

Author  
 Bárá Guðmundsdóttir  
 Phone  
 +46105050637  
 Mobile  
 +46720362362  
 E-mail  
 Bara.Gudmundsdottir@afry.com  
 Date  
 16/02/2024  
 Project ID  
 D0128465

Recipient  
 Coop Nord

## Trafikutredning för fastigheterna Tjärhovet 4 och 5

### 1 Bakgrund och syfte

AFRY tar fram en detaljplan i Lycksele inför byggnation av en ny Coop-butik. Syftet med detaljplanen är möjliggöra för handelsetablering strax söder om stadshuset i Lycksele. Området är idag planlagt för parkering, handel och kontor. Ytan närmast Djupskolavan (lilla tjärnen), söder om fastigheterna, är planlagt för natur och öppet vatten. I dag nyttjas fastigheten Tjärhovet 4 som parkeringsyta för främst stadshusanställda medan Tjärhovet 5 är ett mindre parkområde. Den befintliga butiken stängs, se Figur 1 av placering av Coop samt placering på framtida placering.

Med ändrad placering av Coop ändras trafikmönstret i området. Denna trafikutredning syftar till att redovisa ett nytt trafikmönster samt beräkna kapaciteten i korsningspunkterna Storgatan/Vilhelminavägen och, E12/Vilhelminavägen E12/Hamngatan. Dessutom diskuteras lämplig in-och utfart till Coop.

ÅVS Trafikutredning E12 och väg 365 vid Lycksele centrum och dess trafikutredningar har använts som underlag till denna utredning.



Figur 1. Befintlig placering av Coop och planerat placering av Coop (markerat rött).

## 2 Trafikanalys

### 2.1 Trafik

Trafikmönster i analyserade korsningar presenteras i ÅVS:en. I ÅVS:en presenteras morgon och lunch maxtimme trafik. Eftersom de flesta handelsresor genomförs under eftermiddagen uppskattas att resmönstret under morgontiden är omvänt under maxtimmen. Efter att ÅVS:en genomfördes har Storgatan ändrats till enkelriktat där trafiken bara kan köra norrut från Vilhelminavägen. Antagande som har genomförts för att uppskatta hur trafikresmönstret har ändrats efter det är att:

- Trafik som körde vänster, ut på E12, kör istället ut på Hamngatan.
- Trafiken som körde höger använder nu Bångvägen för att komma ut.
- Hela trafiken som körde rakt fram, till Villarydsvägen, kör via Hamngatan.

På årsbasis handlar 400 000–450 000 kunder och Coop uppskattar att 90 % av de reser med bil. Med antagande att kunder handlar med samma distribution som trafik antas 10 % av dygnshandel genomförs under maxtimmen, cirka 111 kunder.

Med en ny placering av Coop antas inte någon ytterligare trafik alstras i området. Trafiken flyttas men Coop kan eventuellt få fler kunder i dagsläget men de antas vara kunder som handlar på Ica Supermarket idag. I denna utredning utgår ändringar i trafikmönster bara från hur stor kundbasen är idag. Antagande för resmönstret till och från Coop, både för nuläget och framtidsscenario, utgår från målpunkter i Lycksele samt kortaste vägen till butiken. Antagande hur resmönstret är i dag och hur den ändras presenteras nedan:

- I dagsläget: 15 % av trafiken kommer västerifrån på Vilhelminavägen och kör in på Bångvägen. Efter byggnation: trafiken kommer att köra via Storgatan till Coop men via Bångvägen från Coop.
- I dagsläget: 40 % av trafiken kommer norrifrån, hälften kör lokalgatorna i centrum Lycksele, andra hälften kör via Vilhelminavägen och Storgatan. Efter byggnation: hälften kör via korsningen Hamngatan/E12 och den andra Vilhelminavägen/Storgatan.
- I dagsläget: 45 % kommer söderifrån använder Vilhelminavägen/Storgatan. Efter byggnation: Samma resmönster som innan.

#### 2.1.1 Prognosår 2040

Trafikverkets uppräkningsstal har använts för Vilhelminavägen och E12 i kapacitetsanalysen. Trafikvolymerna räknas upp till år 2040 med Trafikverkets uppräkningsstal för EVA daterade 2023-04-01. Uppräkningen omfattar perioden 2017–2040. Uppräkningsstalen för personbil är 1,13 och för lastbilar är det 1,27 mellan åren 2017 och 2040. Justering av uppräkningsstalen för åren mellan 2023 och 2040 har gjorts genom att anta en linjär förändring av trafiken.

## 2.2 Kapacitetsanalys

Kapaciteten och belastningen i korsningarna har beräknats med hjälp av kapacitetsberäkningsprogrammet Capcal. Verktöget beräknar kapacitet och belastning efter korsningsutformning, trafikmängd och svängandelar. Belastningsgrad är ett mått på korsningens belastning i förhållande till kapacitet. Måttet beräknas i Capcal som baseras på Trafikverkets beräkningshandledning TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter TRV 2013:64346. Belastningsgraden jämförs med korsningens önskade servicenivå där Trafikverket har gränsvärden för önskvärd respektive godtagbar servicenivå, se Tabell 1.

