

Kompletterande trafik-PM för Tomtebo strand

Under 2018 gjordes en trafikutredning för Tomtebo strand¹. Syftet var att i ett tidigt skede ta fram trafikunderlag inför detaljplanarbetet. Sedan dess har Umeå kommun arbetat vidare med planeringen av stadsdelen och en mängd olika frågor har utretts. I det fortsatta arbetet har ett antal beslut fattats som ger mer kunskap om trafiksituationen i området. Detta trafik-PM kompletterar trafikutredningen och ska läsas tillsammans med den.

Trafikalstring

Trafikutredningen undersökte hur stora trafikflöden med olika trafikslag som Tomtebo strand kommer att alstra. Två olika scenarier undersöktes, ett målstyrt scenario, dvs att Umeå kommuns mål om 65 % hållbara resor² nås samt ett scenario som utgår från hur boende i närliggande områden reser idag utifrån den senaste resvaneundersökningen (RVU). Trafikalstringen har uppdaterats utifrån de beslut som fattats sedan trafikutredningen gjordes.

Trafikalstring verksamhetsområde

Trafikalstringen för verksamhetsområdet har räknats om utifrån att ytan blir något mindre än vad som antogs när trafikutredningen gjordes, den nya beräkningen utgår från 1200 verksamma i området istället för 1500.

Trafikalstring skola och förskolor

I området planeras för en skola, årskurs f-6 med två parallellklasser, samt fyra förskolor med åtta avdelningar vardera. Trafiken till och från dessa förväntas till största del komma från boende inom Tomtebo strand och ingår därför i trafikutredningens trafikstring för boende. Däremot tillkommer denna trafik på stråken fram till skolan och förskolorna, vilket visas i avsnittet nedan om trafikflöden.

Personalen samt en mindre andel av eleverna antas bo utanför Tomtebo strand vilket gör att det tillkommer viss trafik in och ut ur stadsdelen. Även nyttotrafik (antaget 5 %) tillkommer.

Busstrafik

Busstrafiken har adderats till trafikflödena. Följande antaganden har gjorts för busstrafiken på vardagar:

- 5-minuterstrafik ca 6.50-18.20
- 10-minuterstrafik ca 4.50-6.50 och 18.20-22.20
- 15-minuterstrafik ca 22.20-00.00

Detta ger en summa på 362 bussar/vardagsdygn vilket avrundas uppåt till 370 bussar/vardagsdygn.

¹ Trivector (2018) *Tomtebo strand – trafikutredning*.

² Med hållbara resor avses resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.

