

Rapport  
TRAFIKUTREDNING CENTRALA ÅS



**Krokoms  
kommun**  
KROKOMEN TJÆLTE

Slutrapport  
2024-03-05

**Uppdrag:** 340227 FK - Trafikutredning centrala Ås 23/38  
**Titel på rapport:** Trafikutredning centrala Ås  
**Status:** Slutrapport  
**Datum:** 2024-03-26

**Medverkande**

**Beställare:** Krokoms kommun  
**Kontaktperson:** Tomas Nilsson  
**Konsult:** Simon Vikström  
**Uppdragsansvarig:** Simon Vikström  
**Kvalitetsgranskare:** Jakob Olingdal

**Revideringar**

**Revideringsdatum:** Revideringsdatum.  
**Version:**  
**Initialer** Initialer.

## Sammanfattning

Trafikutredningen behandlar en helhetslösning för trafik i centrala Ås, Krokoms kommun. Statliga vägar utgör barriärer runt skolområdet som i kombination med att GC-nät saknas i vissa lägen skapar både sämre framkomlighet och trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna.

Trafikalstringen från skolområdets utveckling estimeras till en ÅDT på uppemot 500 fordon efter vissa vägsträckor, beroende scenario. Tillkommande trafik bedöms dock inte innebära kapacitetsproblematik inom programområdet.

Korsning Åsvägen/Nyhemsvägen föreslås byggas om till korsningstyp B med trafikö på Nyhemsvägen för att kanalisera svängande trafik tydligare. Kantsten tillkommer för att tydliggöra vägbanans utbredning och minska den stora asfaltsytan som bidrar till att göra trafiksituationen otydlig.

Befintlig hämta-lämnafunktion i skolområdets norra del föreslås behållas, med vissa justeringar, i syfte att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet. Detta skulle kunna komplettera och avlasta de övriga planerade parkeringsytorna.

Gamla väg E75, i och med tillkommande centrumområde, föreslås omstruktureras. Anslutning till Jämtkraftshallen flyttas 50 m norrut efter gamla väg E75 för att sprida ut trafiken för de olika målpunkterna. Nytt centrumområde ansluts via ny fyrvägs korsning. Det är viktigt att välutformade passager tillkommer vid nya angringspunkter i syfte att skapa ett sammanhängande GC-nät. En ny passage för oskyddade trafikanter föreslås också över gamla väg E75, intill korsningspunkten med Åsvägen/Ösavägen. Som en inledande åtgärd kan gamla väg E75 målas om till bygdeväg en del av sträckan för att prioritera framkomlighet för oskyddade trafikanter. Effekterna av bygdevägens införande kan sedan utvärderas. När typ av exploatering inom centrumområdet är klarlagt blir det tydligare vilken typ av trafiklösning som kommer att bli nödvändig. Då kan bygdevägen eventuellt bytas ut till separerad GC-väg och gata med två körfält.

## Innehållsförteckning

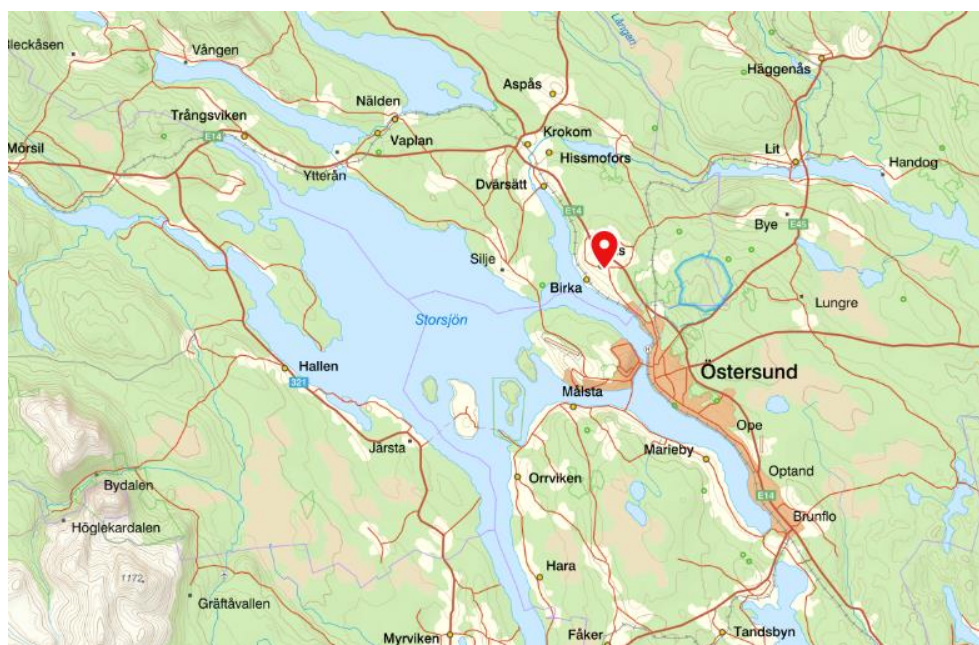
|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 Inledning</b> .....   | <b>6</b>  |
| 1.1 Bakgrund .....   | 6         |
| 1.2 Syfte .....  | 7         |
| <b>2 Förutsättningar</b> .....   | <b>8</b>  |
| 2.1 Projekt- och influensområde .....  | 8         |
| 2.1.1 Målpunkter.....  | 9         |
| 2.2 Styrdokument.....  | 10        |
| 2.2.1 Fördjupad översiktsplan för Åsbygden .....                                 | 10        |
| 2.2.2 Regional transportplan för Jämtlands län 2022-2033 .....                   | 11        |
| 2.3 Angränsande projekt.....   | 11        |
| <b>3 Dagens trafiksituation</b> .....  | <b>13</b> |
| 3.1.1 Maxtimme .....   | 14        |
| 3.1.2 Äldre mätningar .....  | 14        |
| 3.1.3 Trafikalstring .....   | 15        |
| 3.1.4 Analys.....  | 20        |
| <b>4 Nuläge, behov och brister samt åtgärdsförslag inom programområdet</b> ..... | <b>22</b> |
| 4.1 Oskyddade trafikanter .....  | 22        |
| 4.1.1 Nuläge .....   | 22        |
| 4.1.2 Brister .....  | 23        |
| 4.1.3 Åtgärdsförslag.....  | 24        |
| 4.2 Parkering .....  | 27        |
| 4.2.1 Nuläge .....   | 27        |
| 4.2.2 Brist .....  | 29        |
| 4.2.3 Åtgärdsförslag.....  | 29        |
| 4.3 Motortrafik och bilvägnät .....  | 33        |
| 4.3.1 Nuläge .....   | 33        |
| 4.3.2 Brist .....  | 33        |
| 4.3.3 Åtgärdsförslag.....  | 35        |
| <b>5 Rekommenderad trafiklösning</b> .....                                       | <b>40</b> |
| 5.1 Oskyddade trafikanter .....  | 40        |
| 5.2 Befintlig hämta lämna .....  | 41        |
| 5.3 Korsning Åsvägen/Nyhemsvägen .....   | 42        |

5.4 Anslutning till nytt centrumområde (motortrafik) .....43

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Ås är en tätort i Krokoms kommun lokaliserad cirka en mil söder om Krokom (figur 1). Krokoms kommun arbetar med att ta fram ett planprogram för centrala Ås och området innefattar skola, rekreations- och idrottsområde. Syftet med planprogrammet är att utöka byggrätt för idrottshallen samt omplacering av förskola samt pröva möjligheterna till kommersiell service och/eller bostäder. Planprogrammet ska också hantera trygghetsfrågor samt skapa helhetsperspektiv för den framtida utvecklingen.



Figur 1 Översiktskarta med programområdet ungefärligt markerat med röd kartnål (Bildkälla: Lantmäteriet)

I ett planprogram säkerställs intentionerna för markanvändningen inom området. Förutsättningar, utgångspunkter och mål för kommande detaljplaner formuleras inom ramen för programmet. I samband med framtagande av planprogram för centrala Ås avser Krokoms kommun att undersöka trafiksituationen och utformning av korsning i centrala Ås baserat på nuläge och framtida scenarion. Kommunen avser även att trafikutredningen ska föreslå åtgärder om så skulle behövas.

Tidshorisont för ett fullständigt genomförande av planprogrammet beräknas till år 2035. Samråd av planprogrammet planeras till sommaren 2024.

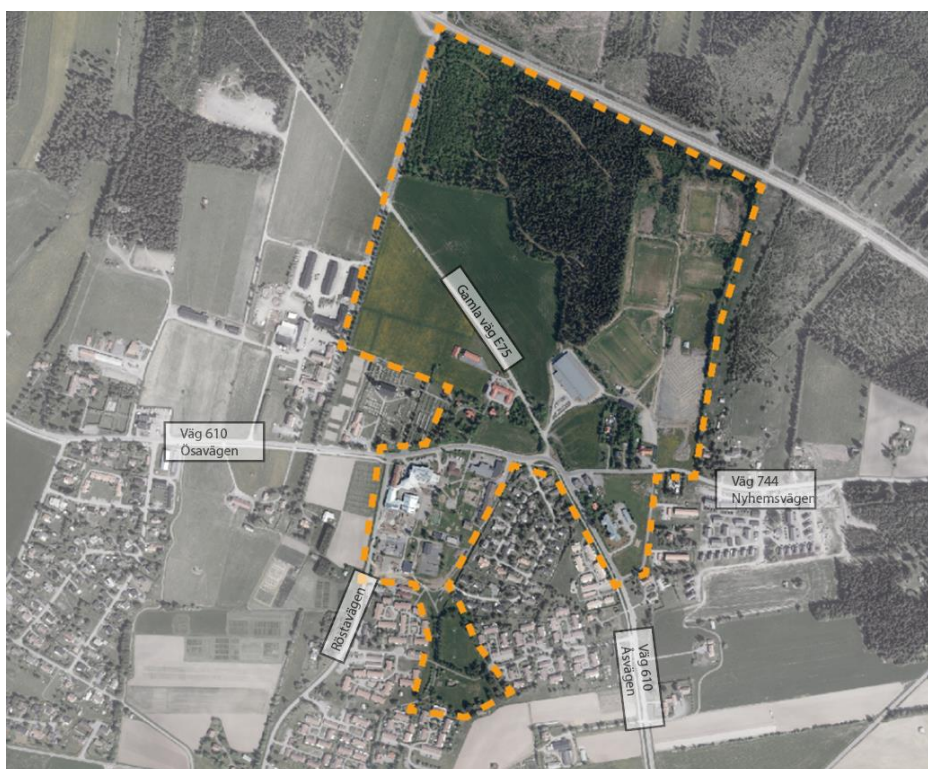
## 1.2 Syfte

Trafikutredningen ska fungera som underlag till Krokoms kommuns planprogram för området centrala Ås. Trafikutredningen ska presentera en helhetslösning för området och inkludera korsningar för motortrafik och oskyddade trafikanter. Extra vikt ska läggas på trafiksäkra lösningar för oskyddade trafikanter eftersom planområdet inkluderar ett skolområde och separeras av statlig väg.

