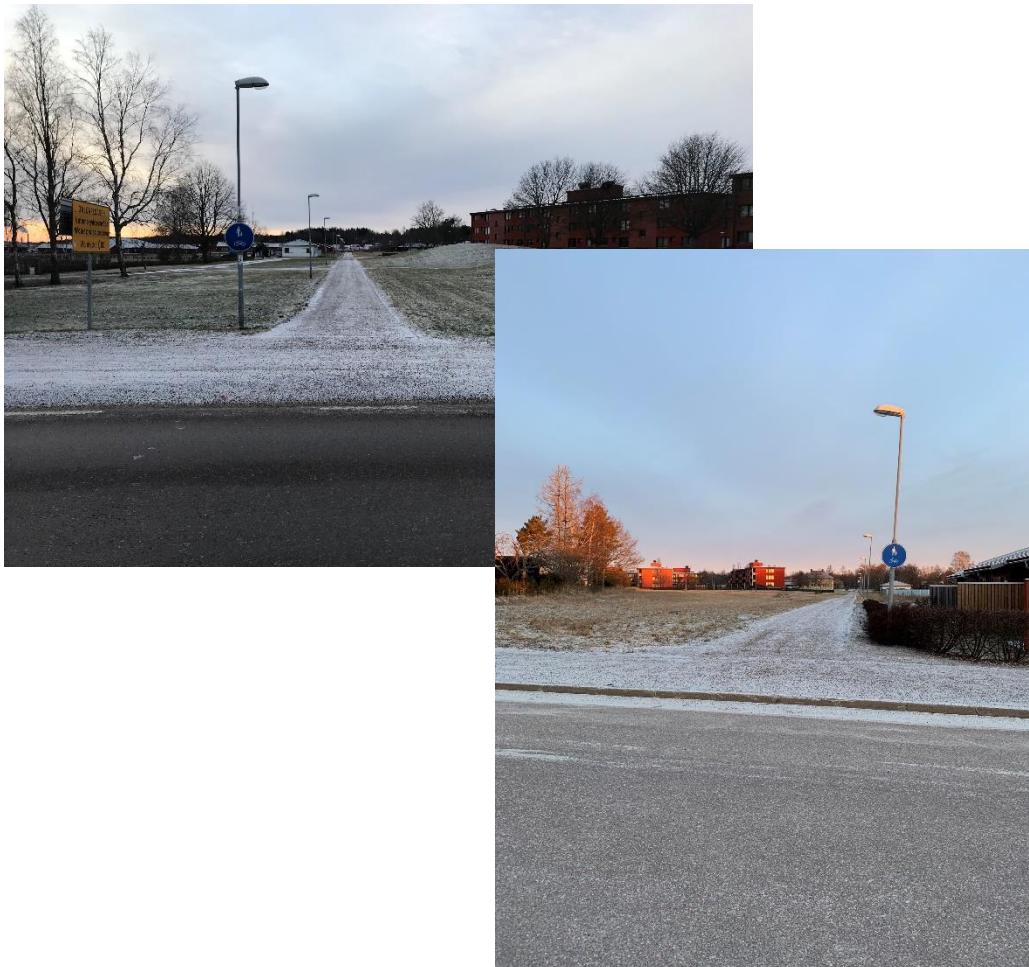


PM

UPPDRAG	UPPDRAGSLEDARE	DATUM
DP 387, Heby kommun	Lars O Waltersson	2020-03-05
UPPDRAGSNUMMER	UPPRÄTTAD AV	
12706893	Erica Löfqvist	

Trafikutredning DP 387, Heby kommun



Innehållsförteckning

1 Inledning	3
1.2 Uppdragets syfte	3
2 Trafiken i området	4
2.1 Trafikflöden	4
2.2 Målpunkter och mötesplatser i området	6
3 Två alternativa lösningar	8
3. 1 Alternativ 1 – anslutning från Tegelvägen	8
3.2 Alternativ 2 - anslutning från Stationsvägen	12
4 Slutsatser	15

