

Konsekvensbeskrivning – Nya gatukopplingar för förbättrad framkomlighet I och med detaljplan F.d. Bergsättraskolan (Tråsättra 1:94 m.fl.)

Bakgrund och syfte

Samhällsbyggnadsförvaltningen har upprättat ett förslag till detaljplan för Före detta Bergsättraskolan (Tråsättra 1:94 m.fl.) vilken har varit utställd på samråd 16 januari – 6 februari 2017. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bostäder i ett centralt läge och genom flerbostadshus bidra till en större variation i bebyggelsen i Margretelunds centrum. Vidare syftar planen till att stärka centrumet med en ny mötesplats i form av en grannskapspark samt att förbättra framkomligheten i området genom att skapa nya gatukopplingar.

Planområdet omges mot norr och söder av två villakvarter med återvändsgator och endast en in- och utfart från respektive villaområde. Den gång- och cykelväg som löper längs den nordvästra plangränsen utgör den enda planskilda korsningen för gående och cyklister över Söralidsvägen, och har en stor betydelse för området i stort som säker skolväg. Förvaltningen anser att det är viktigt att bevara den utan att skapa korsningspunkter med fordonstrafik och att det därför inte är aktuellt att öppna upp de nordvästra säckgatorna. Syftet med konsekvensbeskrivningen är redovisa genomförda beräkningar och utreda för- och nackdelar med att ta bort befintliga vändplatser på Vitfärvägen och istället ansluta gatorna till Söralidsvägen.

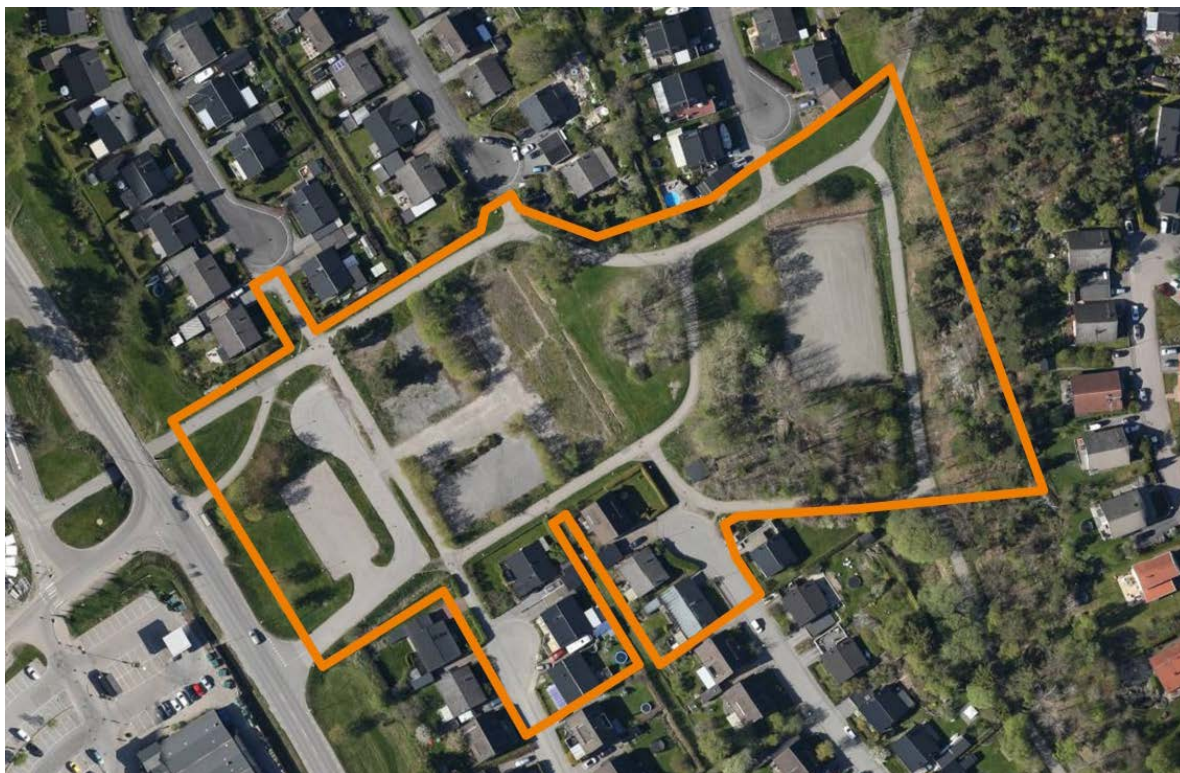


Bild 1. Aktuellt planområde med berörda säckgator.