## 2 Förutsättningar

### 2.1 Projekt- och influensområde

Den geografiska utbredningen av programområdet redovisas i kartan (figur 2) nedan. Genom programområdet går Ösavägen (väg 610), Åsvägen (väg 610) och Nyhemsvägen (väg 744) som alla har statlig väghållare. Åsvägen går över till att kallas Ösavägen i korsning med gamla väg E75, som går upp mot Jämtkraftshallen. Gamla väg E75 och Röstavägen har enskild väghållare. Röstavägen ansluter Ösavägen väster om skolområdet.



Figur 2 Programområdet för planprogrammet markerat med rött som också utgör trafikutredningens geografiska område (källa: Krokoms kommun).

Inom programområdet finns idag en skola, Jämtkraftshallen och några bostadsfastigheter. Ås skola är en grundskola där det i nuläget går cirka 480 elever i förskoleklass till årskurs nio. Det pågår en utbyggnad för att utöka kapacitet med ytterligare 140 elever som beräknas färdigställas år 2025-2026. Inom skolområdet finns också en förskola med cirka 150 barn.

Framtida markanvändning presenteras i figur 3 och utöver tidigare nämnda befintliga verksamheter och markanvändning planeras för centrumverksamhet och en vidareutveckling av idrotts- och

rekreationsområdet. I centrala delar finns också en öppning för att etablera ett äldreboende, kommersiell service eller samhällsservice. Även nytt område för skol- och förskoleverksamhet inkluderas i planprogrammet cirka 200 m upp efter gamla väg E75.



Figur 3 Framtida användning av mark inom planområdet. Kartan är utkast av ett tidigt förslag. (Källa: Krokoms kommun)

### 2.1.1 Målpunkter

Viktiga målpunkter i projektområdet och dess närhet är skola, förskola, fritidsgård, Jämtkraftshallen, fotbollsplaner, elljusspår, lekplats, busshållplatser. Målpunkter illustreras i kartan nedan (figur 4). Principiellt sett så skulle många vardagliga målpunkter för de boende i centrala Ås

kunna nås på ett avstånd under en kilometer. En kilometer motsvarar en restid på ungefär 15 minuter till fots.

Närmaste livsmedelsaffär återfinns i Lugnvik cirka 6,5 kilometer söder om Ås. Livsmedel finns även i Dvärsett cirka tio kilometer norr om Ås eller i Östersund cirka tio kilometer söder om Ås. Det finns även en obemannad mindre livsmedelsbutik i Ås-korset (korsning Nyhemsvägen/Åskottsvägen) cirka 1 kilometer öster om planområdet.



Figur 4 Målpunkter (Källa: Krokoms kommun)

## 2.2 Styrdokument

### 2.2.1 Fördjupad översiktsplan för Åsbygden

I februari 2018 antog Krokoms kommun en fördjupad översiktsplan för Åsbygden. Översiktsplanens inriktning för Ås är att byns lantliga karaktär ska bevaras. Till detta hör att unika karaktärsdrag för Åsbygden, till exempel att mindre områden av träd och buskar rekommenderas att placeras mellan vägbana och gång- och cykelväg i syfte att bevara Ås identitet. Stadsmässiga särdrag som cirkulationsplatser och trafiksignaler ska i första hand väljas bort till förmån för andra lösningar.

Trafiksäkerhet och hållbar utveckling är också ett prioriterat område som lyfts i planen. För att hålla ner hastigheter och få trafikanter att sakna ner

rekommenderas att vägar smalnas av och att refuger sätts upp. För Ås centrum finns också planer på en cykelpool för att främja hållbart resande.

### **2.2.2 Regional transportplan för Jämtlands län 2022-2033**

Den regionala transportplanen för Jämtlands län för perioden 2022 – 2033 innehåller förslag till åtgärder och investeringar inom bland annat länsvägnätet. Det är Region Jämtland Härjedalen som, enligt förordningen om regionalt utvecklingsansvar, haft uppdraget att ta fram transportplanen. Åtgärderna som föreslås finansieras med statliga anslag.

Brister längs någon länsväg ska påtalas till Trafikverket och sedan utreds denna genom att det upprättas en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) eller liknande mindre utredning.

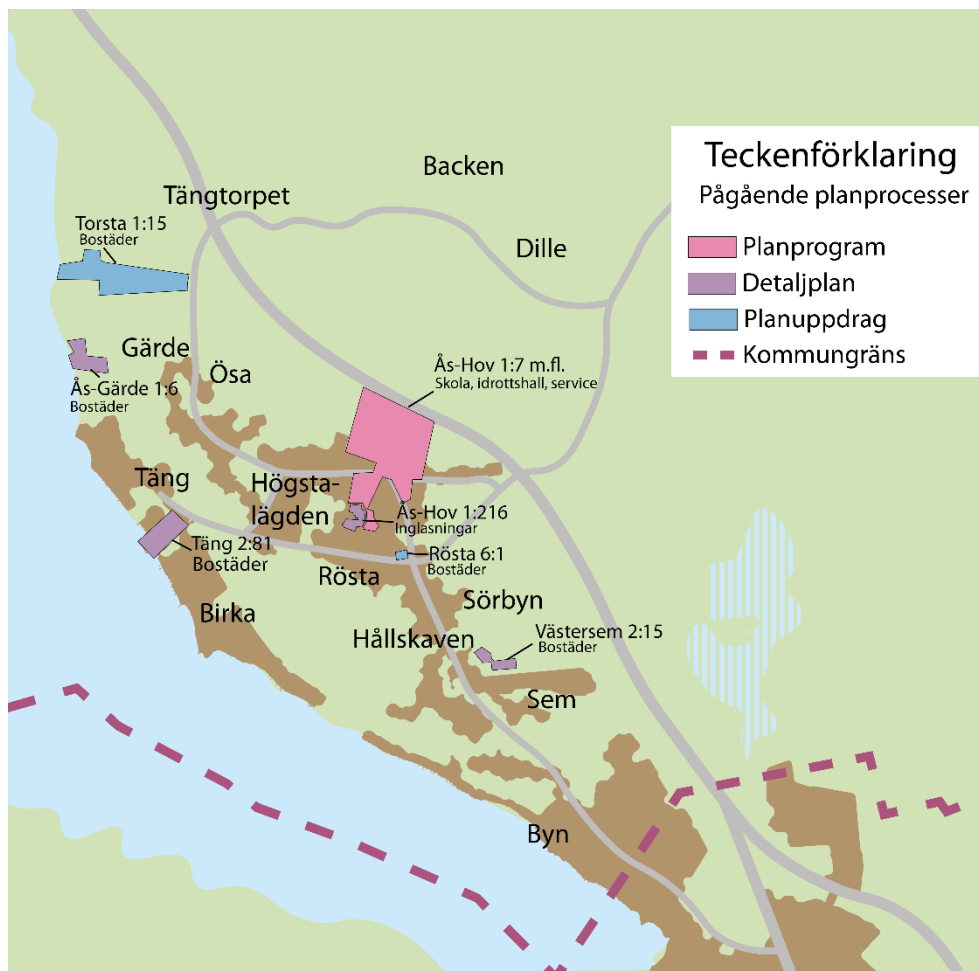
I aktuell transportplan ligger följande prioriterat objekt för genomförande inom detta programområdet geografi:

- GC-väg. Väg 744.1, Nyhemsvägen (kan anslutas mot befintlig gc-väg Ås – Östersund)

Tidigare har GC-väg Torsta – Ösabäcken efter väg 610 genomförts. GC-vägen är 1,5 km lång och är i utförande av en kombination av friliggande och kanstensbunden lösning med belysning en bredd på 2,5 m.

## **2.3 Angränsande projekt**

Det pågår en rad planeringsprocesser i syfte att utveckla Krokoms kommun och särskilt i området runt Ås. I kartan nedan (figur 5) presenteras pågående planeringsprocesser, nyligen antagna detaljplaner och områden där planbesked blivit beviljade. Ås båthamn möjliggör bostäder för 186 invånare, Blomsterhagen 300 invånare och Gärdebacken (inkluderar Ås-Gärde 1:6 och Torsta 1:15) möjliggör för 1 300 invånare.



Figur 5 Utbyggnadsplan och pågående planprocesser i geografien söder om Krokoms. (Källa: Krokoms kommun)

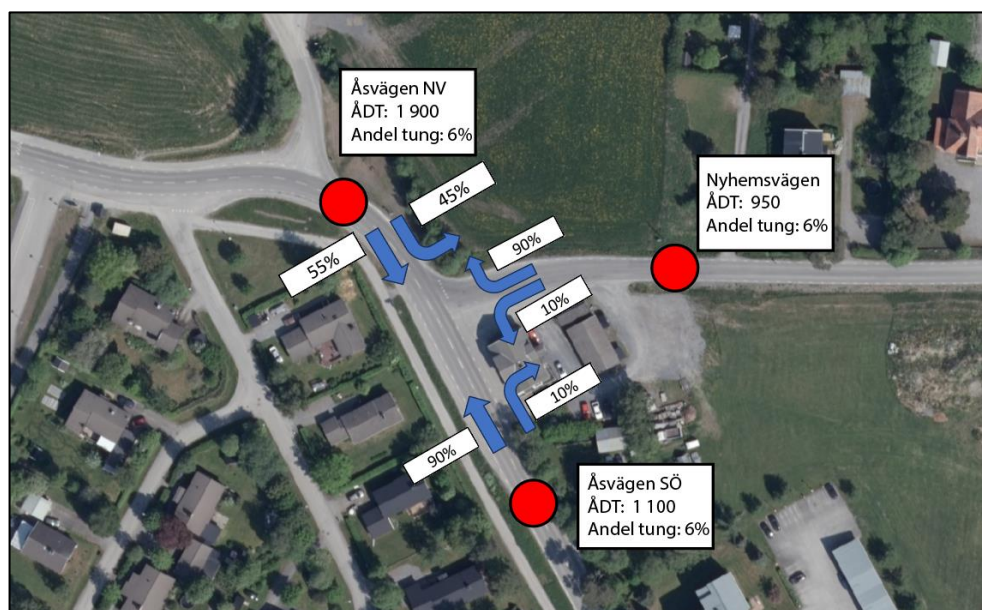
Utifrån planerad tillväxt i närområdet har Krokoms kommun tagit fram tre olika alternativ om hur skolan i Ås skulle kunna utvecklas fram till år 2037. Syftet är att ha en beredskap för att kunna tillhandahålla skola för nya elever i och med att Åsbygden utvecklas och fler bostadsområden tillkommer. Förskolan inom programområdet förväntas inte öka nämnvärt i antal barn.

Inom en kilometer från skolan bor idag cirka 1 250 invånare. I Ås som helhet bor cirka 3 700 människor. Krokoms kommuns egen befolkningsprognos till år 2037 är att centrala Ås växer med cirka 50 invånare och Ås som helhet till cirka 5 530 invånare.

### 3 Dagens trafiksituation

Inom ramen för trafikutredningen genomfördes trafikmätningar i två korsningar med hjälp av videosensorer under tre dygn (tisdag – torsdag) med start den 16 januari 2024. Mätningarna utfördes av Trafikia AB i korsningarna Nyhemsvägen/Åsvägen och Ösavägen/Röstavägen. Mätningarna har utförts under en relativt kort mätperiod.

