

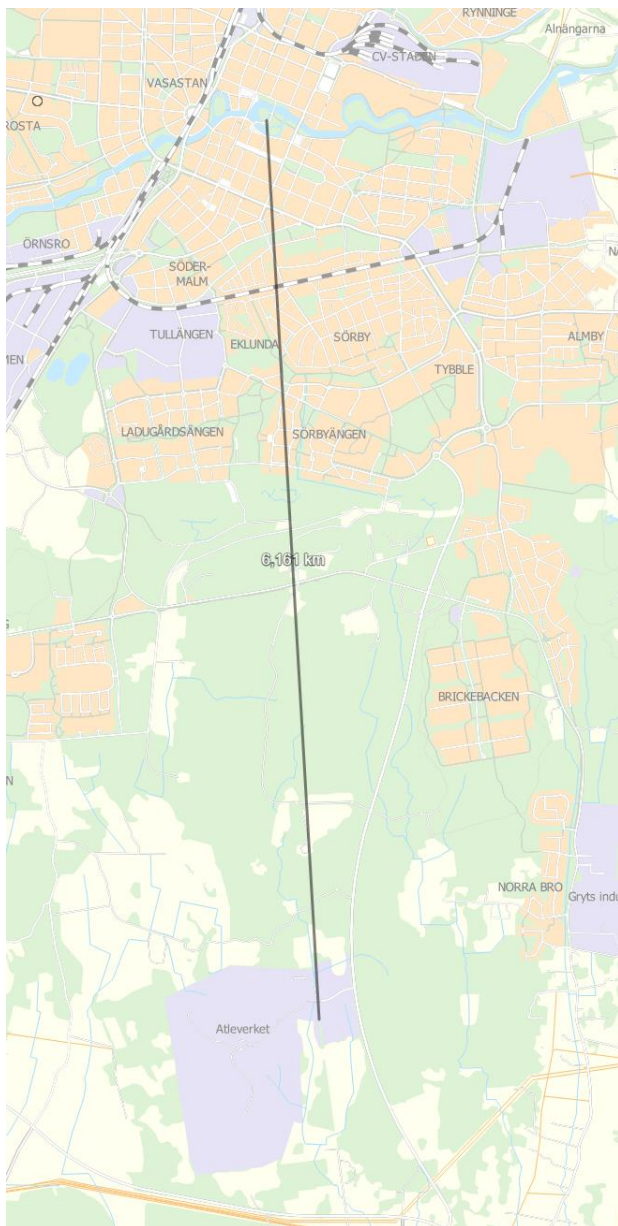
Trafikutredning Atle industriområde

Elis Höglind, Trafikplanerare Stadsbyggnad

Bakgrund

Atle är beläget cirka 6 km söder om centrala Örebro, precis väster om länsväg 207 och norr om riksväg 51. Området är utpekade i översiktsplanen som verksamhetsområde. Området beräknas planläggas med en yta om 0,49 km² varav hälften 0,247 planeras planläggas som industri. Enligt trafikstringsverktyget beräknas antalet resor till området bli 10 571 varav antalet bilresor beräknas till 6 455.

Området ansluts idag via länsväg 207 som har statligt väghållarskap. Det går att nå området med bil och buss idag, busshållplatser finns norr om aktuellt område utmed länsväg 207. Det går inte att nå området gående eller med cykel idag. Denna trafikutredning är tänkt att beskriva trafiksituationen i nuläget och i framtiden samt peka på åtgärder som är nödvändiga för platsen och översiktligt beskriva kostnader som detta innebär för kommande exploateringar.



Nuläge

Länsväg 207 (Norrköpingsvägen) till vilken området ansluter har en ÅDT (årsdygnstrafik) på 5752 (2021) och en skyltad hastighet på 80km/h vid det planerade området. Anslutningen har ett högersvängfält för trafik norrifrån och ett vänstersvängfält för trafik söderifrån. Detta ger en bättre framkomlighet på länsvägen och ett bättre flyt i korsningen.

Den höga hastigheten, den stora trafikmängden, topografin och det faktum att oskyddade trafikanter inte åtskiljs från motorfordon medför att attraktiviteten att cykla till området är låg, nära till obefintlig.

