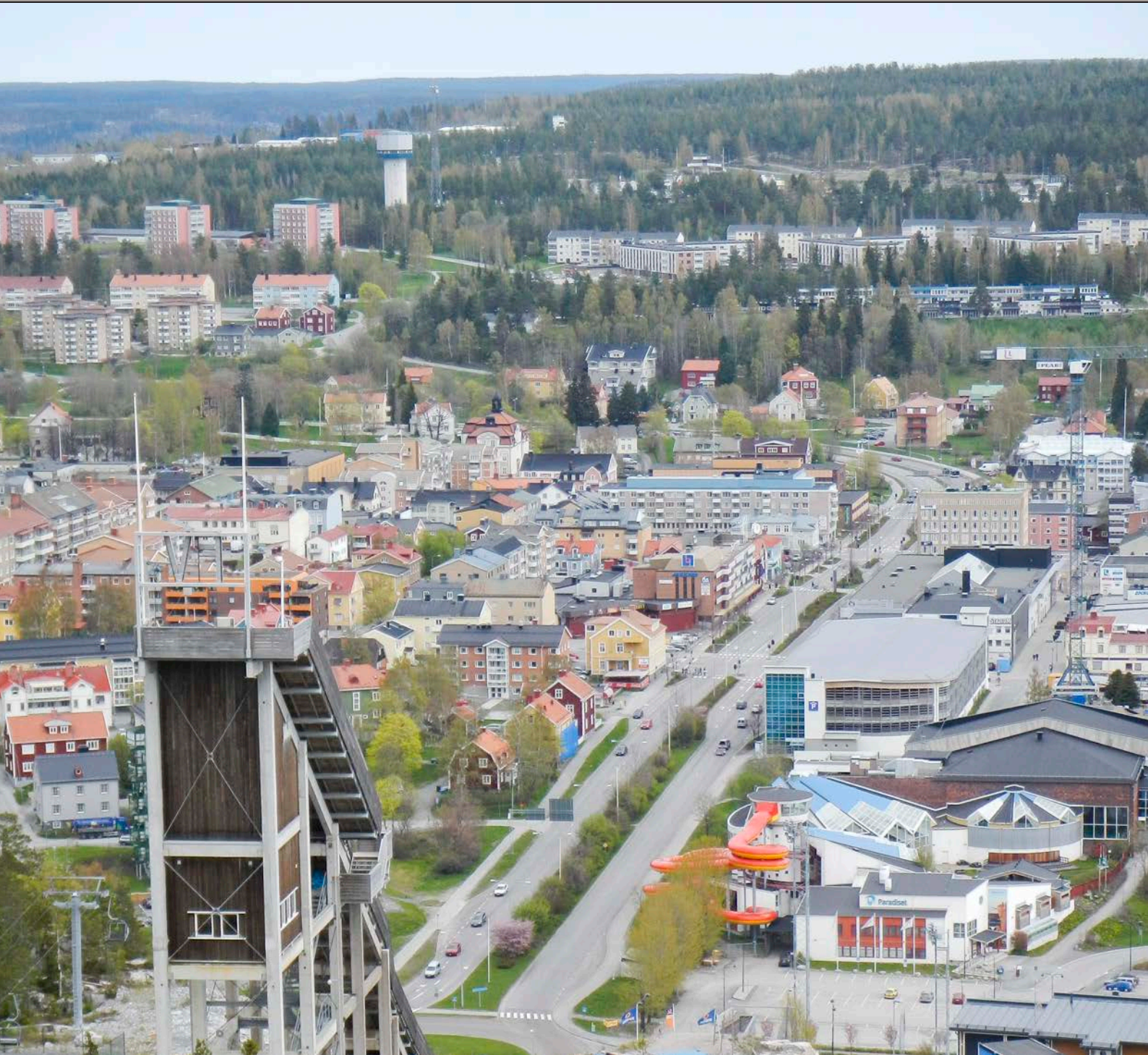


Idéstudie väg E4 Örnsköldsvik

Örnsköldsviks kommun, Västernorrlands län
2012-11-12

Objektnummer: 83262980



Titel: Idéstudie väg E4 Örnsköldsvik

Objektnummer: 83262980

Projektledning: Trafikverket Mitt, Härnösand

Projektledare: Kerstin Holmgren, 010-123 73 92

Uppdragsledning: Mats Håkansson, Ulrica Nilsson

Medverkande: Ylva Åström, Eeva Rumpunen, Fredrik Spjuth, Björn Gordonsson,
Andrew Cunningham, Jennie Marklund

Foton: Ylva Åström, Eeva Rumpunen

Illustrationer och kartor: Fredrik Spjuth, Eeva Rumpunen, Ylva Åström

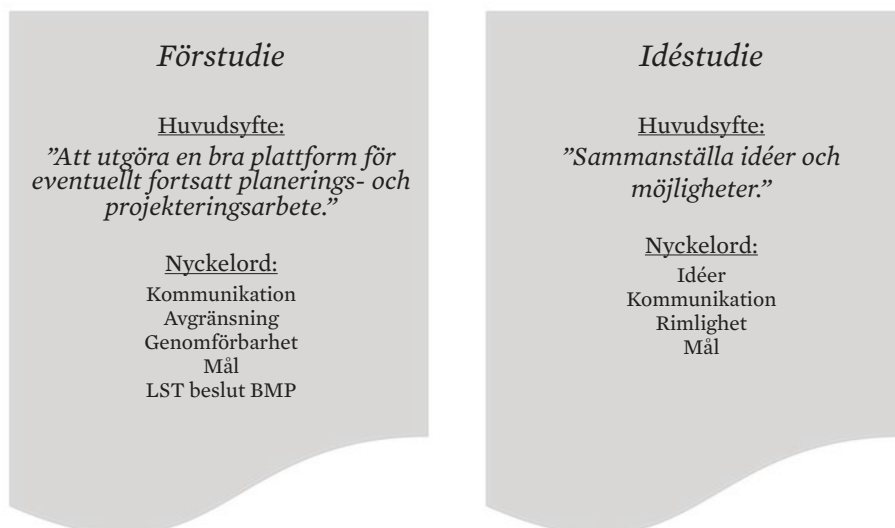
Kartor: © Lantmäteriet

Innehåll

1	Bakgrund	4
1.1	Syfte	4
1.2	Tidigare utredningar och beslut	5
1.3	Avgränsning	5
2	Befintliga förhållanden	6
3	Mål för idéstudien	8
4	Tänkbara åtgärder	9
4.1	Steg 1-åtgärder	10
4.2	Steg 2-åtgärder	14
4.3	Steg 3-åtgärder	16
4.3.1	Steg 3-åtgärder med väg E4 kvar genom staden	16
4.3.2	Steg 3-åtgärder efter ny väg E4 utanför staden	22
4.3.3	Steg 3-åtgärder före ny väg E4	27
4.4	Samverkande åtgärder	32
4.5	Gestaltungsprinciper	34
4.6	Gestaltningförutsättningar	35
4.7	Utbyggnadsmöjlighet i anslutande kvarter	40
5	Medborgardialog om Centralesplanaden	42
	Källor	44

1 Bakgrund

Idag passerar väg E4 genom centrala Örnsköldsvik med ett trafikflöde på cirka 22 000 fordon per dygn. Trafiken medför miljöproblem som luftföroreningar och buller, skapar barriär genom staden, påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten för både bilister och oskyddade trafikanter. Förutom riskerna för olyckor med transporter av farligt gods påverkas attraktiviteten och trivseln i området kring Centralesplanaden negativt av den tunga trafiken. Trafikverket har genomfört en fördjupad förstudie som belyser problem och brister och ger förslag på åtgärder. Denna idéstudie är ett komplement till rapporten *Fördjupad förstudie väg E4 Örnsköldsvik*.



Figur 1. Förstudiens och idéstudiens syften och nyckelord.

1.1 Syfte

Idéstudien är ett komplement till rapporten *Fördjupad förstudie väg E4 Örnsköldsvik*. Idéstudiens syfte är att fördjupat beskriva möjliga åtgärder för steg 1, steg 2 och steg 3 enligt fyrstegsprincipen, vilket innebär:

- Åtgärder som påverkar transportbehovet och val av transportsätt.
- Åtgärder som ger effektivare nyttjande av befintligt transportsystem.
- Begränsande ombyggnader i befintlig sträckning.

Idéstudien ska ge inspiration och fungera som diskussionsunderlag för pågående arbete och planering framåt och gör inget anspråk på att vara heltäckande vad gäller förslag till åtgärder.

1.2 Tidigare utredningar och beslut

Följande utredningar ligger till grund för projektet och de beslut som fattats tidigare:

Utredningsplan Väg E4 genom Örnsköldsvik, Främmerhörns - Åsberget - Arnäsvall (sept 1992).

Fördjupad Översiktsplan genom Örnsköldsviks centralort (april 1993).

Översiktsplan för centrum med Sjögatan och Järvedsstranden Örnsköldsvik (juni 2005).

E4 i Centrala Örnsköldsvik - förslag till åtgärder enligt fyrstegsprincipen (sep 2009).

Förstudie GC-passager cirkulationsplats E4 Ö-vik (okt 2009).

Renare luft i centrum. Åtgärdsprogram för att förbättra luftkvaliteten i Örnsköldsviks centrum och uppfylla miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) (sept 2011).

Örnsköldsviks kommuns Översiktsplan 2007 samt Förslag till Översiktsplan 2012.

1.3 Avgränsning

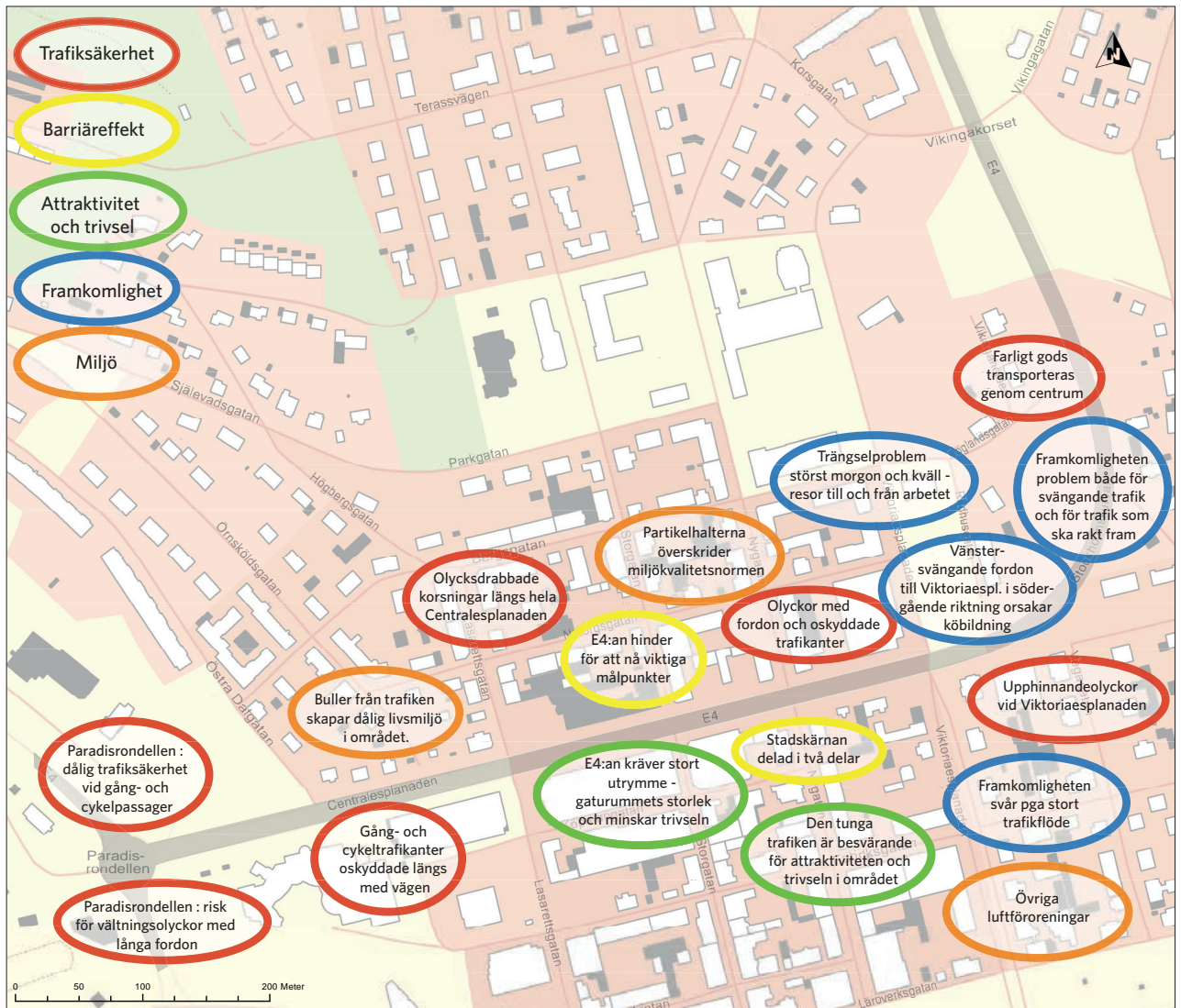
Idéstudien omfattar sträckan längs E4 i de centrala delarna av Örnsköldsvik mellan Botniabanan och Vikingagatan/Korsgatan. För beskrivning av steg 3-åtgärder har sträckan delats in i delsträckor, se figur 2. Åtgärdsförslag gällande steg 1 och 2-åtgärder avgränsas till sådana åtgärder som ger lokal påverkan.



