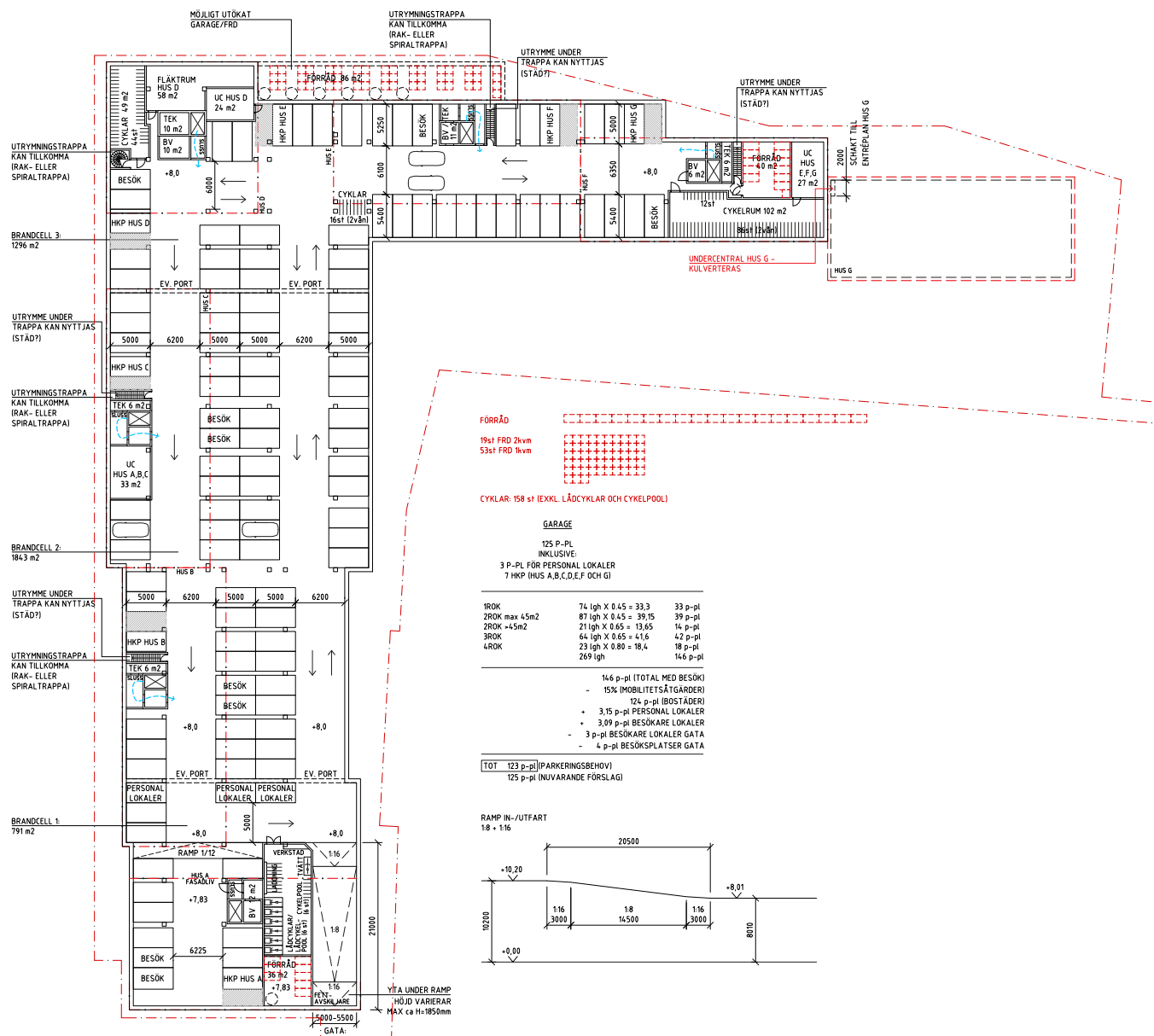


Illustration av det planerade garaget

## REKOMMENDATIONER

---

Då den nya exploateringen påverkar dagens gång- och cykelnät är det viktigt att se till att detta ersätts och samtidigt förbättra standarden. Följande föreslås för att få ett sammanhängande gång- och cykelnät med höjd trygghet och trafiksäkerhet:

- Gång- och cykelbana på Tunavägens östra sida kan breddas jämfört med föreslagen gatusektion genom att minska körbanans bredd till 6 meter.
- Upphöjd gång- och cykelpassage över Tunavägen vid gång- och cykelväg mot Tumbavägen.
- Upphöjd gångpassage över Tunavägen vid korsningen med Prästgårdsvägen.
- Busskuddar vid gång- och cykelpassage över Prästgårdsvägen.
- Huvudcykelväg utmed Prästgårdsvägen finns utpekad i kommunens cykelplan. Möjligheten att tillskapa denna bör utredas på södra sidan av gatan. Dagens gångbana är för smal för att rymma både gång- och cykelbana. Denna utbyggnad ingår inte i detta projekt men bör utredas vidare i samband med andra projekt.
- Cykelparkering till lokaler bör tillskapas.
- God standard på cykelparkeringar, både inom- och utomhus. Möjlighet till ramlåsning ska finnas på alla platser samt laddmöjlighet på lämplig andel. Möjlighet att låsa fast låd- och lastcyklar ska finnas. Parkeringar utomhus bör väderskyddas.

---

RAMBOLL