

# TRAFIKUTREDNING FÖR VIDABLICK PM

GRANSKNINGSHANDLING 2023-09-04



2023-09-04



Trafikutredning för Vidablick

## PM Granskningshandling 2023-09-04

Uppdragsnamn Trafikutredning Vidablick

Uppdragsnummer 10352923

Författare Kristveig Sigurdardottir Datum

2023-09-04

Ändringsdatum

Granskad av Melissa Melin Godkänd av

Lina Gozzi

## BILD PÅ FRAMSIDA

Från Rättviks kommuns websida, foto: Carl-Johan Uhlin

## KUND

**VB Fastigheter AB**

## KONSULT

### WSP

Bergmästaregatan 2

791 30 Falun

Besök: Bergmästaregatan 2

Tel: +46 10-722 50 00

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

**wsp.com**

## KONTAKTPERSONER

Gunnar Mannerheim, VB Fastigheter AB

[gunnar.mannerheim@gmail.com](mailto:gunnar.mannerheim@gmail.com)

Kristveig Sigurdardottir, WSP Sverige AB

[kristveig.sigurdardottir@wsp.com](mailto:kristveig.sigurdardottir@wsp.com)

## INNEHÅLL

1 Inledning 4 1.1 Bakgrund 4 1.2 Syfte 4 1.3 Metod 4 1.4 Avgränsning

4

2 Förutsättningar 5 2.1 Planerad markanvändning 5 2.2 Kommunens mål för trafikplanering 7 2.3 Vägnät 7 2.4 Vägkonstruktion 10 2.5 Gång och cykelstråk 10 2.6 Kollektivtrafik 10 2.7 Möjlighet till hållbara transporter 11 2.8 Motortrafik 11 2.9 Olycksstatistik 12

3 Analys 14 3.1 Trafikalstring och färdmedelsfördelning 14 3.2 Gång och cykelstråk 17 3.3 Kollektivtrafik 17 3.4 Vägar och motortrafik 17

4 Slutsats 20

# 1 INLEDNING

## 1.1 BAKGRUND

Fastighetsägare till Gärdebyn 4:3 m.fl., Vidablick, har inkommit med en planansökan att återuppta detaljplanarbetet för Vidablick och fått ett positivt planbesked från kommunen. Syftet med detaljplanen är att säkerställa den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen och utveckla den befintliga verksamheten på Vidablick samt att möjliggöra för bostadsbebyggelse. En av förutsättningarna för att kommunen beviljar ett återupptagande av detaljplanearbetet är att en trafikutredning tas fram.

Flertalet synpunkter från samrådsskedet berörde trafiksäkerheten till och utmed Vidablickvägen, möjligheterna för allmänheten att parkera i området i framtiden, exploateringsgraden och förändringen av områdets karaktär från naturområde till bostadsområde.

Planen antogs av kommunfullmäktige i Rättviks kommun den 16 april 2015 men upphävdes sedan av Mark och miljödomstolen då domstolen bedömde att planens förutsättningar i fråga om huvudmannaskapet för allmän plats var otillräckligt redovisade. Ingen bedömning gjordes av domstolen gällande andra synpunkter i överklagan. Dessa var bland annat att det inte är lämpligt med en trafikökning på befintlig väg

(Vidablicksvägen) då vägen på många ställen är mycket brant och smal. Vägen är även skolväg till Söderås skola.

## 1.2 SYFTE

Syftet med trafikutredningen är att utreda trafiksituationen i planområdets omgivning, bedöma hur den skulle påverkas av ytterligare exploatering vid Vidablick och föreslå lösningar på eventuell problematik. Fokus i uppdraget är på trafiksäkerhet och hållbara transporter.

## 1.3 METOD

Trafikutredningen har genomförts med hjälp av:

- Uppskattning av trafikallsträng med hjälp av bland annat Trafikverkets trafikallsträngsverktyg.
- Analys av trafiksituationen utifrån befintligt underlag, bland annat i form av kommunens och Trafikverkets trafikflödesmätningar, befintligt vägnät och yttranden under tidigare samråd.
- Konsekvensbedömning utifrån trafiksäkerhet, framkomlighet och belastning på vägkonstruktionen.

## 1.4 AVGRÄNSNING

Området som analyseras är själva detaljplaneområdet och de fyra rutter som troligtvis skulle användas mest för att ta sig till och från planområdet. Rutterna är via Vidablicksvägen, via Gärdebygatan, via Lerdal och via Söderås eller Bäck.

Trafikutredningen behandlar inte frågor gällande huvudmannaskap.

