

TRAFIKUTREDNING BLOMSTERGÅRDEN

ÖSTERSUNDS KOMMUN



TRAFIKUTREDNING BLOMSTERGÅRDEN

Kund: Östersunds kommun

Organisation Sigma Civil

Projektansvarig: Kim Enarsson
Upprättad av: Kim Enarsson, Lars Löwenadler
Underkonsult: Anders Bernhardsson, M4Traffic AB
Granskad av: Lars Löwenadler
Godkänd av: Lars Löwenadler

Projektnummer: 171808
Upprättad: 2021-08-09
Dokumentnummer: RAPPORT-106988
Version: 1.7

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	1
1.1	BAKGRUND.....	1
1.2	SYFTE OCH MÅL.....	1
1.3	OMFATTNING OCH GENOMFÖRANDE.....	1
2	BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	4
2.1	LOKALISERING.....	4
2.2	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	4
2.3	KOLLEKTIVTRAFIK	6
2.4	BILTRAFIK	8
3	PLANERADE FÖRHÅLLANDEN.....	11
3.1	PLANERAD BEBYGGELSE.....	11
3.2	INITIAL PROBLEMBESKRIVNING.....	12
4	TRAFIKANALYS.....	13
4.1	FÖRUTSÄTTNINGAR	13
4.2	PROGNOS DYGNSTRAFIK.....	14
4.3	PROGNOS MAXTIMME.....	15
4.4	KONSEKVENSER AV PROGNOS.....	18
5	ÅTGÄRDSFÖRSLAG.....	20
6	DISKUSSION	21
6.1	TRAFIKPROGNOSENS NIVÅER	21
6.2	TRAFIKFÖRDELNING OCH MÖJLIGA PROBLEM	21
6.3	FOKUSOMRÅDEN FÖR DEN FRAMTIDA TRAFIKSITUATIONEN.....	21
7	REFERENSER.....	23



Trafikutredning Blomstergården
2021-08-09
Projektnummer 171808

1 INLEDNING

Uppdraget är att genomföra en trafikutredning för utveckling av en ny stadsdel, Blomstergården, i anslutning till befintliga bostadsområden och till skidstadion. Området är tänkt att rymma bostäder, verksamhetslokaler, F9-skola och förskola. Det föreslagna området innebär en relativt hög exploatering.

1.1 BAKGRUND

Östersunds kommun har påbörjat ett detaljplanearbete för området Blomstergården som ligger en dryg kilometer nordost om centrala Östersund. Detaljplanen syftar till att pröva lämpligheten för huvudsakligen flerbostadshus, men även radhus, kontor, skola och förskola.



Figur 1. Planområdets läge i Östersund. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Sigma Civil

1.2 SYFTE OCH MÅL

Trafikutredningen syftar till att beskriva hur detaljplanen påverkas av och påverkar trafiksituationen i omgivande gator, samt att utgöra underlag till bullerutredning.

Målet är att utredningen ska kunna utgöra ett underlag som bidrar till beslut om genomförande av detaljplanen.

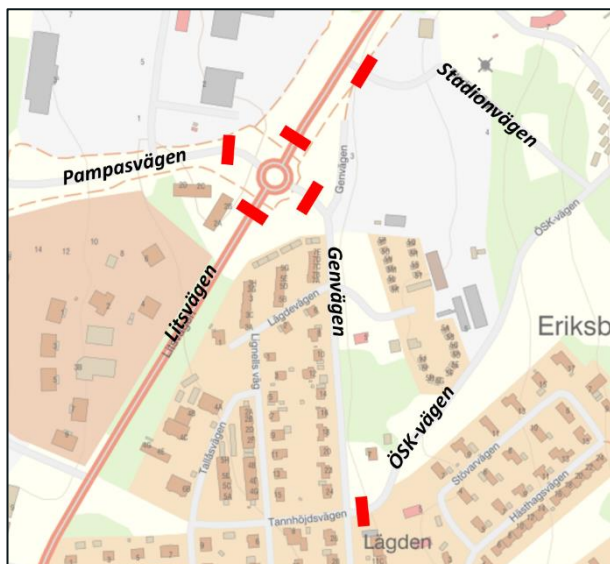
1.3 OMFATTNING OCH GENOMFÖRANDE

Nulägesbeskrivning

Utbredningsområdet ska inkludera detaljplanområdet samt Litsvägen, Genvägen, Pampasvägen och ÖSK-vägen samt utvalda korsningar. Trafikalstring ska tas fram baserat på dagens markanvändning. GC-nätet samt kollektivtrafik ingår i nulägesbeskrivningen.

Trafikmätning

Som underlag till analysen genomförs en trafikmätning på fem gator runt Blomstergården. Platserna för mätningarna är rödmarkerade i Figur 2.



