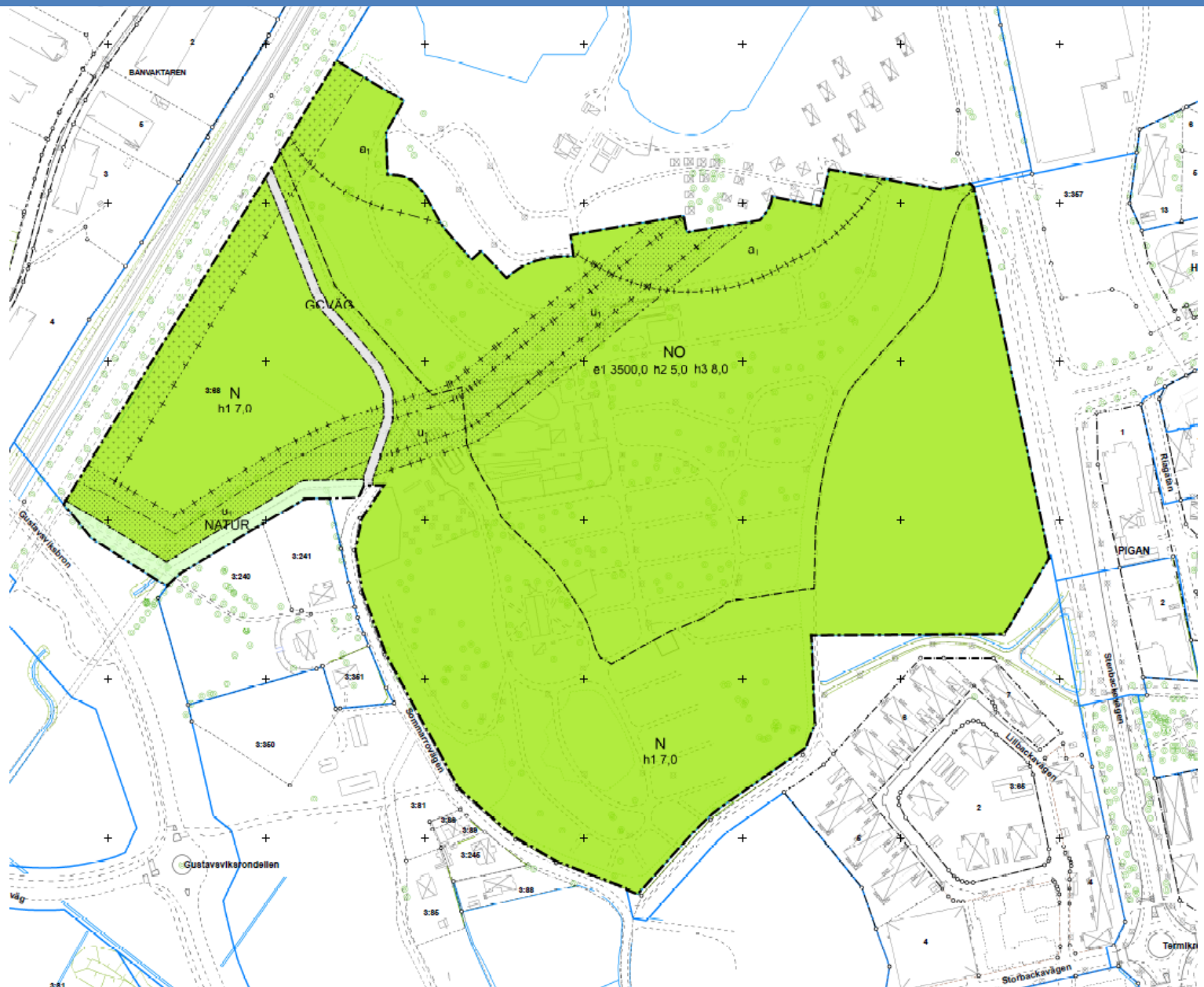




PM Trafik
Detaljplan del av Nikolai 3:68
Samrådshandling
Örebro kommun

2023-03-03



Innehåll

Inledning	4
Beskrivning av planen.....	5
Nuvarande trafikstrukturer	6
<i>Campingområdet</i>	6
<i>Övrigt vägnät</i>	6
<i>GC-nätet/oskyddade trafikanter</i>	7
<i>Kollektivtrafik</i>	8
Förslag på nya trafikstrukturer.....	9
<i>Trafikalstring och principer för vägutformning</i>	9
<i>Konsekvenser för boende utmed Sommarrovägen</i>	10
<i>Konsekvenser av planens genomförande – oskyddade trafikanter</i>	11
<i>Konsekvenser av planens genomförande - kollektivtrafik</i>	12