Figur 2. Idéstudieområdet uppdelat i delsträckorna A-E. Fyrvägskorsningen Centralesplanaden-Vikingagatan-Korsgatan kommer i rapporten benämnas Vikingakorset.

2 Befintliga förhållanden

Problemidentifieringen i detta kapitel och förslagen på åtgärder i kapitel 4, är strukturerade efter sex stycken parametrar: trafiksäkerhet, barriäreffekt, framkomlighet/tillgänglighet, attraktivitet/trivsel, stadsbild samt miljö. Se figur 4. För närmare beskrivning av bristerna, se rapporten *Fördjupad förstudie väg E4 Örnsköldsvik*.



Figur 3. Problemidentifiering.

Trafiksäkerhet

I Paradisrondellen finns det risk för "vältningsolyckor" med långa fordon i norrgående körfält då utfartskurvan i norrgående riktning in på Centralesplanaden är för snäv. Paradisrondellen har även dålig trafiksäkerhet vid gång- och cykelpassager. Övergångsställena är obevakade, trafikmängden är stor och hastigheten är hög in och ut ur Paradisrondellen. Mängden oskyddade trafikanter i Paradisrondellen har ökat på grund av flödet till och från Botniabanans nya resecentrum. Det finns fem signalreglerade korsningar på sträckan från Paradisrondellen till och med Vikingakorset. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h där väg E4 passerar genom de centrala delarna av Örnsköldsvik. Gång- och cykelstråk korsar väg E4 vid signalreglerade korsningar i den centrala delen av Örnsköldsvik. På den södra sidan saknas avskiljande refug mellan gång-/cykelbanan på sträckan mellan

Paradisrondellen och Lasarettsgatan. Gångbanan på den norra sidan är för smal för att kunna inrymma både gång- och cykeltrafik. Trafiksäkerheten är dålig vid busshållplatser utmed väg E4 då passagerarna går rakt ut på gång- och cykelbanorna då de kliver ut ur bussarna. Väg E4 är en primär transportled för farligt gods vilket medför stora konsekvenser om det sker en olycka i centrala Örnsköldsvik. Korsningarna längs hela Centralesplanaden är olycksdrabbade. Förutom olyckor mellan fordon och oskyddade trafikanter sker upphinnandelyckor, framförallt vid den signalreglerade korsningen vid Viktoriaesplanaden.

Barriäreffekt

Väg E4 skapar en barriär genom Örnsköldsvik, vilket påverkar tillgängligheten till viktiga målpunkter i centrum.

Framkomlighet och tillgänglighet

Det korta körfältet för vänstersvängade fordon i södergående riktning som ska till Viktoriaesplanaden samt trafikljuset orsakar köbildningar på väg E4. Detta påverkar framkomligheten både för vänstersvängande trafik och trafik som ska rakt fram. Framkomligheten är dålig på grund av det stora trafikflödet, vilket gäller såväl gång- och cykeltrafikanter som fordonstrafik. Trängselproblemen är störst en kort period morgon och kväll på grund av resor till och från arbetet.

Attraktivitet och trivsel

Den tunga trafiken är besvärande för attraktiviteten och trivseln i hela området kring Centralesplanaden.

Stadsbild

Väg E4 genom centrala Örnsköldsvik är fyrfilig med mittremsa mellan körbanorna, vilket gör att vägen totalt blir cirka 35 meter bred. Gaturummet är stort, odefinierat och storskaligt. Rutnätet präglar Örnsköldsviks stadskärna mellan sjukhuset och fjärden. Karaktäristiskt för Örnsköldsviks centrum är den tydliga rumsavgränsningen av stadskärnan.

Miljö - luft och buller

Sedan 1994 har mätningar av luftkvaliteten utförts i Örnsköldsviks centrum. Vid Centralesplanaden har mätningar av bensen, kvävedioxid och partiklar utförts de senaste åren. Det finns en miljökvalitetsnorm (MKN) som ska uppfyllas. För mätningen vid Centralesplanaden har normen för bensen och kvävedioxid klarats, men sedan 2008 har normen för partiklar överskridits. Partikelföroreningen orsakas främst av slitagepartiklar från däck och vägbanor. Ett åtgärdsprogram för att sänka partikelhalterna i centrum har tagits fram av Örnsköldsviks kommun i samarbete med Trafikverket och länsstyrelsen.

3 Mål för idéstudien

Målen för idéstudien gäller sträckan längs väg E4 mellan Botniabanan och Vikingagatan-Korsgatan. Målen syftar till att skapa ett mer trafiksäkert, attraktivt, tillgängligt, stadsmässigt centrum med god miljö utan stora barriäreffekter.

Målen för idéstudien

- *Anpassa vägen till dess nya funktion som lokal huvudgata.*
- *Skapa god framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter.*
- *Förbättra miljön längs vägen.*
- *Möjliggöra framtida omledning av trafik vid eventuell avstängning av E4.*
- *Kontinuerligt och långsiktigt minska biltrafiken i centrum.*
- *Skapa en attraktiv och tilltalande miljö kring Centralesplanaden.*
- *Identifiera utbyggnadsmöjligheter i anslutande kvarter.*



4 Tänkbara åtgärder

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är en planeringsmetod i fyra steg. Idéstudien redovisar i detta kapitel tänkbara åtgärder för steg 1, steg 2 och steg 3, enligt fyrstegsprincipen. Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen. Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer. Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder. Se figur 4. Steg 4-åtgärderna redovisas i rapporten *Fördjupad förstudie väg E4 Örnsköldsvik*.

Steg 1	Tänk om	Åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt.
Steg 2	Optimera	Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig utformning.
Steg 3	Bygg om	Begränsade utbyggnadsåtgärder.
Steg 4	Bygg nytt	Nyinvesteringar i form av omfattande ombyggnader eller rena nybyggnader.

Figur 4. De fyra stegen i fyrstegsprincipen.

Rapportens uppdelning

Steg 1 och steg 2-åtgärderna är av övergripande karaktär och beskrivs i avsnitt 4.1 och 4.2. Åtgärdsförslag enligt steg 3 är uppdelade i tre scenarier:

- Steg 3-åtgärder med väg E4 kvar genom staden - möjliga åtgärder för att förbättra situationen om väg E4 ligger kvar i befintligt läge.
- Steg 3-åtgärder med ny väg E4 utanför staden - utvecklingsmöjligheter och förbättringsåtgärder om ny väg E4 byggs utanför centrum.
- Steg 3-åtgärder före ny väg E4 - för att förbättra situationen tills väg E4 får ny sträckning.

Gestaltningssprinciper, gestaltningsförutsättningar och utbyggnadsmöjligheter i anslutande kvarter utgår från scenariet att ny väg E4 byggs utanför staden. Vägen genom centrala Örnsköldsvik ska anpassas till dess nya funktion som lokal huvudgata.



4.1 Steg 1-åtgärder

Steg 1 avser åtgärder som kan vidtas både inom och utanför själva vägtransportsystemet oavsett om väg E4 är kvar genom staden eller flyttas ut ur staden. Åtgärderna kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt. Motivet är att minska behovet att resa samt föra över kvarvarande resande till miljövänliga transportsätt.

Örnsköldsviks kommun medverkar i EU-projektet Hållbart resande. Projektet pågår under tre år och avslutas i augusti 2014. Det övergripande målet är att ställa om transportsystemet från bilberoende till kollektiva och aktiva transporter som buss/tåg samt gå/cykla. Projektet fokuserar på utveckling av steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Målsättningen är att bli mer framgångsrika på att belysa och använda hållbara vägranor i Örnsköldsvik. I projektet Hållbart resande ingår delprojekten cykla eller gå, samåkning, åka buss, åka tåg och smarta arbetsresor.

I tabellen, se figur 5, visas vilken effekt de tänkbara åtgärderna enligt steg 1 har på framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet, luft, buller och attraktivt centrum, relaterat till målen för idéstudien.

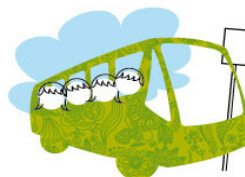
Mål för idéstudien

- 1 Anpassa vägen till dess nya funktion som lokal huvudgata.
- 2 Skapa god framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter.
- 3 Förbättra miljön längs vägen.
- 4 Möjliggöra framtida omledning av trafik vid eventuell avstängning av väg E4.
- 5 Kontinuerligt och långsiktigt minska biltrafiken i centrum.
- 6 Skapa en attraktiv och tilltalande miljö kring Centralesplanaden.
- 7 Identifiera utbyggnadsmöjligheter i anslutande kvarter.

Effekt

Parametrar

- Framkomlighet för biltrafik.
- Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och fordonstrafik.
- Tillgänglighet för oskyddade trafikanter.
- Barriärer för oskyddade trafikanter orsakat av bilväg.
- Luft, utsläpp av luftföroreningar.
- Buller, störande ljudnivå från fordonstrafik.
- Attraktivt centrum, stadsmässigt och levande centrum.



Bedömningsskala effektivitet

- +++ Mycket effektivt, stor förändring
- ++ Måttlig effekt, medelförändring
- + Liten effekt, tämligen liten förändring
- 0 Ingen positiv effekt

Kostnadsbedömningar för steg 1 och 2 kommer från rapporten *E4 i Centrala Örnsköldsvik – förslag till åtgärder enligt fyrstegsprincipen, 2009-09*.

Figur 5. Steg 1-åtgärder.

Tänkbar åtgärd	Status	Mål	Kostnad	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Tillgänglighet	Luft	Buller	Attraktivt centrum
				Effekt					
Planera staden för ett hållbart resande			1 mkr						
Trafikstrategi Örnsköldsviks kommun tar fram ett dokument som samlar trafikfrågorna med en sammanhållande strategi för hur trafiken ska utvecklas för att uppnå ett hållbart samhälle.		2, 4, 5		++	++	+	+	+	0
Översikts- och detaljplan för Örnsköldsvik. Hållbart resande prioriteras i kommunens översikts- och detaljplanearbete.		5		+	+	+	+	+	0
Fördjupad översiktsplan för centrala Örnsköldsvik. Utifrån framtaget åtgärdsprogram, Renare luft i centrum, ta fram en fördjupad översiktsplan för centrala Örnsköldsvik.		1, 2, 3, 6, 7		+	++	++	+	+	++
Översyn och uppdatering av befintlig trafikanalys från 2001 gällande centralorten.		2		++	++	+	+	+	0
Anpassa den fysiska planeringen till gång-, cykel- och busstrafik Örnsköldsviks kommun tar fram en plan för gång- och cykeltrafik.	Örnsköldsviks kommun arbetar med att ta fram en cykelplan.	2, 5		0	++	++	0	0	+
Gestaltningprogram för centrala Örnsköldsvik med anvisningar för hur gatumiljöerna ska utformas för att skapa en attraktiv, trafiksäker och trygg gatumiljö.		2, 6		0	+	++	+	+	++

Tänkbar åtgärd	Status	Mål	Kostnad	Frakomlighet	Trafiksäkerhet	Tillgänglighet	Luft	Buller	Attraktivt centrum
				Effekt					
Information och beteendepåverkan			5 mkr						
Informationsinsatser gällande hållbart resande för att motvera till val av hållbart resande vid arbetspendling, tjänsteresor och fritidsresor.	Pågår inom projektet Hållbart resande.	3, 5		++	++	++	++	++	++
Påverka arbets- och tjänsteresor			*						
Hållbara arbetsresor. Informationsinsats riktad till arbetsgivare för att påverka arbets- och tjänsteresor.	Pågår inom projektet Hållbart resande.	3, 5		+	+	+	+	+	+
Örnsköldsvik kommun samordnar planering av fler pendlar-parkeringar.		3, 5		+	+	+	+	+	+
Ta fram parkeringsriktlinjer		3, 5		+	+	+	+	+	+
Skapa bil- och cykelpooler hos företagen i Örnsköldsvik. Uppmuntra arbetsgivare att införa tjänstebilpool med miljöbilar och tjänstecyklar.	Pågår inom projektet Hållbart resande.	3, 5		+	+	+	+	+	+
Förskjutna arbetstider. Uppmuntra arbetsgivare att planera arbetstider och mötestider för att undvika högtrafikperioder och/eller samordna med allmänna transporttider.	Pågår inom projektet Hållbart resande.	3, 5	1 mkr	+	+	+	+	+	+
Uppmuntra arbetsgivarna att tillhandahålla säkra cykelparkeringar, duschar och omklädningsrum.	Pågår inom projektet Hållbart resande.	3, 5		+	+	+	+	+	+

Tänkbar åtgärd	Status	Mål	Kostnad	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Tillgänglighet	Luft	Buller	Attraktivt centrum
				Effekt					
Bättre kollektivtrafik			70 mkr						
Se över busslinjesystem och turtäthet. Kollektivtrafikplan för regionen upprättas av Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län.		5		++	++	++	+	+	0
Utforma resecentrum/hållplatser och vägar dit så att det blir säkert och tillgängligt.	Pågående och delvis utfört.	2		0	++	++	0	0	+
Informera om pendlarparkeringar/samåkning.	Pågår inom projektet Hållbart resande.	5		+	0	0	+	0	0
Gå/cykla			*						
Inför system med låncyklar.		2		0	0	0	0	0	+
Informera om fördelar med gå/cykla.	Pågår inom projektet Hållbart resande.	2		0	0	0	+	+	+

* Kostnaderna är i dagsläget svårbedömda.