Figur 2. Trafikmätningar har genomförts på de rödmarkerade platserna

Analys

Analysen ska ta hänsyn till att parkering är tänkt att ordnas i gemensam parkeringsanläggning (P-hus) med placering enligt programskiss. Avsikten i planarbetet och kommande markanvisningsprocess är också att i så stor utsträckning som möjligt uppmuntra byggherrar till att skapa hållbara mobilitetslösningar och utnyttja flexibla parkeringstal i enlighet med Östersunds kommuns parkeringspolicy. Analysen ska inkludera påverkan på trafikallstring av 500–600 nya bostäder med tre olika scenarier:

- Scenario Bas: Dagens trafikflöden och färdmedelsfördelning + trafikallstring från Blomstergården
- Scenario Bas+: Dagens trafikflöden och färdmedelsfördelning + trafikallstring från Blomstergården och andra kända exploateringar
- Scenario Mål: Färdmedelsfördelning enligt klimatprogram + trafikallstring från Blomstergården och andra kända exploateringar

Östersunds trafikmodell ska uppdateras för att spegla de tre olika scenarios ovan, samt att viktiga korsningspunkter ska undersökas med Capcal eller liknande om förväntade kapacitetsproblem uppstår i korsningarna.

- 1) Baserat på trafikallstringen, ska enkla förslag tas fram för att minska trafikens påverkan på omgivande vägarna (kapacitet för personbil, framkomlighet och säkerhet för gående och cyklister, samt trafiksäkerhet)

Genomförande av uppdraget

Då uppdraget bland annat innefattar uppdatering av Östersunds trafikmodell, som är byggd med Dynameq, har Sigma Civil anlitat underkonsulten M4Traffic AB som bistår med analys- och simuleringsarbete.

2 BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

2.1 LOKALISERING

Planområdet ligger drygt en kilometer nordöst om centrala Östersund, se Figur 3. I närheten av planområdet finns idrottsanläggningarna Skidstadion, Jämtkraft Arena och Östersunds Arena. Jämtlands Gymnasium (JGY) har två campus en dryg kilometer söder om planområdet. Det finns även två fristående gymnasieskolor inne i centrum.

Planområdet ligger på ungefär 360 meter över havet, medan centrala Östersund ligger på 295–325 meter över havet.



Figur 3. Urval av målpunkter.

2.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Från planområdet finns gång- och cykelvägar mot centrum via Litsvägen eller Genvägen och Samuel Permans gata. Den senare ingår bland stadens huvudcykelstråk, se Figur 4.



Figur 4. Cykelvägnät i centrala Östersund (Östersunds kommun, Cykelprogram 2014, 2014). Bearbetad av Sigma Civil

Klassningen av gång- och cykelvägar påverkar vilken målstandard som eftersträvas, se Tabell 1 och Tabell 2. Topografin i Östersund gör det dock svårt att uppnå önskade längslutningar enligt målstandard på många platser.

Tabell 1. Målstandard för bredd på cykelvägar i Östersunds kommun (Östersunds kommun, Teknisk handbok, 2021)

	Pendlarstråk	Huvudcykelväg	Lokal cykelväg
Separerad dubbelriktad gång- och cykelväg			
Cykelbana Stort flöde	≥ 2,5 m (GCM) Målstandard 3,5 m	≥ 2,5 m (GCM) Målstandard 2,75 m (VGU)	≥ 1,8 m
Cykelbana Lågt flöde	≥ 1,8 m Målstandard 2,25 m (GCM)	≥ 1,8 m Målstandard 2,25 m (GCM)	≥ 1,8 m
Gångbana Högt flöde	≥ 2 m	≥ 2 m	≥ 1,7 m
Gångbana Lågt flöde	≥ 1,8 m	≥ 1,8 m	≥ 1,8 m
Oseparerad dubbelriktad gång- och cykelväg			
Högt flöde	–	≥ 4 m (GCM)	≥ 1,85 m (VGU)
Lågt flöde	–	≥ 3 m (GCM)	≥ 1,85 m (VGU)

Tabell 2. Målstandard för utformning av cykelvägar i Östersunds kommun, (Östersunds kommun, Teknisk handbok, 2021), bearbetad av Sigma Civil.

	Pendlarstråk	Huvudcykelväg	Lokal cykelväg
Lutning			
(för att få ett sammanhängande cykelvägnät kan lutningsstandarderna frångås i speciella fall)	Målstandard 2,5 %. Max 7 % kortare sträckor. (kortare sträckor = ca 100 meter)	Målstandard 2,5 %. Vilplan för rullstolsburna ska utformas vid brantare lutningar.	Målstandard 2,5 %. Vilplan för rullstolsburna ska utformas vid brantare lutningar.

Restid

För att nå ett hållbart resande mellan planområdet och målpunkter, genom en ökad andel resor med gång och cykel samt kollektivtrafik, är det av stor betydelse att restidskvoten mellan cykel och bil är minimerad. Enligt TRAST, Trafik för en attraktiv stad (Boverket, Trafikverket, & Sveriges Kommuner och Landsting, 2015) bör restidskvoten för cykel/bil helst vara lägre än 1,5 för att kunna konkurrera med bilen. I Östersund ligger restidskvoten mellan cykel och bil runt 1,5 till de utvalda målpunkterna, se Tabell 3. Till målpunkten med mest gynnsam restidskvot, Badhusparken, gynnas gångtrafikanter och cyklister av en kortare resväg jämfört med bilister.

