

Enligt sändlista

Förslag till

Trafikutredning Storbrunn, Östhammar

Samrådstid: 11 januari – 17 februari 2017

En trafikutredning och gestaltningsidé för Storbrunn har gjorts.
Tekniska utskottet har beslutat att skicka ut förslaget på samråd.

Synpunkter ska lämnas till Östhammars Kommun, Tekniska kontoret, Box 66,
742 21 Östhammar eller via mejl till tekniska.kontoret@osthammar.se
senast fredag 17 februari.

Utredningen finns tillgänglig på kommunens hemsida.

Närmare upplysningar lämnas av;
Annika Bexelius, Teknisk chef telefon 0173-861 94
Anders Hedberg, trafik- och gatusamordnare telefon 073-074 21 25

Tekniska förvaltningen

Sändlista Trafikutredning Storbrunn, KS-2016-755

Nämnder

Barn- och utbildningsnämnden
Bygg- och Miljönämnden
Kommunstyrelsen
Kultur-och Fritidsnämnden
Socialnämnden

Partier

Borgerligt Alternativ, Lars O Holmgren
Centerpartiet, Jacob Spangenberg
Folkpartiet, Christer Bohlin
Kristdemokraterna, Lena Hagman
Landsbygdspartiet Oberoende, Sören Axelsson
Miljöpartiet, Kerstin Dreborg
Moderaterna, Per-Olof Olsson
Socialdemokraterna, Margareta Widén-Berggren
Sverigedemokraterna, Joakim Andersson
Vänsterpartiet, Mohammad Sabur

Utvecklingsgrupper

Alunda utv. grupp
Ekeby utv. grupp
Gimo utv. grupp
Gräsö skärgårdsråd
Hargshamns utv. grupp
Söderöns utv. grupp
Öregrunds utv. grupp
Österbybruks utv. grupp
Östhammars Stadsråd

Företagarföreningar

Alunda Företagarförening
Gimo Företagarförening
Öregrund/Gräsö Företagarförening
Österbybruks Företagarförening
Östhammars Företagarförening

Fackliga organisationer

Kommunal
Lärarförbundet
Lärarnas Riksförbund
Vision

§ 49

KS-2016-755

Dpl 140

Trafikutredning Storbrunn

En trafikutredning och gestaltungsidé för gatorna och parkeringen till Storbrunn har tagits fram. Utredningen avses ligga till grund för en diskussion om fortsatt arbete.

Tekniska utskottets beslut

Tekniska utskottet beslutar att synpunkter bör inhämtas från allmänheten och andra intressenter.