Figur 6. Prioritera gång- och cykelvägar.



Figur 7. Skapa trygg miljö för gående och cyklister.

4.2 Steg 2-åtgärder

Steg 2 avser åtgärder riktade till trafikanter, fordon och regelsystem som vidtas inom själva vägtransportsystemet oavsett om väg E4 är kvar genom staden eller flyttas ut ur staden. Genomförda åtgärder medför att den befintliga infrastrukturen utnyttjas effektivare, säkrare och miljövänligare.

I tabellen, se figur 9, visas vilken effekt de tänkbara åtgärderna enligt steg 2 har på framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet, luft, buller och attraktivt centrum, relaterat till målen för idéstudien.

Mål för idéstudien

- 1 Anpassa vägen till dess nya funktion som lokal huvudgata.
- 2 Skapa god framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter.
- 3 Förbättra miljön längs vägen.
- 4 Möjliggöra framtida omledning av trafik vid eventuell avstängning av väg E4.
- 5 Kontinuerligt och långsiktigt minska biltrafiken i centrum.
- 6 Skapa en attraktiv och tilltalande miljö kring Centralesplanaden.
- 7 Identifiera utbyggnadsmöjligheter i anslutande kvarter.

Effekt

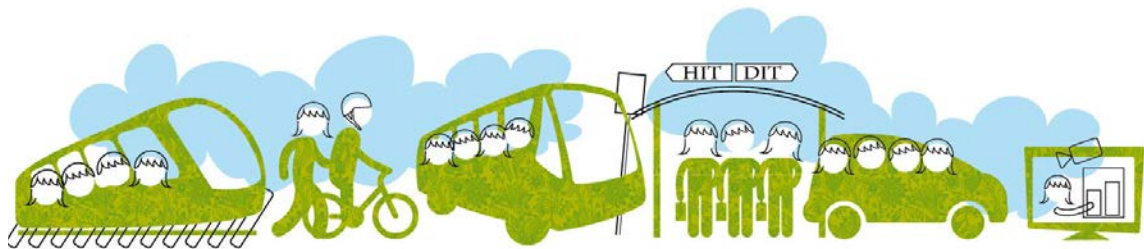
Parametrar

- Framkomlighet för biltrafik.
- Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och fordonstrafik.
- Tillgänglighet för oskyddade trafikanter.
- Barriärer för oskyddade trafikanter orsakat av bilväg.
- Luft, utsläpp av luftföroreningar.
- Buller, störande ljudnivå från fordonstrafik.
- Attraktivt centrum, stadsmässigt och levande centrum.

Bedömningskala effektivitet

- +++ Mycket effektivt, stor förändring
- ++ Måttlig effekt, medelförändring
- + Liten effekt, tämligen liten förändring
- 0 Ingen positiv effekt

Kostnadsbedömningar för steg 1 och 2 kommer från rapporten *E4 i Centrala Örnköldsvik – förslag till åtgärder enligt fyrstegsprincipen, 2009-09*.



Figur 8. Projekt Hållbart resande - Örnköldsvik.

Figur 9. Steg 2-åtgärder.

Tänkbar åtgärd	Status	Mål	Kostnad	Frakomlighet	Trafiksäkerhet	Tillgänglighet	Luft	Buller	Attraktivt centrum
				Effekt					
Genom styrning och reglering påverka resebeteendet			2 mkr						
Sänka hastigheten på Central-esplanaden för att öka trafiksäkerheten.		2,3		+	+++	++	+++	+++	++
Enkelrikta Nygatan norr om Centralesplanaden för att förbättra framkomligheten för busstrafiken.		5		++	++	+++	+	+	+
Samordna trafiksignaler		3		+++	+++	+	+++	+++	+
Bussprioritering i signalreglerade korsningar.		3, 5	1,5 mkr	++	+	+	+	+	+
Översyn av parkeringsriktlinjerna.		5		+++	+	+	++	++	+
Höja P-avgifterna i centrum.		5		+++	+	+	++	++	+
Realtidsinformation			*						
Varningstavla för köbildning norr om Viktoriasplanaden.		3	0,5 mkr	++	+++	+	++	+	+
Väginformation - informerar bilister hur många parkeringsplatser som finns lediga i parkeringshusen.		5		+	+	+	++	++	+
Realtidssystem - visar när och varifrån olika bussturer avgår.		5		+	+	++	+	+	+
Underhåll av gator och vägar			*						
Effektiv skötsel avseende underhåll och snöröjning av gång-/cykelvägar och busshållplatser.		2, 5		+	+	+++	+	+	++
Skapa trygga miljöer kring gång- och cykelvägar och busshållplatser. Se över belysning.		2, 5		+	+	+++	+	+	+++

* Kostnaderna är i dagsläget svårbedömda.

4.3 Steg 3-åtgärder

4.3.1 Steg 3-åtgärder med väg E4 kvar genom staden

Om väg E4 ligger kvar i befintligt läge kommer behovet av framkomlighet för fordonstrafik, tillgänglighet och säkerhet för gående och cyklister, samt miljökrav sätta ramar för vilka åtgärder som är möjliga att genomföra. Dessa redovisas nedan med åtgärder per delsträcka och påverkan per parameter enligt problemlösningen, se figur 10.



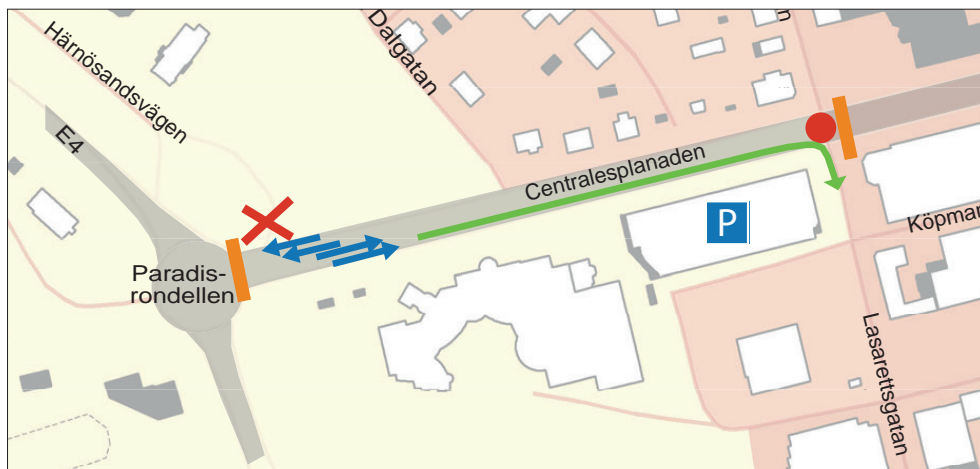
Figur 10. Åtgärdsförslag med väg E4 kvar genom staden.

Åtgärder

Delsträcka A: Paradisrondellen-Lasarettsgatan

Härnösandsvägens koppling till väg E4 och Centralesplanaden brister. Här behövs ett helhetsgrepp för samtliga in- och utfarter. För att förbättra för oskyddade trafikanter som vill korsa Centralesplanaden vid Paradisrondellen, kan utfarten från Härnösandsvägen behöva stängas. Dock bör stängningen ses i ett helhetsperspektiv av trafiksituationen vid och längs Härnösandsvägen.

Utfarten från Härnösandsvägen vid Paradisrondellen stängs av. Paradisrondellen byggs om för att få en lutning som förhindrar vältningsolyckor. Övergångställena vid Paradisrondellen görs säkrare med tydliga markeringar och belysning. Höger körfält i norrgående riktning skyltas redan i Paradisrondellen för högersvängande trafik till Lasarettsgatan och Paradisgaraget (Steg 2-åtgärd). Korsningen Centralesplanaden-Lasarettsgatan görs om till en cirkulationsplats. Se figur 11.



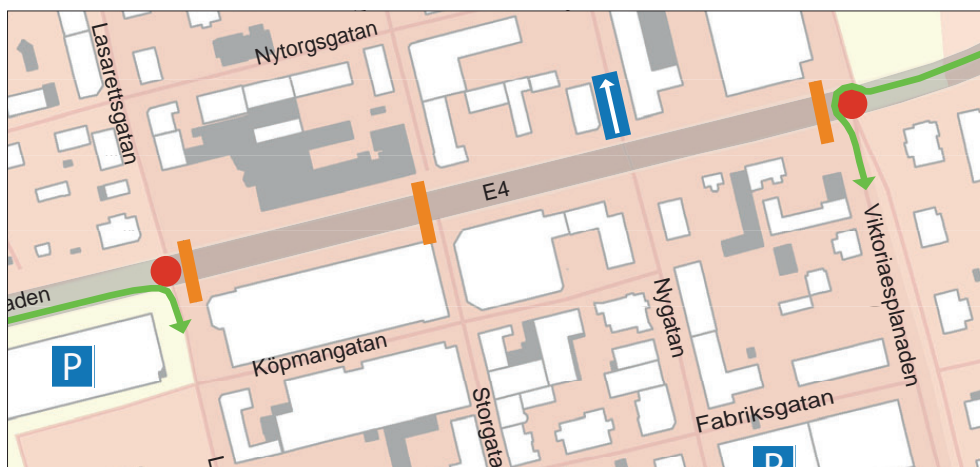
Figur 11. Delsträcka A.



Delsträcka B: Lasarettsgatan-Viktoriaesplanaden

I de centrala kvarteren anläggs planskilda korsningar som antingen kan utgöras av gångbro över, alternativt gång/cykel tunnel under E4. Nygatan norr om Centralesplanaden enkelriktas för all trafik utom för bussarna för att förbättra framkomligheten för busstrafiken (Steg 2-åtgärd). Se figur 12.

Ett nytt parkeringshus byggs i den östra delen av Centrum.



Figur 12. Delsträcka B.



Delsträcka C:

Viktoriaesplanaden-Vikingagatan

Korsningen Centralesplanaden-Viktoriaesplanaden görs om till en cirkulationsplats. Körfältet för vänstersvägande trafik norrifrån som ska in på Viktoriaesplanaden förlängs. Vänster körfält norrifrån skyltas med vänstersväng redan före Stockholmskurvan (Steg 2-åtgärd). Se figur 13.

Påverkan

Trafiksäkerhet

En förutsättning för att framkomligheten ska fungera för trafiken längs Centralesplanaden är låga flöden från korsande gator. Cirkulationsplatserna vid Lasarettsgatan och Viktoriaesplanaden måste utformas på ett sådant sätt att även trafiken från de mindre gatorna kan hitta luckor och komma in i cirkulationen. Trafiksäkerheten förbättras med planskilda korsningar. Sannolikheten för upphinnan-deolyckor minskas då filen för vänstersväng ner till Viktoriaesplanaden förlängs.

Barriäreffekt

Barriäreffekten minskar för gång- och cykeltrafikanter då de får möjlighet att passera Centralesplanaden via bro över eller tunnel under väg E4.