Utmed länsvägen stannar idag regionbuss 807. Närmaste hållplatsläget är en dryg kilometer norrut i höjd med Brickebacken, vilket gör att bussen inte är ett attraktivt resesätt idag.

Framtid

Exploatering

Atle planeras exploateras enligt det utvecklingsförslag som sedan tidigare tagits fram. Området planeras främst planläggas för större och tyngre industrier som är markkrävande och som delvis är störande. I samband med planläggningen vill vi planera för att arbetare i området ska få en bra möjlighet att välja cykel eller kollektivtrafik i stället för bilen. Enligt trafikstringsverktyget beräknas antalet dagliga resor till cirka 10 000 till/från området varav majoriteten, 6 455 beräknas ske med bil. Det är därför viktigt att möjliggöra för lösningar som möjliggör för arbetare att färdas till arbetet med andra färdmedel.

Trafikstringsverktyget är framtaget av Trafikverket och användningen industrier har en hög osäkerhet, vilket innebär att antalet resor kan skilja sig från det som redovisats.

Kollektivtrafik

Närmaste busshållplatsen ligger norrut i höjd med Brickebacken. Det är därför önskvärt med en busshållplats vid området, då det helst ska vara max 400 meter till en busshållplats från målpunkten. Att anlägga en busshållplats bör vara enkelt då busslinjen idag går förbi och ingen omdragning av linjen behöver ske om busshållplatsen anläggs utmed länsvägen.

Om en hållplats anläggs utmed länsväg kommer det med största sannolikhet krävas en planskild passage över vägen av Trafikverket på grund av den höga trafikmängden och hastigheten. En möjlig lösning är att anlägga en hållplats inne i området och därmed dra om busslinjen så den går parallellt med länsvägen. Diskussioner kopplat till kollektivtrafiken sker med Regionen och Svealandstrafiken.

Möjliga vägdragningar

Planområdet är tänkt att använda befintlig anslutning till länsvägen (Tippvägen). Från Tippvägen kommer området sedan nås av Amerikavägen som är en befintlig grusväg som går söderut ner till riksväg 51. Vägen kommer rustas upp och formas som industrigata. Gatan kommer få kommunalt väghållarskap, liksom Tippvägen. Även öster om länsvägen planeras det för industrier men i mindre omfattning.

Korsningen Tippvägen/Amerikavägen kommer behöva byggas om i samband med exploateringen. Befintlig anslutning norrifrån behöver rätas ut för att få till en tydlig fyrvägskorsning. Uppställningen direkt sydväst om korsningen kommer behöva en ny anslutning, antingen norrut eller österut för att få till en tydlig korsning.

Anslutningens läge är inte bestämt ännu. Kommunen har skissat på en fyrvägskorsning men det är något som Trafikverket inte tillåter vid nybyggnation. Fyrvägskorsning är möjligt om vägen får kommunalt väghållarskap. Vid fortsatt statligt väghållarskap kommer det bli en förskjuten fyrvägskorsning, alternativt en cirkulationsplats på platsen. Vid fortsatt statligt väghållarskap kommer en cirkulationsplats behöva föregås av en vägplan. En ny anslutning österut kommer förmodligen kräva ett vänstersvängfält, det är idag osäkert om detta kräver en vägplan, det beror på om vägområdet behöver utökas. Om det planläggs för industri öster om länsvägen kommer arbetande i området behöva korsa länsvägen oavsett lokalisering av busshållplats och det kommer därför behöva anläggas en planskild passage.

Längden på de nya vägarna i området beräknas till cirka 1,5 kilometer. Det är även den längden som kostnadsberäkningarna är gjorda på.

