



Medborgarförslag

Förslag på åtgärder för att förbättra den nuvarande och kommande trafiksituationen i Östhammars södra delar och centrum

Bakgrund

Östhammar har länge växt söderut utan att man har gjort några större förändringar i vägnätet. Den senaste förändringen (på 70-talet?) var att den gamla Sandikavägen ersattes av en förlängning av Albrektsgatan från korsningen Bodagatan till korsningen vid Kanikebol. Resultatet blev en 1.3km lång rak huvudled där den äldre halvan har karaktären av en vanlig villagatan med fastigheter som har entré direkt ut mot gatan medan den nyare halvan har en mer anpassad utformning där man svänger av från vägen för att ta sig till bostadsområdena.

För varje gång Östhammar har växt söderut har det varit tal om en ny infart, ett sätt att ta sig ut från det nya bostadsområdet till väg 76 utan att tvingas ta omvägen genom centrum. Men infarten har ännu inte byggts och det har lett till en situation med en trafikmängd på Albrektsgatan¹ som är jämförbar med sträckan Gimo-Börstil på väg 288². Eftersom trafiken leds vidare på Klockstapelsgatan i centrum så innebär det en ännu större trafikmängd precis vid det nya kulturhuset.

Östhammar håller ännu en gång på att växa söderut med ett 41 hektar stort område i norra Sandika för villor, som ska bebyggas i etapper. Detta leder till en markant ökning av bygg- och personbilstrafik på Albrektsgatan och genom centrum. I översiktsplanen³ står det att behovet av en ny infart från Sandika till Börstil ska undersökas vid en sådan exploatering. Detta har Östhammars kommun valt att inte göra. Antagligen beror det på att behovet är uppenbart men kostnaden anses vara för stor. Men att exploatera utan att ta hand om problem som uppstår i infrastrukturen i orten innebär till slut både en fördyring för kommunen och en försämring för de boende.

Det här medborgarförslaget försöker visa på behovet av att prioritera infrastruktur och trafiksäkerhetsfrågor i Östhammars tätort samt ger förslag på åtgärder.

¹ Trafikmängden på Albrektsgatan är uppskattad till 3000-4000, se länk "Trafiksäkerhetsåtgärder i Östhammar"

² Trafikmängden på sträckan Gimo-Börstil är 4000, se länk "Vägutredning för sträckan Gimo-Börstil"

³ Översiktsplan 2003, Del II Utvecklingsmöjligheter, Norra Sandika

Albrektsgatan

Lördagen den 18 oktober 2014 körde en bil rakt in i cementklumpen med skylt på Albrektsgatan vid korsningen Bodagatan, se bild i slutet på dokumentet. Cementklumpen är en del av åtgärden att höja trafiksäkerheten på gatan. På samma plats, för ett par år sedan, krockade två bilar med ungdomar i hög hastighet. De klarade sig som tur var men fick åka till sjukhuset för att kolla nackskada. Förutom att bilar använder den här korsningen till att krocka på då och då så används den även flitigt av oskyddade trafikanter. Barn boende i Boda korsar vägen till och från skolan i Kristinelund. Cyklister och gående från Kanikebol väster om Albrektsgatan ansluter vid denna korsning. Det här är ingen korsning där bilar saktar ner för att svänga av, utan de ska vidare mot Källvägen, södra Boda eller Sandika. Därför är det (fortfarande trots cementklump med skylt) väldigt höga hastigheter och det körs uppenbarligen utan större uppmärksamhet.

Med dagens syn på trafiksäkerhet⁴ inom tätort är det här helt ohållbart. Vägen används och korsas flitigt av barn och cyklister, det vill säga oskyddade trafikanter, men det finns INGET som signalerar detta till bilisterna och skapar förutsättningar för oskyddade trafikanter att korsa gatan på ett säkert sätt.

Från "PM, Trafiksäkerhetsåtgärder Östhammar" om Albrektsgatan:

"Det finns ett samband mellan låga hastigheter och viljan hos bilister att samspela med oskyddade trafikanter i korsningspunkter. Då föreslagna åtgärder innebär en sänkning av medelhastigheten och hastigheterna över 85-percentilen finns denna effekt, men den är **inte lika stor som vid hastighetssäkring av korsningspunkter**. Att hastighetssäkra alla korsningspunkter är inte aktuellt och inte heller realistiskt för Albrektsgatan."

Den pågående åtgärden på Albrektsgatan syftar alltså framförallt till att minska hastigheten på de 15% som kör väldigt mycket för fort. En bra och behövlig åtgärd som vi inte vet resultatet av ännu, men hur som helst så måste det väl ses som ett delsteg mot målet att faktiskt hastighetssäkra gångpassager för barn på väg till skolan?

Att hastighetssäkra alla korsningspunkter anses inte vara realistiskt. Men det borde vara fullt realistiskt att göra det på några få utvalda ställen, tex där barn och cyklister korsar gatan och olyckor sker, och då borde korsningen vid Bodagatan vara en kandidat.