Table 1. Bedömning av servicenivå från VGU Trv 2022:001.

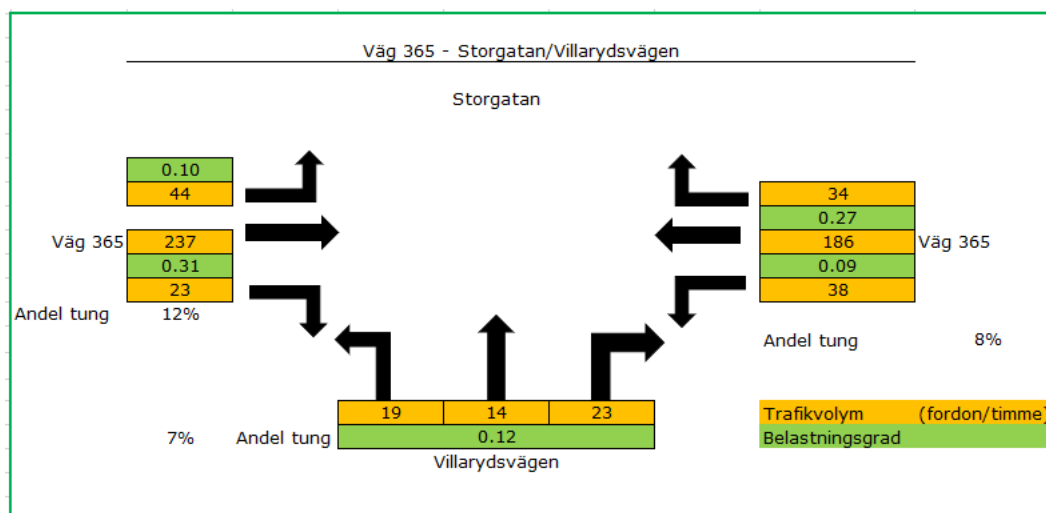
Korsningstyp	Önskvärd servicenivå	Godtagbar servicenivå
Korsning med väjningsplikt	$b \leq 0,6$	$b < 1,0$

### 2.2.1 Vilhelminavägen/Bångvägen

Eftersom trafiken i korsningen Vilhelminavägen/Bångvägen antas minska beräknas framkomligheten i korsningen förbättras efter att Coop har flyttats.

### 2.2.2 Vilhelminavägen/Storgatan

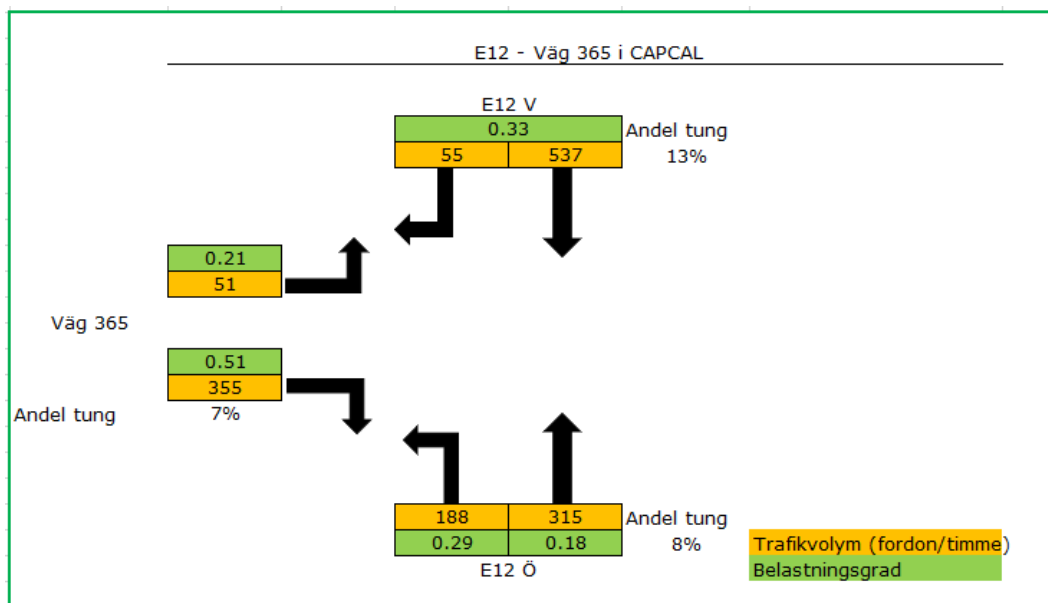
I Figur 2 presenteras trafikflöde för prognosår 2040 med ny placering av Coop. Belastningsgraden är i alla tillfarter på önskvärd nivå och därför uppskattas framkomligheten vara bra i korsningen för prognosår 2040



Figur 2. Trafikflöde under eftermiddagens maxtimme samt belastningsgraden i korsningen Väg 365/Storgatan/Villarydsvägen.