Då staden är kuperad och lutar ner mot Storsjön blir restiderna med cykel ofta påtagligt kortare ena vägen jämfört med andra. Därför redovisas restidskvoten i Tabell 3 för cykelresor tur och retur.

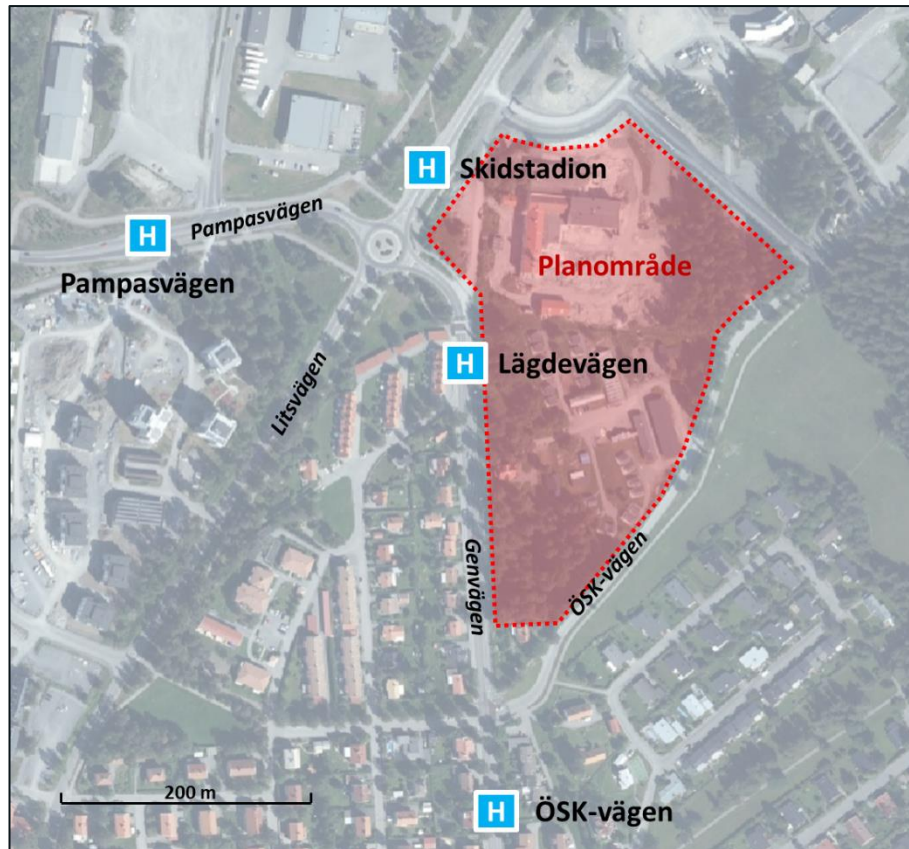
Restiden har beräknats under lågtrafik, utan hänsyn till eventuell gångväg mellan dörr och parkering i Blomstergården, eftersom detta är okänt i dagsläget.

Tabell 3. Restidskvoter mellan cykel och bil till målpunkter i staden

Målpunkt	Avstånd (gång)	Restid Cykel Till / från	Restid Bil	Restidskvot Cykel/Bil Enkel väg	Restidskvot Cykel/Bil Tur och retur
Centrum (Stortorget)	1,9 km	6 / 11 min	5 min	1,2 / 2,2	1,7
Jämtlands Gymnasium	1,6 km	5 / 7 min	4 min	1,3 / 1,8	1,5
Sjukhus	1,7 km	6 / 9 min	5 min	1,2 / 1,8	1,5
Östersunds Arena	1,2 km	5 / 4 min	3 min	1,7 / 1,3	1,5
Jamtli	1,4 km	4 / 9 min	4 min	1,0 / 2,3	1,6
Badhusparken	2,2 km	8 / 12 min	9 min	0,9 / 1,3	1,1
ICA Maxi	1,0 km	3 / 5 min	3 min	1,0 / 1,7	1,3

2.3 KOLLEKTIVTRAFIK

I direkt anslutning till planområdet finns två busshållplatser: Skidstadion och Lägdevägen, se Figur 5. Den sydligaste delen av planområdet har hållplatsen ÖSK-vägen som närmsta hållplats. Dessa hållplatser är dock sparsamt trafikerade dagtid, se Tabell 4. Ungefär 300 meters gångväg väster om planområdet ligger hållplatsen Pampasvägen, som har ett större utbud av busslinjer.



Figur 5. Busshållplatser i anslutning till planområdet

Buslinje 14 som trafikerar Pampasvägen är den buslinje som huvudsakligen försörjer området, med högst turtäthet och störst spridning över dygnet, se Tabell 4. Övriga turer trafikeras endast vissa tider eller med enstaka turer.