Bilagor: -

Dokumentdatum: 2023-03-03
Dokumentnamn: PM Trafik Detaljplan del av Nikolai 3:68
Uppdragsnummer: 22175
Uppdragsansvarig: Jan Englund VAP

Inledning

Arbete pågår med att ta fram en ny detaljplan för Gustavsviks campingområde. Planen avses kunna möjliggöra en utvidgning av campingområdet samt förbättra möjligheten att gå och cykla längs med Sommarrovägen genom området.

VAP VA-Projekt AB har fått i uppdrag att ta fram en trafikutredning som ska fungera som underlagsutredning till den nya planen.

Syftet med utredningen är att den ska utgöra underlag till detaljplanens beskrivningar och belysa den nya detaljplanens konsekvenser gällande trafik för området och dess omgivningar. En viktig aspekt är att analysera åtgärder för att minimera campingverksamhetens påverkan på omgivningen och motverka störningar i närområdet exempelvis till följd av köande campingekipage.



Figur 1: Planområde för Dp Nikolai 3:68, källa Min Karta, Lantmäteriet

Beskrivning av planen

Gustavsviksområdet är en välkänd fritidsanläggning i Örebro med lång historik på platsen. Anläggningen består dels av en populär camping i den nu aktuella södra delen, dels en anläggning i den norra delen bestående av inomhusbad med motionsbassäng, upplevelsebad, bastu, gym mm. Området ligger knappt 2 km från centrala Örebro, vilket ger närhet till handel och service på gångavstånd.

Området har idag 650 campingplatser samt 40 stycken stugor för uthyrning. Till detta finns även tre servicebyggnader med tillgång till dusch/toaletter, tvättmaskiner samt utrustning för matlagning och disk.

Det aktuella planområdet ägs av Örebro kommun men är inte planlagt. Gustavsvik Resorts AB är tomträttsinnehavare för området. Planläggningen innebär att området planläggs som kvartermark, till största del med användningen Friluftsliv och camping (N). I de östra delarna av planområdet ges campingen möjlighet att expandera verksamheten med cirka 100 campingplatser.

Genom planområdets västra del planläggs en gång- och cykelväg mellan Gustavsviksvägen och Stora Hyddan. Detta stråk av allmän plats syftar till att säkra allmänhetens tillgång till det gröna stråk som Sommarrovägen utgör.

Planarbetet befinner sig i samrådsskedet, vilket är den första delen av samrådet med allmänhet och berörda. Detta skede följs sedan av granskningskedet.



Figur 2: Planprocessens olika skeden, källa Örebro kommun

Nuvarande trafikstrukturer

Området ligger centralt i Örebro och omges av ett väl utbyggt vägnät för både biltrafik och gång/cykeltrafikanter.

Campingområdet

Inom campingområdet finns ett rikt förgrenat vägnät för att möjliggöra rörelser till/från och mellan de olika campingkvarteren. Utformningen ska främja låga hastigheter på trafiken eftersom det rör sig många barn och ungdomar i området. Sommarrovägen som utgör in- och utfart kan tidvis vara hårt belastad av trafik till campingområdet under de mest populära sommarveckorna. Viss köproblematik kan tidvis uppstå i samband med incheckning och förhållandet att vägen även är angöring mot ett antal privatägda villor utanför campingområdet kan påverka dessa rörelser negativt.

Övrigt vägnät

Området gränsar mot ett antal större vägar – Gustavsviksvägen i väster, Södra vägen i söder samt Stenbackevägen i öster. Områdets huvudentré och anslutning mot allmänt vägnät sker mot Gustavsviksvägen.