Figur 6 och 7 presenterar trafikflöden från de utförda mätningarna uppräknade till ÅDT<sup>1</sup> genom att använda omräkningsvärde för statlig väg under januari månad i enlighet VGU guiden<sup>2</sup>. Detta är en schablonuppräkning för genomsnittliga månadsindex för att beskriva normala årsvariationer. I respektive figur visas även andel tung trafik samt riktningsfördelning i respektive ben i korsningen. Mätningarna har avrundats uppåt för att inte underskatta trafiken.

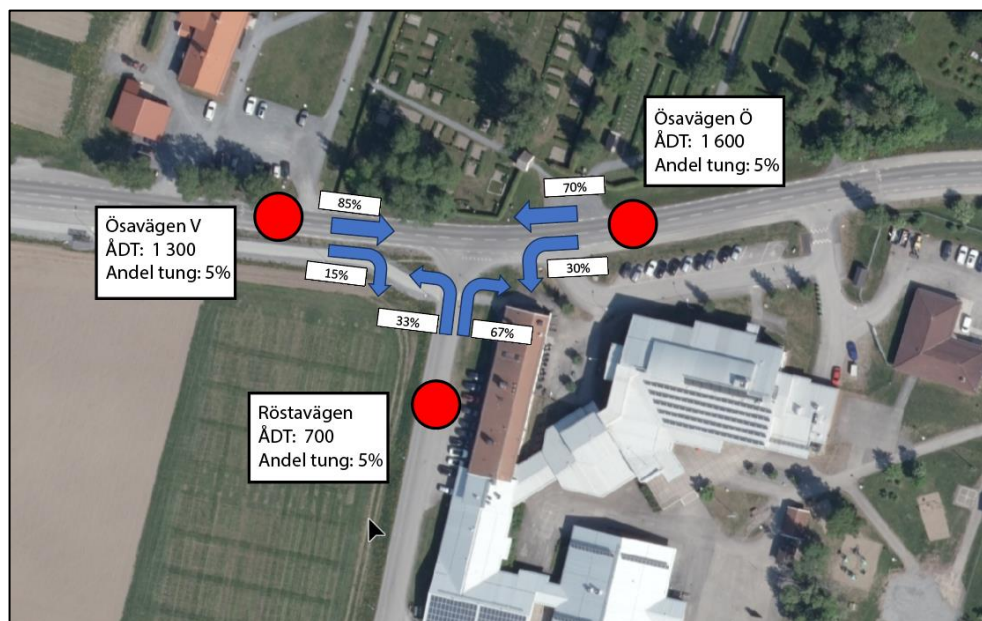


Figur 6 Korsningsanalys Nyhemsvägen/Åsvägen

I korsningen Nyhemsvägen/Åsvägen noteras att trafiken från Åsvägen SÖ främst kör rakt fram i korsningen, medan trafiken från Åsvägen NV är mer jämnt fördelad mellan Nyhemsvägen och Åsvägen SÖ. Från Nyhemsvägen svänger majoriteten vidare mot Åsvägen NV och ett fåtal svänger mot Åsvägen SÖ.

<sup>1</sup> Årsdygnstrafik

<sup>2</sup> Vägar och gators utformning, VGU-guiden, publikationsnummer 2022:006, sid. 28



Figur 7 Korsningsanalys Ösavägen – Röstavägen

I korsningen Ösavägen/Röstavägen svänger majoriteten från Röstavägen vidare mot Ösavägen Ö. Majoriteten av trafiken från Ösavägen V, respektive Ösavägen Ö kör rakt fram i korsningen.

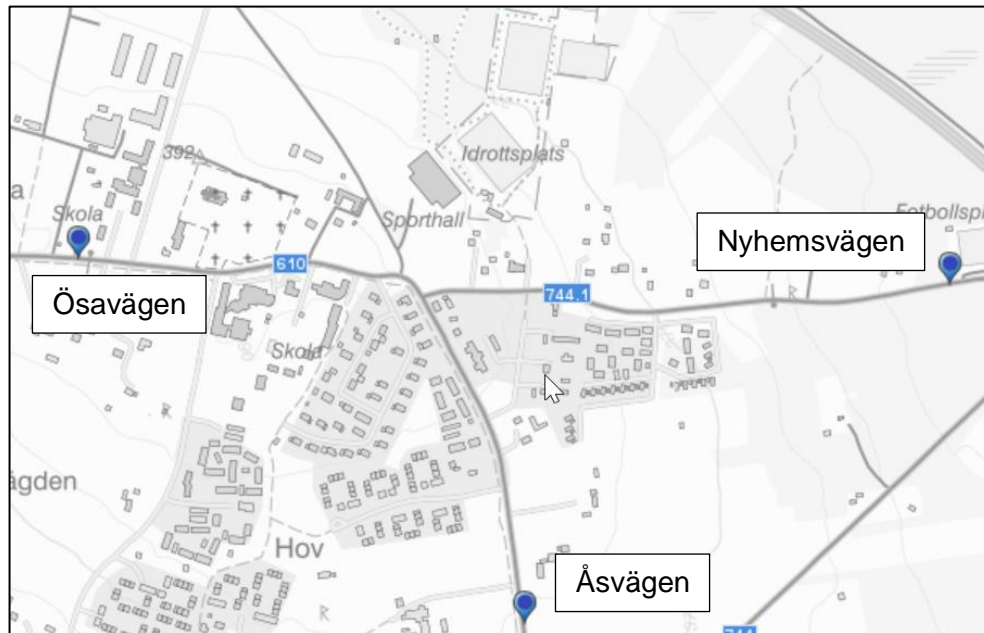
Det finns inga aktuella trafikmätningar på gång- och cykelflöden inom programområdet geografi eller dess omedelbara närhet.

### 3.1.1 Maxtimme

Maxtimme korsning Nyhemsvägen/Åsvägen under mätperioden var 230 fordon (förmiddag kl. 07) och 208 fordon (eftermiddag kl. 16). För korsning Ösavägen/Röstavägen var maxtimmens trafik 192 fordon (förmiddag kl. 7) och 195 fordon (eftermiddag kl. 16).

### 3.1.2 Äldre mätningar

Trafikverket har äldre trafikmätningar från år 2015 på Åsvägen, Nyhemsvägen och Ösavägen, se figur 8.



Figur 8 Kartbild som visar punkter där äldre trafikmätningar genomförts i närområdet. (Källa: NVDB)

I tabell 1 presenteras en jämförelse mellan de tidigare trafikmätningarna utförda av Trafikverket samt mätningarna utförda i samband med denna trafikutredning. Även mätningarna från Trafikverket har avrundats uppåt.

Tabell 1 Trafikmätningar och förändring över tid

| Mätpunkt    | Mätning 2015 | Mätning 2024 | Förändring % |
|-------------|--------------|--------------|--------------|
| Ösavägen    | 950          | 1 300        | +37%         |
| Nyhemsvägen | 750          | 950          | +26%         |
| Åsvägen     | 1 000        | 1 100        | +10%         |

I jämförelse med Trafikverkets uppräkningsstal ligger mätningarna år 2024 över prognos. Prognostiserad ökning mellan 2015-2024 är cirka 6 %. Att ha i åtanke vid jämförelse av mätningarna från 2015 och 2024 är att mätningarna i samband med denna trafikutredning utfördes under en kort period och resultaten bör därför tolkas med försiktighet. Röstavägen har inga tidigare trafikmätningar att redovisa.

### 3.1.3 Trafikalstring

En grov trafikstring har utförts med hjälp av Trafikverkets trafikstringensverktyg. Indata i trafikstringen är hur skolan planeras att utvecklas i de olika scenarierna (tabell 2) som tillhandahållits av Krokoms kommun. De förutsättningar som används i verktyget är att skolan är lokaliserad i en mindre tätort i Krokoms kommun. I verktyget går att ange

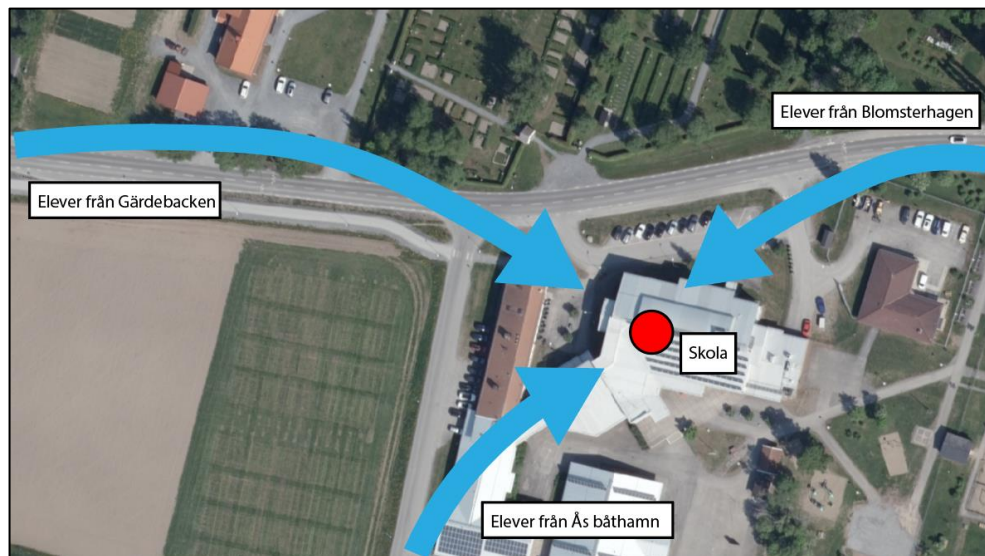
antal elever i förskola, låg/mellanstadie och högstadie/gymnasium. I de olika scenarierna antas en jämn fördelning av elever i de olika årskurserna. Antalet förskolebarn antas vara detsamma (150 elever) i samtliga scenarion. Värt att notera är att trafikallstring av skolverksamhet kommer med en hög osäkerhet och det är många faktorer som kan påverka i vilken grad elever skjutsas till och från skolan, till exempel upplevd trafiksäkerhet och trygghet av vägar till och från skolan samt i närhet av skolområdet.

Krokoms kommun har tagit fram tre scenarion för hur skolan i Ås skulle kunna utvecklas till år 2037 (tabell 2). Scenarierna baseras på hur närområdet skulle kunna utvecklas med fler bostadsområden efter ett genomförande av planprogrammet. Det fria skolvalet har inte inräknats, utan scenarierna baseras på planerad befolkningsutveckling. Scenario 1 innefattar att skolan inrymmer 550 elever och barn från planområdet Gärdebacken istället går på skolan i Dvärsätt. Scenario 2 inkluderar att alla barn i grundskoleåldern från Gärdebacken börjar på Ås skola och är därmed ett maxscenario med 850 elever år 2037. Scenario 3 innefattar att högstadiet barnen från Gärdebacken börjar på Ås skola. Låg- och mellanstadiet elever hänvisas i detta scenario till skolan i Dvärsätt eller andra områden.