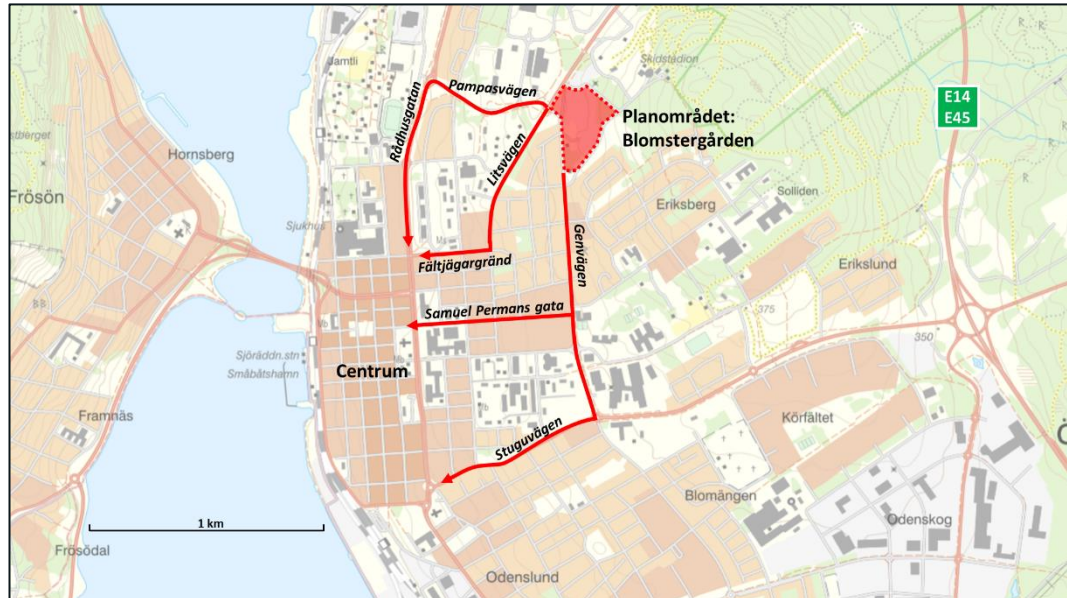
Tabell 4. Buslinjer vid Blomstergården

Linje	Ändhållplatser	Stannar vid	Turtäthet Vardag	Turtäthet Helg
2	Odensala - Centrum - Solliden	Pampasvägen, Skidstadion, Lägdevägen, ÖSK-vägen	30–60 minuter mellan avgångar. Körs endast kvällstid.	60 minuter mellan avgångar på sön- och helgdagar samt morgon- och kvällstid på lördagar
8	Lugnvik – Centrum - Tegelplan	Pampasvägen	60 minuter mellan 8.30-16	-
14	Ängsmon – Torvalla Centrum – Körfältet – Centrum – Norr	Pampasvägen	15–20 minuter i högtrafik. 30 minuter i lågtrafik	1 timme 15 minuter
32	Centrum - Sjukhuset	Lägdevägen, ÖSK-vägen	-	Enstaka turer söndags- och helgdagsmorgnar
92	Östersund – Lit - Häggenås	Skidstadion	Nattbuss. Kör en tur natt efter fredag och lördag, fram och tillbaka mellan Östersund och Häggenås	

2.4 BILTRAFIK

Detaljplaneområdet ansluts till det befintliga vägnätet mot Genvägen och Litsvägen i väster och ÖSK-vägen i öster. ÖSK-vägen ansluts dock i sin tur mot Genvägen.

För färd in mot centrum och vidare västerut inom staden finns flera vägval, beroende på var målpunkten är, se Figur 6.



Figur 6. Färdvägar från planområdet mot centrala Östersund. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Sigma Civil

Regionala resor till och från området sker i huvudsak via E14 och E45, som ansluts vid Trafikplats Rannåsen för resor söderut och Trafikplats Lugnvik norra för resor norrut, se Figur 7. Väg E14/E45 kan också anslutas via trafikplats Odenskog som nås via Genvägen och Stuguvägen.



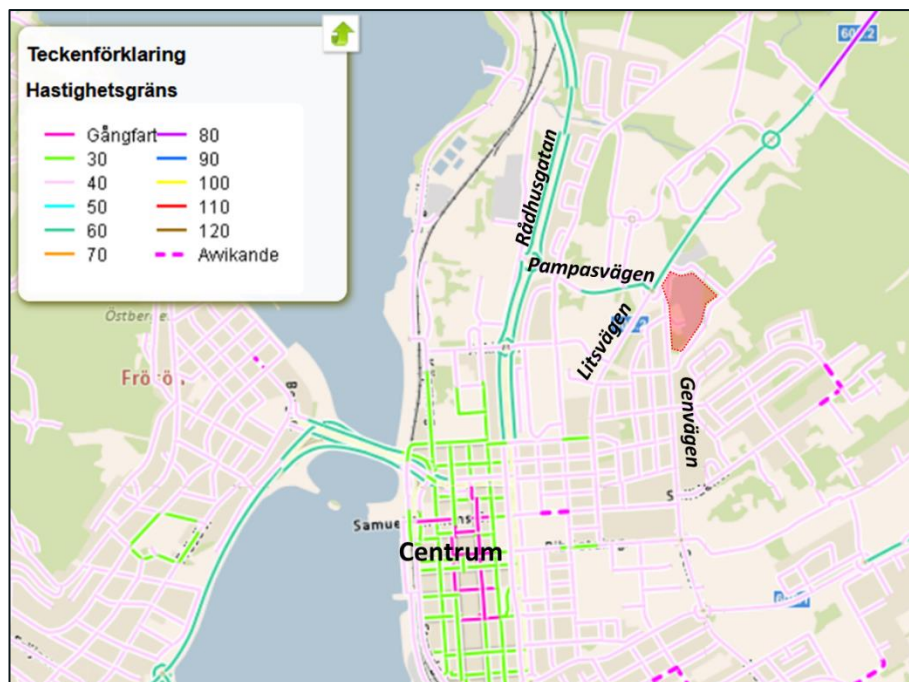
Figur 7. Färdvägar från planområdet från Östersund. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Sigma Civil