Trafikutredning och gestaltningsidé- Storbrunn Östhammars kommun

2016-09-14



Dokumenttitel: Trafikutredning och gestaltningsidé Storbrunn

Skapat av: Linda Kullänger, Pontarius AB

Dokumentdatum: 2016-09-14

Beställare: Östhammars kommun

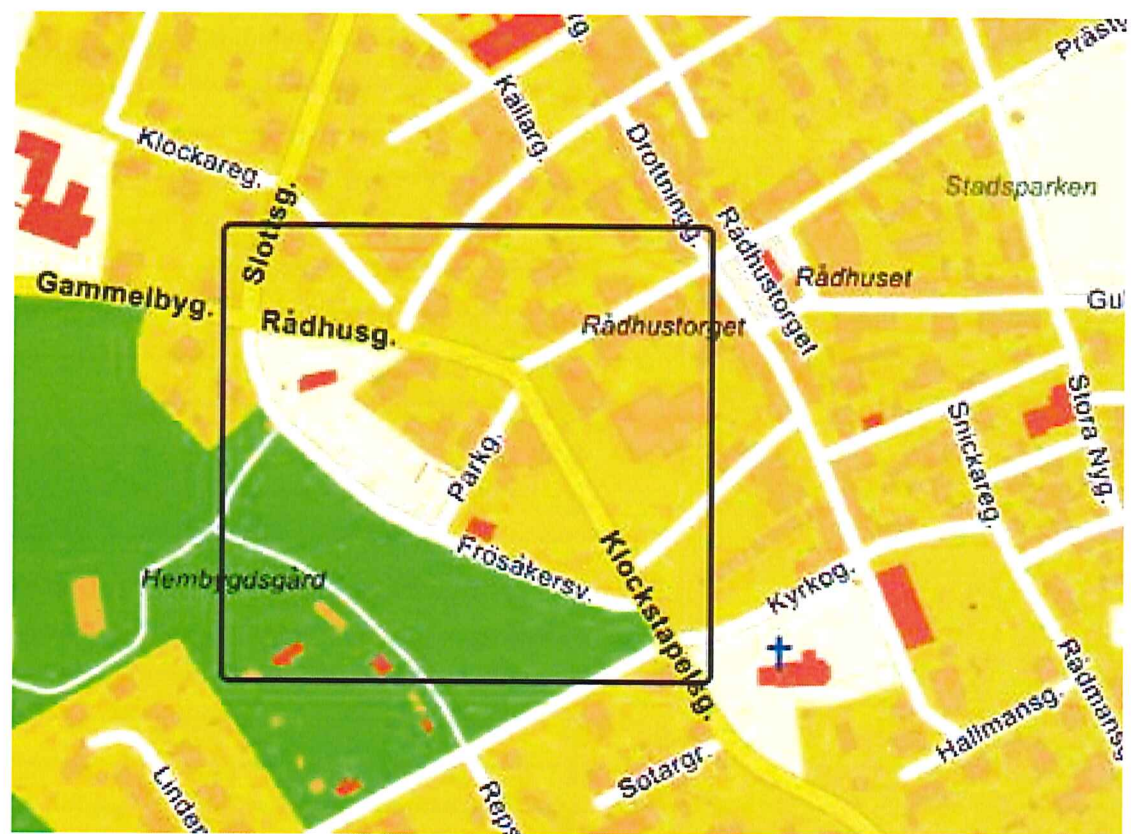
Kontaktperson: Annila Bexelius, Östhammars kommun

Uppdragsansvarig: Linda Kullänger, Pontarius AB

Handläggare: Jonas Löf, Pontarius AB

INNEHÅLL

1. INLEDNING	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Syfte	5
1.3 Förutsättningar	5
2. NULÄGESBESKRIVNING	7
2.1 Gatunät	7
2.2 Trafikflöden	7
2.3 Korsningen Rådhusgatan/Gammelbyvägen-Slottsgatan/Frösåkersvägen	7
2.4 Korsningen Frösåkersvägen-Kyrkogatan-Klockstapelsgatan	7
2.5 Gång- och cykeltrafik	7
2.6 Kollektivtrafik	7
2.7 Offentliga parkeringsplatser	7
2.8 Målpunkter	8
2.9 Markägarförhållanden	10
2.10 Kommunala planer	10
3 ANALYS	12
4 FÖRSLAG	14
4.1 Alternativ 1	16
4.2 Alternativ 2	18
4.4 Kostnadsbedömning	18
5 SLUTSATS OCH REKOMMENDATIONER	21
5.1 Konsekvensanalys av förslaget	21



Karta över centrala Östhammar och utredningsområdets ungefärliga utbredning, <http://kartor.eniro.se/>

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

Östhammars kommun har förvärvat Kulturhuset Storbrunn beläget vid Klockstapelsgatan i centrala Östhammar. Kommunen planerar att skapa en sammanhållen kulturell och social mötesplats. I anslutning till det befintliga kulturhuset ska det byggas ett nytt bibliotek. Klockstapelsgatan/Rådhusgatan är idag en genomfartsled som delar Östhammar i två delar. Kommunen önskar binda ihop området vid kulturhuset med Östhammars stadskärna och skapa ytor för människor att gå och cykla. Uppdraget är att visa hur en sådan lösning skulle kunna se ut.

1.2 Syfte

Syftet med den planerade ombyggnaden är att sänka hastigheten och minska fordonstrafiken på Rådhusgatan/Klockstapelsgatan så att området vid Storbrunn kan bli en plats där fotgängare enklare kan röra och uppehålla sig. Syftet är också att anlägga säkra anslutningar till nya gång- och cykelvägar och att hitta alternativa vägar för att fördela fordonstrafiken genom Östhammar bättre.