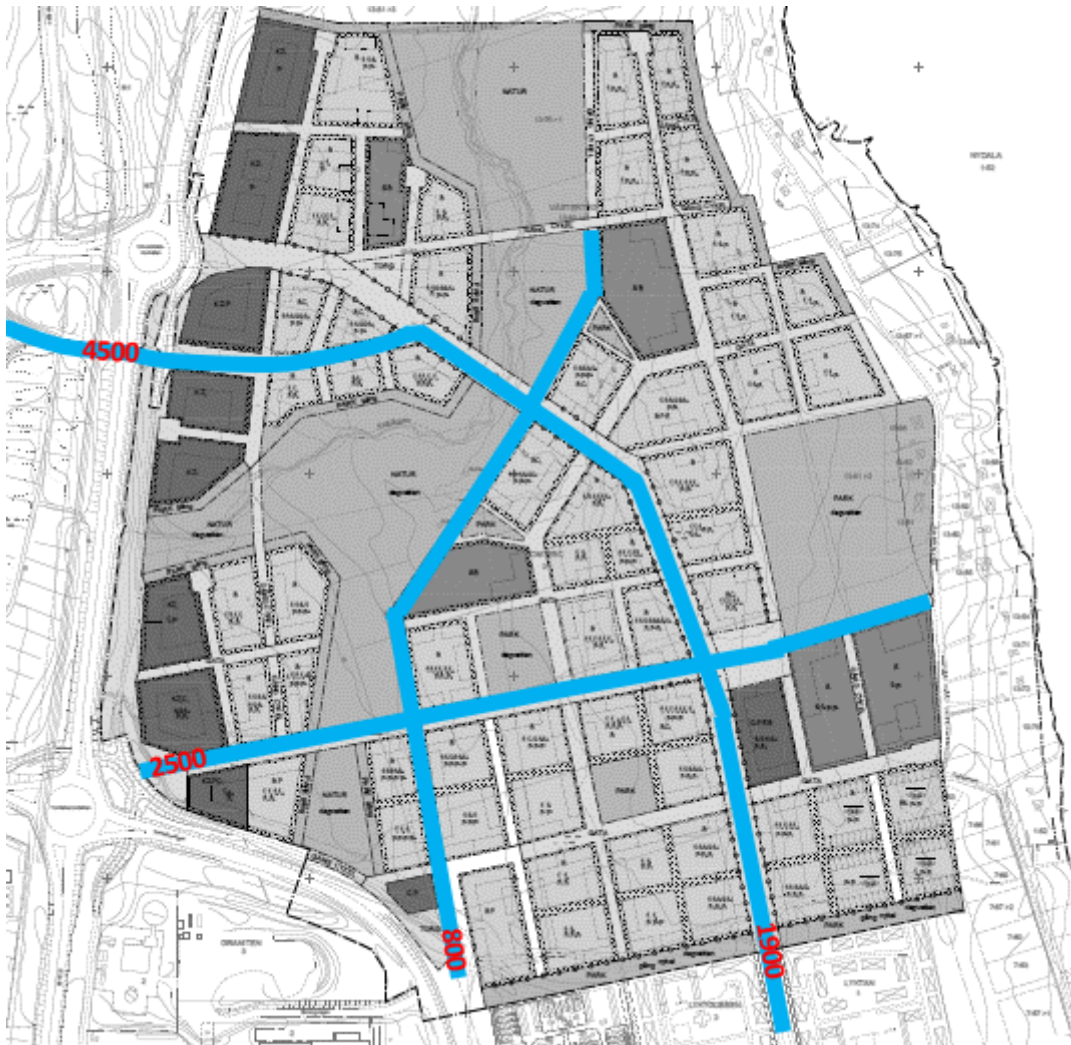
Trafikflöden

Trafikflödena till och från området har uppdaterats utifrån ovanstående förändringar i trafikalstringen. Trafikflöden på olika stråk inne i stadsdelen har beräknats.

Cykelflöden

Trafikutredningen undersökte vilka cykelflöden som boende och verksamma på Tomtebo strand alstrar. Utöver detta tillkommer även genomfartstrafik, framförallt på det centrala stråket. I g-tunnlarna under E4 finns även befintlig cykeltrafik.

Ungefär hälften av de som idag cyklar längs Tomtebovägen antas välja vägen genom Tomtebo strand i framtiden. Utöver detta tillkommer även cyklisterna från det framtida området Tomtebo gård samt en ökning utifrån en framtida måluppfyllnad för övriga områden bortanför Tomtebo strand.