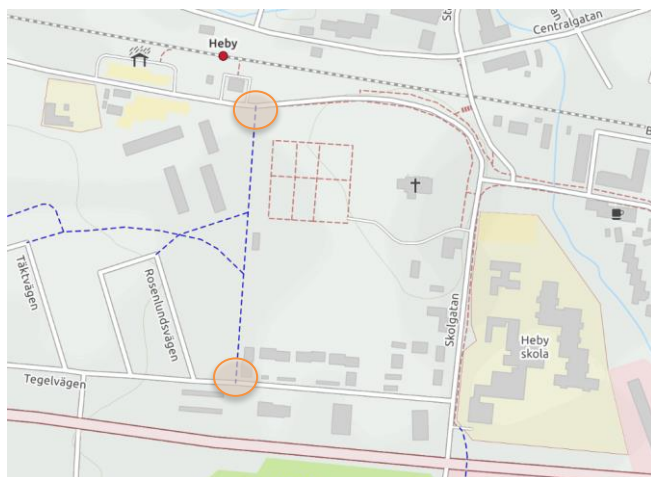
1 Inledning

Heby kommun har beslutat att bygga ett nytt vård- och omsorgsboende i Heby tätort, DP 387-del av Västerlövsta Prästgård 1:13, 2:1 och Västerlövsta Klockargård 1:22. Det framtida boendet ska innehålla 80 vårdplatser och även andra kommunala verksamheter som korttidsboende och hemtjänst inom samma byggnad. Tre fastigheter berörs av det nya planförslaget och ägarna till dem är Heby kommun och Västerlövsta församling. Under samrådstiden för den aktuella detaljplanen inkom synpunkter från allmänheten och boende i närheten. Synpunkterna innehöll bl.a. önskemål om att kommunen skulle studera ett annat alternativ för anslutning med en ny lokalgata till det framtida vård- och omsorgsboendet.

Sweco har fått i uppdrag att komplettera den tidigare bullerutredningen för området med en trafikutredning som redovisar två olika förslag på en anslutning av en lokalgata till den aktuella fastigheten. En anslutning från söder, Tegelvägen och en från norr, Stationsvägen.

1.2 Uppdragets syfte

Uppdraget syftar till att utreda hur den framtida exploateringen med ett vård- och omsorgsboende och dess tillkommande trafikering kommer att påverka den befintliga närliggande bebyggelsen. I uppdraget ingår att studera två alternativa dragningar av lokalgatan, en från Tegelvägen i söder som är kommunal och en från Stationsvägen i norr som är statlig.



Figur 1: Kartbild med markerade platser för anslutning av ny lokalgata,
<https://www.openstreetmap.org/#map=16/59.9381/16.8533&layers=CN>

2 Trafiken i området

2.1 Trafikflöden

Tekniska avdelningen på Heby kommun genomförde trafikmätningar på Tegelvägen under augusti-september 2019. Mätningen visar att maxtimmen ligger mellan 08:00-09:00 men att det förekommer mera trafik även vid 06:30 på morgonen. Trafikmängden varierar något under dygnets olika timmar men ligger i ett spann på 800–1000 fordon per dygn. För att kunna jämföra trafiken på de två olika alternativen har vi räknat om den kommunala trafiken till ÅDT (årsdygnstrafik). Resultatet av det visar att ÅDT ligger på cirka 900 fordon/dygn på den kommunala Tegelvägen.

Trafikverket har genomfört trafikmätning på Stationsvägen 2007 och den visar på en ÅDT på 1550. Enligt Trafikverket region öst har genomförts mätningar på Stationsvägen under 2019 men siffrorna är ännu inte publika.¹

Trafikflöden har tagits fram för de två vägar som berör planområdet. Dagens trafik i området kring Stationsvägen består av blandtrafik. Här finns både personbilar, lastbilar, bussar, cyklister och fotgängare. På platsen för en tänkbar anslutning av ny lokalgata rör sig relativt många oskyddade trafikanter, barn och vuxna. Liknande situation förekommer på Tegelvägen men inte i lika stor omfattning. Även här passerar flertalet oskyddade trafikanter både barn och vuxna.

Enligt kommunens egna antaganden och beräkningar kommer den nya exploateringen att innebära en viss mängd trafikökning i det aktuella planområdet. Trafiken består av anställda, besökare och leveranser. Totalt uppskattas antalet passager till och från den nya exploateringen att bli ca 210 fordon/ dygn. I siffrorna ingår inte oskyddade trafikanter vilket är viktigt att komma ihåg när jämförelse av de två olika alternativen görs.

Fördelningen mellan de olika målpunkterna inom planområdet antas vara enligt följande:

- 120 resor till och från boendet
- Besökare 30/dygn som högst men varierar mellan 10–15 st. beroende på vardag/helg
- Hemtjänst 58 passager per dygn
- Övriga transporter 2-4 fordon/dygn

Räknar man in kommunens uppskattade trafikflöde som exploateringen medför så ökar trafikflödet på Tegelvägen från ca 900 fordon per dygn till cirka 1100 fordon/dygn.

