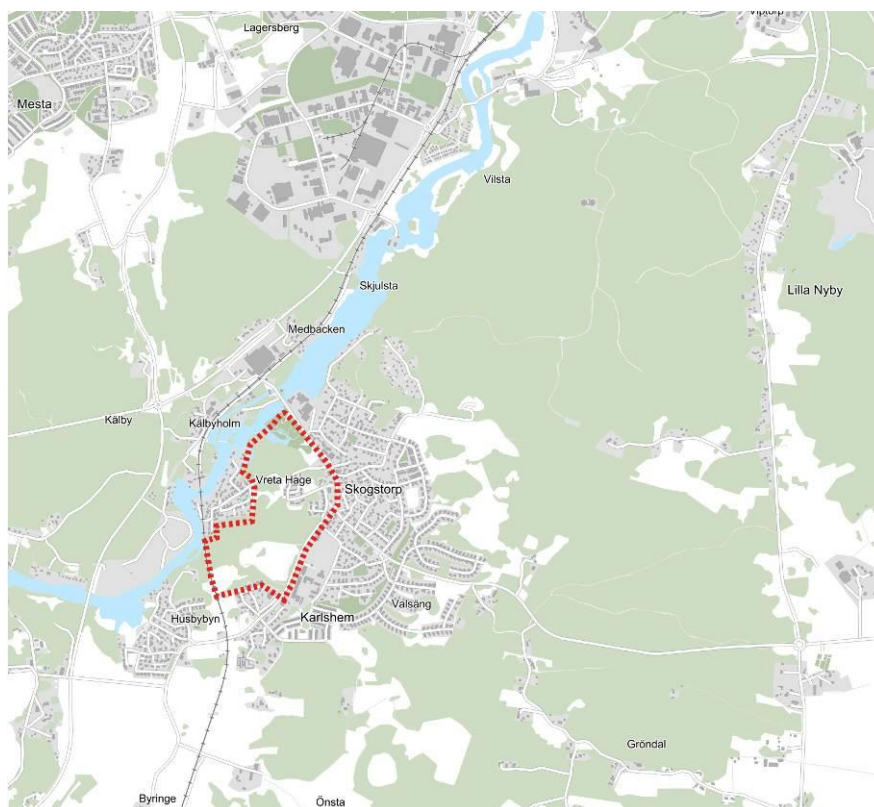


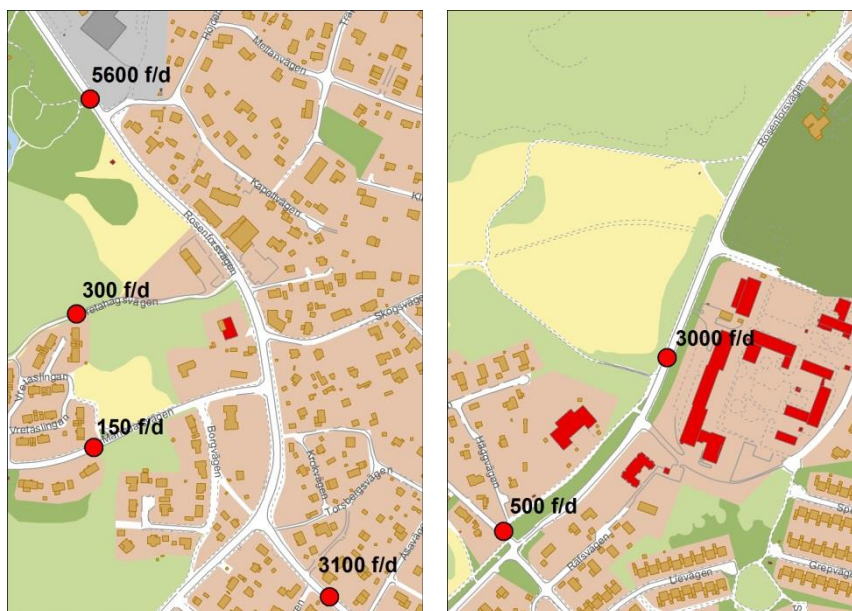
## Trafikutredning för planprogram Husby Vreta 1:75 m.fl.

Denna trafikutredning behandlar trafikfrågor för planprogram vid Skogstorp centrum och intilliggande område mellan Rosenforsvägen och Vreta hage samt området väst om Rosenforsvägen i anslutning till Skogstorpsskolan.



Under samrådet inkom flera synpunkter som handlade om trafik- eller gatustruktur i Skogstorp. Frågor och synpunkter finns redovisade i samrådsredogörelsen. Svar på synpunkterna presenteras huvudsakligen i denna utredning.