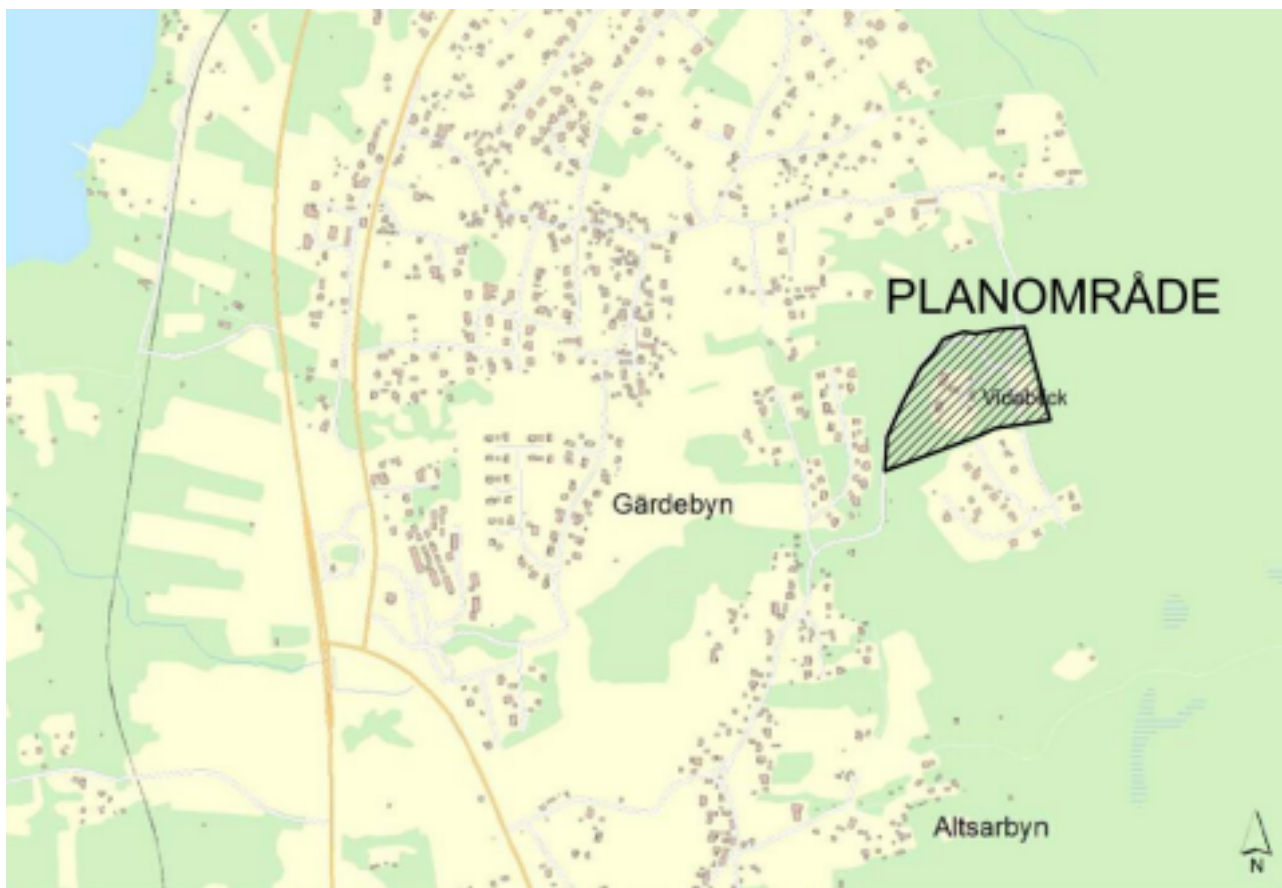
Det har inte ingått i trafikutredningen att utreda eller bedöma vägarnas standard eller konstruktion utan här ges endast generella råd för denna typ av vägar.

# 2 FÖRUTSÄTTNINGAR

## 2.1 PLANERAD MARKANVÄNDNING

### 2.1.1 Planområdet

Planområdet ligger på Vidablick i Rättvik, se Figur 1.

