

## **PM – Trafikutredning Böleå 12:2**

### **Underlag till detaljplan BN-2015/00530 – bostäder och förskola**

#### **Bakgrund och syfte**

Ny detaljplan för Böleå 12:2 ska tas fram med syfte att skapa planmässiga förutsättningar för omkring 20 000 m<sup>2</sup> bostäder och 2000 m<sup>2</sup> förskola.

Detta PM syftar till att uppdatera delar av den trafikutredning som togs fram 2017 (Tyréns) gällande Aspgården 18 och Böleå 12:2. Dagens trafiksituation, trafikflöden (nuläge samt alstring) och trafiksäkerhetsaspekter med avseende på Böleå 12:2 ska bedömas. I föregående trafikutredning fanns förutsättningar för skola, centrumverksamhet och fler lägenheter i planen, vilket gav en högre alstring av trafik.

#### **Dagens trafiksituation**

Bölevägen är en gata på södra sidan älven med stomlinjebustrafik och befintligt huvudcykelstråk, idag på gatans södra sida från Enbärsvägen i väster till Bryggargatan där den byter till norra sidan. Vid korsningen Bölevägen/Bryggargatan korsar två huvudcykelstråk varandra. Huvudcykelstråk och stomlinje för buss korsas också. Bölevägen har idag en utformning som mer liknar landsväg än en stadsgata. Bölevägens gaturum varierar mellan ca 16 - 21 meter.

Bölevägen är en intern huvudgata som fungerar som uppsamlingsgata för hela Böle och Böleäng. I viss mån kan gatan även ha en funktion som genomfartsgata till/ från Volvo lastvagnar samt övriga stadsdelar i Umeå, där trafikanter leds in via väg 503/ Tegsesplanaden. Detta kan ses i de uppmätta trafikflödena för motorfordon, då dessa ökar successivt från gatans västra del till gatans östra del. Således trafikeras gatan mestadels av trafik med start- eller målpunkter inom Böle, Böleäng samt Volvo lastvagnar. Dagens trafikflöden ligger på en sådan nivå att kapacitetsproblem inte uppstår. Den verksamhet i området som alstrar mest trafik längs Bölevägen är Internationella Engelska Skolan, som återfinns något öster om planområdet.

På norra sidan saknas trottoarer bitvis, bitvis finns smala trottoarer. För att korsa Bölevägen finns det idag fem övergångsställen. Två av dessa återfinns i direkt anslutning till planområdet. De övriga tre återfinns längs andra delar av sträckan, där ett av övergångsställena är trafiksignalreglerat. Inget övergångsställe är utformat med hastighetsdämpande åtgärder. Där korsningspunkter med lokalgator för motorfordonstrafik återfinns är cykelpassager markerade.

Gator och parker ska bygga om Bölevägen mellan Riksvägen och Enbärsvägen med planerad start hösten 2022. Gatan kommer byggas om med syfte att åstadkomma bra framkomlighet för kollektivtrafiken samt förbättra framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter.

### Nya och pågående detaljplaner i närområdet

Det finns inga större pågående detaljplaner i närområdet som bedöms påverka trafikflödena nämnvärt.

## Hastigheter och trafikflöden

### Hastigheter Bölevägen

År 2018 är en hastighetsöversyn gjord enligt det nya hastighetssystemet. Bölevägen har idag hastigheten 40 km/tim, förutom kl. 7-9 och 14-16 då 30 km/tim gäller utanför Internationella Engelska Skolan. Nedan illustreras gällande hastighetsgränser i förhållande till planområdet.



Figur 1 - Lokalisering av gällande hastighetsgränser i förhållande till planområdet.

Nedanstående hastighetsmätningar är genomförda under hösten 2020. För sträckan 30 km/tim, kl. 7-9 och 14-16, tar mätningen inte hänsyn till olika hastighetsgränser under olika tider på dygnet. Resultatet är därför ett genomsnitt för en längre period där både 30 km/tim och 40 km/tim varit gällande hastighetsgräns på sträckan.