Figur 3: Trafikmängder i anslutning till detaljplaneområdet, källa orebro.se

Gällande trafikmätningar redovisas i figur 3. Mätningarna visar att Södra vägen, som har en omlodande funktion i trafiksystemet, har höga trafikciffror men denna trafik har inte några rörelser som är direkt kopplade till planområdet.

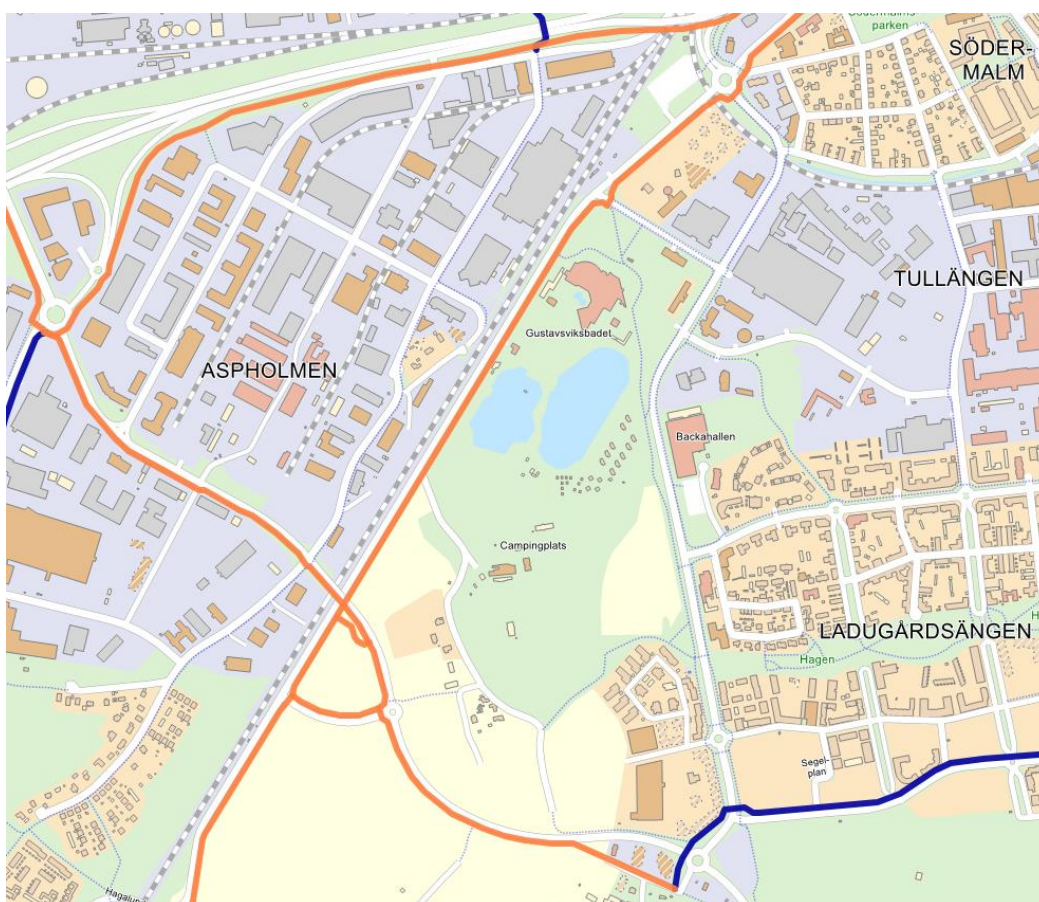
Gustavsviksvägen har en äldre mätning från 2008 på ca 6 000 fordon per dygn och den siffran bedöms idag vara 20 – 30% högre mot bakgrund av generell trafikökningstakt i samhället.

Stenbackevägen öster om planområdet har i tidigare mätningar mellan 5 – 7 000 fordon per dygn men även här bedöms trafiken ha ökat, speciellt med tanke på förtätningen av bostäder på Södra Ladugårdsängen.

GC-nätet/oskyddade trafikanter

Nätet för gång- och cykeltrafik har en god täckning i området. Utmed alla omgivande vägar finns stråk med separerade gång- och cykelvägar.