Förutsättningar

Längs Vitfåravägen ligger 59 st fastigheter som beroende på dess läge på olika sätt berörs av en öppning av säckgatorna. Då det inte finns någon målpunkt inom området som genererar trafik utgörs trafikrörelserna till stor del av de boende längs gatan. Den tillkommande grannskapsparken kommer emellertid att locka besökare men då dessa antingen förväntas komma via gång eller cykel, och eventuella bilburna besökare kan nyttja infartsparkeringen intill Söralidsvägen, förväntas den inte bidra till en ökad trafik i bostadsområdet.

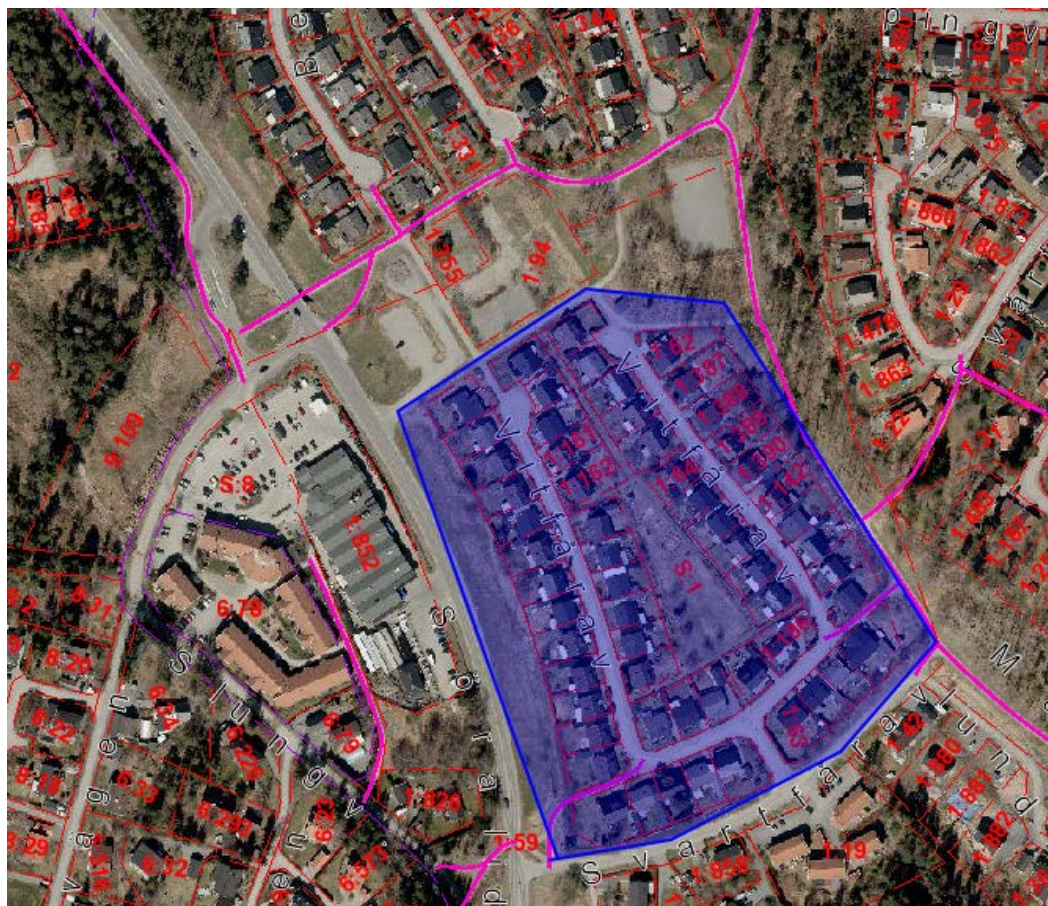


Bild 2. De fastigheter som berörs av de föreslagna gatukopplingarna.

