



Tekniska kontoret/Gatu- och parkavdelningen

Handläggare: Tom Johansson
Titel: Tf. Gatu- och parkchef
E-post: tom.johansson@norrtaelje.se

Till: Teknik- och klimatnämndens arbetsutskott

Investering 2021 – Del av huvudvägnätet – förstudie Vätövägen

Förslag till beslut

Teknik- och klimatnämndens arbetsutskott föreslår:

1. Teknik- och klimatnämnden ger Tekniska kontoret i uppdrag att genomföra förstudieprojekt för ombyggnation av Vätövägen under förutsättning att kommunstyrelsen beviljar ett investeringsmedel.
2. Teknik- och klimatnämnden hemställer att kommunstyrelsen anslår 2 mnkr för förstudiens genomförande.
3. Investeringen finansieras med kommunstyrelsens anslag för investeringar 2021.
4. Tillkommande kapital- och driftskostnader hanteras vid den kommande investeringen d.v.s. när erforderliga arbeten och åtgärder ska genomföras på Vätövägen.
5. Förstudiens projektering, utredning med mera beslutas ingå i kommande huvudinvestering för Vätövägen.

Sammanfattning av tjänsteutlåtandet

Investeringen för genomförande av del av huvudvägnätet – Förstudie Vätövägen är beräknad till en kostnad av 2 mnkr. Investeringen finansieras med kommunstyrelsens anslag för investeringar 2021. Tillkommande kapital- och driftskostnader hanteras vid den kommande investeringen d.v.s. när erforderliga arbeten och åtgärder ska genomföras på Vätövägen. Förstudiens projektering, utredning med mera beslutas ingå i kommande huvudinvestering för Vätövägen. Tidplan för genomförande Q1, 2022 till och med Q4, 2022.

Ärendet

Bakgrund

På Vätövägen har trafikflödena ökat från cirka 9500 till närmare 14 000 fordon per veckomedelsdygn sedan Västra vägens tillkomst år 2014. Trafikökningen beror på att ruttvalen har förändrats på grund av Västra vägen och av tillkomsten av nya bostadsområden i Solbacka och en i övrigt ökad befolkningsmängd. En framtida generell befolkningsökning och med exploateringar som Norrtälje Hamn och Övre Bryggårdsgärdet förväntas trafiken att öka på Vätövägen från både inom och utom staden. Trafikökningen på Västra vägen innebär att anslutningarna med väjningsplikt till Vätövägen har svårt att bryta primärflödet och att det tar tid för trafik att hitta en lucka för att sig ut. I dagsläget har Roslagsgatans anslutning till Vätövägen längst fördröjning och i prognos för år 2040 förväntas samtliga korsningspunkter få stora stillastående köbildningar som sprider sig söderut närmare i nivå med stadskärnan. Den ökade trafikefterfrågan förväntas innebära att stadens norra delar i stort sett har stillastående köbildning, vilket kommer drabba bland annat kollektivtrafiken med förlängda restider och att framkomligheten för utryckningsfordon försämrar. Vätövägen har även bärighetsproblem och vägens underbyggnad är inte dimensionerad för dagens trafikflöden och laster. Sättningar uppstår och överbyggnaden måste läggas med korta intervall.

Beskrivning

I en förstudie behöver en förprojektering tas fram och flera delutredningar. För ombyggnation av Vätövägen behöver kapacitetsbehovet ses över i respektive korsningspunkt och för vägen i sin helhet inom tätortsgården i syfte att studera och ta fram förslag på utformning och lösningar. Arbetet utförs med mikrosimulering där även signalfaser i trafiklysen kan studeras för att optimera vägens kapacitetsbehov och oskyddade trafikanters behov av att korsa vägen för att minska vägens barriärverkan. Även utformning och gestaltning för minskad upplevd barriärverkan och säkra passager kommer att studeras. Utöver passageutformning för oskyddade trafikanter behöver gång- och cykelstråk ses över utmed sträckan för att skapa det prioriterade cykelstråk som pekas ut i Trafik- och mobilitetsstrategin. Vilket utrymme som kommer att behövas måste dels säkerställas som reservat i kommande fördjupande översiktsplan för Norrtälje stad samt att en granskning av gällande detaljplaner genomförs för att se över tillgången på mark. Vid behov kan detaljplaneändringar behövas innan byggnation av vägen kan påbörjas.