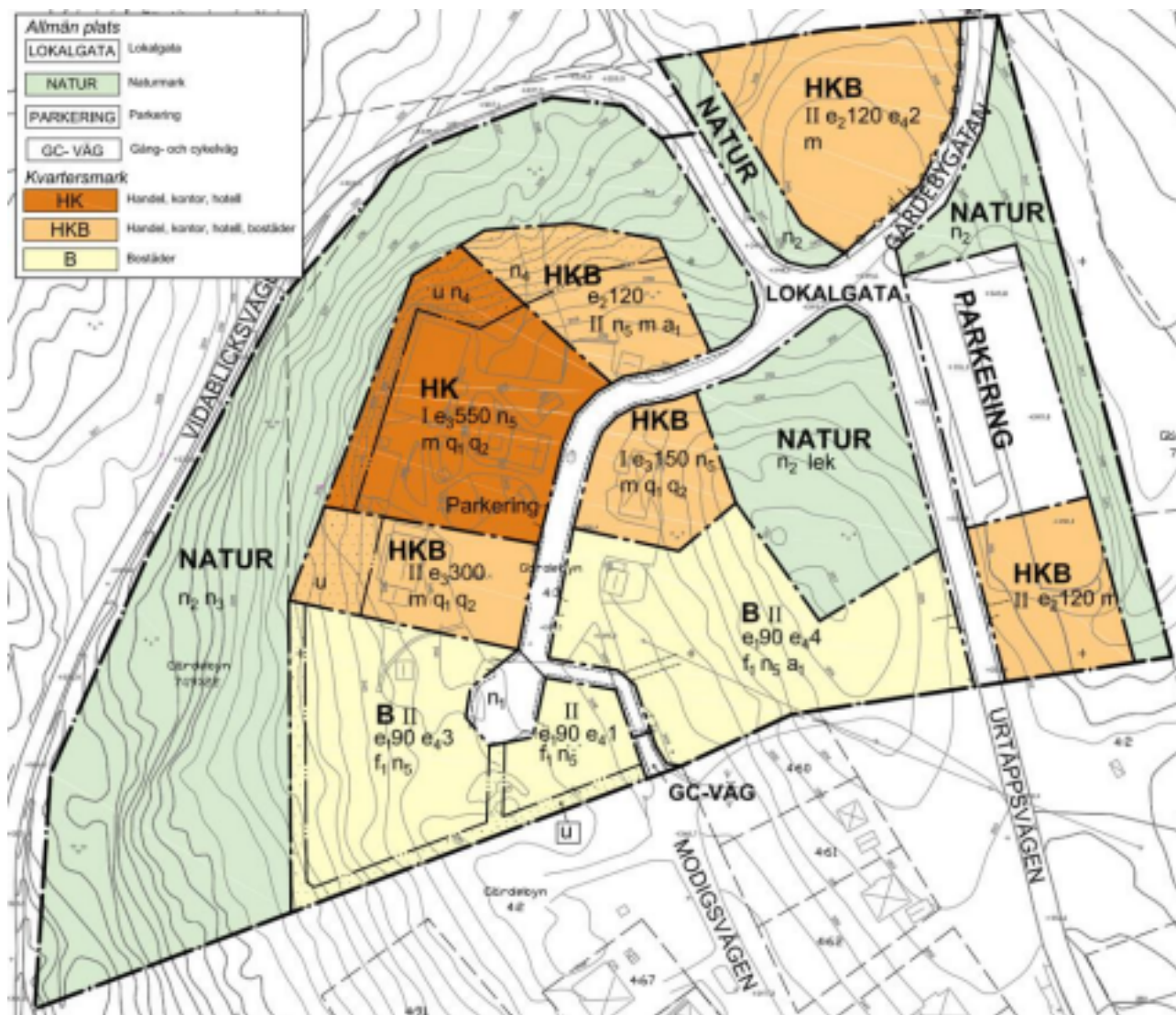


Figur 1. Planområdet. Källa: Rättviks kommun

### 2.1.2 Förslag till plankarta från 2015

Det tidigare antagna förslaget till detaljplan från 2015 möjliggör bildandet av tomter för enbostadshus och tomter för handel, kontor, hotell eller bostäder, se plankarta i Figur 2. Området runt utsiktstornet och caféet regleras för handel, kontor eller hotell. Tornet och skogsområdet norr om det ska bevaras och för att säkerställa siluetten och den befintliga karaktären i området begränsas byggnadshöjderna.