Som en del i planarbetet genomförde år 2016 Österåkers kommun trafikmätningar på Vitfåravägen vid anslutningen till Svartfåravägen. Vid mätningarna uppmättes 343 fordonrörelser per veckomedeldygn och denna siffra har använts som underlag vid beräkningar av framtida trafikrörelser. Mätningen genomfördes under slutet av november 2016 och det ska poängteras att antalet fordonrörelser i regel är högre än vid en normalvecka. Trafiken varierar i regel över året. De veckor som bäst representerar året som helhet är under april-maj eller september-oktober. Sommarmånaderna ger lägre trafik och vintermånaderna ger mer trafik än normalt. Från trafikmätningen visades även att de toppar vid morgontrafiken som normalt är väldigt tydliga var mindre markanta här, vilket kan tyda på en annan demografisk fördelning av boende. Trafiken var mer utspridd över förmiddagen än vad den normalt är längs en villagata.

För övrigt kan nämnas att en översyn av trafiksäkerheten pågår även på aktuell sträcka av Söralidsvägen.

Förslag

Förslaget för trafiklösningarna inom området utgörs av att vändplatserna på Vitfåravägen tas bort och att vägen istället ansluts till den tillkommande lokalgatan. Längs den norra sidan på lokalgatan anläggs en trottoar som fortsätter in på Söralidsvägen och fram till busshållplatsen. Genom det nya bostadsområdet ska den befintliga gång- och cykelvägen som sträcker sig genom kvarteret ligga kvar men flyttas någon meter i sidled för att ligga i linje med Vitfåravägen. Den utgör en betydelsefull koppling till Margeretelunds centrum för boende på Vitfåravägen, och det är viktigt att fotgängare och cyklister kan röra sig genom det nya bostadsområdet utan att känna att de inkräktar på någons tomt. I den västra korsningen mellan Vitfåravägen, den nya lokalgatan och gång- och cykelvägen föreslås en upphöjning för att dämpa hastigheterna och skapa en säkrare korsningspunkt.