## Trafikflöden



I bilderna ovan presenteras befintliga trafikflöden uppmätta av Stadsbyggnadsförvaltningen 2014 eller senare. Ytterligare en mätpunkt finns på Rosenforsvägen direkt söder om järnvägen (mellan järnvägen och Melinsvägen), uppmätt flöde i denna punkt är 2000 fordon/dygn. Det är inte möjligt att göra mätningar på varje villagata. För övriga mindre vägar i området får därför bedömningar göras utifrån trafikmängd på övriga likvärdiga gator.

## Trafiksäkerhet och blandtrafik

I samband med exploatering är det viktigt att ta hänsyn till samtliga trafikantgruppers säkerhet. Primärt handlar det om säkerhet för gående och cyklister som är den grupp som skadar sig mest i Eskilstuna kommun. Detta innebär att gång- och cykelbanor behöver tillskapas på de lite större lokalgatorna. På vissa gator kommer det fortfarande vara blandtrafik, dvs gång- och cykeltrafik på samma körbana som biltrafik.

## Trafikalstring

För att ta fram ett trafikalstringstal används en bedömning av sannolikt antal tillskapade bostäder. I anslutning till Skogstorp centrum samt Mariedalsvägen möjliggörs för ca 80 lägenheter och 30 radhus, parhus eller villor. Här kan även skapas plats för en förskola.

I det södra av områdena möjliggörs för ca 100 radhus, parhus eller villor. Detta är dock endast en bedömning av antal tillkommande bostäder. En mer detaljerad analys och beslut om detta tas i respektive detaljplan.

Utifrån trafikmätning som visar 150 fordon/dygn på Mariedalsvägen (väst om Borgvägen) görs beräkningen att varje villafastighet alstrar ca 8 bilresor/dygn. I detta ingår även trafik som sophämtning, postbil, väghållningsfordon, leveranser, servicefordon mm. Ett rimligt antagande är att tillkommande villabebyggelse kommer

alstra upp till 6 fordonsrörelser/dygn. För flerfamiljsbostäder görs antagandet 4 fordonsrörelser per dygn och bostad. För området i söder där det i dagsläget inte finns någon gatustruktur används altstringstalet 7 fordonsrörelser/dygn då det inte finns någon befintlig servicetrafik som kan försörja området.

Utifrån ovan angivna antaganden kommer bostäder i anslutning till centrum och Mariedalsvägen tillsammans alstra  $6 \cdot 30 + 4 \cdot 80 = 500$  fordon/dygn. För området i söder  $7 \cdot 100 = 700$  fordon/dygn.

Trafikalstringen ovan tar inte hänsyn till eventuell förskola och centrumverksamheter. De bedöms dock huvudsakligen ha ett lokalt upptagningsområde och biltrafik till dessa verksamheter förväntas i stor utsträckning bestå av biltrafik som idag passerar Skogstorp centrum på Rosenforsvägen.

## Föreslagen förändring i anslutning till Skogstorp centrum

### Förslag 1

I detta alternativ försörjs det nya området öst om Vreta Hage med biltrafik från Mariedalsvägen. Detta då Mariedalsvägen är bättre anpassad för ökat fordonsflöde än Vrethagsvägen. Dessutom kopplas de två delarna av Mariedalsvägen ihop för att avlasta biltrafik på Vrethagsvägen. Då fler bostäder skapas kommer behovet av gång- och cykeltrafik öka på Vrethagsvägen så denna görs till en gång- och cykelbana helt utan biltrafik (vägen är idag 4,5–5,5 bred och relativt kurvig). Biltrafiken leds istället på Mariedalsvägen där cykling i dagsläget sker i blandtrafik. Förslaget är att bredda befintlig gångbana på Mariedalsvägen för att skapa en gång- och cykelbana även där. Mariedalsvägen har i dagsläget ett litet antal korsningar och enskilda fastighetsutfarter, detta är vanligt för denna typ av gata och påverkar inte möjligheterna till sammankoppling av de två delarna av Mariedalsvägen. Utöver breddning av befintlig gångbana för att möjliggöra för cykling planeras ej för ytterligare åtgärder på vägen.

Mariedalsvägen har en nedförsbacke mot Rosenforsvägen och i samrådet inkom synpunkter både mot nedförsbacken och sikten i korsningen. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer dock korsningen som acceptabel och ser inte att korsningsutformningen hindrar ett ökat fordonsflöde. Däremot är det viktigt att ta hänsyn till den befintliga gång- och cykelbanan som korsas. Denna bör i samband med förändring av Mariedalsvägen höjas upp och förtydligas.





### Förslag 2

I förslag 2 behålls biltrafik till Vreta hage på Vrethagsvägen. Biltrafik till det nya området kopplas till Vrethagsvägen. På grund av att det på ena sidan av Vrethagsvägen finns en ek som ska bevaras och på andra sidan finns berg går det inte att på ett enkelt sätt anlägga en gång- och cykelbana. Det innebär att det kommer bli ökad biltrafik och även ökad gång- och cykeltrafik på en väg där blandtrafik inte är önskvärt.