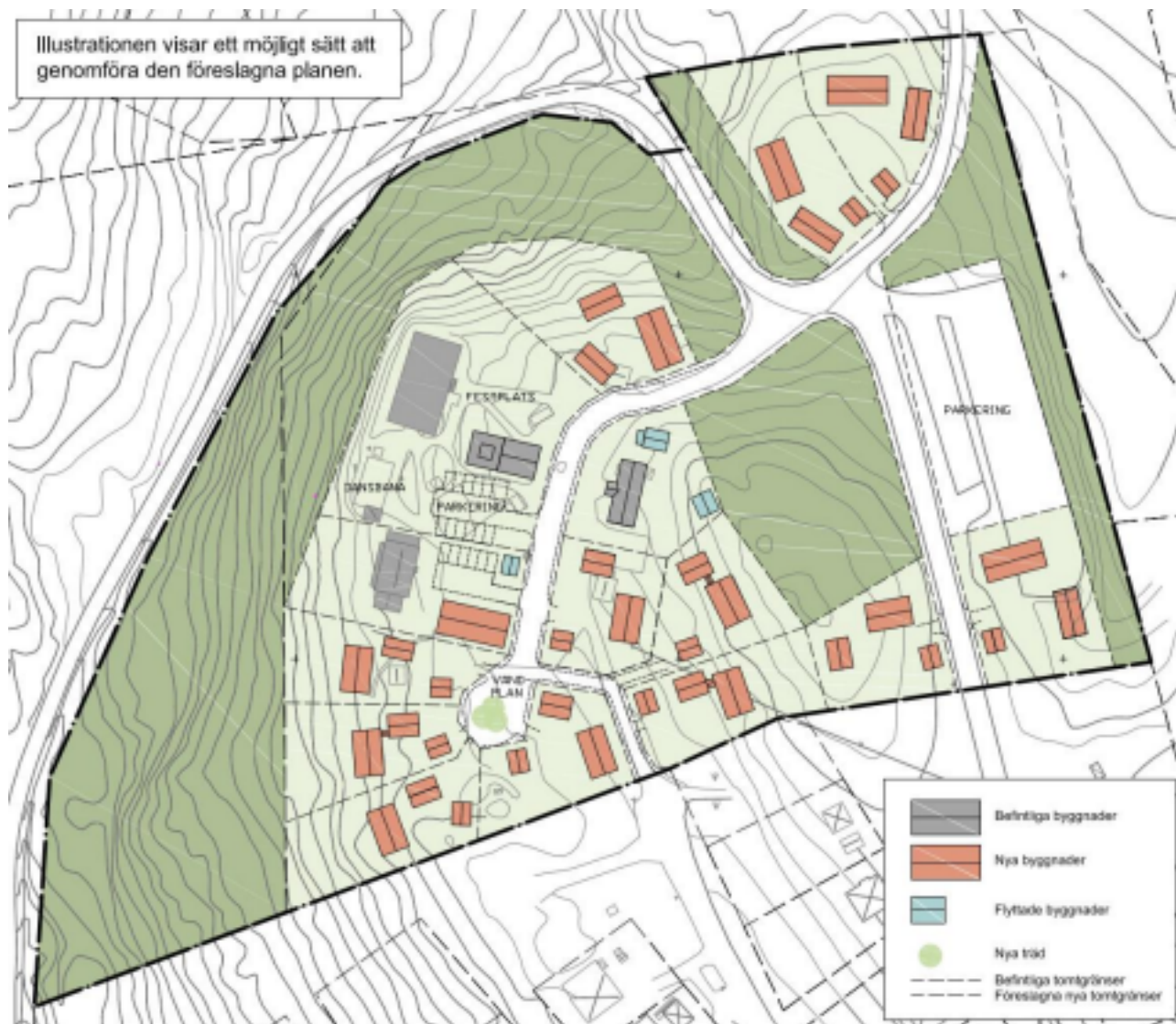




Figur 2. Utklipp från förslaget till plankarta från 2015. Källa: Rättviks kommun. Enligt plankartan kommer Gärdebygatan, Vidablicksvägen och Urtäppsvägen att ligga ungefär i befintligt läge medan Vidablicksvägen förlängs förbi tornet och avslutas med en vändplan. En gång- och cykelväg planeras för att skapa en förbindelse mellan vändplanen och Modigsvägen. Förbindelse för bil mellan detaljplaneområdet och det nybyggda området söder om planområdet blir via Urtäppsvägen.

### 2.1.3 Planillustration från 2015

I planhandlingarna finns en planillustration som visar ett möjligt sätt att genomföra den föreslagna planen, se Figur 3. I den visas möjlighet för bildandet av 8 nya tomter för enbostadshus sydost om Vidablick. Utöver det skapas möjlighet till ytterligare 3 tomter för bostäder och/eller verksamheter kring parkeringen i östra delen samt 3 tomter med förutsättningar för att utöka och till viss del omforma verksamheten kring tornet och Dalstugan. De tre senast nämnda tomterna regleras även med möjlighet för bostäder i stället för verksamheter.



Figur 3. Planillustration från 2015 som visar ett möjligt sätt att genomföra den föreslagna planen. Källa: Rättviks kommun.

## 2.2 KOMMUNENS MÅL FÖR TRAFIKPLANERING

I kommunens miljöpolicy framgår bland annat följande.

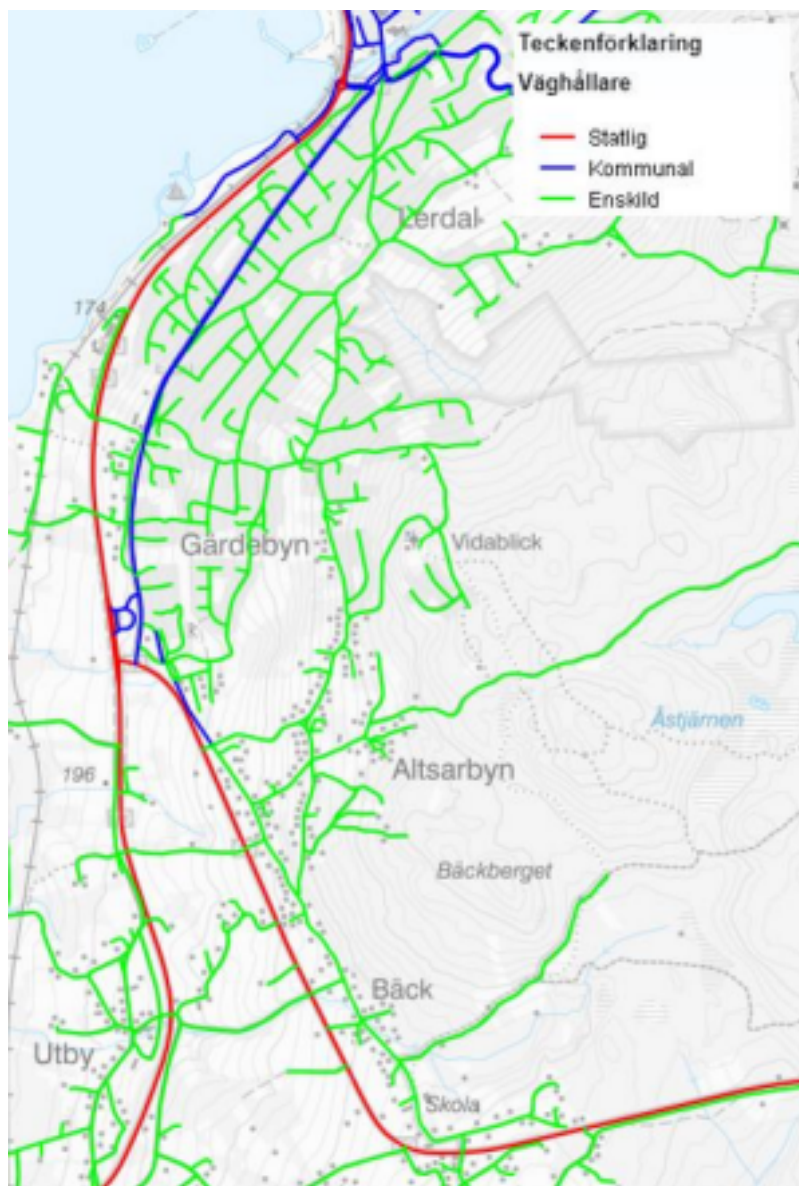
Kommunen ska:

- verka för **god hälsa och livskvalitet** för invånarna genom att skapa bra bostads- och arbetsmiljöer samt miljöanpassad infrastruktur. Kulturhistoriskt och estetiskt värdefulla miljöer ska värnas.
- bevara den **goda kvaliteten på luft och vatten** och sträva efter att miljöbelastande utsläpp minimeras.

## 2.3 VÄGNÄT

Staten är väghållare för riksväg 69 från Falun och kommunen är väghållare för Faluvägen men enskilt väghållarskap gäller för andra vägar i och runt planområdet.