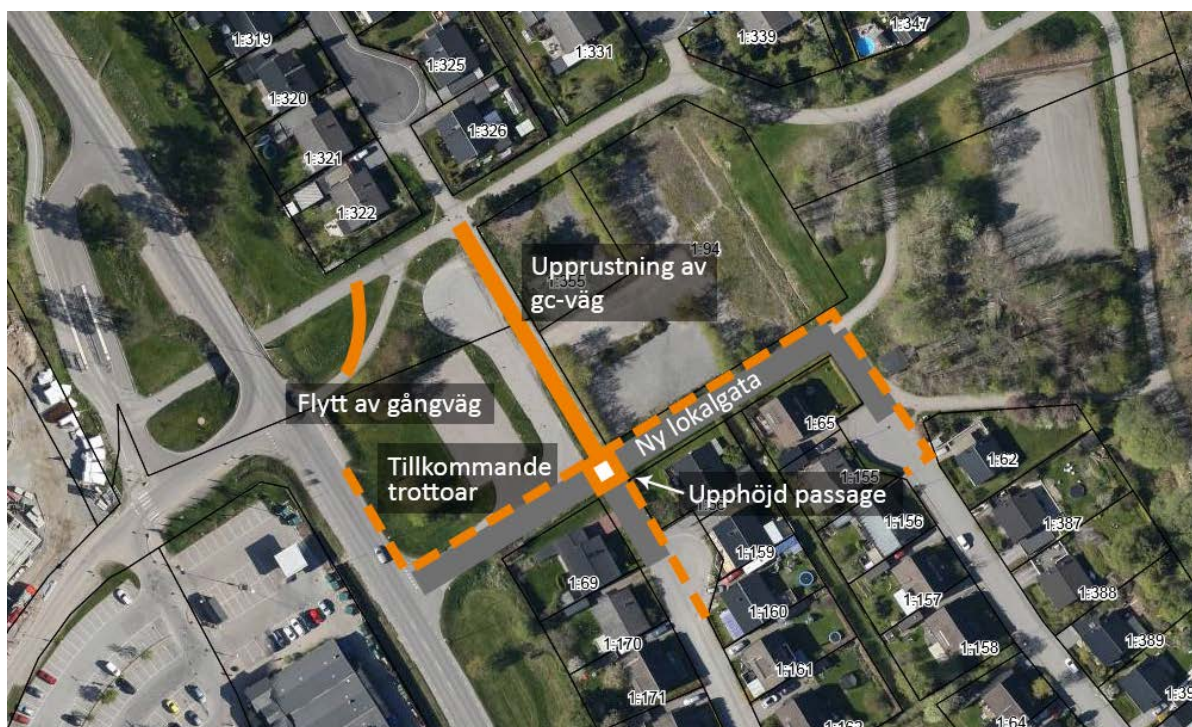


Bild 3. Förslag på nya trafiklösningar inom området.

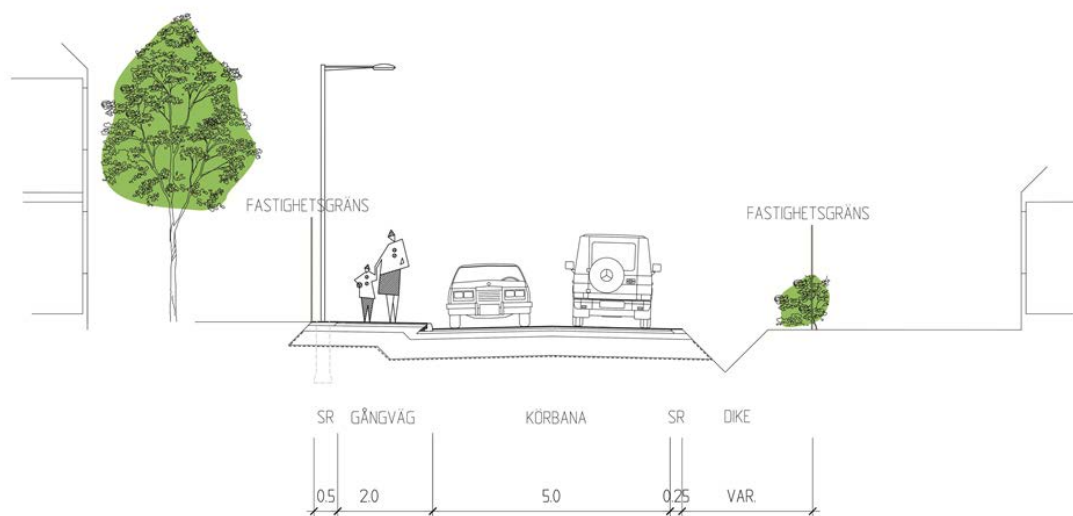


Bild 4. Föreslagen sektion för tillkommande lokalgata.

De ytor som idag används för vändplatserna planläggs som kvartersmark för att möjliggöra att intilliggande fastigheter kan förvärva marken och nyttja den för tomtmark. Om så blir aktuellt kommer kommunen att föra en dialog med berörda fastighetsägare för att diskutera hur marken kan förberedas.

Beräkningar

För att bedöma påverkan för fastigheterna längs Vitfåravägen och framtida trafikflöden har beräkningar genomförts. Utifrån resultatet från de gjorda trafikmätningarna uppgår det totala antalet bilrörelser från fastigheterna längs Vitfåravägen till 343 st. En öppning av gatan medför tre alternativa vägval ut från området och trafiken bedöms fördelas jämt över dessa utifrån längden på resvägen. I framtagna beräkningar har utgångspunkten dock varit att trafikanterna istället väljer färdväg utifrån närmast upplevda längd enligt bilden nedan, vilket innebär att fler väljer de norra utfarterna istället för den södra. Om man endast tittar på reslängden skulle fler fastigheter välja den södra utfarten (i bilden turkost-markerad).