1.3 Förutsättningar

Östhammar är en tätort i Uppland och centralort i Östhammars kommun, Uppsala län. I kommunen bor cirka 4 500 personer. Orten ligger mellan Östhammarsfjärden i öster och riksväg 76 i väster. Näringslivet har haft tre utgångspunkter; kustområdet i öster med fisket och sjöfarten, den norduppländska järnhanteringen som började utvecklas redan på 1400-talet och jordbruket som i större skala förekommer i Alunda- och Hökhuvudstrakten. Sveriges kommuner och landsting definierar kommunen tillhörandes kommungrupp ”turism- och besöksnäringskommuner”, vilket beror på att det finns ett stort antal fritidshus. Större företag i Östhammar är Forsmarks kraftgrupp i Forsmark och Sandvik Coromant i Gimo. År 2009 togs beslut om att Forsmark blir ort för slutförvar av det uttjänta kärnbränsle som blivit över efter de svenska kärnreaktorerna. Slutförvaret är ett av de största industriprojekten i Sverige på senare år och väntas medföra ett stort uppsving för det lokala och regionala näringslivet i Östhammar.

6

2. NULÄGESBESKRIVNING

2.1 Gatunät

Gatunätet inom utredningsområdet består av huvudvägen och genomfartsgatan Rådhusgatan/ Klockstapelsgatan, samt huvudleden Slottsgatan som ansluter utredningsområdet norrifrån. Frösåkersvägen i utredningsområdets sydvästra del leder till Östhammars busstation. I övrigt utgörs gatunätet av lokalgator varav en är enkelriktad: Rådhusgatan, den del som går mot Rådhusorget.

2.2 Trafikflöden

Trafikflödet uppgår till cirka 5000 fordon per dygn i vardera riktningen på Rådhusgatan/ Klockstapelsgatan.

2.3 Korsningen Rådhusgatan/Gammelbyvägen-Slottsgatan/Frösåkersvägen

Korsningen Rådhusgatan/ Gammelbyvägen och Slottsgatan/ Frösåkersvägen är en betydelsefull korsning då huvudleden genom Östhammar möter huvudleden Slottsgatan, samt Frösåkersvägen som är angöringsväg till Östhammars busstation.

2.4 Korsningen Frösåkersvägen-Kyrkogatan-Klockstapelsgatan

Korsningen Frösåkersvägen/ Kyrkogatan/ Klockstapelsgatan är en femvägskorsning med stora hårdgjorda ytor. De separata gatorna har stor variation av trafikflöden och femvägskorsningen gör att trafiksituationen är något oklar. Sikten är mindre god för fordonsförare som kommer från Kyrkogatan söderut pga. en villa som står mycket nära korsningen.

2.5 Gång- och cykeltrafik

Dagens gångtrafik rör sig på smala gångbanor längs med huvudgatorna eller lokalgatorna. Delvis saknas gångbanor, främst på några gator med lite trafik, men även på Klockstapelsgatans västra sida och på Kyrkogatans västra sida.

En del gångtrafik görs även på de stora parkeringsytorna öster om Klockstapelsgatan.

En gångbana (dock på tomtmark) förbi Swedbank nära busstationen är trång och bör breddas.

Cykeltrafiken går mest på gatorna i blandtrafik. Egentliga cykelbanor saknas.

2.6 Kollektivtrafik

Inom området finns Östhammars bussterminal. Följande linjer trafikerar Upplands Lokaltrafik (UL) linje 775 direktlinje Östhammar – Uppsala, linje 811 Östhammar- Öregrund- Östhammar- Gimo- Alunda- Uppsala, linje 817 Östhammar- Gimo- Österby bruk- Örbyhus, linje 835 Östhammar- Forsmark- Skärplinge- Tierp, linje 852 Östhammar- Raggarön och linje 857 Östhammar- Hargshamn- Hallstavik.