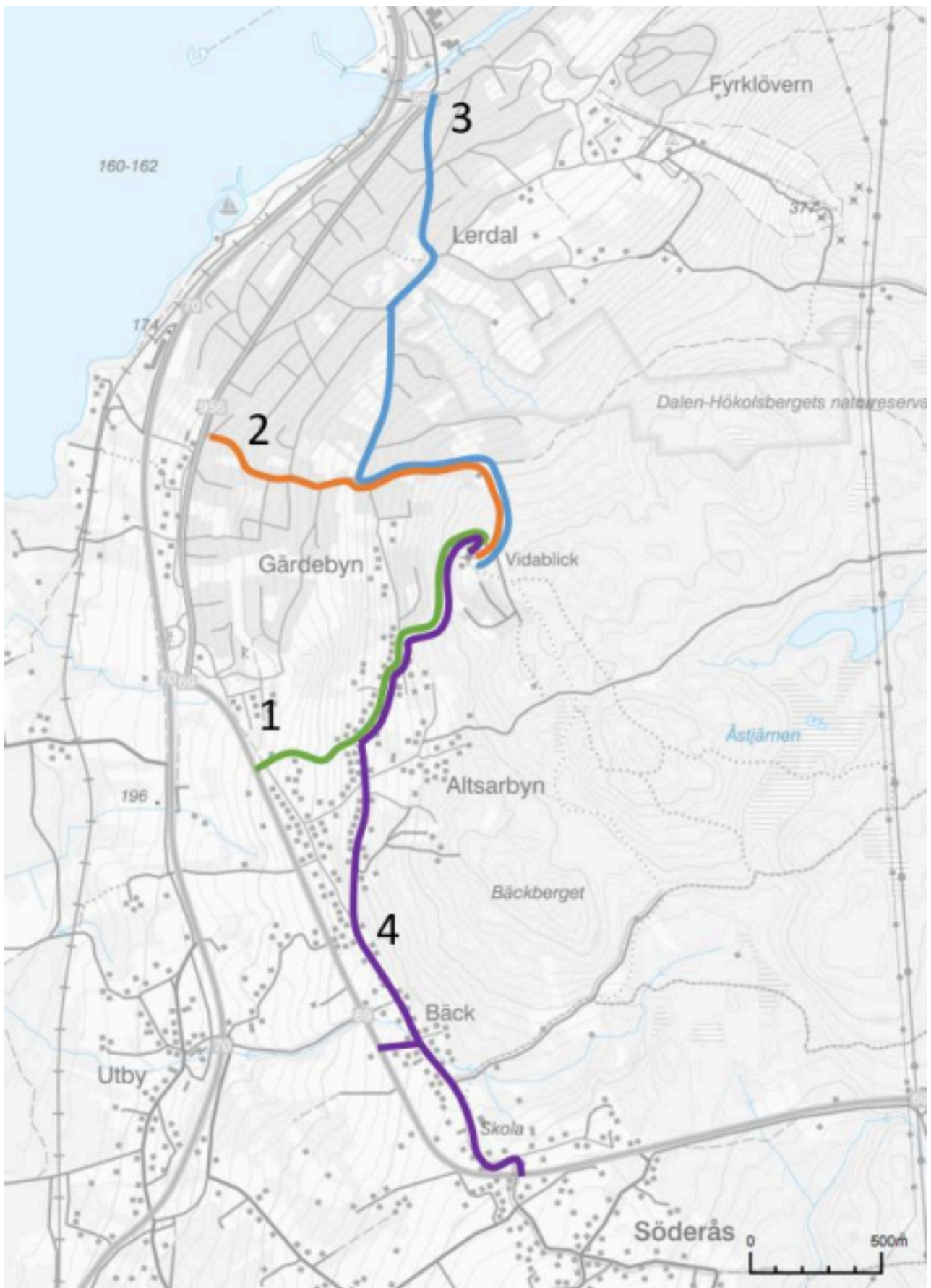




Figur 4. Vaghållare i och runt planområdet. Rött = statlig, blått = kommunal, grön = enskild. Källa: NVDB. Det finns i huvudsak fyra möjliga rutter till Vidablick, se Figur 5, men det går självfallet att ta sig på andra sätt genom tätorten för att sedan ansluta till antingen Vidablicksvägen eller Gärdebygatan. Endast en av de fyra rutter som visas i bilden nedan, rutt 1 via Vidablicksvägen, har vägvisning till Vidablick. Alla vägar på dessa rutter är enskilda och ligger inom tätbebyggt område. Den generella hastighetsgränsen inom det tätbebyggda området är 40 km/tim men på vissa sträckor gäller 30 km/tim, exempelvis i Lerdal och förbi Söderås skola.

1. **Via Vidablicksvägen**, vägbredd cirka 4 - 4,5 meter.  
Korsningen med väg 69 (70 km/tim) är reglerad med stopplikt. Inga separata vänstersvängkörfält. Väg 69 har dubbla körfält i södergående riktning.
2. **Via Gärdebygatan** upp till Wallenkampfvägen och där söderut via ej namngiven väg fram till Vidablick. För förenklings skull kommer hela sträckan upp till Vidablicksvägen i denna rapport att kallas för Gärdebygatan. Vägbredd 4–5 meter.
3. **Via Lerdal**. Långbacken, Erikesgatan, Dyrsmedsgatan, Storåkersvägen, Gärdebygatan fram till Vidablick. Vägbredd 4–6 meter.
4. **Via Söderås eller Bäck**. Bäckgatan, Övre Utbyvägen, Altsarbyvägen, Smibacksvägen, Vidablicksvägen. Rutten kan exempelvis vara aktuell för dem som arbetar i Falun och hämtar/lämnar barn i Söderås skola. Vägbredd 3 - 4,5 meter fram till Vidablicksvägen.