Enligt uppskattning från ovanstående PM så färdas 3000-4000 fordon per dygn på Albrektsgatan. Jämför detta med sträckan Gimo-Börstil med 4000 fordon. Den trafikmängden mitt i en tätort på en väg med höga hastigheter som även används av oskyddade trafikanter, skolbarn, kräver hastighetssäkrade passager i stil med de på Slottsgatan. Det långsiktiga målet borde vara att minska trafikmängden tex med en södra utfart från staden.

⁴ Se Trafikverkets "Rätt fart i staden - hastighetsnivåer i en attraktiv stad"

Fler exempel som visar på försämringar och fördyringar på grund av att infrastruktursfrågor ej prioriteras vid exploatering

Erikslund

Det nya villaområdet Erikslund används som genomfart från tätorten ut till industri- och handelsområdet och väg 76.

Källör

Det planerade hotellet vid Källör med 100 rum genererar mycket trafik i form av bussar, lastbilar och bilar. Finns förutsättningarna för den trafikmängden i de äldre och historiskt värdefulla kvarteren i Östhammar?

Källvägen

Radhusen som ska byggas på Källvägen innebär att vägen blir en återvändsgränd och mer trafik tvingas åka en längre sträcka på Albrektsgatan. I detaljplanspapperna motiveras det med att man ej vill ha genomfartstrafik i de äldre kvarteren. Det kan vara en sund tanke, men när man samtidigt planerar för ovanstående hotell och trafiken det skapar i samma område så blir resonemanget inkonsekvent.

Kulturhuset vid Storbrunn

Kulturhuset vid Storbrunn kommer att besökas av skolbarn, vuxna, funktionshindrade, ungdomar och pensionärer. Precis bredvid finns en vältrafikerad genomfartsled. Hur ska god trafiksäkerhet och **trevlig känsla** för besökarna uppnås om man fortsätter se gatan utanför som genomfartsled där bilarnas framkomlighet prioriteras?

Norra Sandika

Norra Sandika, ett 41 hektar stort område söder om Östhammar för villatomter. Bygg- och personbilstrafiken till och från detta område är planerat att gå genom centrum precis vid det nya kulturhuset och vidare på Albrektsgatan. De nya villaområdena i Sandika skulle bli attraktivare om det fanns en utfart direkt till väg 76.

Handelsplatsen i Börstil

Två större områden exploateras just nu: villor i norra Sandika och handelsplatsen i Börstil. De ligger relativt nära varandra, men för att åka mellan dessa så måste man åka som ett U genom hela Östhammar. Dessutom på gator som redan nu har problem med trafiksäkerheten. En väg från Sandika till Börstil har stått med i översiktsplanen för Östhammar i decennier. Om det inte är rätt tillfälle att bygga den nu, i samband med exploateringarna, när blir det det?

Förslag

- Ta fram en övergripande plan för hur vägnätet i Östhammar ska utvecklas, identifiera trafikproblem och hitta lösningar.
- Bygg en väg mellan de två nya områdena i norra Sandika och Börstil. Det bidrar till att lösa redan existerande problem i vägnätet samtidigt som alternativet kraftigt förvärrar dessa. Exploaterar man så stora och närliggande områden så bör man anse att det tillför så stora värden till orten att man har råd att bygga en väg mellan dessa istället för att trafiken ska gå som ett U genom hela staden.
- Gör säkra passager för skolbarn på få utvalda ställen på Albrektsgatan i stil med de på Slottsgatan.
- Gör något åt genomfartstrafiken i villaområdet vid Erikslund. Privatpersoner som satsar och bygger i Östhammar ska kunna förvänta sig att kommunen löser den typen av problem om de mot förmodan uppstår.
- En cykelväg ska byggas längs Albrektsgatan/Klockstapelsgatan mellan 2014 och 2021. Bygg den nu snarare än senare. På grund av trafikmängd och hastighet samt avsaknad av cykelväg väljer många att cykla på trottoaren vilket i sig innebär en trafikfara. Kommunen bör dessutom av miljöskäl skapa bättre förutsättningar för cyklister. Fler som väljer cykel framför bil minskar trafikmängden och kan även gynna handeln i centrum då parkeringsplatser kan frigöras åt de som verkligen behöver dem.
- Red ut hur trafiksituationen ska vara utanför det nya biblioteket/kulturhuset. Som det ser ut nu kan det bli allt ifrån en vältrafikerad genomfartsled till det som Trafikverket kallar integrerat frirum, där det senare på alla sätt är naturligare och att föredra vid en mötesplats för människor men det förutsätter andra förändringar i vägnätet.
- Delar av hastighetsplanen för Östhammar, bland annat för Albrektsgatan, är tänkta att genomföras nästa år. Varför inte genomföra hela på en gång?

Jag ser fram emot svar angående förslagen och hoppas att Östhammars kommun anser vissa vara tillräckligt prioriterade för att genomföras i närtid.