¹ <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>, 2020-02-14

Sweco genomförde ett platsbesök den 5 februari 2020 och räknade trafiken vid de två alternativa anslutningspunkterna under en timme. Resultatet av räkningen finns i tabellen nedan.

Stationsvägen är mer trafikerad när det gäller personbil- och tung trafik. På Tegelvägen förekommer tungtrafik mera sparsamt. Vid tillfället räknades förutom vägtrafiken även de oskyddade trafikanterna. Och även denna grupp skiljer sig lite beroende på plats.

Fotgängare och cyklister passerar i olika omfattning båda platserna. Gång och cykelstråket i nord-sydlig riktning mellan Stationsvägen och Tegelvägen används frekvent och det binder även samman ytterligare gångstråk från bostadsområden och målpunkter runt omkring den tänkta exploateringen. Vid tidpunkten för platsbesöket passerade fler fotgängare och cyklister punkten Tegelvägen/cykelbanan. Majoriteten av dem var barn och ungdomar.

Tabell 1: Trafikräkning genomförd av Sweco 2020-02-05

5 februari 2020	Bil	LB/ Buss	Cykel barn	Cykel vuxen	Fotgängare barn	Fotgängare vuxen	Totalt antal rörelser
Tegelvägen 07:15-08:15	44	2	3	0	21	11	81
Stationsvägen 07:15-08:15	127	15	1	1	5	11	160

Siffrorna från mättillfället den 2 februari 2020 har inte använts som underlag till trafikprognosen, då denna mätning enbart är ett enstaka tillfälle. Kommunens mätning bedöms därmed vara mera representativ. Däremot ger mätningen en nulägesbild på hur rörelsemönstren hos de oskyddade trafikanterna ser och skapar merförståelse för hur de oskyddade trafikanterna använder sig av gång- och cykelvägarna i det aktuella området.

Tabell 2 Uppräkning enligt Trafikverkets uppräkningsstatistik för EVA och manuella beräkningar - Uppsala län, prognoser 2014–2040 (personbilkvot 1,34 och lastbil kvot 1,45)

	Bil ÅDT	Tung trafik %	Hastighet Km/h
Tegelvägen 2019	900	6	50
Tegelvägen 2040	1150	6	50
Tegelvägen + exploateringen 2040	1400	6	Tegelvägen 50km/h lokalgatan 30km/h
Stationsvägen 2007	1550	11	50
Stationsvägen 2040	2250	11	50
Stationsvägen + exploateringen 2040	2500	11	Stationsvägen 50km/h Lokalgatan 30km/h

Trafiken på Stationsvägen och på Tegelvägen kommer enligt prognosen att öka enligt tabellen ovan. Exploateringen bidrar med cirka 200 ÅDT oavsett vilket alternativ som väljs lokalgatan fram till exploateringen.

2.2 Målpunkter och mötesplatser i området

I det aktuella området finns flertalet tänkbara målpunkter som bör beaktas och tas hänsyn till när exploateringen ska ske. Direkt granne med den aktuella exploateringen ligger Västerlövsta kyrka. Heby skola och förskolorna Lönneberga och Bullerbyn finns även i närheten. Direkt norr om Stationsvägen ligger Heby Station och söder om Tegelvägen och väg 72 ligger Heby sim- och sporthall. Torget och centrumhandeln finns på gångavstånd i öster och är en målpunkt i tätorten. Inom det aktuella området finns flera grönytor, promenadstråk och lektytor. Heby kommun arbetar med begreppet grön mötesplats vilket definieras som en trygg plats utomhus i en tätort där människor kan mötas med natur eller parkliknande inramning. Genom dessa gröna mötesplatser är ambitionen att det ska finnas möjlighet till variation av upplevelser och att dessa ska inbjuda till spontana möten och social samvaro samt ökad hälsa. I det aktuella planområdets närhet finns möjlighet till gröna mötesplatser och exempelvis Pelles Lekplats samt flera utpekade promenadstråk. Dessa platser och miljöer är viktiga att värna om när ny exploatering kommer till. Platserna bör bevaras och utvecklas på ett sätt som även i fortsättningen uppmuntrar till att möjliggöra möten mellan människor i gröna miljöer och som heller inte innehåller fordonstrafik i större utsträckning.