Figur 5. Översiktskarta över fyra olika vägalternativ till Vidablick. Källa bakgrundskarta: NVDB

## 2.4 VÄGKONSTRUKTION

I samband med denna utredning har det inte gjorts några undersökningar av vägarnas standard eller konstruktion. Det kan dock generellt sägas om denna typ av vägar att de sällan är konstruerade eller byggda för att klara upprepade belastningar av tunga fordon. I Bulletinen nr 1 – 2016 förklarar Sigurdur Erlingsson, professor i vägteknik vid VTI om vägars nedbrytning:

*Alla vägar bryts ned sakta men säkert. Det kan gå fortare eller ta längre tid beroende på den tunga trafikens omfattning, väganläggningens kvalitet och klimatologiska faktorer, främst förekomsten av vatten i vägkroppen. Varje enskild belastning på en väg bidrar i större eller mindre utsträckning till dess nedbrytning. En väg som utsätts för hög belastning av tung trafik bryts ner fortare. Den klassiska modellen för att beskriva nedbrytningen av vägar är den så kallade 4-potensregeln. [...] För dagens välbyggda svenska vägar stämmer i regel inte 4-potensregeln. Men på äldre vägar, som är uppbyggda av sämre material och inte heller är dimensionerade för tyngre trafik, kan 4-potensregeln<sup>1</sup> användas för att belysa nedbrytningseffekten. För många enskilda vägar bör nog en högre exponent än 4 användas för att få en rättvisande bild.*

*[...] När vägar utsätts för belastning från tung trafik händer det saker både på ytan och på djupet. Om vägen är asfalterad uppstår det sprickor i underkant av beläggningen som efterhand sprider sig uppåt. Höga axeltryck åstadkommer även töjningar i beläggningsytan som efterhand resulterar i att det bildas sprickor ovanifrån. När asfalten börjar spricka får det konsekvenser. Dels försämras beläggningens bärighet och förmåga att sprida trafiklasterna till underliggande lager, dels ökar inträngningen av vatten i vägkroppen vid regn och snösmältning. Sammantaget leder detta till en snabbare skadeutveckling och nedbrytning av hela vägkonstruktionen. Forskningen visar entydigt att vatten i vägkroppen är mycket dåligt. Ju högre fukthalten är, desto sämre blir bärigheten.*

*[...] Den viktigaste faktorn för att behålla bärigheten i en väg är att hålla vattnet borta. Vägytan ska vara tät och ha rätt lutning så att vattnet kan rinna av. Vägkroppen ska bestå av dränerande material och vägslänter och diken ska vara i ordning så att vägområdet kan avvattnas.*

## 2.5 GÅNG OCH CYKELSTRÅK

Längsmed den kommunala Faluvägen finns en gång- och cykelväg. Längs det enskilda vägnätet finns däremot inga separata gång- och cykelvägar. Gående och cyklister rör sig alltså generellt i blandtrafik på de smala enskilda vägarna.

## 2.6 KOLLEKTIVTRAFIK

Busstrafik till Vidablick är förbjuden på Gärdebygatan och Storåkeravägen, vilket innebär att samtliga turistbussar till Vidablick kör via Vidablicksvägen.

De busslinjer som är närmast vidablick är linje 350 (Mora - Rättvik - Falun) och linje 355 (Rättvik - Utby - Söderås - Utby - Rättvik).

Närmaste busshållplatser för bussar i linjetrafik ligger på Faluvägen (Hantverksbyn och Rättvik Gärdebygården) och på riksväg 69 (Altsarbyn). Gångavståndet från dessa hållplatser är minst 1 500 meter från Vidablick och höjdskillnaden cirka 150 meter från Faluvägen och cirka 100 meter från riksväg 69.

<sup>1</sup> 4-potensregeln säger att den relativa nedbrytningen av ett fordon med axellasten A jämfört med ett fordon med axellasten B är  $(A/B)^4$ . Det betyder exempelvis att en axellast på 10 ton har 10 000 gånger större nedbrytningseffekt på vägen än en axellast på 1 ton.