2.7 Offentliga parkeringsplatser

Inom området finns förhållandevis gott om parkeringsplatser. I anslutning till bussterminalen finns två parkeringar. Öster om Klockstapelsgatan finns parkeringar i anslutning till matbutiken Coop och flera parkeringsytor mellan Coop och hotellet. Parkeringarna har bristfällig gestaltning och en förhållandevis ostrukturerad utformning. En större välfrekventerad cykelparkering finns vid busstationen. Norr om Rådhusgatan i anslutning till busstationen finns även en välanvänd cykelparkering. Några mindre, ej så använda, cykelparkeringar finns inom de stora hårdgjorda ytorna vid Coop och kvarteret Färgaren.

2.8 Målpunkter

Målpunkter inom utredningsområdet är:

- Kulturhuset
- Busstationen
- Pålkällans kiosk och grill
- Mjölharens Mat och Café
- Coop
- Kvarteret Färgaren
- Återvinningscentralen
- Kyrkan
- Bank
- Butiker

Strax öster om utredningsområdet finns Östhammars kyrka och nordost om utredningsområdet finns Östhammars centrumgata gågatan Drottninggatan med handel och restauranger.



Bild t.v.; Coop/ Konsum, t.h.; blomaffär och café



Bild t.v.; Korsningen Frösåkersvägen-Kyrkogatan-Klockstapelsgatan,

t.h.; Korsningen Rådhusgatan/ Gammelbyvägen- Slottsgatan/ Frösåkersvägen



Bild ovan t.v.; Busstationen från Frösåkersvägen, mitten; väntkur busstation, t.h.; Frösåkersvägen

nedan t.v.; korsningen Prästgatan/ Rådhusgatan, mitten; lokalgata mellan Frösåkersvägen och Rådhusgatan, t.h.; smal gångpassage vid bank



Bild t.v.; lastkaj vid Coop/ Konsum och parkeringsyta vid hotell, t.h.; parkering vid åtevinningsscentralen och Östhammars kyrka i bakgrunden

2.9 Markägarförhållanden

De offentliga ytor som kommunen förvaltar över är de som har studerats i denna rapport.

2.10 Kommunala planer

Gällande detaljplan för området är 1.73 från 1990.



Kommunal mark inom utredningsområdet

3. ANALYS

Utredningsområdet ligger mellan ett topografiskt högre beläget naturområde och Östhammars äldre stadskärna. Väster om utredningsområdet och den äldre stadskärnan finns villabebyggelse av stadskarak-tär. Öster om utredningsområdet finns villabebyggelse av bostadsområdeskaraktär. Landmärken är Östhammars kyrka i öster och Östhammars vattentorn i naturmarksområdet. Bebyggelsen inom utredningsområdet är av varierad ålder och karak-tär med trä-, puts och tegelhus mellan 1-3 våningar höga. De flesta hus innehåller verksamheter som affärer, bank och café. Målpunkter är kulturhuset Storbrunn med biograf, busstationen, kiosken, ett café, butiker, mataffär och en återvinningscen-tral. Den trafikerade huvudleden genom stadens centrala del utgör en barriär och försvårar tillgäng-ligheten för fotgängare och cyklister mellan stadens centrala delar och kulturhusområdet. Inom områ-

det finns promenadstråk på mindre gator, trottoarer och gångbanor. Området mellan huvudleden och den äldre stadskärnan med parkeringsplatser, åter-vinningscentral och lastkajer har otydliga avgräns-ningar och är inte anpassat efter gångtrafikanter. Korsningen Frösåkersvägen/ Klockstapelsgatan/ Rådhusgatan och Kyrkogatan är svåröverblickad och kan uppfattas som osäker för både bilister, och oskyddade trafikanter. Frösåkersvägen och Parkgatan har karaktären av baksida. Då fyrvägs-korsningen Gammelbygatan/Slottsgatan/ Rådhus-gatan och Frösåkersvägen inte är signalreglerad kan den vara svår att passera när det är mycket trafik.



4. FÖRSLAG

För att skapa en sammanhållen och välkomnande miljö för oskyddade trafikanter behöver området få en tydligare struktur och ökad omsorg om detaljerna. Variation i markmaterial efter de olika ytornas funktioner (gångstråk, gata, parkeringsyta etc.) är ett sätt att minska skalan och öka rumsligheten. För att både få ytan sammanhållen och varierad föreslås betongmarksten och betongplattor som kan variera i ljushetsgrad och form. Parkeringsytorna föreslås få tydligare avgränsningar med träd, planteringsytor och låga staket. Befintliga belysningsarmaturer bör bytas ut mot en sort som bättre ansluter till centrala Östhammars äldre miljö.