Tabell 2 Scenarion av hur skolan i Ås utvecklas fram till år 2037 (Källa: Krokoms kommun)

| Scenario   | Antal elever |
|--|--------------|
| 1. Ås skola  | 550          |
| 2. Ås skola med alla barn i grundskoleålder från Gärdebacken | 850          |
| 3. Ås skola med högstadiet barn från Gärdebacken             | 600          |

De utförda trafikmätningarna antas motsvara nuläget. Den tillkommande trafiken till och från skolan antas komma från de planerade exploateringarna i Ås båthamn, Blomsterhagen och Gärdebacken. Vilka vägar som används till och från skolan viktas mot storleken på respektive exploateringsområde.



Figur 9 Trafikalstring till skolan och vilken riktning/exploatering dessa antas komma ifrån.

De som anländer via Ösavägen antas använda hämta/lämna platserna längs Ösavägen och de som anländer via Röstavägen antas använda hämta/lämna platserna längs Röstavägen.

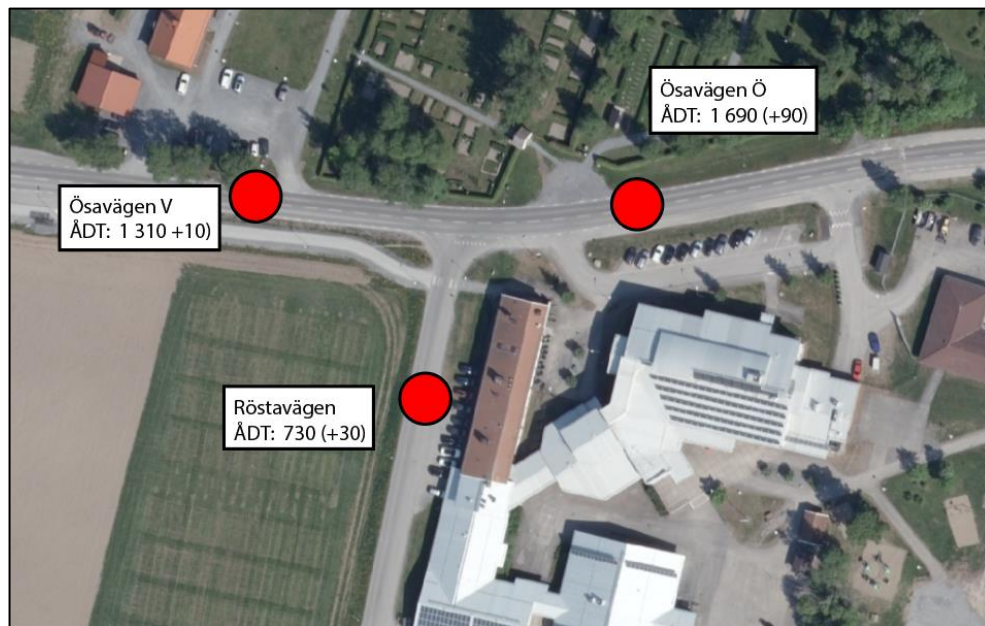
### Scenario 1

I scenariot väntas inga elever från planområdet Gärdebacken gå på skolan i Ås. De tillkommande eleverna antas därför komma från Blomsterhagen (75 %) och Ås båthamn (25 %). I tabell 3 redovisas antal elever som antagits för trafikalstringen.

Tabell 3 Antagande om fördelning av elever som grund för trafikalstringen i scenario 1.

| Typ av verksamhet | Antal elever |
|-------------------|--------------|
| Låg/mellanstadie  | 385          |
| Högstadie         | 165          |
| Totalt            | 550          |

I figur 10 visas beräknade trafikmängder på Röstavägen och Ösavägen i scenariot, samt skillnad jämfört med nuläget. Ökningen på Ösavägen V beror på att en del av föräldrar som hämtar/lämnar antas fortsätta vidare mot Krokoms via den vägen.



Figur 10 Trafikalstring och nätutläggning för scenario 1

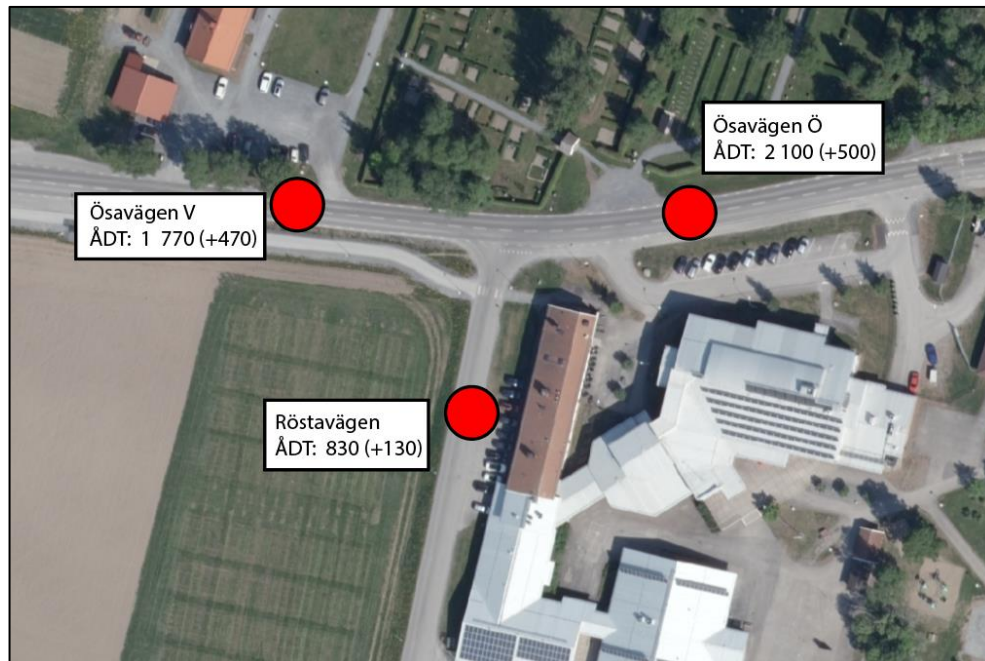
### Scenario 2

I scenario 2 inkluderas att samtliga barn från Gärdebacken går på skolan i Ås. Av de tillkommande eleverna antas 10 % komma från Röstavägen, 73 % från Ösavägen V och 17 % från Ösavägen Ö, vilket motsvarar storleken på exploateringarna i Ås båthamn, Gärdebacken och Blomsterhagen. I tabell 4 redovisas antal elever som antagits för trafikalstringen.

Tabell 4 Antagande om fördelning av elever som grund för trafikalstringen i scenario 2

| Typ av verksamhet | Antal elever |
|-------------------|--------------|
| Låg/mellanstadiet | 635          |
| Högstadiet        | 215          |
| Totalt            | 850          |

I figur 11 visas beräknade trafikmängder på Röstavägen och Ösavägen i scenariot, samt skillnad jämfört med nuläget.



Figur 11 Trafikalstring och nätutläggning för scenario 2.

Anledningen till ökningen på Ösavägen Ö till skillnad från övriga scenarion är att majoriteten av de som kommer från Ösavägen V (Gärdebacken) och lämnar sina barn på skolan antas åka vidare mot E14. De antas därför använda vändslingan norr om skolan och sedan fortsätta vidare österut mot Åsvägen/Nyhemsvägen och E14. På eftermiddagen när barnen ska hämtas antas att de kommer tillbaka samma väg.

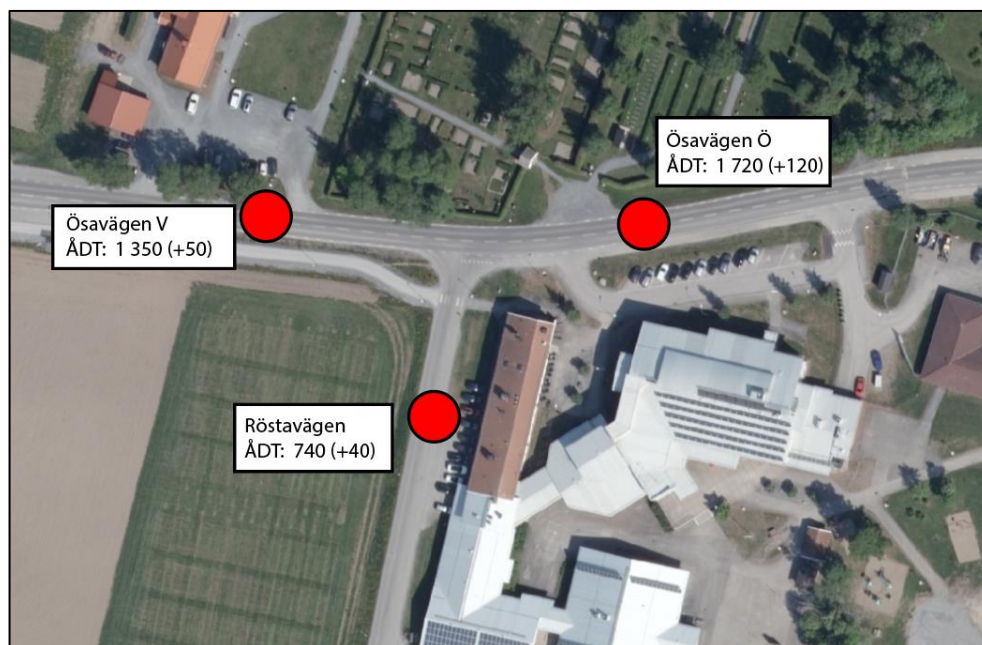
### Scenario 3

Scenario 3 innefattar att högstadiesbarnen från Gärdebacken börjar på Ås skola. Låg- och mellanstadiel elever från Gärdebacken hänvisas i detta scenario till skolan i Dvårsätt eller andra områden. I alstringen antas därför samma antal låg/mellanstadiel elever som i scenario 1 och samma antal högstadiel elever från scenario 2. I tabell 5 visas antal elever som antagits för trafikstringen.

Tabell 5 Antagande om fördelning av elever som grund för trafikstringen i scenario 2

| Typ av verksamhet | Antal elever |
|-------------------|--------------|
| Låg/mellanstadie  | 385          |
| Högstadie         | 215          |
| Totalt            | 600          |

I figur 12 visas beräknade trafikmängder på Röstavägen och Ösavägen i scenariot, samt skillnad jämfört med nuläget.



Figur 12 Trafikalstring och nätutläggning för scenario 3.

Även i detta scenario antas att majoriteten de som kommer från Ösavägen V ska vidare mot Åsvägen/Nyhemsvägen och E14 och kör samma väg tillbaka på eftermiddagen när de hämtar barnen.

### 3.1.4 Analys

I scenario 1 och 3 beräknas flödena vara snarlika i och med att de enda skillnaderna är att det tillkommer högstadieelever från Gärdebacken i scenario 3. Högstadieelever skjutsas inte till och från skolan i samma utsträckning som elever i låg- och mellanstadiet, varför ökningen inte är så stor.

Den största påverkan på trafikflöden sker i scenario 2 med anledning av att antalet låg- och mellanstadieelever ökar med cirka 300 från dagens antal. De flesta av barnen antas komma från Gärdebacken eftersom det området beräknas generera flest boende i framtiden.

Relaterat till framkomlighet bedöms inte något av scenarierna leda till att framkomligheten försämras nämnvärt på varken Ösavägen eller Röstavägen. Under korta tider vid hämtning och lämning kan det innebära att bilar kan behöva köa vid hämta/lämna slingan norr om Ösavägen eller

på Röstavägen, men bedömningen är att det inte kommer råda några kapacitetsproblem.