Den nya lokalgatan kan anläggas antingen från norr via Stationsvägen eller från söder och Tegelvägen. Båda alternativen innebär att omgivningen blir påverkad och att trafikmönstrens förändras i olika omfattning. De oskyddade trafikanterna kommer att beröras.



Figur 2 Målpunkter i området, bakgrundskarta från Open Street map, Sweco 2020-02-17

3 Två alternativa lösningar

Sweco har på kommunens önskemål tittat på två alternativa lösningar att trafikmata den nya exploateringen och detaljplanen 387 på fastigheterna Västerlövsta Prästgård 1:113, 2:1 och Västerlövsta Klockargård 1:22.



Figur 2 Illustration på två alternativ på lokalgata (blå alternativt lila linje) till det framtida serviceboendet på Dp 387, bakgrundskartan hämtad från openstreetmap.se, 2020-02-03

3.1 Alternativ 1 – anslutning från Tegelvägen

Alternativ 1 innebär en anslutning från den kommunala Tegelvägen till den nya exploateringen. Det är samma förslag som finns med i detaljplanens samrådshandling. Den nya lokalgatan föreslås att anpassas till den befintliga cykelvägen som sträcker sig hela vägen mellan Tegelvägen och Stationsvägen i norr.

8 (16)

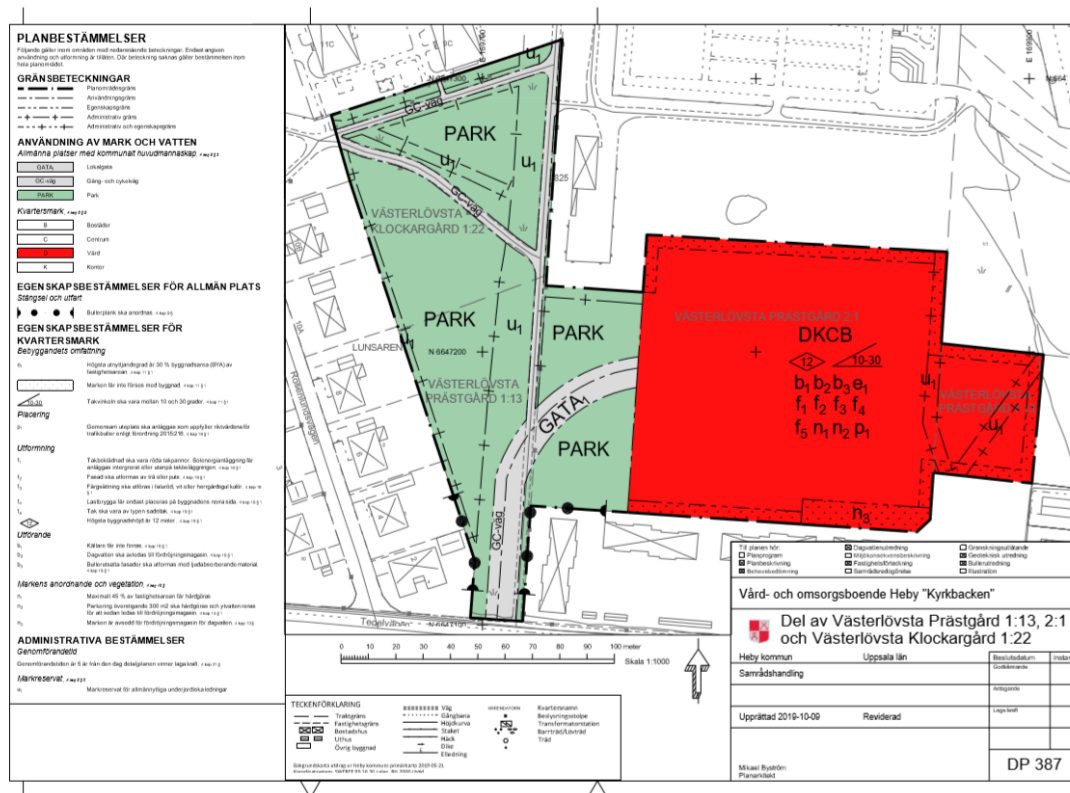
2020-03-05

Enligt förslaget kommer cykelbanan att anläggas på den västra sidan om den nya lokalgatan enligt Figur 3 nedan. På så vis löper cykelbanan parallellt hela vägen längs med lokalgatan och bidrar till att inga nya korsningar skapas mellan väg- och oskyddade trafikanter.