Referensbilder ovan t.v.; soffa Byarum joy, mitten; papperskorg, t.h.; cykeltak Blidsberg

nedan t.v.; betongmarksten, t.h.; parkeringsräcke Carpo

4.1 Alternativ 1

Alternativ 1 innebär att dagens huvudled behålls, men att framkomligheten delvis underlättas för fotgängare som vill passera dagens huvudled. Hastigheten sänks från 50 km/h till 30 eller 40 km/h. Körbanan smalnas av från knappt 9 meter till 7 meter. Dagens asfaltsyta på Klockstapelsgatan ersätts av betongmarksten mellan Rådhusgatan och Frösåkersvägen. Vid södra änden av denna betongmarkstensyta görs en mindre avsmalning för att markera att sträckan går genom ett centrumområde.

Denna sträcka kompletteras med gångbana på södra sidan och gångbanan breddas något på norra sidan.

Möjlighet till tillgänglighetsanpassning utreds i nästa skede gällande entréer till gamla biografen.

De parkeringsytor som kommunen förfogar över struktureras upp med räcken, nya markbeläggningar, belysning och refuger förses med buskplanteringar och trädplanteringar för att skapa en trivsammare miljö än dagen öppna yta dominerad av asfalt. Träden förväntas få en sluthöjd på ca 5 meter.

Gräsytan vid korsningen Klockstapelsgatan/Kyrkogatan minskas ned något och ersätts med parkeringsplatser och planteringar. Muren och trappan

vid gräsytan rivs. Befintlig gata, utan namn, upp mot Drottninggatan 11 förses med betongmarksten alternativt smågatsten.

Kantsten visningshöjd 12 cm föreslås. Vid övergångsställen, cykelpassager etc. nollas alternativt fasas kantstenen.

Hotellets tomt avgränsas med ett staket. Parkeringsytorna förses med betongmarksten där parkeringsplatserna markeras med stenar av avvikande kulör.

Fördelar alternativ 1:

- Inga ingrepp i parken/ naturområdet söder om Frösåkersvägen
- Inget behov av bergschakt
- Avsmalnad körbana på Rådhusgatan bidrar till att sänka hastigheten
- Förbättrade parkeringsmöjligheter
- Tryggare cykelbanor och cykelöverfarter
- Något lägre kostnad.

Nackdelar alternativ 1:

- Fortsatt biltrafik koncentrerad till Rådhusgatan vilket gör att det inte finns utrymme för ett gångfartsområde med träd, soffor och annan torgmöblering

Kostnadsbedömning

för byggnation av alternativ 1:

Cirka 7,5 miljoner kronor.

Alternativ 1

4.2 Alternativ 2

Alternativ 2 innebär att dagens huvudled flyttas till Frösåkersvägen och att framkomligheten underlättas för fotgängare som vill passera Rådhusgatan/Klockstapelsgatan, som omvandlas till lokalgata/gångfartsområde. Hastigheten in på gångfartsområdet hålls nere genom att dagens raka sträckning görs om i söder och att gångfartsområdets norra avgränsning i norr markeras med en fasad kantsten och träd. Denna nya lokalgata görs som en betongmarkstensbelagd torgliknande yta utan kantstenar och separata gångbanor.

För att klara trafiken behöver Frösåkersvägen breddas något vilket innebär bergschakt på delar av sträckan.

Norra delen av Parkgatan binds ihop med gångfartsområdet för att skapa ett sammanhängande område.