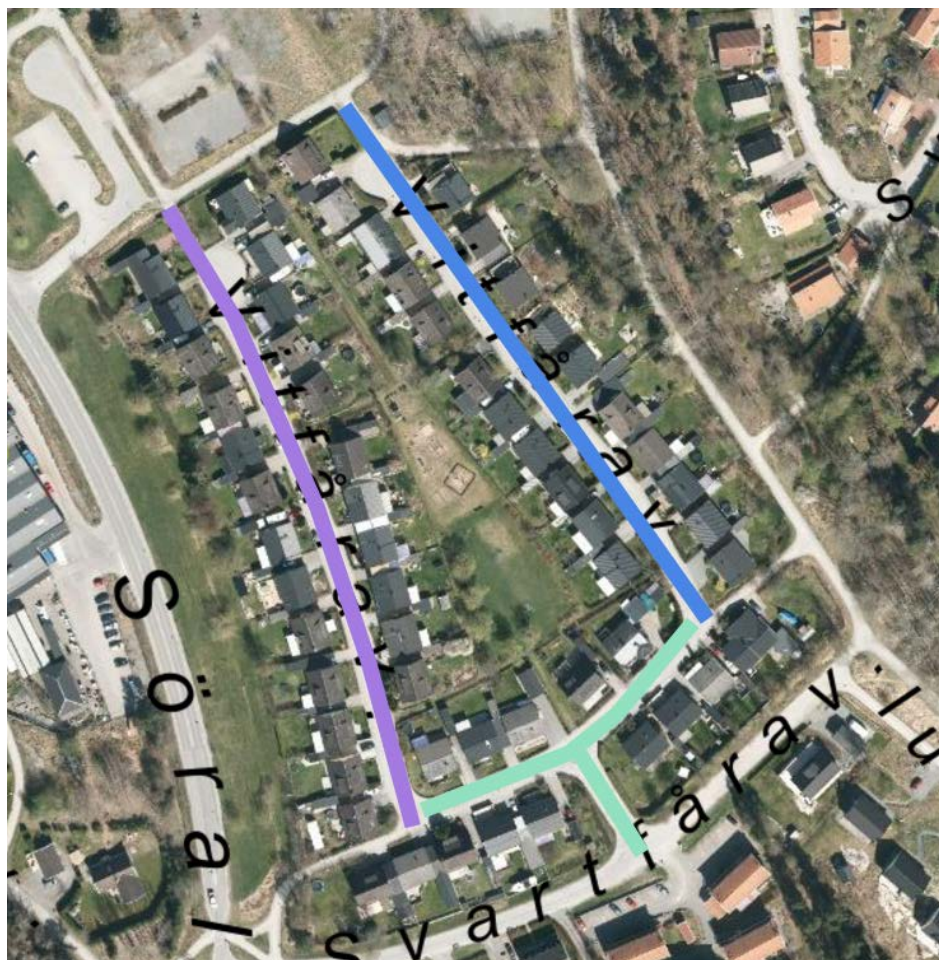


Bild 4. Uppskattade fordonsrörelser för de framtida utfarterna beräknat på upplevelsen av närmsta väg.

Utifrån den totala trafikmängden och valet av resväg uppskattas antalet fordonsrörelser per dygn i utfarterna att uppgå till:

- Lila sträcka (24 st fastigheter) - 140 fordonrörelser
- Blå sträcka (21 st fastigheter) - 122 fordonrörelser
- Turkos sträcka (14 st fastigheter) - 81 fordonrörelser

Siffrorna inkluderar förutom den trafik bostäderna genererar även nyttotrafik såsom brevbärare, sophämtning och snöröjning. Som tidigare påpekats genomfördes trafikmätningarna vintertid vilket medför att siffrorna är något högre jämfört med normaldagen över året.