Framtida cykelflöden, målstyrt scenario

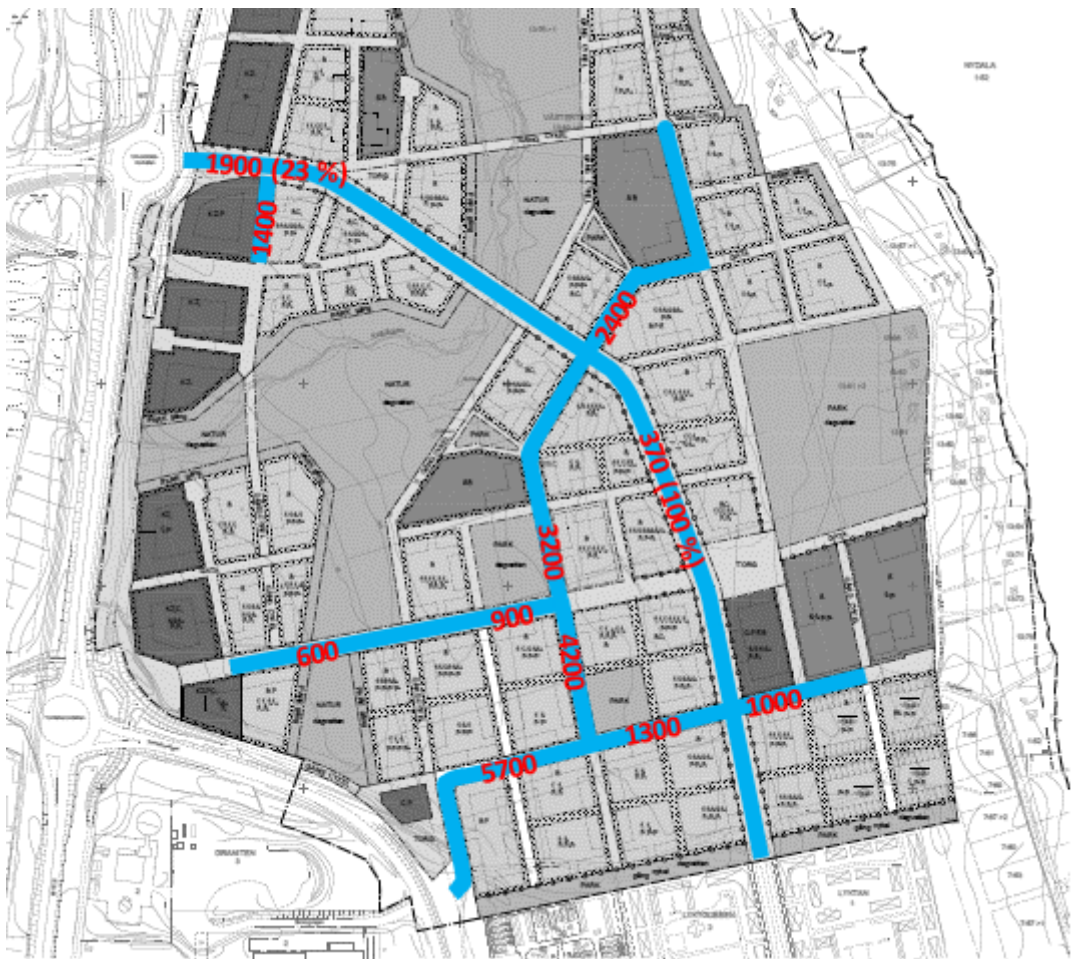
Motorfordonsflöden

Efter att trafikutredningen gjordes har det beslutats att det ska vara två infarter för bil till Tomtebo strand (en från Tomtebovägen och en från E4) men att det inte kommer att gå att köra genom stadsdelen. Det innebär att varje del av stadsdelen enbart kommer att ha tillgång till en bilinfart. När