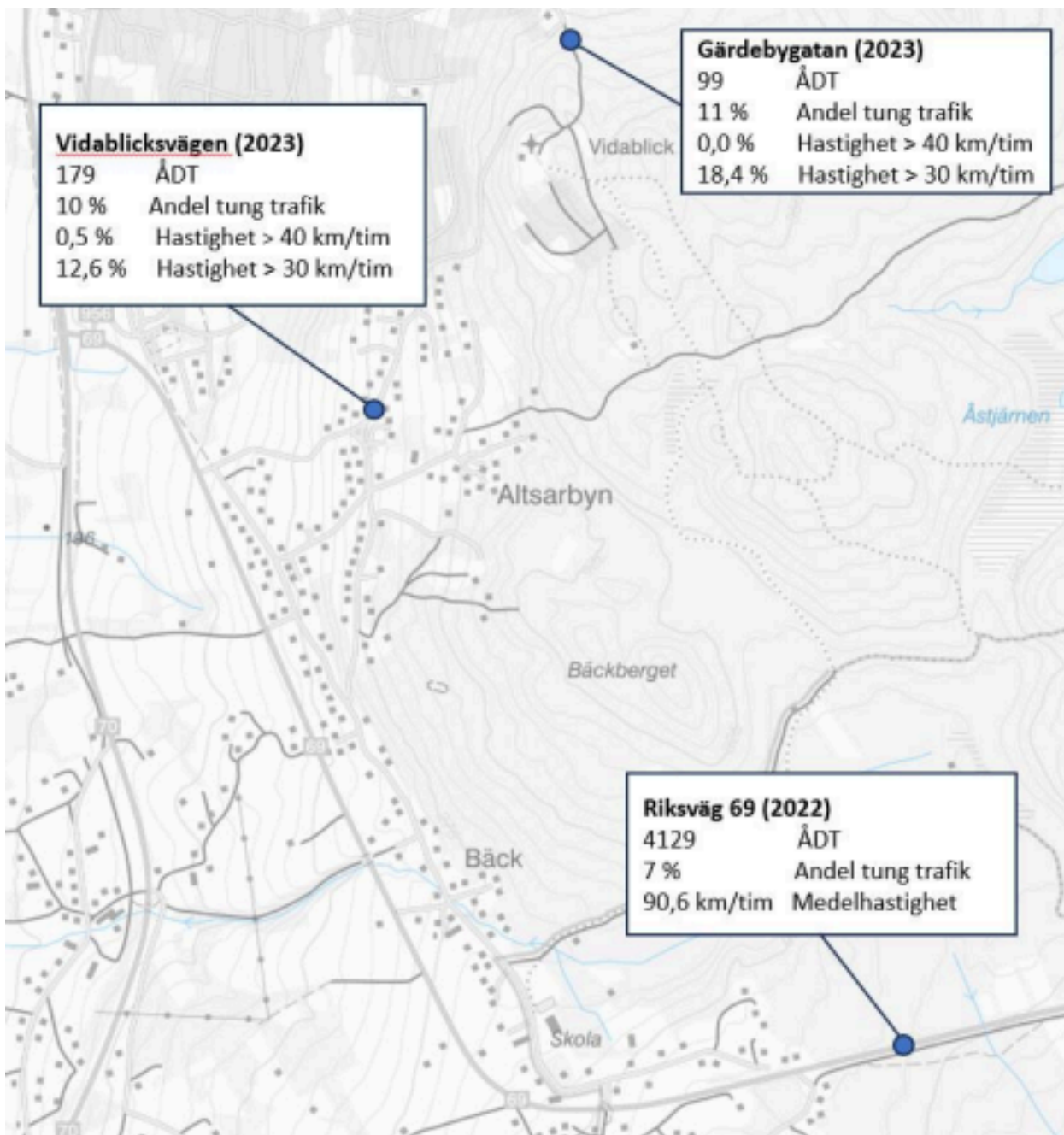
## 2.7 MÖJLIGHET TILL HÅLLBARA TRANSPORTER

Områdets läge är cirka 3 kilometer från Rättviks centrum och höjdskillnaden är knappt 200 meter. Gång- och cykelmöjligheterna till och från centrum påverkas av de stora höjdskillnaderna. Gående och cyklister behöver röra sig i blandtrafik och avstånd till närmsta busshållplats är 1 500 meter. Förutsättningarna för att ta sig till och från området med annat färdssätt än bil är relativt svåra, speciellt vintertid. Om den nationella trenden med ökad användning av elcyklar får ett riktigt genomslag i Rättvik skulle detta dock kunna ändras.

## 2.8 MOTORTRAFIK

### 2.8.1 Trafikmätningar

I Figur 6 och Tabell 1 redovisas en sammanställning över närliggande trafikmätningar, dels mätningar i två punkter som kommunen har genomfört under maj–juni 2023, dels Trafikverkets mätning på riksväg 69 från 2022. Trafikmängderna har sammanställts utifrån ÅDT vilket är medeltrafikmängd per dygn.



Figur 6. Sammanställning över närliggande trafikmätningar. Källa bakgrundsbild: NVDB.

Tabell 1. Trafikmätningar på riksväg 69, Vidablicksvägen och Gärdebygatan.

Väg/sträcka	Mätår (Mätår)	ÅDT total (Mätår)	Antal tunga fordon (Mätår)		Andel tung trafik (Mätår)
			Antal tunga fordon	Antal lätta fordon	
Riksväg 69	2022	4129 298 3831	7%		
Vidablicksvägen	2023	179 18 162	10%		
Gärdebygatan	2023	99 11 88	11%		

### 2.8.2 Besökstrafik till Vidablick

I dagsläget är tornet öppet sommartid (juni-augusti) kl 11-18. I anslutning till tornet finns det en hantverks och souvenirbutik, ett café och en minigolfbana.

Trafiken till en turistanläggning som Vidablick skiljer sig från övrig trafik. Här varierar trafiken kraftigt under året, med mest trafiktäthet under sommaren. Utanför säsongen, när tornet är stängt, uppskattas det vara 10-25 bilar som besöker Vidablick per dag under helgerna men under vardagarna är besöken troligtvis få.

Mest trafik är det i vanliga fall i juli. Enligt uppgifter från verksamheten i Vidablick var det ungefär 5 000 personer som betalade för att ta sig upp i tornet år 2019 och siffrorna för 2023 är troligtvis liknande. Uppskattningsvis är det cirka hälften av gästerna som går upp i tornet, vilket innebär att besökarna kan uppskattas vara cirka 10 000. Om det i snitt är 2 personer i varje bil ger det 5 000 bilar och 10 000 fordonsrörelser under sommarmånaderna. Under juli månad uppskattas det vara cirka 4 000 fordonsrörelser, vilket ger en dygnstrafik på cirka 130 fordon, givet att trafiken sprids någorlunda jämnt över månaden. Det saknas information om hur besökstrafiken fördelas över dagen och på de olika rutterna. De flesta besök sker dock under tornets öppettider och eftersom Vidablick endast har vägvisning via Vidablicksvägen så används den troligtvis i stor utsträckning av besökarna.