Utöver bostäderna längs Vitfåravägen finns fastigheter på Margretelundsbacken och Svartfåravägen, totalt 15 stycken, som även dem skulle kunna använda Vitfåravägen för genomfart. Då vägvalet medför fler korsningar och in- och utfarter, en längre sträcka samt lägre hastigheter bedöms emellertid de boende fortsätta att använda Svartfåravägen för att ansluta till Söralidsvägen. Detta innebär att ingen tillkommande trafik väntas längs Vitfåravägen och beräkningarna för framtida trafikrörelser längs de tre in- och utfarterna har därför utgått från de uppmätta mängderna. Det nya bostadskvarteret genererar trafik på den tillkommande lokalgatan som ansluter Vitfåravägen till Söralidsvägen, men dessa påverkar inte antalet rörelser längs själva Vitfåravägen.



Bild 5. De fastigheter som kan, men ej förväntas, använda Vitfåravägen för genomfart till Söralidsvägen.

Konsekvenser

Nedan redovisas de för- och nackdelar en öppning av Vitfåravägen bedöms medföra, samt de synpunkter som framkommit från remissinstanser.

Fördelar vid de föreslagna gatukopplingarna:

- En öppning av säckgatorna medför att vägnätet blir mindre sårbart. Om det sker en olycka eller ifall en gata behöver stängas av på grund av arbete (kommunala arbeten, omläggning, vattenläckage m.m.) medför en öppning alternativa vägval för boende och räddningstjänst under tiden. Räddningstjänst vill inte köra på gång- och cykelvägar vid utryckning utan gör endast detta i nödfall när andra alternativ saknas.
- De befintliga vändplatserna är cirka 12-15 meter breda och uppfyller inte de krav på 18 meter i diameter som krävs vid vändning av transporter för soptömning. Sopbilar och kommunens driftfordon kan inte köra runt vändplatsen utan tvingas att göra bakrörelser för att kunna vända. En chaufför har rätt att ställa in en körning på en gata där det inte finns tillräckligt med utrymme för att vända ordentligt. Om detta skulle ske måste sophanteringens längs Vitfåravägen lösas på annat sätt, exempelvis genom att de boende får dra sina kärl till Svarfåravägen. En öppning av säckgatorna innebär att sop- och övriga underhållsfordon inte behöver vända utan istället kan köra runt området. Det ska tilläggas att det inte finns några krav på ombyggnation från ansvariga

för sophämtningen då flera områden i kommunen har dessa mått på vändplatserna. Här ges dock en möjlighet att förbättra förutsättningarna och arbetsmiljön för de ansvariga för sophämtning och övriga driftfordon.

- De nya kopplingarna underlättar arbetsprocessen för kommunens driftentreprenad då de slipper att backa och vända utan istället kan köra igenom området.
- Det föreslagna området saknar vändplan för driftfordon så dessa kopplingar krävs för att kunna hantera sophämtning mm för de nya bostäderna. Om inte så behövs ytterligare vändplaner inom området vilket inte bedöms vara en effektiv och hållbar lösning.
- Vägnetet blir i och med de tillkommande, alternativa vägvalen mer flexibelt och trafiken blir mer fördelad istället för koncentrerad vid en in- och utfart. Trafikrörelserna vid den nuvarande in- och utfarten kan komma att minska.
- En öppning medför kortare resor eftersom trafikanter då kan välja ett mer gott alternativ jämfört med i dagsläget.
- Trafiksäkerheten och tillgängligheten blir överlag bättre, en öppning medför färre vändningar och backrörelser.
- Då sträckan längs Vitfåravägen inte innehåller några målpunkter bedöms öppningen inte innebära en ökad trafik från kringliggande områden. Upprustningen av parken kan emellertid medföra besökare som kommer med bil, dessa hänvisas dock till infartsparkeringen och behöver således inte passera genom bostadsområdet.