Framkomlighet och tillgänglighet

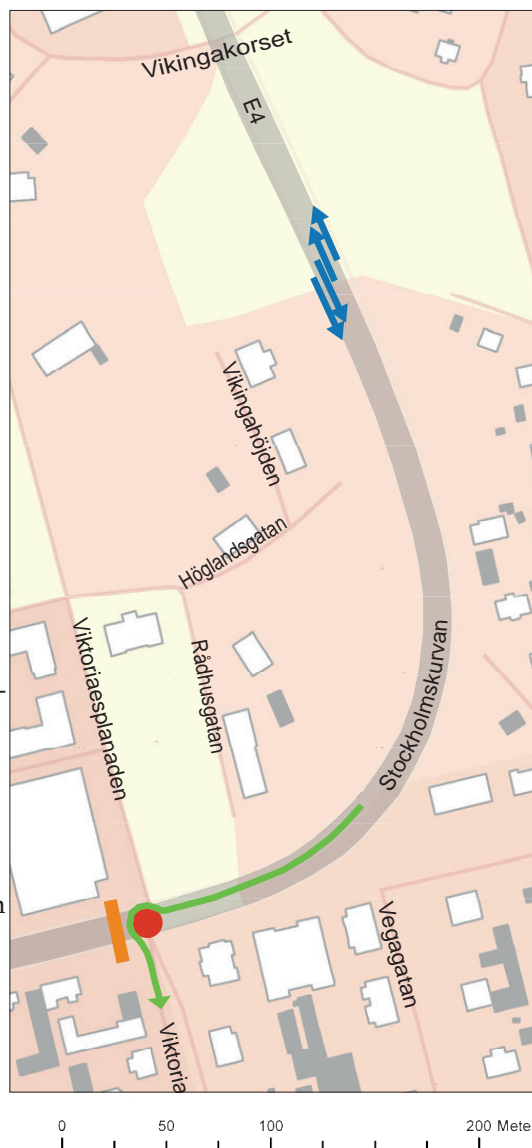
Trafikmängden ökar kontinuerligt enligt Trafikverkets uppräkningsprognoser för trafik, men trafiken längs Centralesplanaden kommer att strömma jämnare då signalreglerade stopp försvinner. För att god framkomlighet ska erhållas för trafiken längs Centralesplanaden bör antalet korsande oskyddade trafikanter vara lågt, eftersom korsande oskyddade trafikanter hejdar trafiken. Detta kan lösas genom att de oskyddade trafikanterna passerar väg E4 över en bro eller i en gång- / cykeltunnel. För att en bro ska kunna tillgänglighetsanpassas måste den kompletteras med hiss, vilket är en dyr och tekniskt komplicerad lösning. Ett nytt parkeringshus i de östra delarna av centrum minskar mängden lokaltrafik genom centrala Örnköldsvik.

Attraktivitet och trivsel

Planskildheter i form av tunnel under Centralesplanaden utformas på ett sätt så att den skapar trygghet.

Stadsbild

Både höga gångbroar över väg E4 och gång- / cykeltunnlar förändrar stadsbilden negativt. Då marken lutar från södra till norra sidan av Centralesplanaden är det svårt att utforma gångbroar över väg E4.



Figur 13. Delsträcka C.

Miljö - luft och buller

Cirkulationsplatser samt planskilda korsningar skapar ett jämnare trafikflöde med färre inbromsningar och accelerationer. Detta innebär dels mindre utsläpp från trafiken men även att ett fördelaktigt luftflöde skapas av fordonens rörelse som förbättrar ventilationen längs vägen och sänker halterna av luftföroreningar. Bullernivån kan bli lägre genom att hastigheten sänks. Farligt gods passerar fortfarande genom centrala Örnsköldsvik, vilket innebär en samhällsrisk.



Figur 14. Tung trafik genom Örnsköldsvik.



Figur 15. Stor trafikmängd genom Örnsköldsvik.



Figur 16. Exempel på gång- och cykeltunnel.



Figur 17. Exempel på gångbro, E4 Sundsvall.

Effekter och måluppfyllelse - Steg 3-åtgärder med väg E4 kvar genom staden

I tabellen, se figur 18, visas vilken effekt de tänkbara åtgärderna har på framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet, luft, buller och attraktivt centrum, relaterat till målen för idéstudien då steg 3-åtgärder med väg E4 kvar genom staden genomförs.

Mål för idéstudien

- 1 Anpassa vägen till dess nya funktion som lokal huvudgata.
- 2 Skapa god framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter.
- 3 Förbättra miljön längs vägen.
- 4 Möjliggöra framtida omledning av trafik vid eventuell avstängning av väg E4.
- 5 Kontinuerligt och långsiktigt minska biltrafiken i centrum.
- 6 Skapa en attraktiv och tilltalande miljö kring Centralesplanaden.
- 7 Identifiera utbyggnadsmöjligheter i anslutande kvarter.

Effekt

Parametrar

- Framkomlighet för biltrafik.
- Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och fordonstrafik.
- Tillgänglighet för oskyddade trafikanter.
- Barriärer för oskyddade trafikanter orsakat av bilväg.
- Luft, utsläpp av luftföroreningar.
- Buller, störande ljudnivå från fordonstrafik.
- Attraktivt centrum, stadsmässigt och levande centrum.

Bedömningskala effektivitet

- +++ Mycket effektivt, stor förändring
- ++ Måttlig effekt, medelförändring
- + Liten effekt, tämligen liten förändring
- 0 Ingen positiv effekt

Figur 18. Steg 3-åtgärder med väg E4 kvar genom staden.

Tänkbar åtgärd	Status	Mål	Kostnad	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Tillgänglighet	Luft	Buller	Attraktivt centrum
				Effekt					
Summa Delsträcka A:			14,5 mkr						
Utfart från Härnösandsvägen vid Paradisrondellen stängs av för att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.		2		+	+	+++	0	0	+
Ombyggnad av Paradisrondellen för att minska risken för vältningsolyckor.		4		+	++	+	0	0	0
Övergångsställena vid Paradisrondellen görs säkrare.		2		0	+	+	0	0	+
Cirkulationsplats Lasarettsgatan/Centralesplanaden. Medför jämnare trafikflöde och färre stopp.		3		++	+	+	++	++	+
Summa Delsträcka B:			14,5 mkr						
Gångbro alternativt gång-/cykel-tunnel.		2		+++	++	+++	+	0	+
Summa Delsträcka C:			7 mkr						
Cirkulationsplats Viktoriaesplanaden/Centralesplanaden. Medför jämnare trafikflöde och färre stopp.		3		++	+	+	++	++	+
Nytt parkeringshus:			*						
Nytt parkeringshus i Östra delen av centrum för att minska biltrafiken genom de centrala delarna av Örnsköldsvik.		5		+	+	+	+	+	+

* Kostnaderna är i dagsläget svårbedömda.

4.3.2 Steg 3-åtgärder efter ny väg E4 utanför staden

Om E4 flyttas utanför centrala Örnsköldsvik öppnas fler möjligheter för att förbättra trafiksituationen då prognosen är att trafikmängden på befintlig väg genom staden halveras. Det ger bättre förutsättningar för att skapa ett attraktivt och trivsamt centrum som har god framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter. Se figur 19.

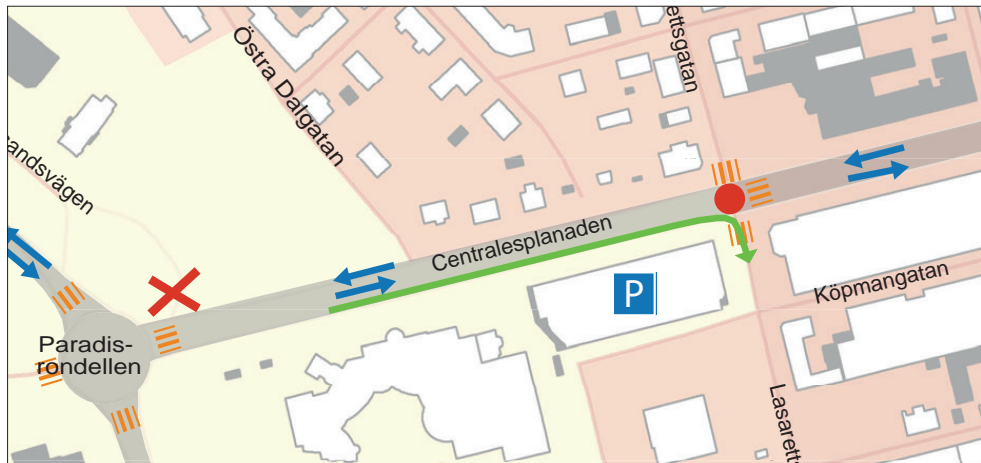


Figur 19. Steg 3-åtgärder efter ny väg E4 utanför staden.

Åtgärder

Delsträcka A: Paradisrondellen-Lasarettsgatan

Utfarten från Härnösandsvägen vid Paradisrondellen stängs av. Paradisrondellen byggs om för att få en lutning som förhindrar vältningsolyckor. Övergångställena vid Paradisrondellen görs säkrare med tydliga markeringar och belysning. Det högra körfältet i norrgående riktning skyltas redan från Paradisrondellen för högersvängande trafik till Lasarettsgatan och Paradisgaraget (Steg 2-åtgärd). Ett körfält i södergående riktning tas bort för att ge bättre plats för säkrare gång- och cykelvägar. En cirkulationsplats anläggs i korsningen Lasarettsgatan-Centralesplanaden. Se figur 20.

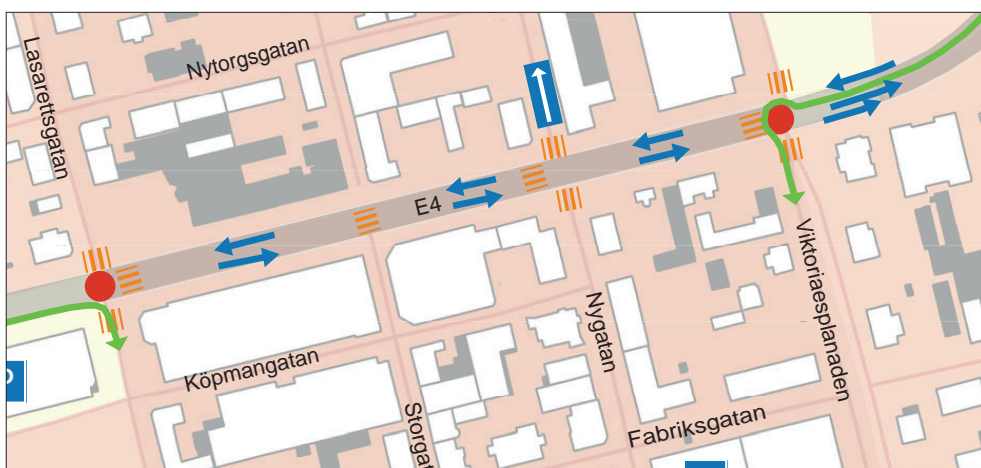


Figur 20. Delsträcka A.

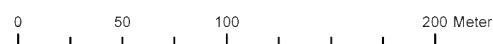


Delsträcka B: Lasarettsgatan-Viktoriaesplanaden

För att tydligt signalera att det är centrum som passerar sänks hastigheten och de oskyddade trafikanterna får högsta prioritet på vägsträckan (Steg 2-åtgärd). Passagemöjligheterna utformas som ordnade passager med belysning, mittrefug och försänkt kantsten. Busshållplatserna utmed Centralesplanaden förbättras. Körfälten minskas ner till ett körfält i vardera riktning. Nygatan norr om Centralesplanaden enkelriktas för all trafik utom bussarna för att förbättra framkomligheten för busstrafiken (Steg 2-åtgärd). Ett nytt parkeringshus byggs i den östra delen av Centrum. Se figur 21.



Figur 21. Delsträcka B.



Delsträcka C:

Viktoriaesplanaden-Vikingagatan

Korsningen Centralesplanaden-Viktoriaesplanaden görs om till en cirkulationsplats. Körväg för vänstersvängande trafik norrifrån som ska in på Viktoriaesplanaden förlängs. Vänster körväg norrifrån skyltas med vänstersväng redan före Stockholmskurvan (Steg 2-åtgärd). En cirkulationsplats anläggs vid Vikingakorset (korsningen Centralesplanaden-Vikingagatan-Korsgatan), se figur 22.

Påverkan

Trafiksäkerhet

Då utfarten från Härnösandsvägen stängs, ökar trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter som korsar Centralesplanaden vid Paradisrondellen. I Paradisrondellen minskar risken för vältningsolyckor. Övergångsställena görs säkrare för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter. Trafiksäkerheten blir bättre och sannolikheten för upphinnandeolyckor minskar då signalreglerade korsningar ersätts med cirkulationsplatser. Säkerheten för oskyddade trafikanter blir bättre mellan sträckan Lasarettsgatan och Viktoriaesplanaden då hastigheten för fordonstrafik sänks och gång- och cykeltrafikanter får högsta prioritet.