Med vänliga hälsningar



Länkar

Trafiksäkerhetsåtgärder i Östhammar

<http://www.osthammar.se/sv/Nyhetslista/Trafiksakerhetsatgarder-i-Osthammar/>

Hastighetsplan Östhammars tätort

<http://www.osthammar.se/sv/Boende-miljo--halsa/Nyheter/Hastighetsplan-Osthammars-tatort/>

Gång- och cykelplan

http://www.osthammar.se/Documents/Boende,%20miljo%20och%20halsa/Tekniska%20förvaltning/Gata-park/gang_o_cykelplan.pdf

Rätt fart i staden - hastighetsnivåer i en attraktiv stad

http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem_____3979.aspx

Översiktsplan 2003

<http://www.osthammar.se/sv/Boende-miljo--halsa/Stadsutveckling--planering/Oversiktsplanering/Oversiktsplan/>

Vägutredning för sträckan Gimo-Börstil

<http://www.osthammar.se/sv/Nyhetslista/Vagverket-har-sin-vagutredning-for-strackan-GIMO-Borstil-klar-/>

Hastighetsdämpande åtgärd på Albrektsgatan



Krock med hastighetsdämpande åtgärd på Albrektsgatan. Notera däckspåret som går rakt upp över cementklumpen mot skylten. För två år sedan krockade två bilar på samma plats. Det är inte bara cementklumpar som befinner sig på vägen utan även barn på väg till skolan. Det vore fullt rimligt att hastighetssäkra gångpassager för barnen på samma sätt som man gjort vid Slottsgatan. På gatan färdas 3000-4000 fordon dagligen.

§ 6

Dnr 2014TN234

Dpl 915

Medborgarförslag-Trafiksituationen i Östhammars södra delar och centrum

Ett medborgarförslag inkom till kommunen 2014-10-28, där ett antal förslag på åtgärder för att förbättra den nuvarande och kommande trafiksituationen i Östhammars södra delar och centrum föreslås.

Tekniska kontorets förslag till svar föreligger.

Tekniska utskottets förslag

**Tekniska utskottet föreslår kommunstyrelsen att anta tekniska kontorets förslag till yttrande som sitt eget svar på medborgarförslaget om trafiksituationen i Östhammars södra delar och centrum.
(Bilaga 4)**

Svar på medborgarförslag för att förbättra den nuvarande och kommande trafiksituationen i Östhammars södra delar och centrum

██████████ har i ett medborgarförslag beskrivit trafiksituationen i delar av Östhammar och lämnat ett antal förslag på åtgärder.

Just nu pågår ett arbete med att revidera kommunens översiktsplan. Översiktsplanen ska innehålla mål och riktlinjer för utvecklingen av Östhammars kommun och där ingår också övergripande planering av hur vägnätet i de olika tätorterna ska utvecklas.

En ny väg från Börstil till Sandika finns omnämnd i gällande översiktsplan. Vägsträckningen kommer också troligen att finnas i beaktande i kommande översiktsplan. Kostnaden för att anlägga vägen är minst 20 – 25 miljoner kronor. Konsekvenserna för den ökande trafikmängden som uppkommer för den framtida bebyggelsen i Sandikaområdet bör beskrivas i den detaljplan som tas fram för området.

I mån av budgetutrymme görs kontinuerligt trafiksäkerhetsåtgärder i samtliga tätorter. Prioritering av var åtgärder ska utföras sker i samråd med Barn- och utbildningsförvaltningen då säkra skolvägar prioriteras i första hand.

Hastighetsbegränsningen genom Erikslundsområdet har sänkts och är 30 km/h. En hastighetsdämpande åtgärd har också utförts på Kyrkogatan vid infarten till det nya Kristinelundsområdet. Ytterligare åtgärder bedöms för närvarande behövas.

En ny gång- och cykelvägsplan håller på att tas fram. Planen ska vara ett styrdokument för prioritering av utbyggnad av cykelvägar i hela kommunen. Önskemålet om en cykelväg längs Albrektsgatan/Klockstapelsgatan bör prioriteras med hänvisning till kriterierna i planen som tas fram.

Trafiken och antalet besökare till Storbrunn kommer att öka när ett nytt bibliotek färdigställts och vägen utanför kommer fortsatt att vara en viktig genomfartsled. Storbrunn bör bli en mer integrerad del av centrum vilket skulle kunna förbättras

genom att vägen får en annan utformning. Ett alternativt förslag till utformning bör tas fram i samband med utbyggnaden av ett nytt bibliotek. Dessutom bör det skapas fler parkeringsplatser i närheten.

Trafiknämnden har tagit ett principbeslut om införande av nya hastighetsbegränsningar i hela Östhammars tätort och beslut om nya trafikföreskrifter samt uppsättning av skyltar kommer att ske under året.

Tekniska utskottet

Jonas Svensson
Ordf. Tekniska utskottet

Annika Bexelius
Teknisk chef