Örebro kommun har ett nät av huvudcykelstråk inom centrala tätorten med förhöjd standard. På planområdets västra sida passerar en planerad del i detta nät (Gustavsviksleden), som ska sträcka sig mellan Adolfsberg och centrum. Närheten till ett huvudcykelstråk ger mycket god tillgänglighet för cykeltrafikanter som vill röra sig från planområdet till andra målpunkter i centrala Örebro.



Figur 4: Utdrag ur digital cykelkarta Örebro kommun.

Söder om planområdet finns ytterligare ett huvudcykelstråk (Södra leden) som knyter ihop området via Södra Ladugårdsängen mot Universitetsområdet.

Även Stenbackevägen öster om planområdet har separerade gång- och cykelbanor utmed sträckan som passerar campingområdet.

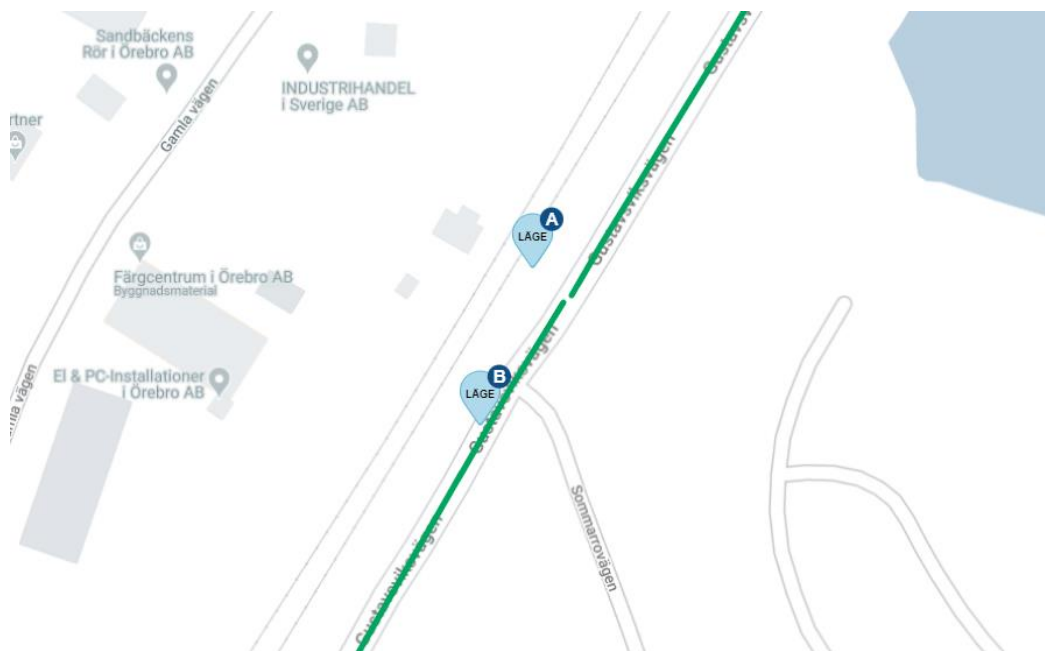
Förhållandet att det är under 2 km till de mest centrala delarna av Örebro gör även området attraktivt för gångtrafikanter som vill besöka handel och service i centrum utan att behöva använda bil.

Det finns även anspråk på att kunna cykla genom området på Sommarrovägen och fortsatt kontinuitet i denna funktion behöver säkerställas i den nya detaljplanen.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafik passerar utanför området med både stadsbuss nr 22, som trafikerar sträckan Törsjö - Naturens hus, och regionbuss 701 som trafikerar sträckan Örebro-Kumla. Ett hållplatsläge finns mycket tillgängligt lokaliserat för området på Gustavsviksvägen vid campingområdets entré, se figur 5.

Trafiksäkerheten för bussresenärer är inte tillgodosedd med nuvarande lösning. Referenshastigheten på Gustavsviksvägen är 70 km/h. Det finns ingen ordnad passagepunkt och för att ta sig till hållplatsläget i södergående riktning måste vägen passeras, vilket medför stora trafiksäkerhetsrisker.