Gällande trafiksäkerhet så finns idag upphöjda passager för oskyddade trafikanter över Ösavägen samt vid hämta/lämna slingan norr om skolan. Passagen över Röstavägen ligger i en T-korsning, vilket i sig ger en naturlig hastighetsdämpning. Bedömningen är att inget av de undersökta scenarierna föranleder att ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder förordas.

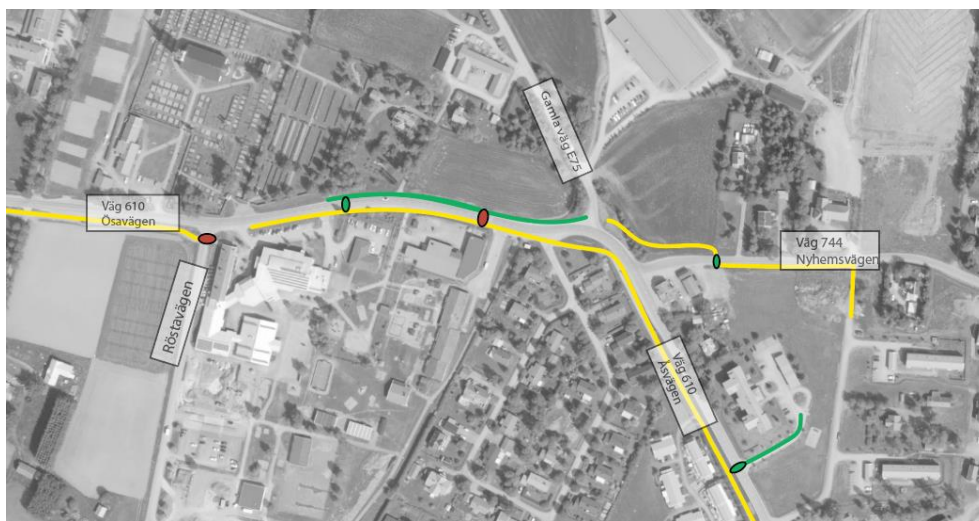
## 4 Nuläge, behov och brister samt åtgärdsförslag inom programområdet

Nedan följer en översiktlig nulägesbeskrivning av de olika delarna i trafiksystemet samt identifierade brister/behov och åtgärdsförslag.

### 4.1 Oskyddade trafikanter

#### 4.1.1 Nuläge

Oskyddade trafikanter har möjlighet att röra sig efter befintlig gång- och cykelbana (figur 13) på södra sidan av Ösavägen fram till skolområdet. GC-vägens sträckning väster om Röstavägen är belyst. På norra sidan av Ösavägen finns en gångbana, kantstensbunden till Ösavägen, även denna är belyst. Gångbanan leder fram till gamla väg E75, där den sedan upphör utan fortsättning och oskyddade trafikanter hänvisas till blandtrafik och att dela vägbanan med övriga trafikslag ifall de ska upp mot exempelvis Jämtkraftshallen.



Figur 13 Befintligt GC-nät i programområdet. Gångbana (grön) och gång- och cykelbana (gul), passager (grön/svart ring), övergångsställe (röd/svart ring). (Källa: NVDB, Krokoms kommun och Tyréns)

Över Röstavägen finns ett befintligt övergångsställe som dockar an befintlig gång- och cykelbana i väster och mot skolområdet öster. Övergångsstället är inte hastighetssäkrat med farddämpande åtgärder men är lokaliserat i en T-korsning vilket innebär att trafiken saktas ner naturligt. Sikten är god i alla riktningar. Vid skolområdet finns en upphöjd passage och ett

övergångsställe över Ösavägen mellan GC-banan och den kanstensbundna gångbanan på norra sidan av Ösavägen.

De senaste åren har en trafikolycka<sup>3</sup> rapporterats in för år 2017 efter Röstavägen inom programområdet och innefattar en singelolycka med cykel där utfallet blev lindrigt.

Nyhemsvägen har en nyproducerad upphöjd gångpassage. På norra sidan av passagen ansluter en grusad och belyst gång- och cykelväg mot gamla väg E75. GC-banan underhålls vintertid. Även en bit söderut finns en nyproducerad upphöjd gångpassage över Åsvägen. Båda dessa passager saknar mittrefug och ingen av de nyproducerade passagerna är i nuläget inrapporterad i NVDB. Båda dessa passager ansluter planområdet för detaljplan Ås-Hov 1:13. I den regionala transportplanen finns gång- och cykelväg efter Nyhemsvägen (väg 744) prioriterad som ett framtida investeringsobjekt.

Barn från skolområdet rör sig till idrottsplatsen, Jämtkraftshallen och rekreationsområdet norr om detta. Det finns en informell upptrampad stig norr om infarten till Jämtkraftshallen som till viss del kan nyttjas i nuläget (se figur 14). Stigen är varken tillgänglighetsanpassad eller belyst och snöröjs inte under vintertid.



Figur 14 Foto av korsningspunkt in mot Jämtkraftshallen (Källa: Google street view, hämtad 2024-02-20)

#### 4.1.2 Brister

I samband med exploatering och utveckling av centrala Ås enligt planprogrammet förväntas gång- och cykelflöden att öka, varav en stor del kommer att vara barn i grundskoleåldern. Dessa förutsättningar medför att det är av extra vikt att säkerställa ett sammanhängande GC-vägnät av god

<sup>3</sup> Enligt NTF öppna olycksdata (hämtad: 2024-02-19)

standard med säkra passager över trafikerade vägar. GC-vägnät och trafiksäkra passager är av stor vikt, särskilt med hänsyn till barnperspektivet.

Det saknas länkar i den befintliga infrastrukturen för oskyddade trafikanter som redovisas i figur 13. Krokoms kommun har påtalat att dagens skolvägar till Ås skola uppfattas som osäkra av dess nyttjare på grund av detta. Även vägen som oskyddade trafikanter och skolbarn använder för att ta sig till Jämtkraftshallen uppfattas som osäker eftersom oskyddade trafikanter i nuläget hänvisas till att dela vägbanan med övriga motorfordon en del av sträckan. Det finns ingen ordnad passage över gamla väg E75 för oskyddade trafikanter som rör sig mellan skolområdet och Jämtkraftshallen.

Eftersom Åsvägen – Nyhemsvägen också är omledningsväg för väg E14 kan höga koncentrationer av trafik uppstå periodvis efter sträckan. Vid en sådan omledningssituation av trafik från väg E14 ökar även den tunga trafiken förbi programområdet i centrala Ås.

Gång- och cykelvägnätet inom Ås är i nuläget inte sammanhängande. Saknade länkar rekommenderas åtgärdas för att skapa ett kontinuerligt och trafiksäkert vägnät för oskyddade trafikanter och skolbarn som rör sig mellan målpunkter.

Belysning finns intill samtliga passager över vägarna inom programområdet men är bitvis bristfällig efter gångbana längs Ösavägens norra sida. Taktila mönster för synskadade och belysning saknas exempelvis vid busshållplatser. De som väntar på bussen kan då vara svåra att se av förbipasserade trafik vilket kan innebära en trafiksäkerhetsrisk under dygnets mörka timmar.

### 4.1.3 Åtgärdsförslag

I figur 15 presenteras åtgärdsförslag för oskyddade trafikanter. GC-åtgärder längs gamla väg E75 bör kompletteras med en tydligt markerad passage (1) över för att docka an mot föreslagen anslutningsväg för oskyddade trafikanter till Jämtkraftshallen. En passage över gamla väg E75 rekommenderas i utförande med nedsänkt kantsten med refuger mellan körfälten för att möjliggöra etappvis passage vid stundtals höga trafikflöden. Passagen bör placeras på ett ställe där den fyller störst funktion och kopplar samman flest funktioner och övrigt GC-vägnät. Ifall passagen över gamla väg E75 placeras längre norrut kan det försvåra anslutning till nya centrumområdet norr om Ösavägen samt att kopplingen mot GC-väg längs Nyhemsvägen in mot skolområdet inte uppfattas som lika gen. Passagen knyts samman med föreslaget GC-nät öster om gamla väg E75 och vidare

upp mot Jämtkraftshallen. För att inrymma en passage med refuger/trafikö och möjliggöra etappvis passage över vägen kommer korsningspunkten att behöva breddas en aning. Uppskattad kostnad för åtgärden uppgår till cirka 130 tkr.

Exploateringsområdet i östra delen av programområdet och längs Nyhemsvägen kan bindas samman med GC-väg (5) som prioriterats i regional transportplan. Det rationella bör vara att förlägga denna GC-väg söder om Nyhemsvägen för att koppla samman med exploateringsområden och sedan docka an mot de nyproducerade passagerna över Åsvägen och Nyhemsvägen. Passage över kopplas samman med GC-väg (2). Ifall markåtkomst gör det möjligt bör utförande ske i linje med FÖP för Åsbygden och att området mellan vägbana och GC-väg planteras med mindre träd.



Figur 15 Identifierade brister/åtgärdsförslag (orange) och sifra för hänvisning i löptext.

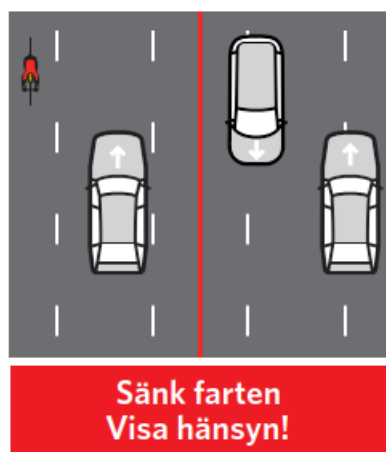
Längs efter östra sidan av Röstavägen föreslås en separerad gång- och cykelbana (4) intill skolområdet. En sådan åtgärd kan innebära att några av de planerade parkeringsplatserna, som ska etableras längs Röstavägen, behöver utformas kantstensbundet parallellt med Röstavägen för att inrymmas (se mer under kap. 4.2).

Kombinerad gång- och cykelbana rekommenderas med en bredd på minst 2,5 m. En generell inriktning, enligt VGU (VGU, 2022:001), är att stora flöden av oskyddade trafikanter ska ske på egen bana eller lokalvägnätet. Särskild hänsyn ska tas till barn. I fallet för centrala Ås är det många barn som rör sig i området till- och från skolområdet och upp till Jämtkraftshallen. Att anlägga en separat GC-väg i enkelt utförande, med en vägbredd på 3 meter, uppskattas kosta mellan 4 000 – 6 000 kronor per meter. Till detta tillkommer projektering, belysning och andra platsspecifika förutsättningar som kan påverka kostnaden.

Bygdeväg föreslås som en åtgärd efter en kortare sträcka (3) på gamla väg E75 på kort sikt för att tillfälligt förbättra trafiksituationen för oskyddade trafikanter. Till en början skulle bygdevägen kunna utgöra en sträcka på cirka 200 meter med start från korsning med Åsvägen för att sedan återgå till tvåfältsväg. I ett längre tidsperspektiv, när centrumverksamheter och ny förskola planeras efter gamla väg E75 bör separerad GC-väg övervägas, på den västra sidan av vägen vilket innebär att vägen då kan återgå till två körfält.