Barriäreffekt

Barriäreffekten minskar då gång- och cykeltrafikanter får högsta prioritet genom de centrala delarna av Örnsköldsvik.

Framkomlighet och tillgänglighet

Trafikmängden minskar genom att passerande trafik leds utanför Örnsköldsvik. Den lokala trafiken får bättre framkomlighet. Den minskade trafikmängden ger en större tillgänglighet för gång- och cykeltrafik som ska passera Centralesplanaden. Ett nytt parkeringshus i de östra delarna av centrum minskar mängden lokaltrafik genom centrala Örnsköldsvik.

Attraktivitet och trivsel

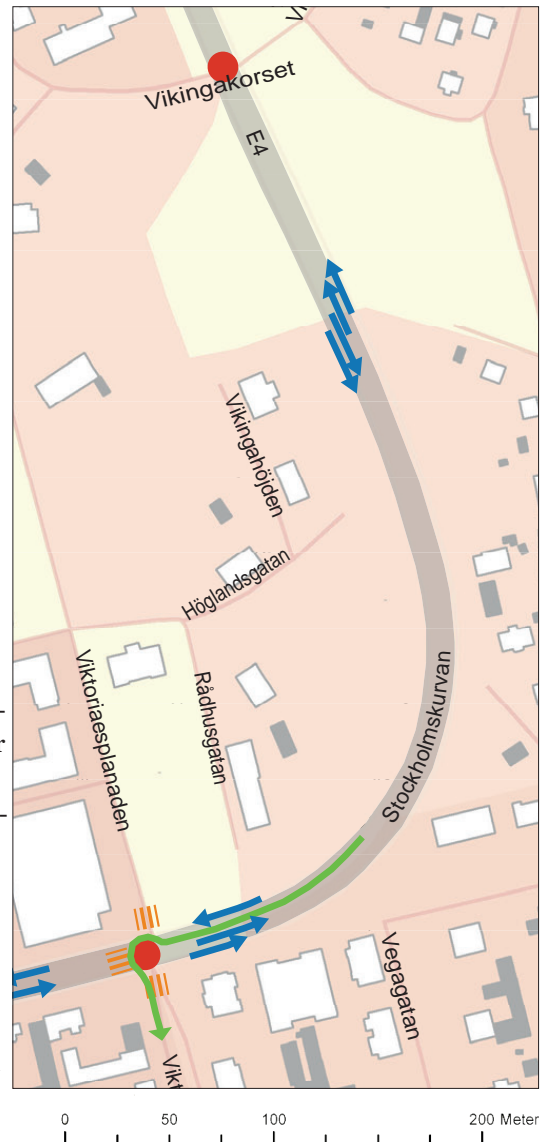
En minskning av trafikmängden ökar attraktiviteten och trivseln i området.

Stadsbild

Den minskade trafikmängden påverkar stadsbilden då en mer stadsmässig gatumiljö mellan Lasarettsvägen och Viktoriaesplanaden kan utformas.

Miljö - luft och buller

Trafiken genom centrala Örnsköldsvik minskar då ny väg E4 byggs utanför staden. Detta förbättrar miljön avseende buller och luft. Om hastigheten sänks kommer ljudnivån sjunka med 1-2 dBA. Cirkulationsplatser samt planskilda korsningar skapar ett jämnare trafikflöde med mjukare inbroms-



Figur 22. Delsträcka C.

ningar och accelerationer. Detta innebär dels mindre utsläpp från trafiken och att ett fördelaktigt luftflöde skapas av fordonens rörelser som förbättrar ventilationen och sänker halterna av luftföroreningar längs vägen. Samtidigt ökar risken för uppvirvling av partiklar.

Effekter och måluppfyllelse - Steg 3-åtgärder efter ny väg E4 utanför staden

I tabellen, se figur 23, visas vilken effekt de tänkbara åtgärderna har på framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet, luft, buller och attraktivt centrum, relaterat till målen för idéstudien då steg 3-åtgärder efter ny väg E4 kvar utanför staden genomförs.

Mål för idéstudien

- 1 Anpassa vägen till dess nya funktion som lokal huvudgata.
- 2 Skapa god framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter.
- 3 Förbättra miljön längs vägen.
- 4 Möjliggöra framtida omledning av trafik vid eventuell avstängning av väg E4.
- 5 Kontinuerligt och långsiktigt minska biltrafiken i centrum.
- 6 Skapa en attraktiv och tilltalande miljö kring Centralesplanaden.
- 7 Identifiera utbyggnadsmöjligheter i anslutande kvarter.

Effekt

Parametrar

- Framkomlighet för biltrafik.
- Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och fordonstrafik.
- Tillgänglighet för oskyddade trafikanter.
- Barriärer för oskyddade trafikanter orsakat av bilväg.
- Luft, utsläpp av luftföroreningar.
- Buller, störande ljudnivå från fordonstrafik.
- Attraktivt centrum, stadsmässigt och levande centrum.

Bedömningsskala effektivitet

- +++ Mycket effektivt, stor förändring
- ++ Måttlig effekt, medelförändring
- + Liten effekt, tämligen liten förändring
- 0 Ingen positiv effekt

Figur 23. Steg 3-åtgärder efter ny väg E4 utanför staden.

Tänkbar åtgärd	Status	Mål	Kostnad	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Tillgänglighet	Luft	Buller	Attraktivt centrum
				Effekt					
Summa Delsträcka A:			10 mkr						
Utfart från Härnösandsvägen vid Paradisrondellen stängs av för att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.		2		+	+	+++	0	0	+
Ombyggnad av Paradisrondellen för att minska risken för vältningsolyckor.		4		+	++	+	0	0	0
Minskat antal körfält Ett körfält tas bort för att ge bättre plats för säkrare gång- och cykelvägar.		1,2,5		0	+	+++	+	+	+++
Summa Delsträcka B:			20,5 mkr						
Busshållplatser förbättras så att bussresenärerna inte kliver ut direkt på gång- och cykelbanan.		2		0	++	++	0	0	++
Stadsmässig E4. Genom att minska antalet körfält skapas utrymme för att utforma Centralesplanaden som en boulevard.		1,6		0	+++	+++	+	+	+++
Cirkulationsplats Lasarettsgatan/Centralesplanaden. Medför jämnare trafikflöde och färre stopp.		1,3		++	+	+	++	++	+
Cirkulationsplats Viktoriaesplanaden/Centralesplanaden. Medför jämnare trafikflöde och färre stopp.		1,3		++	+	+	++	++	+
Summa Delsträcka C:			7 mkr						
Vänstersvängfält vid Viktoriaesplanaden förlängs för att öka trafiksäkerheten.		4		+++	+++	+	0	+	0
Cirkulationsplats Vikingagatan för att få jämnare trafikflöde med färre stopp.		1,3		++	+	+	++	++	+
Nytt parkeringshus:			*						
Nytt parkeringshus i Östra delen av centrum för att minska biltrafiken genom de centrala delarna av Örnsköldsvik.		5		+	+	+	+	+	+

* Kostnaderna är i dagsläget svårbedömda.

4.3.3 Steg 3-åtgärder före ny väg E4

Även om det skulle fattas beslut om ny sträckning kan det dröja många år innan det blir verklighet. För att förbättra situationen tills vidare kan vissa åtgärder på den befintliga sträckan göras omgående, under förutsättning att finansiering finns. Dessa förslag på åtgärder redovisas nedan, se figur 24.



Figur 24. Steg 3-åtgärder före ny väg E4.

Åtgärder

Delsträcka A: Paradisrondellen-Lasarettsgatan

Utfarten från Härnösandsvägen vid Paradisrondellen stängs av. Paradisrondellen byggs om för att få en lutning som förhindrar vältningsolyckor. Övergångställena vid Paradisrondellen görs säkrare med tydliga markeringar och belysning. Se figur 25.

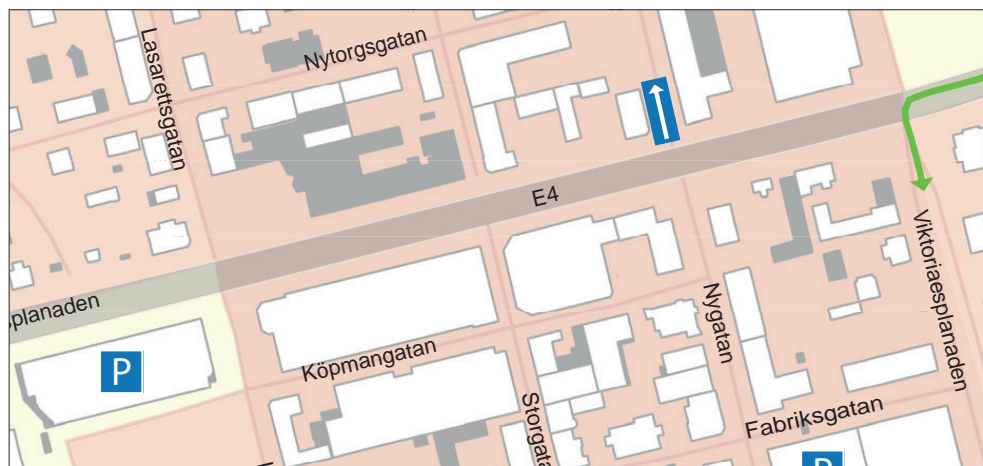


Figur 25. Delsträcka A.

0 50 100 200 Meter

Delsträcka B: Lasarettsgatan-Viktoriaesplanaden

Korsningen Nygatan-Centralesplanen byggs om för att öka framkomligheten för busstrafiken. Nygatan på den norra sidan av Centralesplanaden enkelriktas för all trafik utom bussar, vilket förbättrar framkomligheten på Centralesplanaden (Steg 2-åtgärd). Hållplatserna utmed Centralesplanaden förbättras. Ett nytt parkeringshus byggs i den östra delen av Centrum. Se figur 26.



Figur 26. Delsträcka B.

0 50 100 200 Meter

Delsträcka C:

Viktoriaesplanaden-Vikingagatan

Körfältet för vänstersvägande trafik norrifrån som ska in på Viktoriaesplanaden förlängs. Se figur 27.

Påverkan

Trafiksäkerhet

Förlängningen av vänstersvägande fil från Stockholmskurvan in mot Viktoriaesplanaden minskar sannolikheten för upphinnandeolyckor.

Barriäreffekt

Ingen förändring.

Framkomlighet och tillgänglighet

Enkelriktningen av Nygatan på den norra sidan av Centralesplanaden förbättrar framkomligheten på Centralesplanaden. Bussprioritet i korsningen Nygatan-Centralesplanaden förbättrar framkomligheten och tillgängligheten för busstrafiken. Ett nytt parkeringshus i de östra delarna av centrum minskar mängden lokaltrafik genom centrala Örnsköldsvik.

Attraktivitet och trivsel

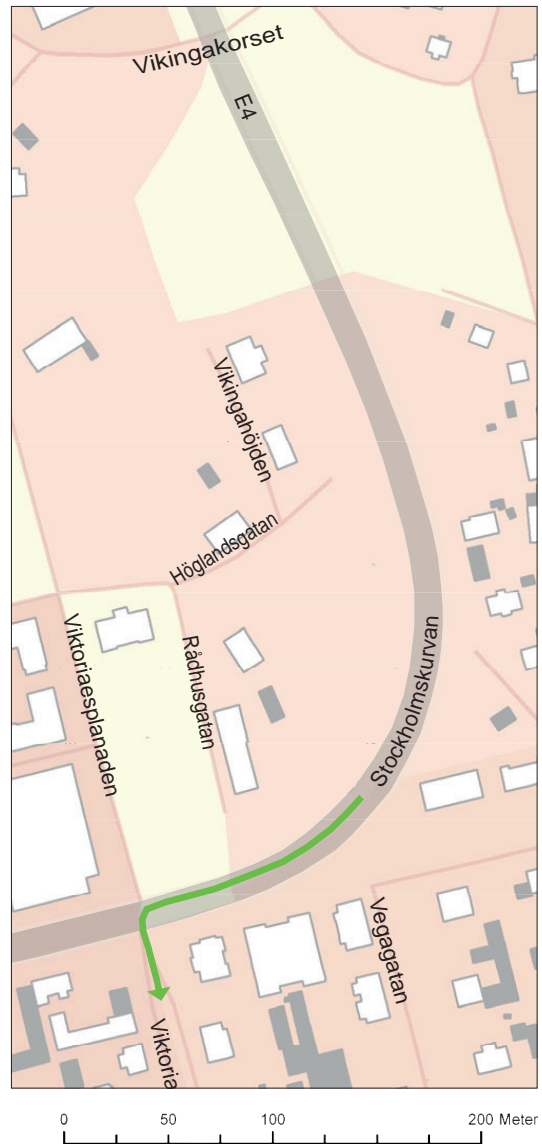
Ingen förändring.