Figur 5: Hållplatsläge för kollektivtrafiken, källa Region Örebro.

Under 2024 kommer ett nytt linjesystem införas i Örebro och då kommer stadsbusslinjen mellan Mosås och Lillån i stället passera öster om planområdet på Stenbackevägen.

För att säkerställa god tillgänglighet och trafiksäkerhet till kollektivtrafiken är det viktigt att gångstråk planeras från campingområdet till de nya hållplatslägena samt att en trafiksäker passage ordnas över Stenbackevägen.

Förslag på nya trafikstrukturer

Trafikutredningens syfte har varit att ta fram ett underlagsmaterial som ska visa vilka konsekvenser för trafiksystemet och dess trafikanter som uppstår vid genomförande av detaljplanen.

Trafikalstring och principer för vägutformning

Trafikmässigt innebär genomförandet av detaljplanen i första hand att trafik från ytterligare ca 100 nya campingplatser kommer att belasta vägsystemet.

Under högsäsong sker ombyte av cirka 15% av platserna per dag. Det innebär att nuvarande 650 platser och 40 stugor skulle alstra ungefär 200 trafikrörelser vid in- och utcheckning per dag. Till detta tillkommer resor som utförs av de som befinner sig inom campingområdet. Många av gästerna på campingen är erfarenhetsmässigt stationära inom området. Detta beror delvis på att andelen husbilar är hög och flertalet undviker att nyttja dessa fordon för kortare resor. Vid ett antagande att det görs en bilresa dagligen från tredje campingplats, skulle det innebära ytterligare ca 400 bilrörelser och därmed totalt 600 bilrörelser till och från området per dag.

Vid samma resonemang skulle ytterligare 100 nya campingplatser generera ca 90 ytterligare fordonsrörelser med bil per dag till/från området. Efter genomförd utbyggnad skulle därmed trafiken öka från ca 600 fordon till ca 700 fordon till/från campingområdet.

Ökning av trafik från de nya campingplatserna är marginell i förhållande till trafikbelastning på omgivande vägnät. Gustavsviksvägen bedöms i nuläget belastas med 8 – 9 000 fordon per dygn och en ökning med ca 100 fordon per dygn kommer inte påverka kapacitet eller framkomlighet på sträckan.

Den köbildning som uppstår vid incheckning under högsäsong kan påverka omgivande trafik på Sommarrovägen och Gustavsviksvägen. Under några veckor på sommaren uppgår antalet incheckningar till upp mot 80-90 per dag. Anläggningen klarar att hantera ungefär 15 incheckningar per timme och vid ojämn belastning kan det därför uppstå köer.