Bygdeväg är de svenska benämningarna på en landsväg med extra breda vägrenar, och ett smalare körfält i mitten avsett för bilar. Oskyddade trafikanter använder vägrenen och motorfordon ska visa extra hänsyn till dessa, men har tillåtelse att använda vägrenen vid möte (figur 16). Detta är en mer kostnadseffektiv lösning i miljöer där oskyddade trafikanter ska prioriteras och få mer utrymme, men där det kanske inte finns ekonomiska incitament att anlägga en separat gång- och cykelväg. Vägen målas och skyltas så att det blir tydligare för alla trafikanter att de måste samsas om utrymmet och visa hänsyn till varandra. Den dubbelriktade körbanan för motortrafik får en bredd av 3 – 3,5 meter och vägrenarnas bredd blir cirka 1,5 m . Syftet med en sådan typ av väg är att förbättra tillgängligheten för oskyddade trafikanter där fordonsflödet är lågt, exempelvis på gamla väg E75.

Om det blir aktuellt med bygdeväg behöver korsningen gamla väg E75/Ösavägen/Åsvägen inte breddas för att inrymma refug. Refugen antas bli nödvändig om vägen bibehålls som tvåfältsväg i syfte att möjliggöra etappvis passage.



Figur 16 Utformning bygdeväg (Källa: Trafikverket)

## 4.2 Parkering

### 4.2.1 Nuläge

I nuläget finns totalt 87 parkeringsplatser inom programområdet för Ås skola och Hovgläntans förskola (figur 17). Av dessa parkeringar finns 60 oreserverade platser utan möjlighet till motorvärmare, 18 oreserverade platser med möjlighet till motorvärmare samt 10 förhyrda platser med motorvärmare. I nuläget är 41 parkeringsplatser som används för besök till skolområdet lokaliserade norr om Ösavägen. Inringade parkeringsytor i figur 17 används endast under utbyggnationen av skolområdet för att tillgodose motorvärmplatser. Dessa kommer att avvecklas efter att byggprojektet färdigställts.

Vid Jämtkraftshallen finns 19 parkeringsplatser och antalet besökare per timme (under kvällstid) uppgår till cirka 60 individer enligt uppgift från Krokoms kommun.



Figur 17 Parkeringsplatser för Ås skola och Hovgläntans förskola, nuläge (Källa: Krokoms kommun)

Idag finns en hämta-lämnarparkering för Ås grundskola som en avfartsficka med rundkörning längs Ösavägen, precis öster om korsning med Röstavägen (figur 18). Rundkörningen är enkelriktad enligt pilarna i kartan. Från hämta-lämnarparkeringen nås också 11 bilparkeringar, varav två är

avsedda för rörelsehindrade. Fyra av parkeringsplatserna har tillgång till motorvärmarruttag.



Figur 18 Befintlig hämta-lämnarparkering vid Ås grundskola och trafikens riktning i rundkörningen (Bildkälla: Lantmäteriet)

### Projektering av skolområdet



Figur 19 Utklipp från utbyggnadsplan och ny rundkörning och hämta-lämnafunktion med anslutning till Röstavägen cirka 100 m söder om korsning Ösavägen/Röstavägen (Källa: Krokoms kommun)

Det pågår en ombyggnation och utveckling av skolområdet för Ås skola. Fler byggnader tillkommer med syfte att öka kapaciteten av elever. Pågående utbyggnation av skolan innebär att parkeringslösningen för skolan omstruktureras och inte behöver inräkna parkeringsplatser vid Jämtkraftshallen för att tillgodose skolans behov. Alla parkeringar för skolans behov kommer efter genomförande att tillgodoses inom skolområdet. Vid ett genomförande av utbyggnadsplanen som den ser ut idag får programområdet för Ås skola 117 parkeringsplatser plus 12 platser för tillfällig hämta-lämnafunktion med rundkörningen (figur 19). Den nya rundkörningen tillkommer cirka 100 m söder om korsningspunkt

Ösavägen/Röstavägen. I projekteringen har rundkörningen från Ösavägen tagits bort och möjliggör endast för två parkeringsplatser för rörelsehindrade.

Netto rörande antalet parkeringsplatser efter genomförande blir alltså 28 extra parkeringsplatser, för skolområdets behov, samt de 12 parkeringsplatserna för hämta-lämna i ny rundkörning (figur 19).

#### **4.2.2 Brist**

Befintlig hämta-lämneparkering för Ås grundskola (figur 18) uppfattas som otidlig och föräldrar och skolpersonal har påtalat för kommunen att trafiksituationen är ohållbar och osäker ur trafiksäkerhetssynpunkt. Den befintliga hämta-lämna funktionen i skolområdets norra del längs Ösavägen är det primära problemet. Problematiken som uppstår är att befintlig körbana i parkeringsområdet, speciellt vid infart, är smal. Bredden på körfältet skapar en flaskhals när fordon, som ska släppa av barn, stannar upp i början av rundkörningen intill skolans entré och bakomliggande fordon har inte möjlighet att passera. Vid en sådan situation fylls magasinet upp fort vilket leder till att fler fordon inte inryms och stannar upp trafiken ut på Ösavägen.

#### **4.2.3 Åtgärdsförslag**

##### **Alternativ 1**

I detta alternativ behålls befintlig hämta-lämnafunktion med rundkörning från Ösavägen men med några justeringar för att förbättra trafiksituationen (figur 20). Genom att ändra trafikens riktning i rundkörningen och måla om de befintliga parkeringsplatsernas vinkel skulle detta bidra till ett naturligare flöde att fylla upp magasinet av bilar närmare skolans entré. Dessutom skulle en parkeringsficka för 4 bilar parallellt med körriktningen inrymmas i detta förslag om mark närmare skolan omdisponeras för ändamålet. En parkeringsficka för bilar som ska släppa av elever skulle öka kapaciteten så att passerande bilar tar sig förbi. Utrymmet för en parallell ficka uppgår till cirka 2,5 m x 7 m per bil, vilket innefattar en total längd på 28 m för att inrymma fyra bilar. I detta förslag leds oskyddade trafikanter från ny GC-väg längs Röstavägen upp till befintligt GC-nät längs Ösavägen. En passage för oskyddade trafikanter behöver tillkomma vid ny utfart från rundkörningen.



Figur 20 Åtgärdsförslag alternativ 1. GC-väg (gul), rundkörning (blått).

Belastning och köbildning på Ösavägen bedöms i detta alternativet att minska i jämförelse med nuläget om flaskhalsen byggs bort. Åtgärdsförslaget skulle kunna kompletteras med tydlig skyltning och riktade informationskampanjer om förändringarna skulle underlätta genomförandet.

I detta alternativ hamnar två utfarter längs samma sträcka inom 30 m och köande bilar riskerar att blockera siktområdet. Siktsträckor bör säkerställas på plats vid ett sådant genomförande.

Röstavägen (sekundärvägen i korsningen) har ett indraget övergångsställe ca 10 m från korsningen med Ösavägen. Enligt VGU (2022:001, s. 181) ska siktsträckan i denna korsning mätas minst 5 meter från korsningspunkten och uppgå till 50 m i vardera riktning. Siktsträckan ska mätas i en höjd från vägbanan på 1,1 m. Ändrad riktning på rundkörningen måste också stämmas av med Trafikverket, som är väghållare för aktuell vägsträcka på Ösavägen, eftersom det handlar om en ändring av anslutningens reglering och utformning.

Det totala antalet parkeringsplatser för skolområdet uppgår i detta alternativ till 122 stycken (exkluderat hämta-lämnafunktion i rundkörning).

Det är främst mellan- och högstadiel elever som nyttjar skolområdets norra del. Lågstadiet håller till i södra delen av skolområdet varför det blir mest naturligt för vårdnadshavare till lågstadiel elever att nyttja den nya hämta-lämnafunktionen efter Röstavägen. Antagandet har gjorts att lågstadiel elever skjutsas till skolan i större utsträckning än elever i högre årskurser.

Skolan har planer på att i framtiden eventuellt utöka verksamheten i det norra skolområdet, varför det kan finnas ett värde att två hämta-lämnafunktioner finns att tillgå för att avlasta kapaciteten på respektive plats.

## Alternativ 2

I alternativ 2 byggs parkeringslösningen om enligt gällande utbyggnadsplan och projektering som tagits fram av Krokoms kommun. Fördelen med detta alternativ är att trafiksituationen för oskyddade trafikanter förbättras i skolområdets norra del genom att ett färre antal bilar kommer att passera GC-vägen för att ta sig in på vad som nu är en rundkörning med hämta-lämnafunktion.

Trafikrörelserna till och från skolan kommer att samlas till en angiven plats vilket kommer att öka tydligheten, särskilt för de oskyddade trafikanterna.

En minskning i antalet parkeringsplatser kan motiveras med åtgärder för att ändra beteenden hos skolpersonal att resa med hållbara färdmedel. Exempel på detta kan vara subventionerade kollektivtrafikkort, cykelpool för anställda och riktade informationskampanjer. I vissa kommuner erbjuds detta som alternativ för att minska anläggandet av parkeringsplatser vid exploateringar, i så kallade friköp från parkeringstal eller flexibla parkeringstal i uppvisande av åtgärder för att främja hållbara resor.



Figur 21 Alternativ 2, rundkörning i skolområdets norra del byggs bort och ersätts med stråk för GC-väg i gult (Källa: Krokoms kommun och SWECO)

## Jämtkraftshallen

Krokoms kommuns bedömning är att antalet besökare till Jämtkraftshallen kommer att dubblas (till cirka 120 besökare/timme under kvällstid) efter planprogrammets genomförande. Idag finns 19 platser och vid ett maxscenario kan därmed antas att antalet parkeringsplatser också behöver dubblas.

En parkeringsplats för bil upptar i genomsnitt 12,5 m<sup>2</sup> (2,5 m x 5 m) och när körytor räknas in kan ytbehovet antas vara det dubbla; 25 m<sup>2</sup> per



## 4.3 Motortrafik och bilvägnät

### 4.3.1 Nuläge

Programområdet innefattar, som nämnt i kap 2.1, tre vägar med statlig väghållare samt Röstavägen och gamla väg E75 som har enskilt väghållarskap. Hastighetsgränser efter de statliga vägarna är 40 km/h utöver sträckan förbi skolområdet där vägarna, inklusive Röstavägen har en hastighetsbegränsning på 30 km/h. Gamla väg E75 har en hastighetsgräns på 50 km/h den första sträckan från Åsvägen, men efter avfart mot Jämtkraftshallen ökar hastighetsgränsen till 70 km/h.

Idag har bilar möjlighet att parkera efter gamla väg E75, vilket också sker efter granskning av flygbilder och Google street view på aktuell sträcka. Gamla väg E75 har cirka 6,5 m bred vägbana i nuläget.

Åsvägen – Nyhemsvägen är omledningsväg för trafik på väg E14 vid eventuella olyckor eller avspärningar. Detta innebär att en hög koncentration av trafik kan uppstå periodvis vid en sådan situation.