Den nya lokalgatan blir ungefär 100 meter lång i detta alternativ. Tabellen nedan visar en grov kostnadskalkyl för alternativ 1.

Tabell 3 Investeringskostnad prisnivå 2019–06, Sweco

Ny infart via Tegelvägen	Moment		Entreprenadkostnad a'pris	summa
	rivning befintlig gc-väg	210m ²	65	13 650
	ny väg, 5,5m bred	112m	4000	448 000
	ny gc-väg 3 m bred inkl. skiljeremsa 1m /kantstöd	121m	2310	279 510
	återställande av park	85m ²	100	8500
	flyttning av belysningsstolpe	3	9000	27 000
	entreprenadkostnad		summa	776 660
	byggherrekostnad	25%		194 165
			totalt	970 825



Figur 3 Dp på det aktuella vårdboendet, <https://heby.se/samhalle-infrastruktur/fysisk-planering/detaljplan/pagaende-planarbeten/dp-387-vard-och-omsorgsboende-i-heby/>, 2020-02-14

Plankartan visar förslaget inför samrådet för anslutning av den nya lokalgatan och hur mycket mark som behöver tas i anspråk för den. Förslaget bygger på en 7 meter bred lokalgata och 3 meter bred cykelbana.

Förslagsvis kan lokalgatan minskas i bredd till 5,5 meter för att minimera påverkan på omgivningen samt på så vis även uppmuntra till lägre hastigheter på vägen. Bredden 5,5 bedöms vara tillräckligt för transporterna till och från det planerade vårdboendet, då större fordon kan mötas i låga hastigheter. Hastigheten på den nya lokalgatan föreslås till 30 km/h. Gatan föreslås placeras något mer västerut än läget i samrådsförslaget, för att minska störningen mot uteplatserna vid bostadshusen.

10 (16)

2020-03-05



Figur 4: Foto Sweco från platsen där anslutning från Tegelvägen kan ske, 2020-02-05

Trafiken på Tegelvägen ligger enligt kommunens egna mätningar på cirka 900 ÅDT innan exploateringen. Den tunga trafiken uppskattas till några få transporter per dag och det går ingen kollektivtrafik på sträckan. Närmaste busshållplats ligger på några hundra meters avstånd ute vid Stationsvägen och Heby Skola. Det förekommer ingen större mängd genomfartstrafik på sträckan. Tegelvägen leder efter den aktuella korsningen in till ett bostadsområde och slutligen hembygdsgården. Viadukten under väg 72 (Idrottsvägen) är den huvudsakliga bilvägen för att nå bostadsområdet som ligger upp mot vattentornet på andra sidan riksvägen. Det finns även en nyare anslutning från Sjömossvägen. Uppskattningen är dock att majoriteten av trafiken till och från bostadsområdet fortfarande använder den gamla vägen och viadukten under väg 72.

3.2 Alternativ 2 - anslutning från Stationsvägen

Alternativ 2 innebär en anslutning till den statliga Stationsvägen i norr. För att detta alternativ ska kunna vara möjligt måste kommunen ansöka om tillstånd hos Trafikverket. En ansökan om en ny anslutning har inte utförts i detta uppdrag och det är därför osäkert om detta alternativ är genomförbart. Trafikverket strävar alltid efter att hålla antal anslutningar till de statliga vägarna nere för att inte påverka trafiksäkerheten eller framkomligheten negativt.

Detta alternativ kommer innebära mera arbete i form av utredning, ansökan och givet att Trafikverket medger en anslutning eventuellt även projektering av den tillkommande nya anslutningen. En tillkommande anslutning på denna plats kan även medföra störningar för trafiken till och från stationen i Heby.