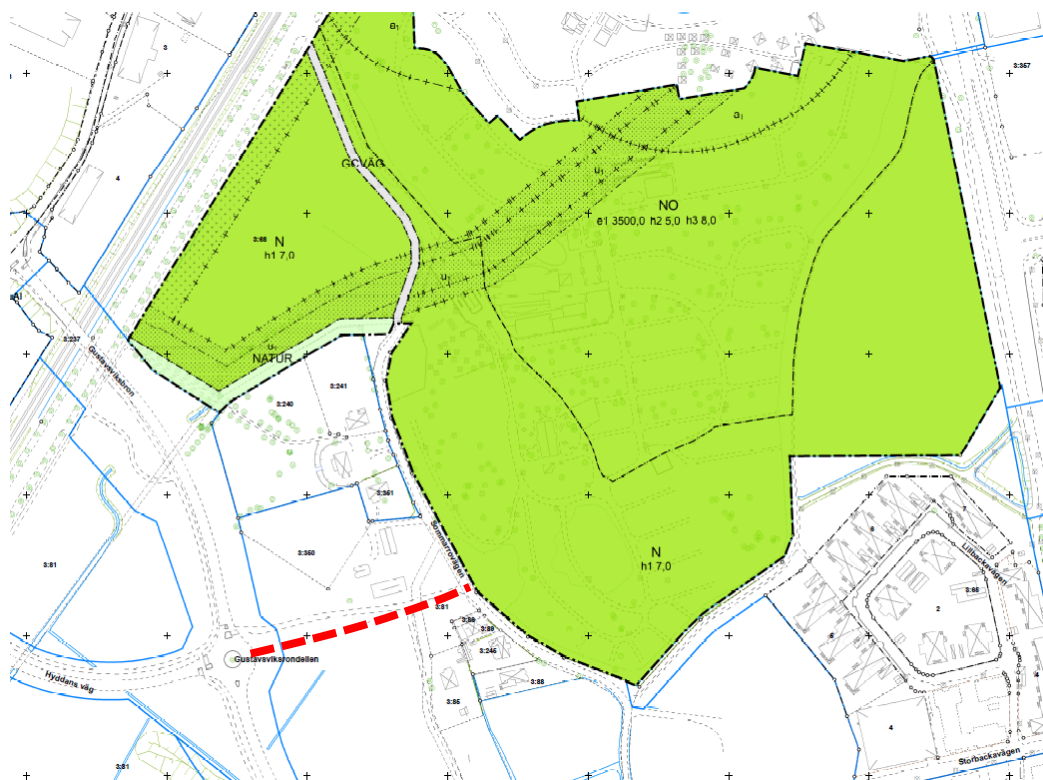
Det finns två huvudsakliga problem med att köer uppstår – dels svårigheter för boende utmed Sommarrovägen att passera samt trafiksäkerhetsproblem om köerna skulle nå ut på Gustavsviksvägen.

För att motverka konsekvenserna av köbildningen har detaljplanen utformats för att möjliggöra kömagasin på sträckan mellan Gustavsviksvägen och incheckningen till campingområdet. Delar av sträckan närmast incheckningen har redan idag ett kömagasin men detta bör förlängas ända ner till Gustavsviksvägen. Med en utbyggnad av vägen i enlighet med figur 7 kommer köande campinggäster inte förhindra trafiken som ska passera till fastigheterna utmed Sommarrovägen.

Konsekvenser för boende utmed Sommarrovägen

Sommarrovägen är in- och utfarten till campingområdet och även angöring mot ett antal bostadsfastigheter utanför campingområdet. Viktiga förutsättningar i planen är att Sommarrovägen kommer att planläggas som kvartersmark (enskild väg) genom campingområdet men ett stråk för gång- och cykel kommer att utgöra allmän plats (kommunal väg).

Det innebär att en fastighetsrättslig överenskommelse krävs för att ge rådighet för de privata fastighetsägarna på vägen. I planerna för området finns dock en kommande detaljplan som ska möjliggöra en ny koppling från cirkulationsplatsen på Södra vägen.



Figur 6: Möjlig framtida koppling mot Sommarrovägen.

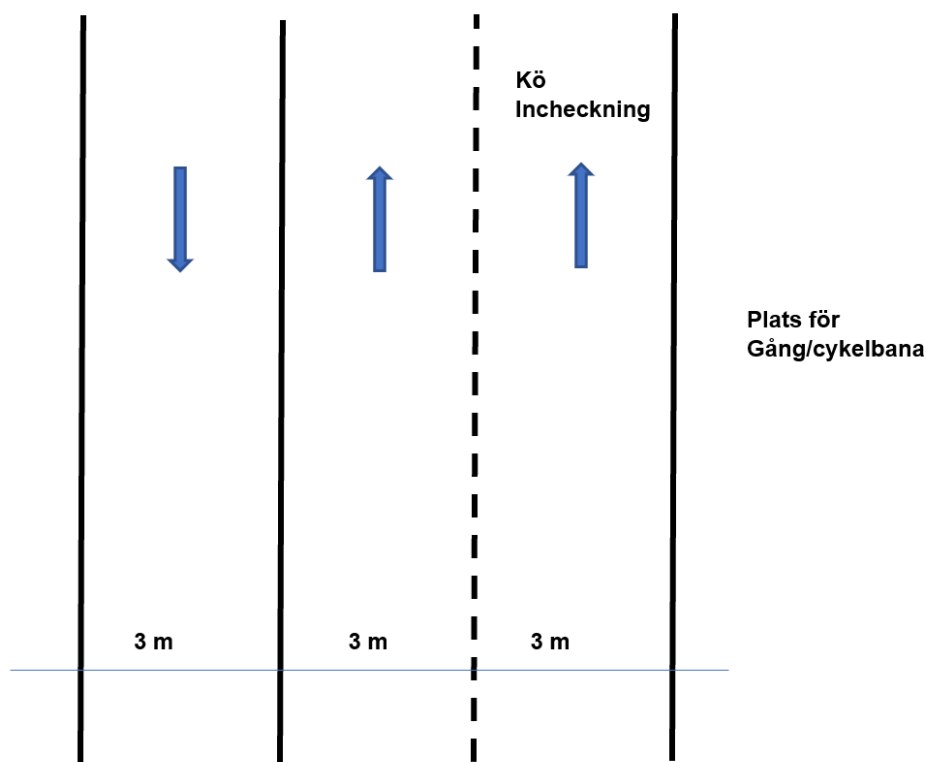
Till dess att bilrörelser till/från fastigheterna och campingområdet är separerade behöver åtgärder genomföras för att minska konflikterna mellan dessa reserörelser.