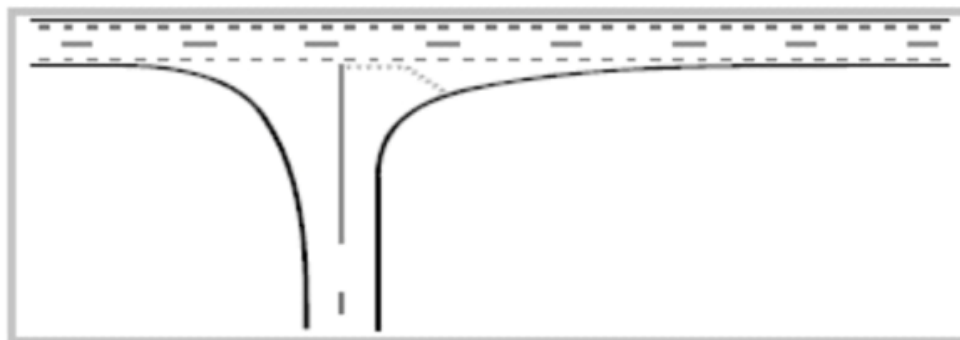
### 4.3.2 Brist

#### Korsning Åsvägen/Nyhemsvägen

Korsningen Åsvägen/Nyhemsvägen betraktas av kommunen som ohållbar och otydlig i dess nuvarande utformning. Ytan med asfalt i korsningspunkten är väl tilltagen (figur 23) och dessa stora ytor kan bidra till otydlighet och att trafik genar över parkeringsytor på fastigheten Ås-Hov 1:11. Det finns ingen tydlig angöringspunkt till Ås-Hov 1:11 vilket behöver åtgärdas. Nyhemsvägen har väjningsplikt mot Åsvägen och korsningen är utformad som en korsningstyp A (figur 24), utan trafiköar, anpassad för enklare trafiksituationer.



Figur 23 Nuvarande utformning Åsvägen/Nyhemsvägen (Källa: Lantmäteriet)

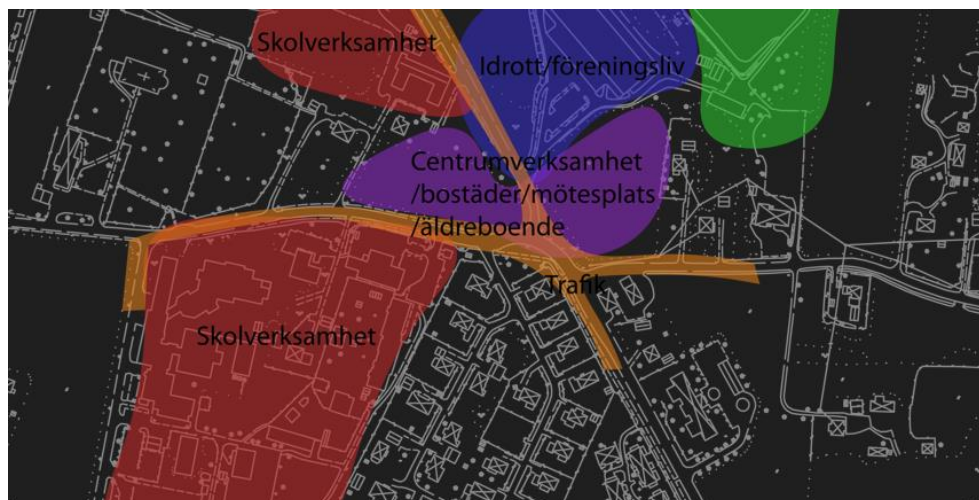


Figur 24 Exempelutformning av korsningstyp A (Källa: RÅD – VGU, Vägar och gators utformning publikations 2022:003, s. 163)

Vegetation och byggnader försämrar sikten i båda riktningarna. Inga kända olyckor finns registrerade i korsningspunkten.

### **Anslutning till nytt centrumområde**

Ifall centrumverksamheter, bostäder/mötesplats i kombination av äldreboende (figur 25) blir aktuellt på vad som i nuläget är åkermark behöver detta område ansluta till befintliga infrastruktur för motortrafik. Anslutning bör ske samlat och nyttja redan befintliga avfarter från länsvägar för att inte medföra ytterligare anspråk på statlig infrastruktur.



Figur 25 Utklipp från planerad utveckling av programområdet (Källa: Krokoms kommun)

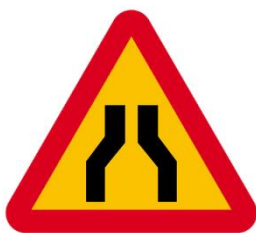
Det är i nuläget oklart vilken typ av centrumverksamhet som ska etableras i området och det är därmed svårt att veta vilken trafikallstring som detta bidrar med och därmed hur korsnings- och anslutningspunkter bör dimensioneras. Mest sannolikt är att korsningstyp A kommer att fungera.

### 4.3.3 Åtgärdsförslag

#### Gamla väg E75, alternativ 1

Gamla väg E75 föreslås kunna målas om och skyltas som en enfältsväg med särskild åtgärd för GCM (även kallad bygdeväg), se kap 4.1.3 där den beskrivs som en åtgärd för att prioritera framkomligheten för oskyddade trafikanter. Efter vägar med statlig vägghållare kan bygdevägar föreslås vid låga flöden – under cirka 2 000 fordon (per medeldygn) och hastighetsgränsen får inte överstiga 70 km/h. Vägen ska också ha en lokal funktion. Alla dessa riktvärden uppnås på aktuella sträcka. Motortrafik delar alltså på ett körfält och tillåts använda vägrenen vid möten med särskild hänsyn till oskyddade trafikanter.

Körfältet på en bygdeväg bör vara mellan 3 – 3,5 m vilket bedöms inrymmas tillsammans med vägrenens bredd, på cirka 1,5 på respektive sida om körbanan, inom befintlig vägbana (6,5 m). Åtgärd blir således ommålning av vägbanan och att vägskylt A5-1 (figur 26) sätts upp med lämplig tilläggstavla för att beskriva de nya förhållandena med bredd på körbana och vägren.



Figur 26 Vägmärke A5-1 Varning för avsmalnande väg

Att gamla väg E75 skulle markeras med breda vägrenar är inte något som nödvändigtvis skulle behöva påverka eventuella framtida åtgärder efter sträckan. Det skulle istället kunna ses som en kostnadseffektiv och initial åtgärd på kort sikt för att sedan utvärdera effekterna av insatsen. Införandet av en bygdeväg skulle med fördel kunna kombineras med en informationskampanj till boende i området, vårdnadshavare till elever i skolan och till idrottsföreningar som nyttjar Jämtkraftshallen och idrottsområdet för att underlätta genomförandet.

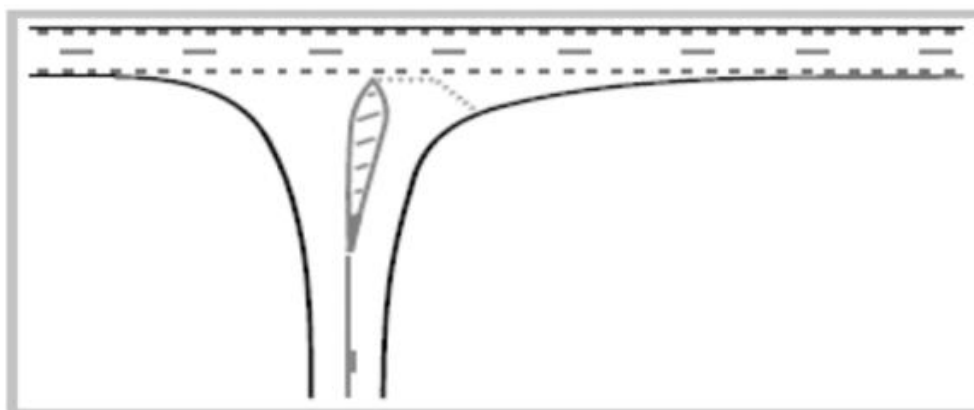
### **Gamla E75, alternativ 2**

När det tydliggjorts vilken typ av exploatering som tillkommer på det nya centrumområdet samt förskolan längre upp efter gamla väg E75 planeras kan det bli aktuellt att anlägga en separat GC-väg. Denna GC-väg föreslås förläggas på västra sidan av gamla väg E75 eftersom att tillkommande målpunkter (förskola m.m.) planeras på denna sida.

I detta alternativ föreslås korsningspunkten breddas något för att inrymma väganordning som refug för passage av oskyddade trafikanter (se figur 28 nedan). Väganordning på gamla väg E75 anses onödigt om bygdeväg målas.

### **Korsning Åsvägen/Nyhemsvägen**

För korsning Åsvägen/Nyhemsvägen föreslås korsningstyp B (figur 27) som är kanaliserad med trafikö i sekundärvägen (Nyhemsvägen). I korsningstyp B kan primärvägen (Åsvägen) också förses med trafikö för att underlätta passage för gående och cyklister. Inom programområdet leds dock oskyddade trafikanter över aktuella vägar via passager och övergångsställen på andra platser vilket gör att en trafikö på Åsvägen inte bedöms som nödvändig i korsningspunkten.

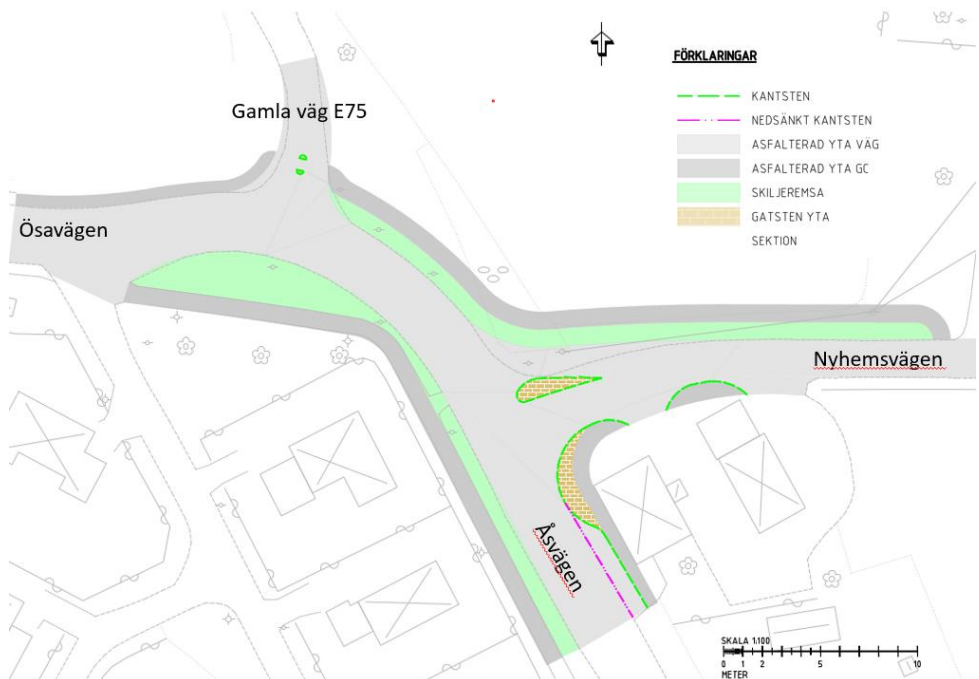


Figur 27 Exempelutformning av korsningstyp B (Källa: RÅD – VGU, Vägar och gators utformning publikation 2022:003, s. 163)

Korsningen har ritats upp efter platsens förutsättningar i en översiktlig skiss (figur 28). Trafikö och kantsten föreslås för att tydliggöra vägbanan och kanalisera trafiken. Korsningsutformningen dimensioneras för Lps (dragbil med påhängsvagn eller släpvagn)<sup>6</sup>. En tillfällig parkeringsficka (figur 28) har ritats in på Åsvägen till fastighet Ås-Hov 1:11 för korttidsparkering och postutdelning. Angöringspunkt till samma fastighet har specificerats mer tydligt från Nyhemsvägen.