### Förslag 3

I förslag 3 tillåts biltrafik på Vrethagsvägen samtidigt som Mariedalsvägens två delar kopplas samman. Biltrafik till det nya området mellan dessa vägar kan då antingen kopplas till en eller båda dessa vägar. Det möjliggör för bilister att välja väg. I samrådet inkom synpunkter om rädsla för ökad biltrafik och "rundkörning". Att denna utformning skulle leda till trafik som åker runt i området är inte troligt, däremot kan det leda till ökad trafik på Vrethagsvägen vilket ovan presenterades som en mindre önskvärd situation då det saknas möjlighet att anlägga gång- och cykelbana där. Däremot skulle det vara möjligt att breda gångbanan på Mariedalsvägen för att möjliggöra för cykel.



#### Förslag 4

I detta förslag är Vretaslingan kvar i sin befintliga utsträckning. En ny rundslinga byggs för det nya bostadsområdet så att tillkommande trafik på Mariedalsvägen endast består av trafik till och från det nya området. På Vrethagsvägen tillkommer inte någon fordonstrafik. Även om trafiken inte ökar på Vrethagsvägen så är det en nackdel att det inte går att bygga gång- och cykelbana där då flödet av gång- och cykeltrafikanter förväntas öka till följd av den nya byggnationen mellan Vrethagsvägen och Mariedalsvägen. Men även tillkommande bebyggelse i anslutning till Rosenforsvägen förväntas ge ett tillskott av gående och cyklister på Vrethagsvägen.



#### Skogstorp centrum

I nuläget är det inte känt hur ny exploatering i anslutning till skogstorp centrum och Rosenforsvägen ska utformas. Där Vrethagsvägen idag ansluter till Rosenforsvägen kommer exploatering att ske. Det kommer därmed inte vara samma förutsättningar som gäller där i framtiden. Det kan bli aktuellt med en kortare flytt av Vrethagsvägen i anslutning till exploateringen. En helt ny dragning av Vrethagsvägen genom grönområdet norr om denna är dock inte aktuell. Oavsett om biltrafiken behålls på Vrethagsvägen eller om den görs om till en gång- och cykelväg måste framtida planläggning anpassas efter gällande förutsättningar, samtidigt som Vrethagsvägen måste anpassas till planläggningen.

#### Övriga förslag

Under samrådet har ytterligare några föreslagna vägstrukturer lämnats in. Dessa har baserats på helt nya vägstrukturer där grönytor/skog som inte avses exploateras skulle behöva tas i anspråk av en ny väg. Inriktningen från Eskilstuna kommun är dock att ta så lite grönytor som möjligt i anspråk utöver det som behövs för exploateringen. Avsikten är istället att anpassa befintlig infrastruktur för att tillgodose de behov av förändring som uppstår i samband med exploatering.

#### Föreslagen trafikstruktur

Det alternativ som bedöms gynna hela området bäst i anslutning till Skogstorp centrum, inklusive Mariedalsvägen och Vreta hage är alternativ 1 där Vrethagsvägen görs om till en gång- och cykelbana och ytterligare en gång- och cykelbana anläggs på

Mariedalsvägen. Detta innebär att gång- och cykeltrafik underlättas både mot Skogstorp centrum och mot Skogstorpsskolan och idrottsplatsen.

En fråga om reglering av Mariedalsvägen direkt öster om Vreta hage har inkommit under samrådet med önskemål om att endast tillåta biltrafik att svänga höger upp mot Vrethagsvägen. Detta gäller under förutsättning att de två delarna av Mariedalsvägen kopplas samman. En sådan reglering hanteras inte i planprogrammet men ses inte särskilt sannolik då bilister förväntas ta den kortaste och lämpligaste vägen till målpunkten.

### **Förändrade trafikflöden**

Den tillkommande biltrafik som förväntas skapas av den nya exploateringen i programområdet förväntas inte innebära att problem skapas på befintlig gatustruktur.

Om de förväntade tillkommande trafikflödena på 1200 fordon/dygn adderas till befintliga flöden på Rosenforsvägen (norra delen) blir totalflödet 6800 fordon/dygn. Detta är ett flöde som kan hanteras av Rosenforsvägen. Att samtlig tillkommande trafik skulle trafikera Rosenforsvägen i sin helhet är dock inte sannolikt. En liten del kan tänkas köra söderut i området ut ur Skogstorp, en del förväntas köra Ärlavägen och viss trafik inom Skogstorp förväntas bara köra korta sträckor på Rosenforsvägen (även om inriktningen är att korta resor huvudsakligen ska ske till fots eller på cykel).