Under mycket stor del av året uppstår ingen konflikt eftersom trafikrörelserna till/från campingområdet är begränsade. Under högsäsongen vid semesterveckorna sommartid kan det däremot uppstå viss köbildning som kan påverka passerande trafik på ett negativt sätt. För att motverka dessa problem föreslås att infarten mot campingområdet från Gustavsviksvägen utförs med tre körfält. Vägsektionen fördelas mellan tre smala körfält med totalbredd på ca 10 m. Då blir det två körfält in mot området, där det högra blir ett kömagasin för väntande fordon till incheckning och det vänstra ska kunna användas av boende och redan incheckade gäster. Tredje motriktade körfältet används för utfart mot Gustavsviksvägen.

Denna lösning kommer att säkerställa tillgängligheten för boende utmed Sommarrovägen fram tills dess att ny väglösning via befintlig cirkulationsplats genomförs.

Vid enstaka fall några få gånger per år uppges kön bli så omfattande att den når ut mot Gustavsviksvägen. Vid dessa tillfällen bör trafiken dirigeras in från Gustavsviksvägen för att minska olycksrisker och tillfälligt ställas upp i mittenkörfältet. Passerande trafik mot exempelvis fastigheter utmed Sommarrovägen hänvisas då att tillfälligt nyttja delar av motriktat körfält.

Det är värt att notera att dessa problem är övergående eftersom vid planerad förändring av trafiken på Sommarrovägen, med ny anslutning från Södra vägen, kommer de negativa konsekvenserna med köande campinggäster att minska för omgivande trafiksystem.



Figur 7: Typsektion Sommarrovägen, delen Gustavsviksvägen och infart till campingområdet

Konsekvenser av planens genomförande – oskyddade trafikanter

Områdets tillgänglighet till cykelvägnätet är mycket väl tillgodosedd. Det finns flera befintliga och planerade huvudcykelstråk som passerar förbi området.

Detaljplanen möjliggör att allmän plats tillgängliggörs för ett cykelstråk genom områdets västra del. Detta skapar ett bra och gent stråk genom området för cyklister.

Kommande flyttning av närmsta hållplatsläge för området till Stenbackevägen kommer att innebära en positiv trafiksäkerhetseffekt för oskyddade trafikanter eftersom den

vägen har ett lugnare och mer stadsligt trafikrum med lägre hastigheter jämfört med nuvarande hållplatsläge på Gustavsviksvägen.

Konsekvenser av planens genomförande - kollektivtrafik

Planens genomförande antas medföra ett begränsat ökat anspråk på kollektivtrafikresor i området. Närheten till målpunkter i centrum för gångtrafikanter samt stort bilberoende bland campinggästerna medför att andelen kollektivtrafikresenärer blir relativt lågt.

Några åtgärder för att öka kapacitet eller tillgänglighet ses därför inte nödvändiga inom ramen för detaljplanen.

2023-03-03

Jan Englund Trafikplanerare VAP