Medelhastighet på sträcka med 30 km/tim kl. 7-9 och 14-16: 38 km/tim

Medelhastighet på sträcka med 40 km/tim väster om planområdet: 42 km/tim

Medelhastighet på sträcka med 40 km/tim öster om planområdet: 37 km/tim

### Trafikflöden motorfordon

Nedanstående tabell redogör för trafikflöden samt andel tung trafik längs Enbärsvägen och Bölevägen. Resultatet av trafikflödesmätningarna som genomförts under åren 2013–2014 utgör det underlag som använts av Tyréns i den tidigare trafikutredningen, gjord år 2017. Trafikflödesmätningar som genomförts under år 2018 (Enbärsvägen) samt år 2020 (Bölevägen) visar på förändrade trafikflöden och andel tung trafik. Detta framgår av tabellen nedan, där trafikflöden presenteras som antal fordon per vardagsmedeldygn (VADT).

Mät punkt	VADT			Andel tung trafik		
	2013/2014	2018*/2020	Förändring	2013/2014	2018/2020	Förändring
Enbärsvägen (Busshållplats)	1 580	2 080*	+500	4%	3%	-1%
Bölevägen (Kråkbärsvägen - Umelivägen)	3 970	2 810	-1 160	4%	7%	+3%
Bölevägen (Laxgränd - Bölevägen)	5 360	4 650	-710	5%	6%	+1%
Bölevägen (Bryggargatan - Målargränd)	7 080	6 070	-1 010	5%	5%	±0%

Tabell 1 - Nuläge, trafikflöden (andel tung trafik samt dess förändring under åren 2013/2014 till 2018/2020).

### Trafikflöden cykel

Bölevägen (vid Bölevägen 40): 2020 = 1070 cyklister, medelvärde 2013-2020 = 1200 per dygn

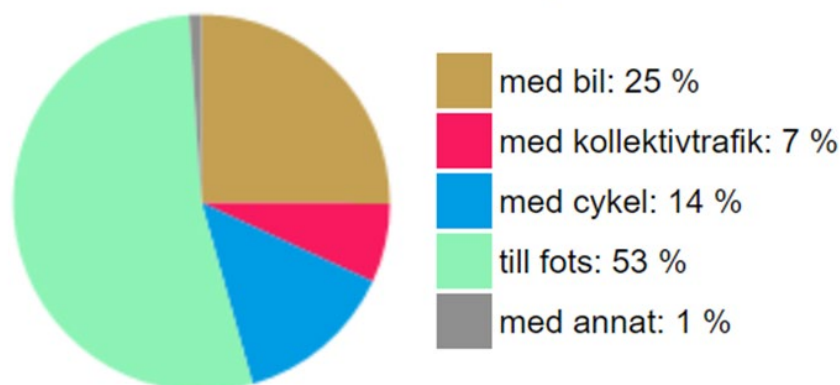
### Kollektivtrafik

Bölevägen trafikeras av stomlinje 9 som går i 15-minuterstrafik mellan Röbbäck och Carlshöjd. Busshållplatsen Laxgränd ligger i direkt anslutning till planområdet. Turtätheten i hela kollektivtrafiksystemet kommer att utökas succesivt i takt med befolkningsökningen i kommunen och särskilt på stomlinjerna.

## Trafikalstring och prognos

En beräkning av hur mycket trafik som kan komma att alstras från Böleå 12:2 har genomförts med Trafikverkets trafikstringsverktyg. Eftersom storleken på tillkommande bostadsyta och antalet barn och personal i den planerade förskolan inte är beslutat än, har vi räknat högt på antal möjliga tillkommande resor.

### Skattad färdmedelsfördelning



Figur 2 - Förväntad färdmedelsfördelning bland resorna som tillkommer pga. tillkommande bebyggelse i området.

En grov uppskattning av tillkommande resor är ca 2700 resor per vardagsdygn, varav 25% med bil.

Markanvändning	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	356	138	221	972	24	1711
Förskola	319	46	149	464	4	982
<b>Totalt</b>	<b>676</b>	<b>183</b>	<b>370</b>	<b>1437</b>	<b>28</b>	<b>2693</b>

Tabell 2 - Antal resor per dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat på markanvändning. Nyttotrafik tillkommer och är inte beräknad.

De senaste biltrafikmätningarna är gjorda under 2020, dvs. under Covidpandemin. Eftersom våra kontinuerliga mätningar på andra platser i Umeå snarare visat på ett ökat antal bilpassager antar vi att denna minskning av biltrafiken inte är en Coroneffekt. Sedan 2013 har antalet anställda på Volvo Lastvagnar förändrats, Engelska skolan har tillkommit och turutbudet för kollektivtrafiken längs med Bölevägen har mer än fördubblats.