Stadsbild

Ingen förändring.

Miljö - luft och buller

Ingen förändring.



Figur 27. Delsträcka C.

Effekter och måluppfyllelse - Steg 3-åtgärder före ny väg E4

I tabellen, se figur 28, visas vilken effekt de tänkbara åtgärderna har på framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet, luft, buller och attraktivt centrum, relaterat till målen för idéstudien då steg 3-åtgärder före ny E4 kvar utanför staden genomförs.

Mål för idéstudien

- 1 Anpassa vägen till dess nya funktion som lokal huvudgata.
- 2 Skapa god framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter.
- 3 Förbättra miljön längs vägen.
- 4 Möjliggöra framtida omledning av trafik vid eventuell avstängning av väg E4.
- 5 Kontinuerligt och långsiktigt minska biltrafiken i centrum.
- 6 Skapa en attraktiv och tilltalande miljö kring Centralesplanaden.
- 7 Identifiera utbyggnadsmöjligheter i anslutande kvarter.

Effekt

Parametrar

- Framkomlighet för biltrafik.
- Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och fordonstrafik.
- Tillgänglighet för oskyddade trafikanter.
- Barriärer för oskyddade trafikanter orsakat av bilväg.
- Luft, utsläpp av luftföroreningar.
- Buller, störande ljudnivå från fordonstrafik.
- Attraktivt centrum, stadsmässigt och levande centrum.

Bedömningskala effektivitet

- +++ Mycket effektivt, stor förändring
- ++ Måttlig effekt, medelförändring
- + Liten effekt, tämligen liten förändring
- 0 Ingen positiv effekt

Figur 28. Steg 3-åtgärder före ny väg E4 utanför staden

Tänkbar åtgärd	Status	Mål	Kostnad	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Tillgänglighet	Luft	Buller	Attraktivt centrum
				Effekt					
Summa:			8 mkr						
Utfart från Härnösandsvägen vid Paradisrondellen stängs av för att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.		2		+	+	+++	0	0	+
Ombyggnad av Paradisrondellen för att minska risken för vältningsolyckor.		4		+	++	+	0	0	0
Busshållplatser förbättras så att bussresenärerna inte kliver ut direkt på gång- och cykelbanan.		2		0	++	++	0	0	++
Vänstersvängfält vid Viktoriaesplanaden förlängs för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten.		4		+++	+++	+	0	+	0
Nytt parkeringshus:			*						
Nytt parkeringshus i Östra delen av centrum för att minska biltrafiken genom de centrala delarna av Örnsköldsvik.		5		+	+	+	+	+	+

* Kostnaderna är i dagsläget svårbedömda.

4.4 Samverkande åtgärder

Genom att kombinera flera olika åtgärder kan synergieffekter uppnås, det vill säga $1+1=3$. Varje åtgärd ger positiva effekter var och en för sig men kombinationen av flera åtgärder tillsammans ger större effekt. Åtgärderna bör samordnas och utföras under en begränsad tid. Åtgärderna kan kombineras på flera olika sätt. Nedanstående identifierade tänkbara åtgärder inom steg 2- och 3 är två exempel på tänkbara åtgärds kombinationer där åtgärderna tillsammans bedöms ge synergieffekter.

Attraktivt och levande centrum

Genom att planera utformning av centrum, påverka resebeteende samt sänka hastigheten och bygga om, till exempel minska antalet körfält längs Centralesplanaden blir synergieffekten ett attraktivt och levande centrum. Detta kan ge positiva effekter för näringslivet och hela Örnsköldsviks kommun som kan bli mer attraktivt att leva och verka i. Genom att kombinera de sju nedanstående åtgärderna uppnås sex av sju mål för idéstudien, se figur 29.

Figur 29. Synergieffekt - Attraktivt och levande centrum.

Tänkbar åtgärd	Steg	Mål	Frankomlighet	Trafiksäkerhet	Tillgänglighet	Luft	Buller	Attraktivt centrum
			Effekt					
Fördjupad översiktsplan för centrala Örnsköldsvik.	Steg 1	1, 2, 3, 6, 7	+	++	++	+	+	++
Gestaltningprogram för centrala Örnsköldsvik.	Steg 1	2, 6	0	+	++	+	+	++
Informationsinsatser gällande hållbart resande.	Steg 1	2, 3, 5	++	++	++	++	++	++
Sänkt hastighet för att öka trafiksäkerheten.	Steg 2	2,3	0	+++	++	+++	+++	++
Skapa trygga miljöer kring gång- och cykelvägar och busshållplatser.	Steg 2	2, 5	+	+	+++	+	+	+++
Minskat antal körfält.	Steg 3	1,2,5	0	+	+++	+	+	+++
Stadsmässig E4.	Steg 3	1,6	0	+++	+++	++	++	+++

Minskade luftföroreningar och buller

Kortare restider, lägre biljettpris och funktionellt uformade busshållplatser ger tillsammans synergieffekten att många fler väljer att resa kollektivt än om endast enstaka åtgärder genomförs. Genom att kombinera nedanstående åtgärder uppnås tre av sju mål för idéstudien. De flesta åtgärderna uppfyller mål 5 som innebär att kontinuerligt och långsiktigt minska biltrafiken i centrum. Åtgärderna tillsammans ger även synergieffekten att luftföroreningar och bullerstörningar minskar, se figur 30.

Figur 30. Synergieffekt - Minskade luftföroreningar och buller.

Tänkbar åtgärd	Steg	Mål	Framkomlighet	Trafiksäkerhet	Tillgänglighet	Luft	Buller	Attraktivt centrum
			Effekt					
Fördjupad översiktsplan för centrala Örnsköldsvik.	Steg 1	1, 2, 3, 6, 7	+	++	++	+	+	++
Se över busslinjesystem och turtäthet.	Steg 1	5	++	++	++	+	+	0
Informationsinsatser gällande hållbart resande.	Steg 1	2, 3, 5	++	++	++	++	++	++
Enkelrikta Nygatan.	Steg 2	5	++	++	+++	+	+	+
Bussprioritering i signalreglerade korsningar.	Steg 2	3, 5	++	+	+	+	+	+
Effektiv skötsel.	Steg 2	2, 5	+	+	+++	+	+	++
Skapa trygga miljöer kring gång- och cykelvägar och busshållplatser.	Steg 2	2, 5	+	+	+++	+	+	+++
Busshållplatser förbättras.	Steg 3	2	0	++	++	+	+	++

4.5 Gestaltungsprinciper

Generella gestaltungsprinciper för utformning av Centralesplanaden redovisas nedan. I avsnitt 4.6 redovisas gestaltungsförutsättningarna och i avsnitt 4.7 redovisas förslag på gestaltning av gaturummet inom idéstudieområdet på en övergripande nivå.

Centralesplanaden

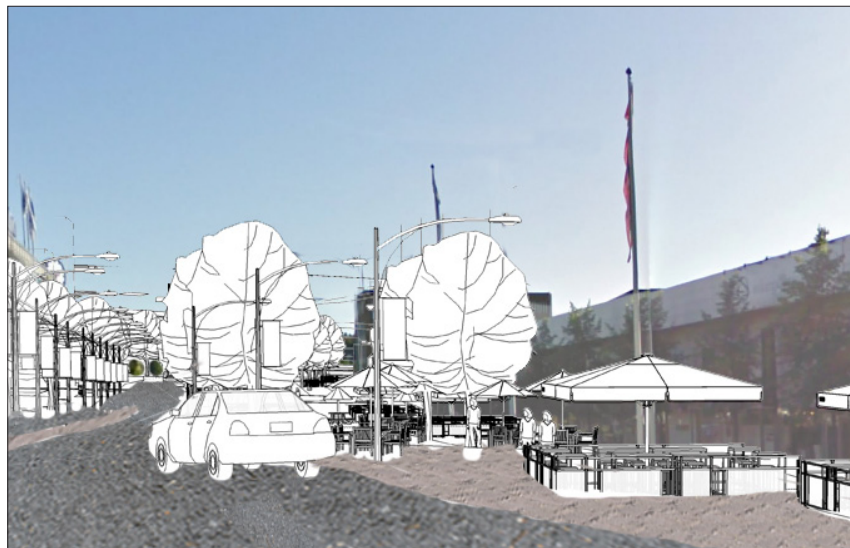
Centralesplanaden utformas som en boulevard för att få en stadsmässig karaktär. För att skapa en sammanhållen miljö ska lugna, enkla men omsorgsfullt bearbetade lösningar eftersträvas.

Konstbyggnader

Konstbyggnader, som broar och murar med mera, anpassas till gaturummet kring Centralesplanaden. De utformas funktionellt med omsorg utifrån platsens förutsättningar. Gång- och cykeltunnlar /gångbroar ges en utformning så att en tillgänglig, trygg och säker miljö skapas.

Utrustning

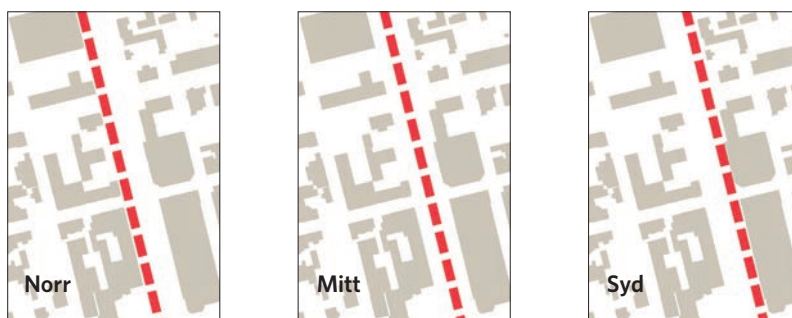
Utformning och val av utrustning bör präglas av gemensamt formspråk och enhetlig färgsättning. Belysningen i de centrala delarna av Örnsköldsvik utformas så att stadskaraktären förstärks. Belysningen av gång- och cykelvägar utformas så att miljön upplevs trygg och säker. Bullerskydd anpassas efter platsens förutsättningar och ges en omsorgsfull utformning.



Figur 31. Förslag till nyutformning av Centralesplanaden med stadskaraktär.

4.6 Gestaltungsförutsättningar

När ny väg E4 byggs utanför staden beräknas trafikmängden halveras och antalet körfält kan minska. Tre alternativa placeringar av ny väg genom centrala Örnsköldsvik har studerats, se figur 32. Placeringen av vägen ger tillgång till ytor som kan disponeras på olika sätt beroende på storlek och läge. I denna idéstudie är gestaltningen av dessa markytor kopplade till trafikförslaget i kapitel 4.3.2, figur 19 som är en av flera tänkbara trafiklösningar. Val av vilket alternativ som illustreras i denna idéstudie har gjorts genom en sammanvägning av förutsättningarna, se figur 33. Enligt sammanställningen i figur 33 är placering Norr det mest fördelaktiga. Detta har vidareutvecklats som exempel på möjlig utformning av Centralesplanaden. Illustrationerna ska ge inspiration och gör inget anspråk på att vara heltäckande vad gäller åtgärdsförslag.



Figur 32. Alternativa placeringar av nya Centralesplanaden mellan Lasarettsgatan och Viktoriaesplanaden.

Figur 33. Förutsättningar för att skapa en attraktiv och tilltalande miljö kring Centralesplanaden.

Förutsättningar	Norr	Mitt	Syd
Markytor frigörs Genom att minska antalet körfält frigörs markytor.	Större sammanhängande ytor på södra sidan frigörs.	Mindre ytor frigörs på båda sidor.	Större sammanhängande ytor på norra sidan frigörs.
Gaturummets karaktär Potential för ökad stadsmässighet.	Södra sidans byggnader är förhållandevis stängda mot Centralesplanaden, vilket innebär att det behövs åtgärder för att få ett mer levande centrum.	Fasaderna i gaturummet har olika karaktär som ger ett disharmoniskt gaturum.	Norra sidans fasader är öppna och riktade mot Centralesplanaden.
Levande centrum Attraktiva stråk och mötesplatser medför att fler människor vill vistas i Örnsköldsviks centrum.	Stor sammanhängande markyta i mycket attraktivt affärsläge nära centrum som ger möjlighet till många olika aktiviteter.	Uppdelade markytor som är svårare att nyttja för aktiviteter.	Stor sammanhängande markyta i attraktivt affärsläge som ger utrymme för olika aktiviteter.
Grönstruktur Möjlighet att genomföra en funktionell utformning.	Ger möjlighet att utforma en funktionell grönstruktur.	Ger möjlighet att utforma en symmetrisk grönstruktur.	Ger möjlighet att utforma en funktionell grönstruktur.
Solförhållanden Gynnsamma sollägen för utomhusaktiviteter.	Sol från eftermiddag till kväll.	Eftermiddagssol.	Sol från förmiddag till eftermiddag.