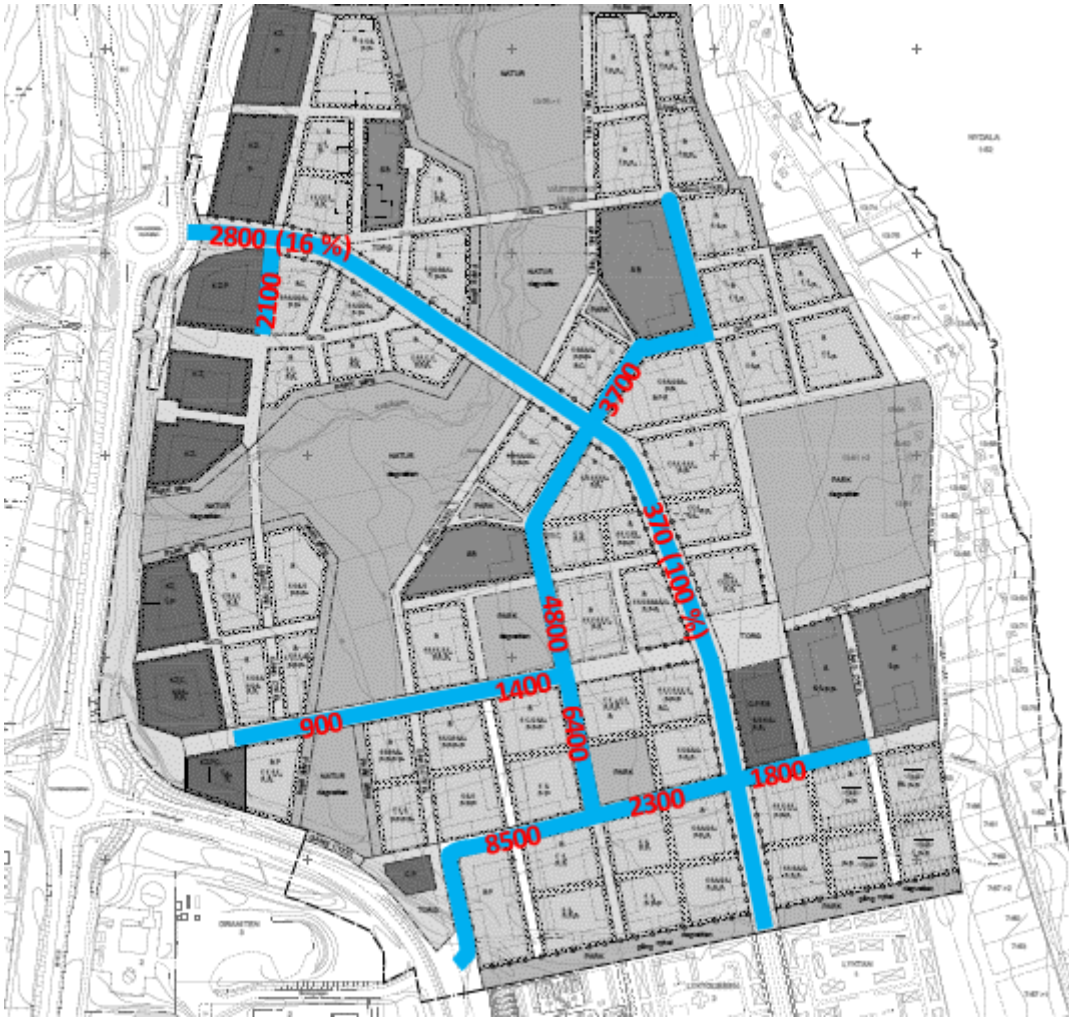
bilisterna inte längre kan välja på de båda infarterna (vilket antogs i trafikutredningen) påverkas trafikflödet på dessa utifrån att olika stor del av Tomtebo strand ansluts till de olika infarterna. Trafikflödet mot Universitetsrondellen blir lägre än vad trafikutredningen redovisade (i alternativet med två infarter) och högre mot Tomtebovägen.

Motorfordonsflödet på gatorna inne i stadsdelen har uppskattats med utgångspunkt i antalet boende/verksamma i olika delar av området. Utöver detta har trafik till skola och förskolor samt busstrafiken lagts till.

Uppskattning av motorfordonsflödet har gjorts både för ett målstyrt scenario (motsvarande scenario 1 i trafikutredningen) och ett resvaneundersökningsscenario (motsvarande scenario 2 i trafikutredningen). När det gäller dimensioneringen av gatumiljöer i stadsdelen är utgångspunkten det målstyrda scenariot, dvs stadsdelen utformas för att nå målet om 65 % hållbara resor. Som underlag till bullerberäkningar (i detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning) används RVU-scenariot.