Fördelar alternativ 2:

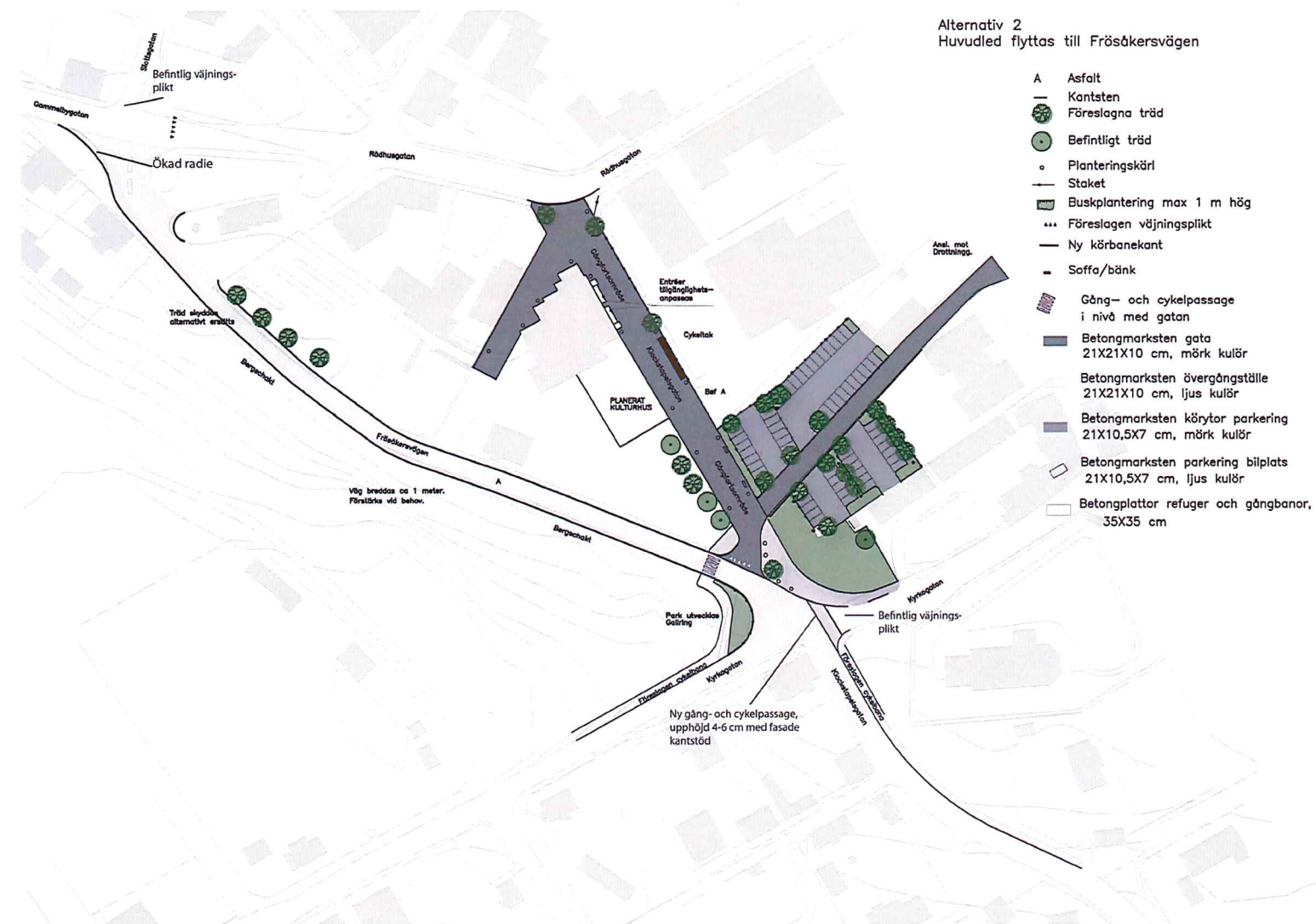
- Större möjligheter att skapa ett fotgängarvänligt område vid Kulturhuset.
- Förslaget innebär en attraktivare stadsmiljö öster om Klockstapelsgatan med fotgängarvänliga ytor, vackrare markbeläggningar, mer träd och en mer estetisk möblering med soffor, planteringskärl, cykelparkeringar mm.
- Förbättrade parkeringsmöjligheter.
- Tryggare cykelbanor och cykelöverfarter.
- Utrymme för att anlägga med tillgänglighetsramper till biografen finns.

Nackdelar alternativ 2:

- Ingrepp i parken/naturområdet söder om Frösåkersvägen.
- Vissa framkomlighetsproblem för bussar till och från busstationen då huvudleden flyttas till Frösåkersvägen.
- Försämrad framkomlighet delvis för cyklister då cykeltrafik förbjuds på Frösåkersvägen.