Illustrationsplan - aktivitetsytor

Gatan placerad enligt alternativt Norr

Rekreation



Handel och uteserveringar

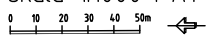


Sport och lek



Figur 34. Illustrationsplan - aktivitetsytor.

skala 1:1000 i A1



4.7 Principiell utformning

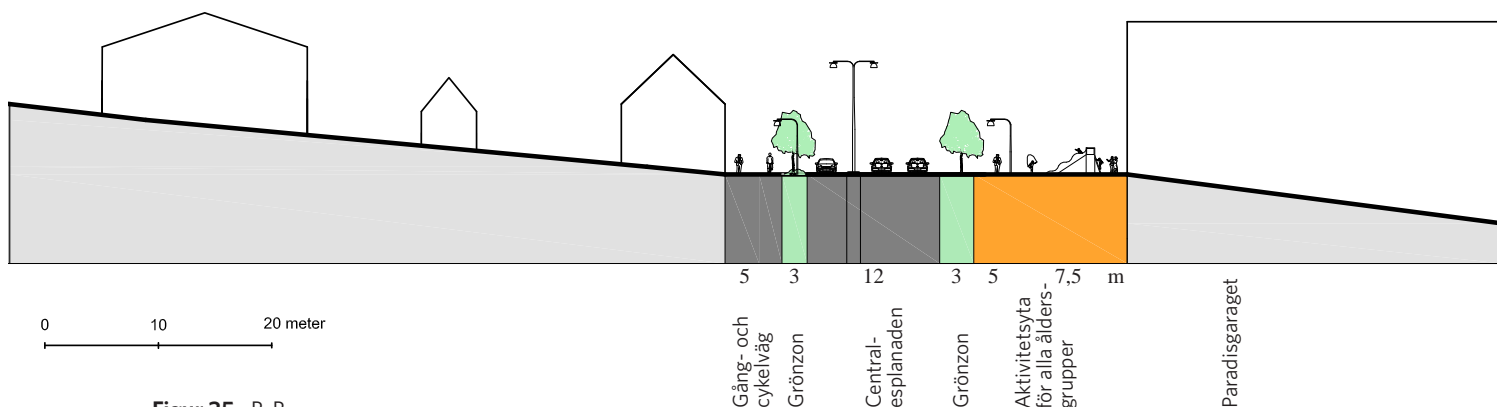
Vid flytt av väg E4 utanför staden frigörs markområden i anslutning till Centralesplanaden mellan Paradisrondellen och Viktoriaesplanaden. Ett av flera möjliga alternativ till utformning av tänkbara åtgärder redovisas i detta avsnitt. Förslaget är uppdelat i två delar: "Föreslagna aktiviteter" och "Utformning av gaturummet".

Aktivitetsytor

För att få ett levande centrum föreslås olika aktivitetsytor längs Centralesplanaden. De föreslagna aktiviteterna visas i "Illustrationsplan – aktivitetsytor", se figur 34 och beskrivs nedan.

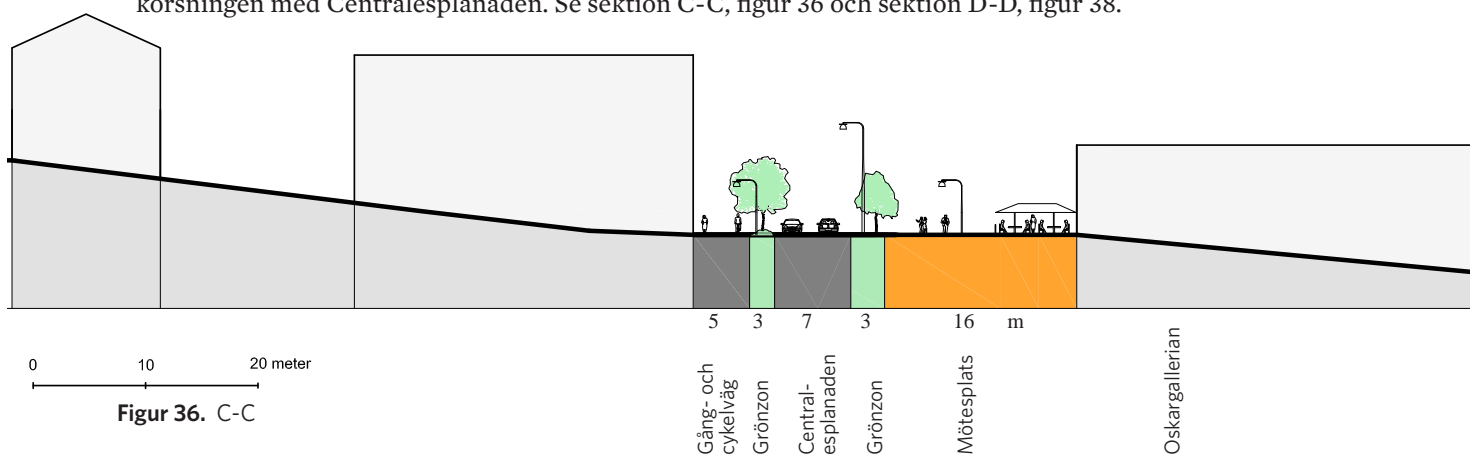
Sport och lek

Området mellan Paradisrondellen och Lasarettsgatan föreslås användas till sport- och lekaktiviteter. Aktiviteterna kan till exempel vara lek, träning och parkour. Placeringen ger möjlighet att utveckla verksamheter med knytning till Paradisbadet. Se sektion B-B, figur 35.



Handel och uteserveringar

Området mellan Lasarettsgatan och Nygatan föreslås nyttjas för handel. Läget vid Oskargallerian skapar möjlighet att utveckla verksamheter ut i gaturummet, exempelvis uteserveringar. Ytan utformas med gång- och cykelstråk och uppehållsytor. Uppehållsytorna kan utgöras av mötesplatser och gatuaktiviteter. Konstnärlig utsmyckning kan placeras i Storgatans förlängning för att tydliggöra korsningen med Centralesplanaden. Se sektion C-C, figur 36 och sektion D-D, figur 38.



Rekreation

Området mellan Nygatan och Viktoriaesplanaden föreslås få en grön karaktär. Grönstråket utformas med gräsytor, planteringar, träd och sittplatser. Stråket kan fungera som en övergång mellan stadskärnan och parkstråket längs väg E4. Se sektion E-E, figur 39.

Illustrationsplan - gaturum

Gatan placerad enligt alternativ Norr

Ordnade passager



Gång- och cykelbanor



Refuger



Figur 37. Illustrationsplan - gaturum.

skala 1:1000 i A1
0 10 20 30 40 50m

Gaturum

”Illustrationsplan – gaturum” visar förslag på hur Centralesplanaden kan gestaltas, se figur 37.

Passagemöjligheter

Möjlighet för gång- och cykeltrafikanter att passera Centralesplanaden kan utformas på olika sätt. Passagemöjlighet i samma nivå kan utgöras av övergångsställen och ordnade passager (försänkt kantsten, mittrefug, ändamålsenlig belysning). Passagemöjlighet i olika nivåer, planskildhet, kan utgöras av tunnel eller bro för gång- och cykeltrafik.

Gång- och cykelbanor

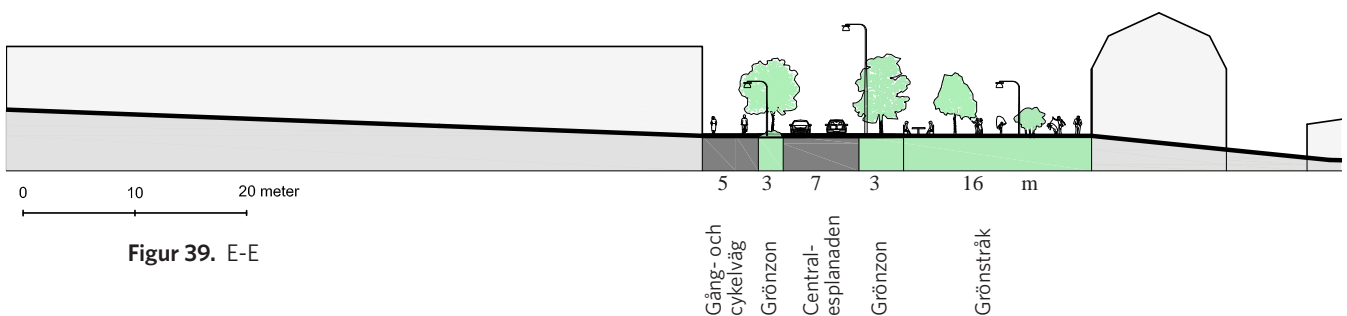
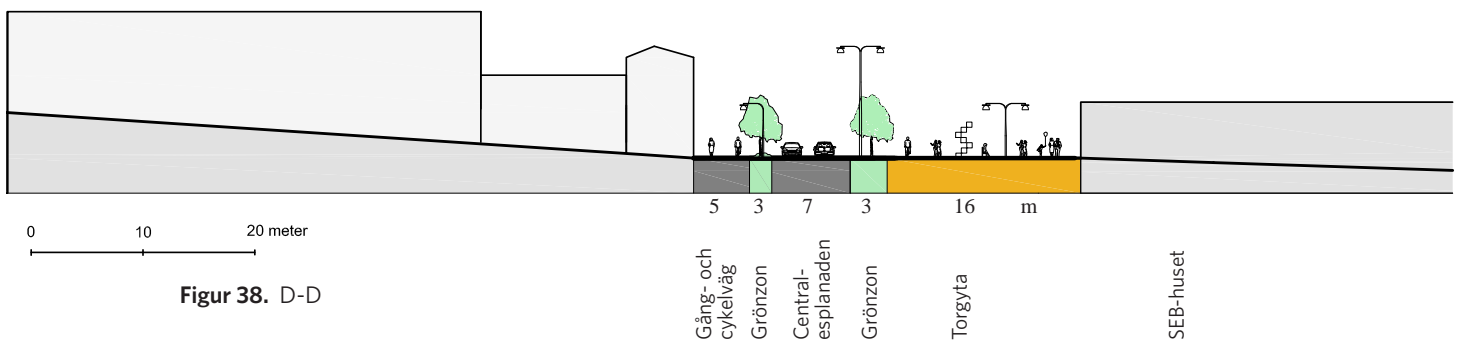
Längs den norra sidan av Centralesplanaden föreslås en gång- och cykelbana som är genomgående för snabb framkomlighet. Längs den södra sidan integreras den mellersta delen med uppehållsytorna. Gång- och cykelbanorna avskiljs med en refug mot gatan.

Refuger

Sträckan Paradisrondellen- Lasarettsgatan och Nygatan-Viktoriaesplanaden föreslås utgöras av en alléplantering med marktäckande växter. Den centrala delen mellan Lasarettsgatan och Nygatan föreslås utformas med trädplantering i hårdgjord yta. Refugerna med trädplanteringar bidrar till att förtydliga gaturummet.

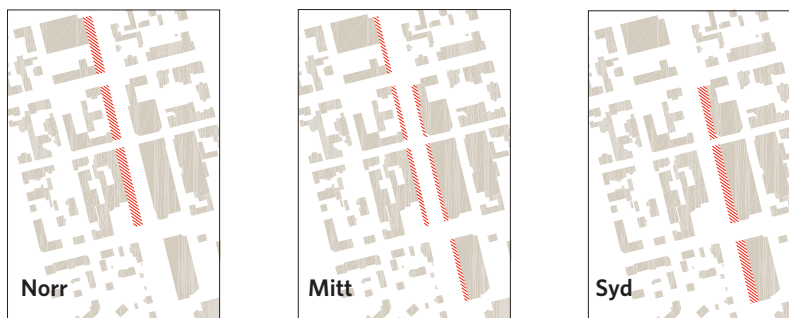
Grönska

Trädalléerna längs Centralesplanaden definierar gaturummet och ger det en stadsmässig karaktär. Buskplanteringar längs Centralesplanaden utformas så att trygghetsaspekter och trafiksäkerhet tillgodoses. Perennplanteringar kan användas för att förhöja det estetiska uttrycket. Trädplanteringar i trafikplatserna förtydligar rondellerna och ökar orienterbarheten.