Motorfordonsflöden målstyrt scenario, används för utformning av stadsdelen. Siffrorna avser vardagsmedeldygnslödet. Siffra inom parentes anger andel tung trafik, där inget anges beräknas andelen vara 4 %.



Motorfordonsflöden RVU-scenario, används för bullerberäkningar. Siffra inom parentes anger andel tung trafik, där inget anges beräknas andelen vara 3 %.

Restidskvoter

För att undersöka de hållbara färdmedlens konkurrenskraft gjordes i trafikutredningen en jämförelse med restidskvoter till olika målpunkter. Skillnaden mellan att ha en respektive två infarter för motorfordon till stadsdelen undersöktes. Jämförelsen visade att de hållbara färdmedlen gynnas gentemot biltrafiken av att bara ha en infart för motorfordon. En förutsättning vid dessa beräkningar var dock att samtliga bilister kunde använda båda infarterna i alternativet med två infarter, de kunde alltså välja vilken infart utifrån var de hade sin start- eller målpunkt.

I det fortsatta arbetet har det beslutats att stadsdelen ska delas i två delar med bilinfart från varsitt håll. Det kommer alltså inte att gå att köra genom området och samtliga bilister kommer enbart att ha tillgång till en av de två infarterna. Detta gör att de hållbara trafikslagen får samma restidsfördelar gentemot bilen som med enbart en infart. Motivet till att ha två infarter är att bilisterna ska kunna lämna bilen så tidigt som möjligt för att det inte ska bli så mycket biltrafik på gatorna inne i stadsdelen. Med enbart en infart hade de som bor/arbetar längst ifrån den varit tvungna att köra genom hela stadsdelen för att ta sig dit.

Kapacitetsanalyser

I trafikutredningen gjordes kapacitetsanalyser för tre korsningspunkter; Universitetsrondellen, Tomteborondellen samt anslutningen från Tomtebo strand till Tomtebovägen. Eftersom motorfordonsflödet på respektive anslutning till Tomtebo strand blir annorlunda än vad trafikutredningen visade (se avsnitt trafikflöden) kommer även belastningsgraderna i korsningspunkterna att påverkas.

Efter att trafikutredningen gjordes har kommunen även arbetat med en detaljplan för området Tomtebo-Carlshem som bland annat innefattar en förlängning av Malmvägen fram till Tomtebovägen. En trafikutredning för Tomtebo-Carlshem³ visar hur trafikflödena kommer att minska på Tomtebovägen som en följd av Malmvägens förlängning. Även detta påverkar belastningsgraden i korsningspunkterna.

- **Universitetsrondellen:** Eftersom trafikflödet till och från Tomtebo strand blir lägre än vad trafikutredningen visade blir belastningsgraden lägre eller möjligtvis likvärdig vad kapacitetsberäkningarna visade. Belastningsgraden var låg redan med flödena i trafikutredningen.
- **Tomteborondellen:** Trafikflödet till och från Tomtebo strand ut till Tomtebovägen blir högre än vad trafikutredningen visade. Samtidigt kommer flödet på Tomtebovägen att vara lägre i och med att Malmvägens förlängning beräknas vara färdigbyggd före Tomtebo strand. Sammantaget kommer därför trafikflödet in i Tomteborondellen från Tomtebovägen att bli lägre än vad trafikutredningen visade.
- **Anslutning mot Tomtebovägen:** Trafikflödet till och från Tomtebo strand ut till Tomtebovägen blir högre än vad trafikutredningen visade. Samtidigt kommer flödet på Tomtebovägen att vara lägre i och med att Malmvägens förlängning beräknas vara färdigbyggd före Tomtebo strand. Flödet in i den nya cirkulationsplatsen fördelas därför jämnare mellan de olika benen än i trafikutredningen.

/Sammanställt av Hanna Ahnlund, Gator och parker

³ Trivector (2020) *Tomtebo-Carlshem – Trafikutredning*