### 2.2.3 E12/Vilhelminavägen

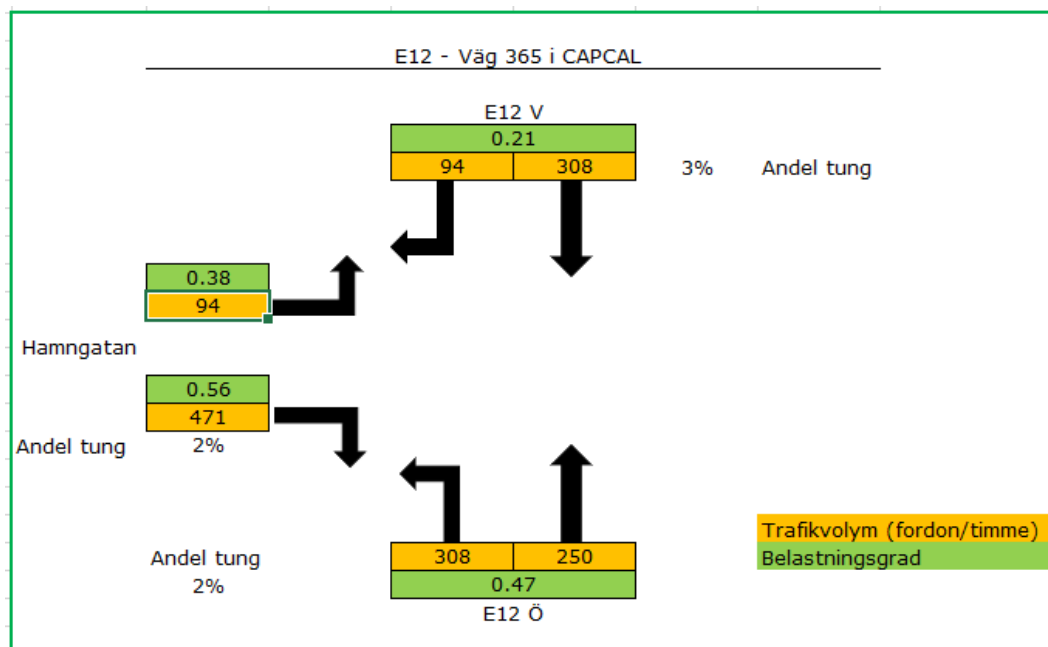
I Figur 3 presenteras trafikflöde för prognosår 2040 med ny placering av Coop. Belastningsgraden är i alla tillfarter på önskvärd nivå och därför uppskattas framkomligheten vara bra i korsningen för prognosår 2040.



Figur 3. Trafikflöde under eftermiddagens maxtimme samt belastningsgraden i korsningen E12/Vilhelminavägen.

### 2.2.4 E12/Hamngatan

I Figur 4 presenteras trafikflöde för prognosår 2040 med ny placering av Coop. Belastningsgraden är i alla tillfarter på önskvärd nivå och därför uppskattas framkomligheten vara bra i korsningen för prognosår 2040.



Figur 4. Trafikflöde under eftermiddagens maxtimme samt belastningsgraden i korsningen E12/Hamngatan

## 3 Slutsats

Framkomligheten beräknas vara bra i analyserade korsningspunkter för prognosår 2040 med ändrat placering av Coop. Ingen kapacitetsbrist har upptäckts i beräkningen.

## 4 In och utfart till Coop

I detta avsnitt diskuteras för- och nackdelar med olika placeringar av in- och utfart för kunder till nya Coop.

### 4.1 Alternativ 1 – In- och utfart på Hamngatan

Detta alternativ utgår från där in- och utfarten för Coop ligger på Hamngatan.

Fördel:

- I dagsläget finns en infart till planområdet som kan användas, som ger ett billigare resultat än att behöva bygga om en ny infart.
- Bra distans från andra korsningspunkter, mindre förvirringar för kunderna/trafikanterna.

Nackdelar:

- Kunder som kommer söder ifrån behöver köra igenom tre korsningar.
- Om de väljer korsningen Hamngatan/E12 kan det vara möjligt att kunderna som skulle ha handlat på till Coop väljer att handla på Ica istället.

### 4.2 Alternativ 2 – In- och utfart på Storgatan

Fördel:

- Smidigare att köra till Coop från söder än när infarten ligger på Hamngatan.
- Möjligt att samordna infarten även för leveranserna. Då blir ytan mer effektiv eftersom vändplats blir onödigt.

Nackdel:

- Omväg för de som kommer norrifrån via Hamngatan.
- Att köra ifrån Coop blir längre, eftersom Storgatan är enkelriktat behöver trafikanterna alltid att köra via Hamngatan eller Bångvägen.

### 4.3 Alternativ 3 – in och utfarter på olika plats

I detta alternativ placeras in- och utfart på samma ställe och alternativ 1 med en ytterligare infart på Storgatan.

I detta alternativ gäller samma nack- och fördelar som i alternativ 1 förutom att det blir smidigare att köra till Coop från söder/E12.