Väghållare

Kommunen är väghållare för vägnätet inom Östersund.

Hastighetsbegränsningar

Inom Östersund är hastighetsbegränsningen 40 km/tim på den största delen av vägnätet, se Figur 8. I centrum är den 30 km/tim och på några större vägar 60 km/tim.



Figur 8. Hastighetsbegränsningar i Östersund. Källa: NVDB, bearbetad av Sigma Civil

3 PLANERADE FÖRHÅLLANDEN

3.1 PLANERAD BEBYGGELSE

Blomstergården planeras att bebyggas i en kvartersstruktur med hög exploatering, se Figur 9.



Figur 9. Planförslag (illustrationskarta, Östersunds kommun, 2021-04-28)

Totalt planeras en exploatering på ungefär 85 000 m² BTA, varav ungefär 51 000 är bostäder, se Tabell 5. Detta motsvarar drygt 500 bostäder, mestadels flerbostadshus men även radhus. Utöver detta planeras även en förskola och en F-9 skola.

Parkering för området planeras i ett parkeringshus. Detta ska också utgöra skydd mot belysning från skidstadion och måste därför ha en höjd på 5–7 våningar.

Tabell 5. Exploatering i Blomstergården

Kvarter		BTA	Bostads- enheter	
1	Kontor	6 000		
2	Studentbostäder	2 500	57	
2	Parkeringshus			330–470 parkeringsplatser
3	Flerbostadshus	16 000	163	
4	Flerbostadshus	6 500	65	
4	Skola, F-9			Upp till 500 elever
5	Flerbostadshus	9 000	88	
6	Flerbostadshus	13 000	127	
7	Radhus	1 500	8	Gemensam parkering inom kvarteret
8	Radhus	3 200	17	Gemensam parkering inom kvarteret
9	Förskola			80–100 barn

3.2 INITIAL PROBLEMBESKRIVNING

Inom uppdraget har följande initiala problembeskrivning tagits fram, med nuläge och planerad ny bebyggelse i åtanke.

- Kuperad terräng gör det svårt att uppnå önskade lutningar på GC-vägar enligt målstandard, se Tabell 2.
- Omväg för cykeltrafiken mot centrum. Kortast väg är via Litsvägen men GC-väg saknas utmed delar av sträckan.

Eventuell problembeskrivning till följd av trafikalstring i området, som en konsekvens av exploatering, lyfts senare i rapport i anslutning till genomförd analys.

4 TRAFIKANALYS

I följande kapitel redovisas en trafikprognos och analys kopplat till den planerade exploateringen. Till grund för analysen ligger Östersunds kommuns trafikmodell i Dynameq, och som sedermera vidareutvecklats av Sigma Civil genom underkonsulten M4Traffic.

4.1 FÖRUTSÄTTNINGAR

Trafikalstring

Trafikalstringen från bostäderna i Blomstergården under ett vardagsdygn antas bli 3,6 fordonsrörelser per lägenhet och 6,1 fordonsrörelser per småhus. Detta har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg och justerats utifrån antaganden och lokala förutsättningar. Bland annat har en reduktion på 10 % antagits för de bostäder som har parkeringsplats i parkeringshuset, då ett längre avstånd mellan dörr och parkeringsplats gör att alternativa färdmedel blir mer attraktiva.

Vidare antas förskolan alstra ungefär 270 fordonsrörelser, skolan 660 fordonsrörelser och kontor/handel totalt 600 fordonsrörelser per vardagsdygn. Detta baseras på beräkningar med Trafikverkets alstringsverktyg. Summerat antas områdets exploatering alstra 3 850 fordonsrörelser per dygn.

Trafikflöden

Trafiken på gatorna som omger Blomstergården mättes under april 2021. Prognosen har sedan skrivits upp med 10 % i modellen jämfört med de uppmätta flödena. Detta beror på att pandemin har haft en reducerande effekt på trafikflöden, som visade sig vara ungefär 10 % när trafikflödena från denna mätning jämfördes med mätningar på samma platser från 2018. Huruvida denna reduktion av trafikflödena är tillfällig eller permanent återstår att se. Därför antas att trafikflödena återgår till tidigare nivåer på längre sikt.

Färdmedelsfördelning

Andelen biltrafik i dagsläget är uppskattad till 54 % av resorna. Enligt kommunens klimatprogram är målet att biltrafiken ska utgöra 40 % av resorna år 2030, medan gång- och cykeltrafik utgör 40 % och kollektivtrafiken 20 %.