En inkommen synpunkt som handlar om väg 727 (allén söder om Skogstorp) frågar om huruvida trafiken förväntas öka på denna. Ett sannolikt scenario är att en viss ökning kan komma att ske för trafik som ska söderut på väg 214. Att väg 727 skulle användas som genväg/smitväg för trafik mot Eskilstuna centrum, eller andra stadsdelar i tätorten är inte sannolikt då det är en relativt lång omväg och Rosenforsvägen inte förväntas ha framkomlighetsproblem med hänsyn till ovan resonemang.

### **Buller**

Buller från väg och järnväg utreds i respektive detaljplan.

### **Farligt gods**

Ärlavägen och Rosenforsvägen mellan Ärlavägen och Skogstorpssvägen är vägar rekommenderade för transporter med farligt gods. Denna rekommendation har funnits sedan 1993, eventuellt även innan detta men hur det såg ut före 1993 har inte undersökts närmare. Länsstyrelsen har fattat beslut om förbud mot transporter med farligt gods genom Eskilstuna tätort (genomfart) 2001 och 2008. Det är tillåtet att köra farligt gods till Eskilstuna centrum om målpunkten finns där. För transporter som bara passerar får passage inte ske genom Eskilstuna centrum utan de transporterna hänvisas till andra vägar. Det är inget krav att de rekommenderade vägarna för farligt gods ska användas, de är just en rekommendation.



Bilden ovan visar primär väg rekommenderad för farligt gods i grön färg samt sekundär väg i orange. (Källa: NVDB)

Hur informationen om den rekommenderade färdvägen för farligt gods kommunicerades när beslutet fattades har inte undersökts i arbetet med planprogrammet. Det är inte aktuellt att i detta planprogram eller de kommande detaljplanerna starta ett arbete för att ändra rekommenderade vägar för farligt gods. I samband med framtagande av detaljplan ska riskanalys genomföras och tillkommande exploateringar anpassas enligt riskanalys och gällande riktlinjer för byggnation. För närvarande aktuella rekommendationer finns i publikationen "farligt gods" från Länsstyrelsen Södermanland, fastställd i juni 2015.

### Utformning Rosenforsvägen

I samrådsyttranden har inkommit önskemål om att cirkulationsplats ska byggas antingen vid Mariedalsvägens anslutning till Rosenforsvägen alternativt vid Vrethagsvägens anslutning till Rosenforsvägen. En cirkulationsplats har många fördelar, men med de låga flöden som finns på Rosenforsvägen och anslutande gator finns inget behov av cirkulationsplats. Dessutom har en cirkulationsplats större utrymmesbehov än befintliga korsningar och cirkulationsplats bedöms inte vara aktuellt i planprogrammets område. Det kan dock bli aktuellt med en förändring av Rosenforsvägen i anslutning till centrum, detta är dock något som hanteras i kommande detaljplan.

Under samrådet har en fråga om antalet anslutningar mot Rosenforsvägen mitt emot skolan inkommit. På större vägar finns argument för att inte ha för tätt mellan korsningar och anslutningar. Mängden korsningar som tillkommer på Rosenforsvägen bedöms däremot inte vara ett problem. I samband med detaljplanläggning kommer även busshållplatsernas läge och Rosenforsvägens utformning ses över. Det är sannolikt att vägens karaktär kommer ändras för att ge en signal om genomfartstrafik med bil inte är det prioriterade.

### Konsekvenser busstrafik

Med ca 200 tillkommande bostäder förväntas resandet med buss öka både till och från Skogstorp och kanske i viss mån kortare resor inom Skogstorp. Med det mål om ökat kollektivt resande och gällande parkeringstal för flerfamiljsbostäder förutsätts en stor del av tillkommande resor ske med buss. Möjligheten att ta sig till en busshållplats med god turtäthet är hög då exploateringen sker i anslutning till busslinjenätet. I nuläget avgår buss var 10e minut under högtrafik.

Det finns i nuläget ingen akut kapacitetsbrist på linje 4 som trafikerar Skogstorp. Linjen kompletteras även med trafik på linje 9. Om kapacitetsbrist ändå uppstår (på grund av exploateringen eller annan förändring längs busslinjen) kan behov av ytterligare turer under högtrafik uppstå. Om kommunens färdmedelsfördelningsmål ska nås kommer busstrafiken behöva utökas. Mer resonemang om detta hanteras i kollektivtrafikplanen.

### Parkering

I samband med exploatering ska Eskilstuna kommuns riktlinjer i skriften ”Parkeringstal för ett Eskilstuna i förändring” följas.

Gällande befintlig parkering på lokalgator, exempelvis Mariedalsvägen så är det tillåtet att parkera på lokalgator om inget annat meddelas genom vägmärken. Eventuella förändringar av den regleringen hanteras inte i planprogrammet eller detaljplaner utan av en särskild grupp där regleringsärenden i Eskilstuna kommun lyfts.