4.7 Utbyggnadsmöjlighet i anslutande kvarter

I samband med att väg E4 flyttas utanför staden kan vägbredden på Centralesplanaden minskas, vilket kan frigöra mark för exploatering och förtätning. Tre alternativa lägen för exploatering i anslutning till Centralesplanaden har studerats, se figur 40. Val av vilket alternativ som beskrivs i denna idéstudie har gjorts genom en sammanvägning av förutsättningarna, se figur 41, vilket resulterade i alternativet Syd.



Figur 40. Alternativa utbyggnadsmöjligheter mellan Lasarettsgatan och Viktoriaesplanaden.

Figur 41. Förutsättningar för utbyggnadsmöjligheter kring Centralesplanaden.

	Norr	Mitt	Syd
Stadsbild Möjlighet att skapa tydliga rumsbildningar.	Med påbyggnad av befintliga kvarter får man ett mer definierat gaturum med byggnader som öppnar sig mot Centralesplanaden.	Tillbyggnadsmöjligheterna är mycket begränsade.	De idag småskaliga, varierade byggnaderna riskerar att slutas till om de byggs på.
Levande centrum Möjlighet att skapa en livfull stadsmiljö.	Goda möjligheter att utveckla befintliga och nya verksamheter genom tillbyggnader.	Det begränsade utrymmet för tillbyggnader minskar möjligheten att utveckla befintliga och nya verksamheter.	Möjligheter att utveckla befintliga och nya verksamheter genom förtätning.
Ljusförhållanden	Goda ljusförhållanden för kontors- och verksamhetslokaler.		Goda ljusförhållanden för bostäder.

Syd

Anslutande kvarter på södra sidan av Centralesplanaden kan utökas med mellan 12 och 16 meter. Den främsta anledningen till att de södra kvarteren utökas istället för de norra är de befintliga utformningarna av anslutande byggnader. Den södra sidans byggnader ger större möjligheter till praktiska och funktionella tillbyggnader, medan den norra sidan består av småskaliga och varierande huskroppar. Den norra sidans fasader är dessutom betydligt bättre riktade till en livfull stadsgata samtidigt som den södra sidan, trots sina byggnaders publika funktioner, är förhållandevis stängda mot Centralesplanaden. Nedan följer exempel på tänkbara utbyggnadsmöjligheter i tre kvarter längs Centralesplanaden.

Paradisgaraget

Paradisgaragets norra fasad som är vänd mot Centralesplanaden är i dagsläget helt stängd. Detta försämrar tryggheten och ger sämre möjlighet till ett attraktivt stråk. En påbyggnad på detta kvarter är möjligt med upp till 12 meter som kan inrymma bostäder och verksamheter, vilket skapar möjligheter till ett ökat flöde av människor längs Centralesplanaden.

Oskargallerian

Oskargallerian, som ligger bredvid Paradisgaraget, är möjlig att bygga till med en 16 meter bred tillbyggnad mot Centralesplanaden. Gallerian kan utvecklas med utökade butiksmöjligheter och med kontor eller bostäder. Tillbyggnadens utformning kan då samtidigt anpassas till den mer stadsmässiga karaktär som Centralesplanaden erhåller då väg E4 flyttas ut ur staden.

SEB-huset

Envåningshuset som i dagsläget inhyser bland annat SEB:s och Kapp-Ahls verksamheter kan i likhet med Oskargallerian byggas ut 16 meter mot Centralesplanaden.



Figur 42. Med placering av Centralesplanaden i den norra delen av gaturummet frigörs markytor tänkbara för exploatering på den södra sidan.

5 Medborgardialog om Centralesplanaden

Örnsköldsviks kommun har genomfört en medborgardialog i form av en webenkät, samt en workshop på Ängetskolan under tiden för projektets genomförande. Idéer och förslag som framkommit har använts i arbetet med idéstudien.

Medborgardialog om framtida Centralesplanaden

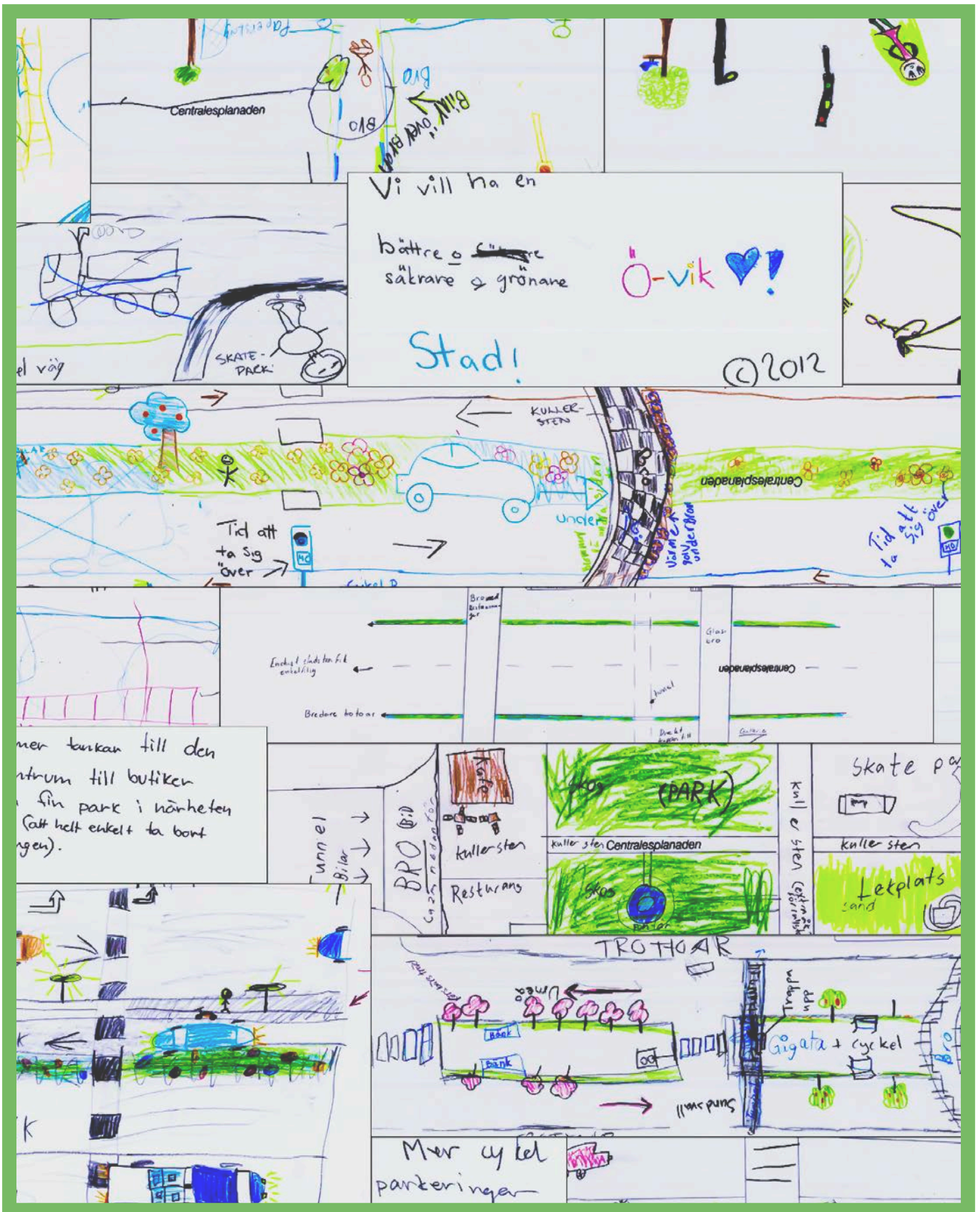
Medborgarna har via en webenkät (juni 2012) fått svara på frågor om trafiksäkerhet, buller, luft, framtida passage av väg E4 samt hur väg E4 genom staden ska utformas. En sammanfattning av enkätsvaren visade följande problem:

- Paradisrondellen anses vara för snäv och svårorienterad. Övergångsställena upplevs otrygga då de ligger nära rondellen.
- Problem i uppførsbacken för tyngre fordon då de har låg hastighet ut ur rondellen. Detta leder till mycket utsläpp och hög bullernivå.
- Människor som genar över Centralesplanaden vid Paradisbadet och är skymda av höga buskar.
- Svårt att hitta lucka och hinna byta fil vid utfart Östra Dalgatan/Centralesplanaden.
- Osynkade trafikljus för gående och bilar. Röriga korsningar längs hela sträckan. Många start och stopp ger dålig luft och hög bullernivå.
- Oro för upphinnandeolyckor vid korsningen Centralesplanaden/Viktoriaesplanaden.

Barn och ungdomar tycker till om staden

En sammanfattning av enkätsvaren i medborgardialogen från åldrarna 0-19 visar de inte störs så mycket av utsläpp och buller från trafiken. På frågan om hur problemen med luft och buller ska åtgärdas föreslår de att vägen flyttas alternativt grävs ner, fler träd planteras och hastigheten sänks. Ungdomarna känner sig osäkra om bilarna stannar vid övergångsställena. På frågan om hur de vill passera Centralesplanaden är det ändå flest som svarar att det ska ske via övergångsställen. De framtida passagera av Centralesplanaden vill de ha vid Lasarettsgatan, Storgatan och Nygatan. De vill att Centralesplanaden ska utformas med träd, men inte buskar eftersom de skymmer sikten.

Vid en workshop i maj 2012, som arrangerades av Örnsköldsviks kommun, ritade och berättade eleverna på Ängetskolan (5-16 år) hur de skulle vilja att Centralesplanaden ska se ut i framtiden. Efter att de fått se en film om Centralesplanaden ritade barnen förslag på hur trafik och människor ska kunna samsas samt hur man ska kunna ta sig över Centralesplanaden på ett säkert sätt. Workshopen resulterade i teckningar som lagts ut på kommunens hemsida. Barnen vill ha in mycket grönska i centrum i form av träd, blommor eller ett parkområde. Förslagen innehöll bland annat skatepark, aktivitetspark, lekplats, fotbollsplan och fler affärer. Säkra passager av väg E4 löser de med tunnlar och broar för fotgängare och cyklister. Några grupper löste problemet med trafiken genom staden genom att gräva ner biltrafiken i en tunnel under Centralesplanaden. Se figur 43.



Figur 43. Förslag till omgestaltning av Centralesplanaden, ritade av Ängetskolans elever.

Källor

Tryckt material

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen i Skåne län, *Gestaltningssystem för vägar – utveckling av metoder*, Vägverket, Publikation 2005:74

Trafikverket

Vägverket, *E4 i Centrala Örnsköldsvik – förslag till åtgärder enligt fyrstegsprincipen, i samarbete med Örnsköldsviks kommun*, 2009-09

Vägverket, *Handbok Förstudie*, Publikation 2002:46

Vägverket, *Råd för gestaltningssystem och gestaltningssystem i olika skeden*, Vägverket Publikation 2009:161

Vägverket, *Utredningsplan Väg E4 genom Örnsköldsvik, Främmerhörns – Åsberget – Arnäsvall*, 1992-09-25

Vägverket Region Mitt, *GC-passager cirkulationsplats E4 Örnsköldsvik*, 2009-10-30

Örnsköldsviks kommun

Örnsköldsviks kommun, *Kulturmiljöprogram*, Kultur och fritidsnämnden, 2005-02-16

Örnsköldsviks kommun, *Renare luft i centrum. Åtgärdsprogram för att förbättra luftkvaliteten i Örnsköldsviks centrum och uppfylla miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10), del 1 och del 2*, Kommunfullmäktige, 2011-10-31

Örnsköldsviks kommun, *Översiktsplan 2007 för Örnsköldsviks kommun*, Kommunledningskontoret, oktober 2007

Örnsköldsviks kommun, *Förslag till Översiktsplan 2012 för Örnsköldsviks kommun*, utställning t.o.m 19 oktober 2012, Kommunledningsförvaltningen, 2012-07

Örnsköldsviks kommun, *Översiktsplan för centrum med Sjögatan och Järvedsstranden Örnsköldsvik*, Kommunfullmäktige 2005-06-20

Muntliga upplysningar

Egnor, L. Hållbart resande, Örnsköldsviks kommun (2012-09-14)

Lunnergård, G. Bygg- och miljöavdelningen, Örnsköldsviks kommun (2012-06-26)

Nyman, J. Tillväxtavdelningen, Örnsköldsviks kommun (2012-08-23)

Webbaserat material

Trafikverket. <http://www.trafikverket.se>. 2012-09-14

Örnsköldsviks kommun. *Barn och ungdomar tycker till om staden*. <http://www.ornskoldsvik.se>. 2012-09-14

Örnsköldsviks kommun. *Lyckad medborgardialog om framtidens Centralesplanad*, <http://www.ornskoldsvik.se>. 2012-09-14



Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Rödavägen 1
Telefon : 0771-921921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se