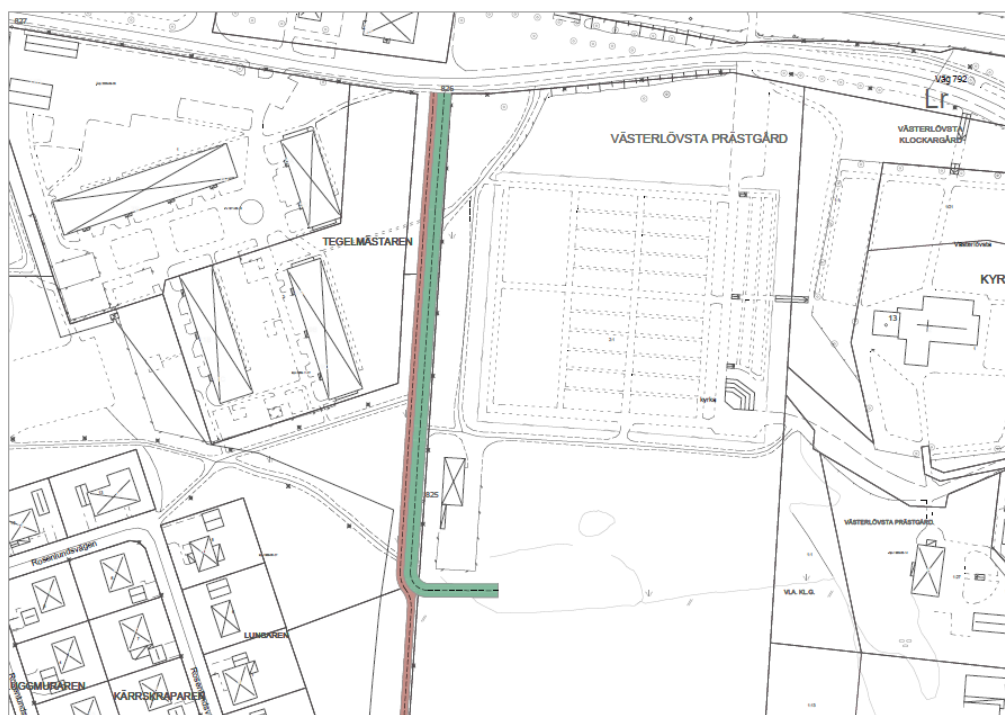
Den nya lokalgatan blir från detta alternativ drygt 200 meter lång och det innebär en väsentligt högre anläggningskostnad än det andra alternativet från Tegelvägen. Tabellen nedan visar en grov kostnadskalkyl över alternativ 2.

Tabell 4 Investeringskostnad prisnivå 2019–06, Sweco

Ny infart via Stationsvägen	Moment		Entreprenadkostnad a' pris	summa
	rivning bef gc	579m ²	65	37 635
	ny väg, 5,5m bred	224m	4000	896 000
	ny gc-väg 3 m bred inkl. skiljeremsa 1m /kantstöd	193m	2310	445 830
	återställande av park	0	50	
	flyttning av belysningsstolpar	3st	9000	27 000
	entreprenadkostnad		summa	1 406 465
	byggherrekostnad	25%		351 616
			totalt	1 758 081

På grund av att kostnaden för alternativ 2 blir så mycket högre kan det krävas ytterligare exploatering längs den nya vägen, för att kunna finansiera den stora vägkostnaden. Alternativet kommer även i konflikt med fler gångstråk som binder ihop bebyggelsen och målpunkterna östvästlig riktning med den aktuella exploateringen.

Trafiken till och från det nya vård-och omsorgsboendet kan komma att upplevas som störande från kyrkogårdsområdet som ligger direkt norr om det aktuella planområdet. Det finns även en risk att de träd och kullar som finns direkt öster om flerfamiljshusen berörs av att en ny lokalgata anläggs från norr. Det kan medföra påverkan på barns lekmiljö vilket försämrar tillgängligheten och tryggheten i området. Det finns även risk för höga hastigheter på den nya raka lokalgatan, med sämre trafiksäkerhet som följd.



Figur 5: Skiss på en möjlig utformning på lokalgatans läge och markspråk från Stationsvägen. Kartunderlag från Kommunen, 2020-02-07



Figur 6: Foto Sweco från platsen där anslutning från Stationsvägen kan ske, 2020-02-05

Trafiken på Stationsvägen ligger enligt Trafikverket och NVDB på 1550 ÅDT. Om exploaterings lokalgata ansluts vid detta alternativ kan trafiksituationen förändras på platsen under vissa tider. Korsningen kommer att behöva utformas så att vägtrafikanter kan genomföra en vänstersväng om man kommer från öster. Här är andelen tung trafik lite högre än på Tegelvägen. Delvis beror det på att Stationsvägen har en funktion som genomfartsväg samt att det även går kollektivtrafik på sträckan. UL:s linje 848 mellan Sala-Heby-Vänge- Uppsala kör halvtimmestrafik under stora delar av dygnet på vardagar samt tätare trafik i rusningstid. Linje 225 mellan Heby- Fjärdhundra-Enköping och 865 mellan (Uppsala)- Östervåla-Tärnsjö-Heby- (Sala) trafikerar även de stationen.