Vätövägen har även bl. a bärighetsproblem och vägens underbyggnad och terrass är inte dimensionerad för dagens trafikflöden och laster. Nya underbyggnad behövs som kan klara högre laster och högre trafikflöden. På en del av sträckan och på befintlig väg finns redan kunskap från tidigare genomförda geotekniska undersökningar. Dessa behöver kompletteras i bredd utanför vägområdet för att undersöka breddnings- eller förskjutningsmöjligheter av vägen och det är även oklart på hur lång del av sträckan som bärighetsproblem finns. Geotekniska undersökningar och utredningar på hela sträckan cirkulationsplatsen vid Estunavägen till Långgarnsvägen lika kommunens väghållargräns behöver genomföras. Vilken ytterligare typ och omfattning av geotekniska undersökningar som behövs ska arbetas fram och utredas i förstudien. Sträckan är 3,1 km och ytan cirka 70 000 kvm.

Vid väsentlig ombyggnation av väg ökar kraven på högsta tillåtna bullernivå, enligt riksdagens proposition 1996/97-53. En bullerkartläggning för framtida trafikflöden behöver genomföras och att en utformning tas fram som klarar riktvärdena. Den fysiska utformningen måste även hantera dagvattenhantering och skyfall och lösningar för detta behöver studeras i förstudien. Förslag på förbättrad belysning längs med vägen, vid passager, korsningar, hållplatser och för gång- och cykelvägar behöver tas fram.

Hur en ombyggnation kan gå till behöver studeras eftersom byggnation av vägen kommer att kräva omledning av stora trafikflöden. Möjliga förslag för etappindelning arbetas fram. Eftersom trafikflödena förväntas öka stort över en längre tidshorisont på över 20 år så måste åtgärder även studeras i ett kortsiktigt och i ett långsiktigt perspektiv.

En ledningskoll behöver genomföras och att avstämning sker med samtliga nät och ledningsägare. Framtida planer på nät och ledningsägare samordnas i samband med ombyggnation av vägen.

Förstudien ska även utreda och kartlägga förändringar i drift och driftskostnader för vägen.

Projektet förväntas bestå av många utmaningar och bli det mest komplicerade vägprojektet än vad kommunen tidigare genomfört. Som inledande kostnad används befintligt anslag om 2 mnkr. Vilken typ av utredningar som behövs, särskilt omfattning på geotekniska utredningar, kommer att framgå av förstudieutredningen. Med ledning utav detta kommer en mer preciserad kostnadsbedömning för fortsatt arbete att planeras att presenteras under år 2023. Inledande förstudie beräknas ta ca 10 månader och planeras vara klar årsskiftet till 2022–23.

Lagkrav

Är inte tillämplig

Koppling till gällande styrdokument

- Investeringen ingår i mål och budget 2021–2023 och är prioriterad enligt investeringsplan.

Kommande Trafik- och mobilitetsstrategi (beräknat antagande i februari 2022) anger stadens framtida trafikstyrning och pekar ut behov av ökad kapacitet i vägnätet för att klara en fördubbling av stadens befolkning och en stark befolkningsökning för kommunen i övrigt. I Trafik- och mobilitetsstrategin pekas Vätövägen ut som särskild problempunkt och är prioriterad väg att åtgärda för att skapa en pålitlig framkomlighet i staden.

Ekonomiska konsekvenser och riskanalys

Förstudiens projektering, utredning med mera beslutas ingå i kommande huvudinvestering för Vätövägen. Medel om 2 mnkr möjliggör en förstudie som del i den kommande investeringen för huvudvägnätet i Norrtälje.

Förvaltningens analys och slutsatser

På Vätövägen har trafikflödena ökat med närmare 50% sedan Västra vägens tillkomst och av tillkomsten av nya bostadsområden i Norrtälje stad. Den ökade trafikmängden skapar i dagsläget särskilt problem i anslutningarna med väjningsplikt som har svårt att bryta primärflödet. Med en förväntas befolkningsökning från 22 000 till cirka 35 000 invånare i Norrtälje stad och en generell stor befolkningsökning i kommunen i övrigt förväntas efterfrågan av trafik att öka i sådan grad att stillastående köbildningar uppstår som påverkar hela norra staden. Vätövägen har även bärighetsproblem och vägen är inte dimensionerad för dagens trafikflöden och de laster vägen utsätts för. En förstudie krävs för att utreda kortsiktiga och långsiktiga lösningar för att bl. a säkerställa en pålitlig framkomlighet, vägens bärighet, ett nytt prioriterat cykelstråk samt passager som korsar vägen för att minska vägens barriärverkan. Förstudien beräknas kunna påbörjas i februari 2022 och planeras vara klar årsskiftet till 2022–23.

Tidplaner

Tidplan för genomförande Q1, 2022 till och med Q4, 2022.

Linda Edgren
Förvaltningsdirektör/Teknisk direktör
Tekniska kontoret

Tom Johansson
Tf. Gatu- och parkchef
Tekniska kontoret/Gatu- och parkavdelningen.

Bilagor

-

Beslut skickas till

Handläggare/Tekniska kontoret
Teknisk direktör/Tekniska kontoret
Gatu- och parkavdelningen