Scenarier

Trafikanalysen görs för följande tre scenarier:

- Scenario Bas
Dagens trafikflöden och färdmedelsfördelning samt trafikstring från Blomstergården
- Scenario Bas+
Dagens trafikflöden och färdmedelsfördelning samt trafikstring från Blomstergården och andra kända exploateringar
- Scenario Mål
Färdmedelsfördelning enligt klimatprogram samt trafikstring från Blomstergården och andra kända exploateringar.

Andra kända exploateringar inkluderar planerade utbyggnader i Torvalla.

I trafikanalysen antas ingen generell trafikökning. Detta innebär att trafikflöden inte antas ändras från år till år, utan trafikflödena påverkas endast färdmedelsfördelning och nivå på exploateringen.

4.2 PROGNOIS DYGNSTRAFIK

Följande prognos för dygnstrafiken har tagits fram med ovan antaganden och planerad exploatering som grund.



Figur 10. Utvalda snitt för redovisning av prognos.

Tabell 6. Antal fordon per vardagsdygn för nuläge, utbyggnad av Blomstergården samt bas- och målprognos.

Nr	Nuläge	Scenario Bas	Scenario Bas+	Scenario Mål
1	7 100	7 800	8 500	6 200
2	2 700	3 000	3 100	2 300
3	7 600	8 600	9 400	6 900
4	4 900	6 000	6 500	4 700
5	5 800	8 800	8 300	6 100
6	0	400	400	300
7	0	1 600	1 600	1 200
8	800	2 300	2 300	1 700

Scenario Mål innebär en förenklad prognos baserat på att andelen biltrafik minskar från dagens 54% till 40% i enlighet med kommunens mål. Prognosen ger en reduktion av basprognosen till 73% av denna, och innebär i flera snitt att trafikmängderna skulle minska från nuläget trots genomförande av exploateringen.

4.3 PROGNOSEN MAXTIMME

Maxtimmen under dygnet antas infalla klockan 16-17. Följande figurer redovisar prognosticerade trafikmängder och svängfördelningar i korsningen (cirkulationsplatsen) mellan vägarna Litsvägen/ Genvägen/Pampasvägen. Kapacitetsberäkningar visar att framkomligheten är god även i scenario Bas+ både i cirkulationsplatsen och de mindre korsningarna med väjningsplikt.



Figur 11. Studerad korsning (cirkulationsplats) avseende maxtimmen.

TOTALTRAFIK Nuläge 2019 [fordon per timme]				Litsvägen Norr							Litsvägen Söder					
				flöde							flöde					
				237	366	603										
				↓	↑	↓↑										
				svängande												
				←	↓	→										
				109	36	91										
Pampasvägen	flöde	742	↔	sväng	↑	163				153	↑	sväng	↔	700	flöde	Genvägen
		352	←		→	162				183	←		←	397		
		390	→		↓	65				61	↓		→	303		
				59	50	50										
				←	↑	→										
				svängande												
				↓	↑	↓↑										
				162	159	321										
				flöde												
				Litsvägen Söder												

Figur 12. Flöden och svängfördelningar kl. 16-17, nuläge.

TOTALTRAFIK Nuläge + Exploatering Blomstergården [fordon per timme]				Litsvägen Norr											
				flöde											
				286	425	711									
				↓	↑	↓↑									
				svängande											
				←	↓	→									
				132	44	110									
Pampasvägen	flöde	871	↔	sväng	↑	194			174	↑	sväng	↔	810	flöde	Genvägen
		407	←		→	193			208	←		←	452		
		464	→		↓	77			69	↓		→	359		
				68	57	56									
				←	↑	→									
				svängande											
				↓	↑	↓↑									
				190	180	371									
				flöde											
				Litsvägen Söder											

Figur 13. Flöden och svängfördelningar kl. 16-17, scenario Bas.

TOTALTRAFIK 2030 BAS (Torvalla + Blomstergården) [fordon per timme]				Litsvägen Norr											
				flöde											
				344	443	787									
				↓	↑	↓↑									
				svängande											
				←	↓	→									
				159	53	132									
Pampasvägen	flöde	936	↔	sväng	↑	207			175	↑	sväng	↔	852	flöde	Genvägen
		440	←		→	206			209	←		←	454		
		496	→		↓	82			70	↓		→	398		
				72	60	60									
				←	↑	→									
				svängande											
				↓	↑	↓↑									
				205	193	398									
				flöde											
				Litsvägen Söder											

Figur 14. Flöden och svängfördelningar kl. 16-17, scenario Bas+.

TOTALTRAFIK 2030 MÅL (Torvalla + Blomstergården) [fordon per timme]				Litsvägen Norr											
				flöde											
				251	323	574									
				↓	↑	↓↑									
				svängande											
				←	↓	→									
				116	39	96									
Pampasvägen	flöde	683	↔	sväng	↑	151			128	↑	sväng	↔	622	flöde	Genvägen
		321	←		→	150			152	←		←	331		
		362	→		↓	60			51	↓		→	291		
				53	44	44									
				←	↑	→									
				svängande											
				↓	↑	↓↑									
				150	141	290									
				flöde											
				Litsvägen Söder											

Figur 15. Flöden och svängfördelningar kl. 16-17, scenario Mål.