4 Slutsatser

Sett utifrån ett trafikeringsperspektiv ger båda alternativen påverkan på omgivningen men vid en jämförelse dem emellan bedöms alternativ 2 totalt sett ge störst påverkan på omgivningen. Oavsett alternativ är det viktigt att den nya lokalgatan anpassas till den befintliga miljön och gång- och cykelbanan i nord-sydlig riktning för att inte riskera att trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna påverkas negativt. De som använder gångstråket kommer att påverkas av biltrafiken på den nya lokalgatan.

Exploateringen tillkommande trafik bedöms medföra störst påverkan på omgivningen genom alternativ 2. Detta alternativ leder till en längre lokalgata på en plats som idag främst används av oskyddade trafikanter och en ny lokalgata enligt detta alternativ leder till att tillgängligheten och tryggheten försämras. Dragningen via Stationsvägen innebär även att anslutande gång- och cykelbanan från väster påverkas. Det finns risk för att en rak lokalgata inbjuder till högre hastigheter hos bilisterna och det innebär även det att alternativ 2 blir sämre i jämförelse med alternativ 1. Alternativ 2 kan även medföra att den känsliga miljön vid kyrkogården och miljön i anslutning till gravplatserna påverkas. Boendemiljön för flerfamiljbostadshusen i nordväst bedöms påverkas av en förändrad trafiksituation.

Exploateringen antagna trafik antas inte leda till att det blir problem med framkomligheten på det omgivande vägnätet. En viss påverkan på genomfartstrafiken på Stationsvägen kan uppstå under vissa tider på dygnet om en anslutning skulle ske enligt alternativ 2. Trafiken till och från det nya boendet bedöms inte påverka kapaciteten på Stationsvägen/väg 830. Kostnaden för alternativ 2 är betydligt högre än för alternativ 1. Dessutom är Stationsvägen statlig och Trafikverket äger frågan om en eventuell anslutning.

Alternativet 1 från Tegelvägen leder enligt förslaget till en ny lokalgata som är kortare än alternativ 2. Det alternativet innebär endast en ny korsningspunkt för oskyddade trafikanter. Den förändrade trafiksituationen på den här platsen påverkar främst boendemiljön för de fastighetsägare och hyresgäster i direkt närhet till den tänkta anslutningen till Tegelvägen. Påverkan på boendemiljön i alternativ 1 är troligen större än påverkan på boendemiljön i alternativ 2 men sammanvägt av samtliga granskade aspekter är bedömningen att alternativ 1 är det alternativ som blir minst negativt och rekommenderas att genomföras.

Tabell 3 beskriver det alternativ som kan medföra påverkan när det kommer till framkomlighet, trafiksäkerhet, omgivande landskap och bebyggelse samt ekonomi. Det alternativ som markeras med rosa färg kan ses som det som ger störst påverkan i jämförelse med det andra alternativet. Grön färg symboliserar det alternativ som antas ge minst påverkan på omgivningen och den

15 (16)

PM

2020-03-05

aktuella aspekten. Är båda alternativen märkta med samma nyans kan det tolkas som att de antas ge lika stor eller liten påverkan på den aspekten som bedöms.

Tabell 2 Sammanställning av olika aspekter som kan påverkas av den tillkommande exploateringen

Aspekter	Alternativ 1 Tegelvägen	Alternativ 2 Stationsvägen	Kommentar
Påverkan på framkomlighet			Exploaterings trafik påverkar inte nämnvärt
Påverkan på trafiksäkerhet			Alternativ 2 påverkar trafiksäkerheten negativt
Påverkan på omgivningen			Lokalvägen längre för alt 2 och mer mark och grönområden i anspråk
Påverkan på boendemiljö			Båda alternativ berör bostäder och boendemiljö
Påverkan på oskyddade trafikanter			Fler GC-stråk blir påverkade av alt. 2
Trafikbuller			Längre lokalgatan på alternativ 2 kan ge upphov till högre hastigheter och mera trafikbuller
Påverkan på grönstruktur			Mer yta och mark tas i anspråk och risk för lektya påverkas
Genomförbarhet			Osäker genomförbarhet alt.2 Trafikverket väghållare
Påverkan på ekonomi			Mycket högre kostnad för alt. 2 och Stationsvägen