Motorfordonsflödena vid Bölevägen vid Böleå 12:2 mättes i maj 2020 och uppgick då till 4650 fordon per vardagsdygn. Ett snitt för antalet cyklister åren 2013-2020 vid mätpunkten var 1200 per vardagsdygn.

Efter ombyggnationen av Bölevägen som planeras starta hösten 2022 kommer gatan att få en ny utformning som uppmuntrar till lägre hastigheter för bil och ger bättre framkomlighet

för gång, cykel och kollektivtrafik. I samband med ombyggnaden öppnas Västra länken (sista delen av ringleden runt Umeå) vilket gör att trafik som ska till västra delen av området kommer att ha god framkomlighet från det hållet. Genomfartstrafik från Bölevägen bedöms alltså sannolikt att flyttas till Västra länken.

De tillkommande bil- och cykeltrafikanterna från Böleå 12:2 bedöms inte påverka trafikflödena på Bölevägen nämnvärt.

När det gäller kollektivtrafik är det redan idag är hög beläggning på stomlinje 9 som trafikerar området. För att möta detta ökade resande (183 resenärer) bör turtäthet på linjen utökas.

Enligt Trafikverkets basprognos beräknas transportarbetet med personbil öka med 28 % under prognosperioden 2014-2040. Notera dock att Umeå kommun har som mål att öka de hållbara färsätten till 65 % till år 2022 och har befintliga åtgärdsprogram och nya tillkommande program för att målet ska kunna uppnås. Åtgärder som prioriterar de hållbara färsätten, andra trafikregleringsåtgärder, miljöfaktorer osv alla är parametrar som påverkar utvecklingen av transportarbetet. Trafikverkets prognos tar inte hänsyn till dessa parametrar och historiskt sett har Trafikverkets prognoser beräknats alltför högt.

Ingångsvärdena i alstringsverktyget är högt satta, både sett till antal boende och antal barn i förskolan. Detta innebär ett värsta scenario med en ökning om ca 530<sup>1</sup> personbilar (exklusive nyttotrafik), alstrad trafik från utredningsområdet till år 2040. Detta ger dock fortfarande lägre flöden längs Bölevägen än de som uppmättes år 2013.

## Sammanfattning

Gator och parker ska bygga om Bölevägen mellan Riksvägen och Enbärsvägen med planerad start hösten 2022. Gatan kommer byggas om med syfte att åstadkomma bra framkomlighet för kollektivtrafiken samt förbättrad framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter. Inom gatuombyggnadsprojektet ska ett antal hastighetsdämpande åtgärder byggas med placering där flest personer korsar gatan. Den uppmätta medelhastigheten på Bölevägen ligger under eller strax över 40 km/tim vid samtliga mätpunkter.

Bölevägen beräknas trafikeras av 5200 fordon/dygn vid Laxgränd (nuläge samt alstrad trafik) med föreslagen utbyggnad av Böleå 12:2. Alstrad trafik från bostäder och förskola beräknas bli 530 fordon/dygn. Cykeltrafiken bedöms öka med 370 resor per dygn.

---

<sup>1</sup> 1,4 resenärer per bil

Bölevägen bedöms klara den tillkommande trafiken (samtliga transportslag) från Böleå 12:2 som detaljplaneförslaget kan innebära. Gator och parker bedömer att gång- och cykeltrafiken inte påverkas i någon större omfattning av den tillkommande trafiken från planområdet. De tillkommande kollektivtrafikresenärerna skulle bidra till trängsel i dagens trafikering, men turtätheten i hela kollektivtrafiksystemet kommer att utökas succesivt, särskilt på stomlinjerna.

Under mätår 2013 uppmättes högre motorfordonsflöden på Bölevägen jämfört med dagens flöden och vad alstringen från planområdet ger tillsammans. Alstringen är räknad utifrån ett värsta scenario gällande antalet boende och förskoleavdelningar. Fordonsflödena förväntas minska på Bölevägen när Västra länken öppnar samt att den alstrade trafiken inte förväntas bli lika hög som i framtagna trafikstring för planområdet.

/Eva Maaherra Lövheim, David Pessa, Inger Engström