4.4 KONSEKVENSER AV PROGNOSEN

Som redovisat i föregående avsnitt bedöms korsningen Litsvägen/Genvägen/Pampasvägen samt mindre närliggande korsningar med väjningsplikt få en fortsatt god framkomlighet enligt översiktliga kapacitetsberäkningar i scenario Bas+. God framkomlighet i det här fallet innebär att trafikflödena genom korsningen under en timme med god marginal understiger korsningens maximala kapacitet. Viss köbildning under kortare perioder, med viss väntetid som följd kan fortfarande förekomma.

Med planförslaget och trafikmängder enligt scenario Bas+ som grund, beskrivs nedan ett urval av konsekvenser av planförslaget och den prognos som följer av förslaget.



Figur 16. Planförslag med trafikmängder enligt scenario Bas+ (illustrationskarta, Östersunds kommun, 2021-04-28)

Lokalisering av in- och utfarter till parkeringshus

In- och utfarter till parkeringshuset bör placeras i norra delen av kvarteret. Därigenom tillgängliggörs parkeringshuset i större utsträckning från Litsvägen och Stadionvägen, vilket bidrar till att avlasta Genvägen och minska trafiken inom området.

Det kan noteras i prognosen att läget för parkeringshuset innebär att ungefär 2 300 fordon kommer in från Litsvägen, medan ungefär 1 600 fordon kommer in från Genvägen. Detta innebär att de båda huvudsakliga tillfarterna är relativt balanserade. Med tanke på att Genvägen kan få ungefär 8 300 fordon/dygn enligt prognosen, kan det dock vara att föredra en viss koncentration av flöden norrifrån så att anslutande vägar till Genvägen inte belastas mer än nödvändigt.

Då anslutningarna till Blomstergården antas klara de förväntade trafikflödena med god marginal, kommer inte läget för in- och utfarterna till parkeringshuset bidra till att skapa kapacitetsproblem i korsningarna. En annan fördel med att parkeringshuset i huvudsak angörs från Litsvägen är att fordon på Litsvägen som kommer från cirkulationsplatsen i korsningen med Pampasvägen och Genvägen gör en högersväng in mot området. Fordon på Genvägen som kommer från cirkulationsplatsen får däremot göra en vänstersväng in mot området, vilket kan skapa köer som sprider sig in i cirkulationsplatsen när de väntar på att trafiken i motstående färdriktning på Genvägen ska passera. Detta är dock något som kan förväntas inträffa sällan med de trafikflöden som har beräknats.

Konsekvensen för trafiken på Genvägen

Genvägen bedöms få en relativt hög trafikmängd om ungefär 8 300 fordon, mot dagens 5 800 fordon. Även om detta kan innebära en fortsatt acceptabel framkomlighet på anslutande gator med väjningsplikt och relativt få fordon i stillastående kö, så är det en förändring mot nuläget med en trafikökning om över 40%. Skulle man istället sträva mot, och uppnå, kommunens mål om färdmedelsandelar så kan trafikmängden Genvägen vara fortsatt i samma storleksordning som i nuläget, vilket vore positivt ur flera aspekter – framkomlighet, trafiksäkerhet, samt miljö och buller.

Konsekvensen för trafiken på Pampasvägen

De planerade exploateringen i Blomstergården och övriga staden bedöms bidra till en ökning av trafikmängden på Pampasvägen med knappt 25 % jämfört med nuläget. Skulle man istället sträva mot, och uppnå, kommunens mål om färdmedelsandelar så kan trafikmängden Pampasvägen istället minska med knappt 10 %.

Om Pampasvägen skulle ges en reglerad hastighet om 40 km/tim istället för 60 km/tim, bedöms viss trafik av de prognosticerade 9 400 fordon/dygn komma att flyttas till andra närliggande vägar. Den exakta fördelningseffekten av en sådan åtgärd har dock inte undersökts närmare i detalj.

5 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Åtgärdsförslag såsom trafikförslag har inte tagits fram inom denna trafikutredning. Däremot förs vissa resonemang enligt nedan.

För att stödja och uppmuntra en dämpad trafikalstring i såväl Blomstergården som Östersund i stort, bör det eftersträvas lösningar i alla led som underlättar för gående och cyklister. Hela resan mellan målpunkter räknas, varför både framkomliga cykelbanor och attraktiva cykelparkeringar är att rekommendera. Genom att underlätta för elcyklar kan chansen att detta uppnås vara god. Elcyklar kan hålla högre hastighet och underlätta färd i uppforsbackar. Detta gör dem till ett attraktivt alternativ i kuperad terräng. Elcyklar gör det även lättare att genomföra transporter med cykel. En god infrastruktur för elcyklar inbegriper en linjeföring med större kurvor som möjliggör högre hastigheter än för vanliga cyklar samt en bredd på cykelvägen som underlättar omkörningar och cykling med flak eller påhängsvagnar.