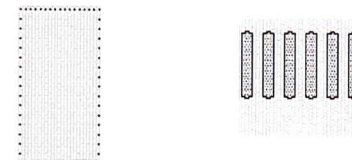
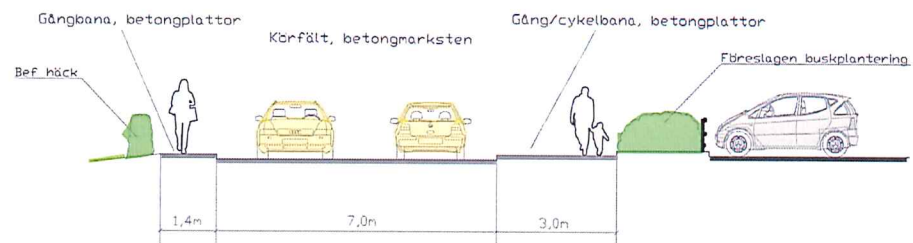
4.4 Kostnadsbedömning

Ca 9,5 miljoner kronor.



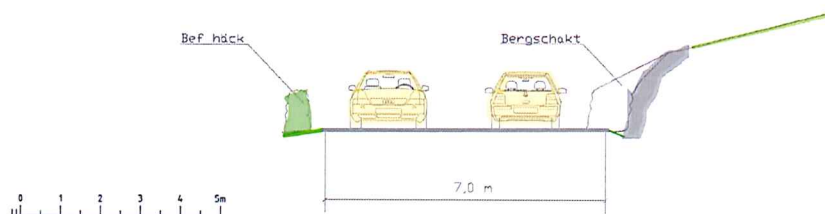
Alternativ 2

Sektion Klockstapelsgatan vid Kulturhuset



Exempel t.v. parkeringsficka, t.h. gång- och cykelpassage

Sektion breddning Frösåkersvägen



5 SLUTSATS OCH REKOMMENDATIONER

Rent ekonomiskt är alternativ 1 att föredra, men för att få en lösning som fungerar bättre långsiktigt bör huvudleden flyttas. Vid flytt av huvudleden till Frösåkersvägen innebär det eventuellt vissa komplikationer för busstrafiken. Detta bör studeras vidare. Korsningen Klockstapelsgatan/ Kyrkogatan/ Frösåkersvägen behöver detaljstuderas i kommande skeden för att skapa en säker korsning och minska ytorna för biltrafiken.

En breddning av Frösåkersvägen innebär mindre bergschakter i parken söder om Frösåkersvägen. Det är viktigt att dessa projekteras och genomförs med stor noggrannhet för att få en estetiskt tilltalande utformning.

Det är även viktigt att passager förbi befintliga byggnader längs med Frösåkersvägen görs med tillräckligt breda zoner för fotgängare. En önskvärd långsiktig ambition kan med fördel vara att utveckla stadskärnan mellan Kulturhuset och hela vägen ner till Stadsparken, Sjötorget och hamnen till en attraktiv, fotgängarvänlig del av staden. Detta är redan idag en spännande småskalig miljö med vindlande gaturum och fina byggnader, men den kan göras mer tillgänglig.

5.1 Konsekvensanalys av förslaget

Alternativ 1 innebär att huvudleden smalnas av till ca 7 meter och fler övergångsställen tillkommer, vilket bör innebära något lägre hastigheter. Fler och bredare gång- och cykelbanor innebär att området blir mer tillgängligt för fotgängare och cyklister.

En mer strukturerad parkeringsyta öster om Klockstapelsgatan med bättre material och fler planteringar innebär en mer attraktiv stadsmiljö.

Alternativ 2 innebär att huvudleden gör en 90-graders sväng vid mötet Gammelbygatan och Frösåkersvägen, vilket innebär lägre hastighet och marginellt försämrade framkomlighet.

Den nya huvudleden längs med Frösåkersvägen innebär en trafiktekniskt svår lösning när vägen ansluter 5-vägs-korsningen vid Kyrkogatan. Denna korsning bör studeras vidare inför projektering.