Nackdelar/risker vid en öppning:

- De boende intill befintliga vändplatser får en ökad förbipasserande trafik.
- Vid köbildning på Söralidsvägen kan boende längs Svartfåravägen och Margretelundsbacken använda Vitfåravägen för genomfart. Risken för köbildning på Söralidsvägen bedöms dock som låg och om man, utöver de markerade fastigheterna på bild 5, även inkluderar de fastigheter som ligger väster om korsningen mellan Vitfåravägen och Svartfåravägen rör det sig totalt om 24 stycken fastigheter.
- Hastigheterna längs Vitfåravägen kan komma att öka, om så sker bör hastighetssänkande åtgärder utföras genom exempelvis en avsmalning eller upphöjda passager.
- Sikten vid korsningarna mellan Vitfåravägen och den nya lokalgatan kan bli begränsade och i sådana fall måste förvaltningen åtgärda detta.
- De tillkommande flerbostadshusen kommer att medföra en ökad trafik förbi befintliga hus intill den nya lokalgatan. Trafikmängderna är dock små och hastigheterna låga vilket medför att bullerstörningen inte bedöms komma att överskrida gällande riktvärden. Denna trafik tillkommer oavsett om Vitfåravägen öppnas upp eller inte och Söralidsvägen utgör fortsatt den stora bullerkällan.

Yttranden från remissinstanser:

- Polismyndigheten ser en viss risk med att det finns fler flyktvägar vid brott om återvändsgator öppnas upp, men de ser även en fördel då öppningen medför fler ögon på gatan och motverkar tomma baksidor där ingen passerar. Det minskar möjligheten att brott kan ske i lugn och ro utan risk för störningar av förbipasserande. Polisen ser även positivt på att inte behöva trafikera gång- och cykelvägar i samma utsträckning som idag.
- Brandmyndigheten har inga synpunkter.

- Roslagsvatten ser fördelar både ur trafiksäkerhet för sina entreprenörer men även för möjligheten att hantera sophämtningen mer rationellt. Det händer ofta att sopbilen inte kan vända på återvändsgator då det exempelvis är bilar i vägen och chauffören tvingas då att backa ut. Detta är ett arbetsmiljöproblem för chaufförerna och leder i vissa fall till att fastighetsägare får dra ut sina kärl till närmsta korsning för att få det tomt.

Sammanfattad avvägning

De föreslagna gatukopplingarna har flera fördelar vad gäller drift, trafiksäkerhet och tillgänglighet. De bidrar till ett mindre sårbart vägnät och en större flexibilitet jämfört med de nuvarande återvändsgatorna. Vidare medför öppningen kortare resor och en minskad trafik förbi de fastigheter som ligger vid den nuvarande enda in- och utfarten. För sophämtningen och andra större driftfordon innebär öppningen att de inte behöver backa och försöka vända på vändplatser som inte uppfyller nuvarande krav. Den tillkommande anslutningen till Söralidsvägen är även positiv för uttryckningsfordon som då får alternativa vägval och inte behöver trafikera gång- och cykelvägar i samma utsträckning som idag.

För de boende invid vändplatserna bedöms öppningen medföra negativa konsekvenser i form av en ökad förbipasserande trafik. Då ingen tillkommande trafik längs vägen förväntas, innebär emellertid förslaget att den nuvarande trafiken fördelas på tre ut- och infarter istället för en, vilket medför en minskning i trafik för de boende invid korsningen mot Svartfåravägen. Vid en olycka längs sträckan på Söralidsvägen utgör öppningen en alternativ in- och utfart för de boende på Vifåravägen, Svartfåravägen och Margretelundsbacken, även detta kan dock uppfattas som negativt för fastigheterna längs Vitfåravägen.

För flera av fastighetsägarna på Vitfåravägen framstår denna förändring av trafikplaneringen som ett stort ingrepp i deras miljö vilket framkommit i flera dialoger med fastighetsägarna.

Sett till helheten, utifrån ett långsiktigt samhällsekonomiskt perspektiv och med utgångspunkten att eftersträva en effektiv markanvändning för området som helhet, bedöms dock fördelarna vid en öppning av säckgatorna överväga nackdelarna. De positiva effekterna i form av kortare resvägar, fler alternativa vägval, fördelning av trafik och bättre förutsättningar för drift-, uttryckning- och sopfordon anses utgöra adekvata skäl för en öppning av säckgatorna.