En mer konkret idé skulle vara att förlänga Litsvägens GC-bana fram till Samuel Permans gata och koppla på det gröna huvudstråket där. Längs den del av Litsvägen som saknar GC-väg tillåts i nuläget parkering på ena sidan vägen, vilket skulle kunna ersättas med GC-bana.

Vidare bör övergångsställen och passager ses över för att säkerställa en prioritet av gående och cyklister. Detta är särskilt viktigt då vissa av vägarna i anslutning till planområdet, inte minst Genvägen, bedöms kunna få ett betydande tillskott av trafik om nuvarande färdmedelsfördelning bibehålls. Ett ökat flöde av gångtrafikanter och cyklister samt prioritet för dessa i korsningar och passager kan ha en viss negativ påverkan på framkomligheten för biltrafiken, men är en nödvändighet för att kunna uppnå färdmedelsfördelningen enligt målsättningen i klimatprogrammet.

6 DISKUSSION

6.1 TRAFIKPROGNOSENS NIVÅER

Summerat antas områdets exploatering alstra 3 850 fordonsrörelser per dygn, vilket inte bedöms vara ett orimligt tillskott för området sett till den befintliga infrastrukturen i anslutning till planområdet. Dock rekommenderas att passager och stråk för gående samt cyklister ses över för att möjliggöra säkra och trygga rörelser i anslutning till planområdet, inte minst gällande Genvägen.

6.2 TRAFIKFÖRDELNING OCH MÖJLIGA PROBLEM

Trafikfördelningen bedöms inte vara direkt problematisk, men det bör påpekas att en betydande andel av planområdets trafik kommer via Genvägen. Det rekommenderas därför en översyn av Genvägens korsningar och passager, för att kunna möta den eventuella trafikökning som förväntas. Skulle det vara så att kommunen till fullo når målen om andelar gående och cyklister, så kommer dock trafikökningen på Genvägen att vara marginell. Det kan ändå finnas skäl att se över utformningen i korsningar och vid passager, så att säkerhet och tillgänglighet för framförallt gångtrafikanter och cyklister tillgodoses.

6.3 FOKUSOMRÅDEN FÖR DEN FRAMTIDA TRAFIKSITUATIONEN

Den framtida trafiksituationen bör sträva mot en dämpad alstring genom ett fokus i utformningen som premierar gångtrafikanter och cyklister. Ett jämförelsetal i form av totala trafikmängder i de redovisade snitten, ger ett nuläge om totalt 28 900 fordon/dygn. Prognosen Bas+ ger istället 40 100 fordon, alltså en ökning om ungefär 39 % av trafikmängder i stort. Av denna ökning kan Blomstergården dock endast tillskrivas 3 850 fordon/dygn, eller ungefär 13 %. Skulle man istället klara målen om andelen gående och cyklister, så ger prognosen ett jämförelsetal om 29 400 fordon/dygn vilket alltså är nästan samma som nuläget år 2021.

Ett samlat fokus i staden på gångtrafikanter och cyklister, med Blomstergården och omgivande befintlig infrastruktur som gott föredöme, kan sammantaget ge en trafiksituation som liknar dagens vad gäller fordonstrafik. Den tillkommande exploateringen och även annan ökning innebär dock en stor ökning av antalet cyklister och gående som tar sig hela vägen till och från centrum, eller till busshållplatser. Det krävs därför inte bara att det finns cykelbanor och ett sammanhängande nät, utan även att kvalitén är mycket hög med sektioner som är generösa nog för ökade flöden.

I fortsatt arbete med utformning rekommenderas det därför att man med omsorg väljer bredd på cykelbanor och standard i korsningspunkter som motsvarar den målbild som finns gällande cykling.

Vidare bör det ses över om kollektivtrafiken kan stärkas. Nuvarande linjer innebär att hållplatsen Pampasvägen, ungefär 300 m från området, är mest attraktiv ur turtäthetsaspekt. För att verkligen stärka kollektivtrafiken och ett mer hållbart resande bör det undersökas om någon linje kan dras om eller på annat vis stärka upp hållplatserna Lägdevägen och Skidstadion, som ligger närmare än Pampasvägen. En attraktiv kollektivtrafik vore av särskild vikt under vintern, då vissa cykelresor flyttas till bilåkande eller buss för de som inte vill eller kan cykla i vinterväglag.

Fokusområden

- Eftersträva färdmedelsfördelningen enligt klimatprogrammet istället för befintlig färdmedelsfördelning, genom tydligt fokus på gång och cykel
- Dimensionera för en stor ökning av cyklister
- Se över kollektivtrafiken med avseende på närhet och turtäthet

7 REFERENSER

Boverket, Trafikverket, & Sveriges Kommuner och Landsting. (2015). *Trafik för en attraktiv stad - Underlag till handbok, utgåva 3.*

Östersunds kommun. (2014). *Cykelprogram 2014.*

Östersunds kommun. (den 01 05 2021). *Teknisk handbok.* Hämtat från Teknisk handbok:
<https://tekniskhandbok.ostersund.se/vagutformning/gang-och-cykelvagar/>