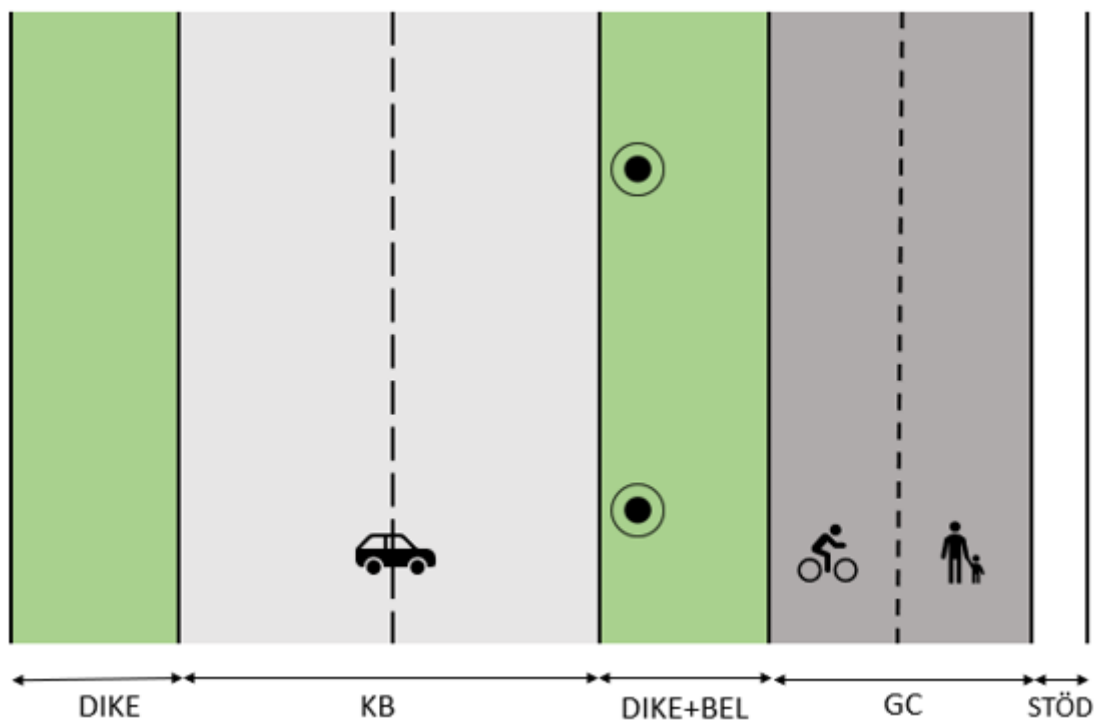
Nedan är en karta över området och föreslagna vägdragningar. Det blå strecket är förslag på vägdragning om regionbussen trafikerar området. Den blå dragningen är inte inräknad i de ovanstående 1,5 kilometrarna.



Sektioner

Bilden nedan visar den typiska sektionen för industrigata som är tänkt för området. Den ger ett gott utrymme och möjlighet för diken på båda sidor om vägen. Belysning anläggs helst på grönytan men kan även anläggas i stödresan.

Sektionens bredd kan variera delvis beroende på dikesbredden. Körbanan är 6,5 meter men kan behöva breddas i svänggradier och vid korsningar. Bredden på gång- och cykelvägen bör vara 3,5–4 meter. Diket med belysning bör vara minst 1,5 meter om den enbart är för grönyta med belysning, men kan vara bredare om dike behövs.



Kostnadsberäkning

Kostnaden för anläggande av en industrigata enligt ovanstående sektion på en sträcka av cirka 1,5 kilometer uppgår till 38,1 miljoner kronor. Kostnaden är en grov uppskattning och kan skilja sig över tid beroende på omvärldsläget. Det är endast anläggande som är beräknat, utöver detta tillkommer en årlig driftkostnad. Driften av gång- och cykelväg samt körbanorna har en beräknad driftkostnad på 143 460kr respektive 162 240kr årligen enligt kostnadsberäkningsmallen som används.

Busshållplatser är inte inräknat då vi idag inte vet om det är möjligt. Inte heller är eventuella hastighetssäkrade passager över vägen för gående och cyklister inräknade i beräkningen. Driftkostnaden för en eventuell busshållplats ligger på 14 512kr årligen.

Kostnader sammanställning

Nedan finns en sammanställning kring kostnader som vägarna genom området för med sig, vilken del som beräknas kosta vad och vem som tar reda på det.

Notera att dessa kostnader är grovt uppskattade och kan variera kraftigt över tid beroende på omvärldsläget.

Avser	Kostnad uppskattning	Ansvar
Avverkning		
Trädkompensation		
Ny väg: 1,5 km (inkl. projektering, belysning, korsningar mm)		SOT
Dikeskostnader ny väg		

Dikeskostnader övrigt		
Tippvägen övertagande		
Amerikavägen breddning		SOT
Övriga kostnader		
VA kostnader		
Total investeringskostnad		