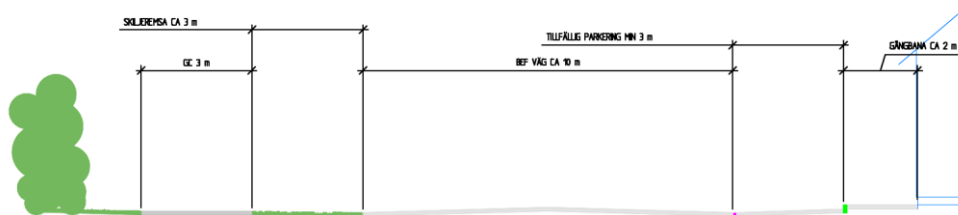
För att inrymma väganordningar behöver vägen sidoförskjutas någon meter norrut och ta en bit av diket i anspråk. Belysning och ledningar kan behöva flyttas vilket måste överläggas med ledningsägaren. Utredningen har inte beaktat vägens lutning. Tillförande av kantsten i vägbanan kan påverka hur avvattningen fungerar, vilket kräver mer ingående detaljprojektering för att besvara.

<sup>6</sup> Från VGU 2022:002 Begrepp och grundvärden



Figur 28 Utklipp skiss föreslagen korsningsutformning Åsvägen/Nyhemsvägen (Källa: Tyréns)

Tvårsnittet i figur 29 nedan visar Åsvägen, i den nedre delen av figur 28, där tillfällig parkeringsficka är inritad. Måtten är befintlig GC-väg längst till vänster på 3 m, en sidoremsa på 3 m, befintlig vägbana på cirka 10 m, tillfällig parkeringsficka på minst 3 m samt en gångbana närmast fastigheten/byggnaden på cirka 2 m.



Figur 29 Tvårsnitt Åsvägen enligt skiss från ny korsningsutformning, se figur 28 (Källa: Tyréns)

Det är svårt att uppskatta kostnaden för en åtgärd baserat på en planritning utan att beakta de faktiska förutsättningarna på platsen. För att få fram dessa förutsättningar behöver föreslagna åtgärder detaljprojekteras mer ingående. En grov kalkyl är att enbart breddning av korsning och att tillföra nya väganordningar enligt skiss skulle kosta cirka 600 – 700 tkr. Sedan tillkommer eventuell marklösen, flytt av kablage, projektering samt

beroende på vilken entreprenör som är utförare olika byggherrekostnader. Ifall vägplan blir aktuellt kommer det också att bidra till en extra kostnad. Nytt lager av asfalt har inte heller inkluderats i kostnadsuppskattningen.

### **Bortvalt alternativ**

Som en alternativ utformning skulle gamla väg E75, Åsvägen, Nyhemsvägen och Ösavägen kunna bindas samman med en cirkulationsplats med fyra tillfarter. Denna utformning skulle kräva ett större markanspråk och ta mark från planerade centrumområden.

Åtgärden har valts bort med hänsyn till kostnad, markanspråk och bygdens lantliga karaktär. Kostanden och ingreppet i miljön kan dessutom inte helt motiveras med tanke på det väntade trafikflödets storlek.

## 5 Rekommenderad trafiklösning

Utredningen föreslår ett antal alternativ till lösningar som beroende på utformning gynnar olika trafikantgrupper. I det fortsatta arbetet, och dialogen med bland annat Trafikverket, behöver dessa alternativ diskuteras vidare för att hitta det alternativ som bäst bedöms leda till måluppfyllelse avseende kommunens mål för programområdet.



Figur 30 Samlade åtgärdsförslag för att knyta samman Ås med GC-väg, flytt av angöringspunkt till Jämtkraftshallen samt anslutning till nya exploateringsområden.

### 5.1 Oskyddade trafikanter

Ett övergångsställe bör betraktas som en framkomlighetsåtgärd snarare än en trafiksäkerhetsåtgärd. Detta eftersom studier har visat att övergångsställen bidrar till en falsk trygghetskänsla hos gående trafikanter. Det är nödvändigtvis inte säkrare att korsa vägen vid ett övergångsställe än på andra platser. Övergångsställen bör därmed endast övervägas där trafikflöden av motortrafik är höga och på så sätt ge företräde åt oskyddade trafikanter. På platser där övergångsställen övervägs bör detta hastighetssäkras till 30 km/h. Detta kan göras genom att anlägga farthinder såsom gupp, chikan eller avsmalnad väg i exempelvis timglasutformning. I valet av farthinder behöver särskild hänsyn tas till kollektivtrafik och utryckningsfordon.

GC-nät sammanlänkas för att binda samman Ås i öst-västlig riktning. Befintliga passager föreslås användas i så stor utsträckning som möjligt. Ett mindre antal passagepunkter på strategiska platser skapar en tydlighet för

motorburna trafikanter om var oskyddade trafikanter förutsätts passera vägen. Kostnad för GC-väg i enkelt utförande, med en bredd på 3 m, uppskattas till cirka 4 000 - 6 000 kronor/meter.

Passage föreslås uppföras intill korsningen med gamla väg E75 och vid nya anslutningspunkter för centrumområdet där GC-bana kommer att passera en in- och utfart. Åtgärden att inrymma passage med mittrefug/trafikö vid gamla väg E75 uppskattas kosta cirka 130 000 kronor. Refuglösning i aktuell korsning anses inte bli nödvändig om vägen målas om som bygdeväg.

Underhåll av snövallar och snöplogkanter är viktigt för att öka synligheten av de som befinner sig runt exempelvis busshållplatserna. Även belysning intill kollektivtrafikshållplatser föreslås förstärkas för att öka tryggheten ytterligare.

## 5.2 Befintlig hämta lämna

Att behålla befintlig hämta-lämnafunktion (i norra skolområdet) genom att tydliggöra trafiksituationen med ändrad körriktning och förstärkt skyltning/målning föreslås testas som ett pilotprojekt i ett inledande skede. Efter en testperiod kan effekterna utvärderas och nya ställningstagande göras ifall situationen inte förbättrats. Detta är en kostnadseffektivt sätt att successivt hitta en lösning som fungerar i praktiken eftersom beteendeförändringar kan ta tid att implementera. För att öka framkomligheten i rundkörningen föreslås en kanstensbunden parkeringsficka för hämtande och lämnande fordon, i syfte att möjliggöra för bakomliggande fordon att passera vid höga flöden. Siktsträckor behöver säkerställas på plats vid ett sådant genomförande eftersom utfarten förläggs inom 30 m från Röstavägen och köande fordon riskerar att blockera siktområdet.

Beteendepåverkande åtgärder och andra mobility management-åtgärder är relativt billiga i jämförelse med om- och nybyggnationer. Dessa kan fungera bra i kombination med enklare åtgärder som skyltning och målning på kort sikt.

Exempel på beteendepåverkande åtgärder:

- Kampanjer riktade till vårdnadshavare om parkeringssituationen och nya förhållningssätt för hämta-lämneparkeringen.
- Informationsblad och dialog om hur parkeringsytorna kommer att förändras i och med utbyggnad.

- Att samla in synpunkter och förbättringsförslag från nyttjare av trafiksystemet skapar också ett bra underlag till utveckling.

### 5.3 Korsning Åsvägen/Nyhemsvägen

Det har synliggjorts att nuvarande korsningsutformning är otydlig och osäker ur trafiksäkerhetssynpunkt. Korsningen är idag utformad som korsningstyp A och innefattar stora asfaltsytor som smälter ihop med parkeringsyta vid byggnaden intill och som inte tydliggör var trafiken hänvisas. Trafikutredningen föreslår en ombyggnad av korsningen till korsningstyp B. I denna utformning tillförs en trafikö på sekundärvägen (Nyhemsvägen) samt att kantsten tillkommer för hänvisa trafiken till Nyhemsvägens vägbana. Anslutningspunkt till angränsande fastighet Ås-Hov 1:11 behöver också tydliggöras.

Eftersom att korsningen Åsvägen/Nyhemsvägen utgörs av vägar med statlig väghållare är det Trafikverket som är utförare av eventuella åtgärder. Ifall finansiering planeras att ske med statliga anslag (som exempelvis regional transportplan) behöver åtgärder också utredas enligt fyrstegsprincipen i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) eller liknande utredning. Genomförandet behöver också prioriteras och godkännas av Trafikverket. Kommunen kan överväga att finansiera åtgärden från egen budget, även detta behöver avtalas med Trafikverket. Åtgärdsförslag och bristbeskrivningar i denna utredning skulle kunna användas som ett underlag till vidare studier på den statliga infrastrukturen om exempelvis ÅVS genomförs i framtiden.

Ytterligare alternativ skulle kunna vara att förhandla med Trafikverket om ett kommunalt övertagande av vägsträckan. Ett sådant övertagande skulle ge kommunen full rådighet över investeringar på vägen, men även kostnaden för framtida drift- och underhåll.

Vid anläggande av ny allmän väg, eller ombyggnation av befintlig, ska en vägplan upprättas och fastställas. För vissa små och okomplicerade åtgärder, som endast medför marginell ytterligare påverkan på omgivningen, behöver vägplan inte upprättas (typfall 1). För ett sådant typfall får åtgärden inte innebära betydande miljöpåverkan samt att frivillig markåtkomst behövs från markägaren. I fallet med föreslagen korsningsutformning (korsningstyp B) för Åsvägen/Nyhemsvägen skulle typfall 1 möjligtvis vara tillämpbar.

Summering:

- Vidare dialog krävs med Trafikverket

- Kostnad för åtgärden uppskattas till cirka 600 000 – 700 000 kronor.

## 5.4 Anslutning till nytt centrumområde (motortrafik)

Ifall ett nytt centrumområde tillkommer enligt planprogrammet behöver detta ansluta befintlig infrastruktur. Föreslagen lösning är att anslutning sker via befintliga anslutningspunkter och inte gör ytterligare anspråk på statlig infrastruktur. Motivet till detta är att minimera konfliktytor och skapa en långsiktigt hållbar trafiksituation med samlade trafikrörelser. Befintlig anslutning till Jämtkraftshallen flyttas norrut och görs om till en enklare fyrvägs korsning för att trafikförsörja de nya centrumområdena på vad som idag är åkermark. På in- och utfarer till nya områden i korsningspunkten tillkommer också passager för oskyddade trafikanter där GC-väg (mot Jämtkraftshallen och vidare upp efter gamla väg E75) behöver korsas.