Enligt uppgifter från verksamheten kommer det i regel endast 1-2 turistbussar till Vidablick per månad. Dessa kör via Vidablicksvägen då busstrafik till Vidablick är förbjuden på Gärdebygatan och Storåkervägen.

### 2.8.3 Prognos 2040

I Tabell 2 redovisas trafikflöden enligt Trafikverkets prognos 2017-2040.

Tabell 2. Trafikflöden enligt Trafikverkets prognos 2017-2040.

Väg/sträcka	Prognosår Antal tung	fordon		Andel tung trafik (Prognosår)
		(Prognosår) Antal lätta	(Prognosår) ÅDT total (Prognosår)	
Riksväg 69	2040	370 4303	4673	8%
Vidablicksvägen	2040	21 180	202	11%
Gärdebygatan	2040	14 98	112	12%

## 2.9 OLYCKSSTATISTIK

WSP har begärt ut olycksstatistik för utredningsområdet från Transportstyrelsens olycksdatabas Strada. Under perioden 2010–2022 har det rapporterats in 26 olyckor i urvalsområdet som visas i Figur 7. Vidablick området är inte inom urvalsområdet men det beror på att det inte har rapporterats in någon olycka i det området under denna period. Transportstyrelsen kan inte lämna ut uppgifter om svårighetsgrad för de olika olyckorna i kartbilden.

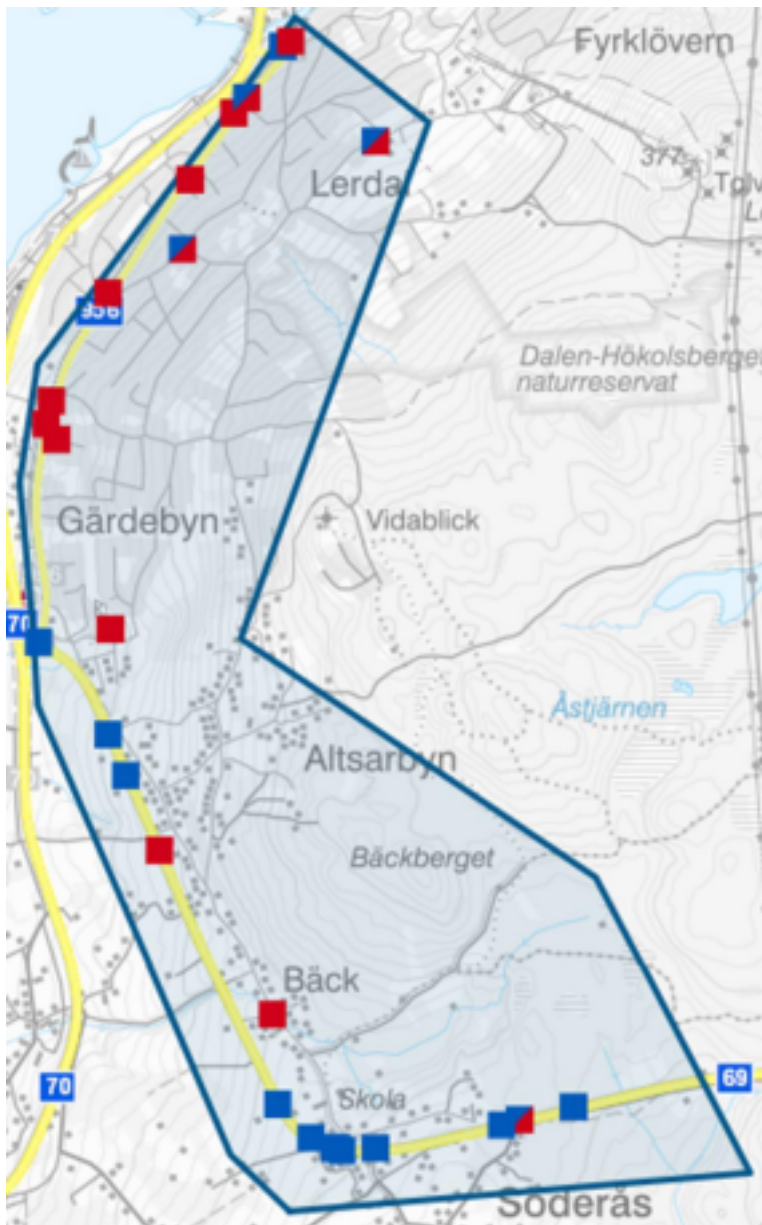
Av de 26 inrapporterade olyckorna var det ingen dödsolycka, två allvarliga olyckor, sju måttliga, 16 lindriga och för en av olyckorna är svårighetsgraden okänd. En av de allvarliga olyckorna var en cykel singelolycka som skedde på en gång- och cykelbana, vilket betyder att den troligtvis inträffade längs Faluvägen då det är



den enda gång- och cykelbanan i urvalsområdet. Den andra allvarliga olyckan var en olycka mellan fotgängare och motorfordon på en gatu-/vägsträcka.

Det har rapporterats in en olycka i vardera korsningen;

- Riksväg 69 – Söderås Bygatu
- Riksväg 69 – Vidablicksvägen
- Faluvägen - Gärdebygatan
- Långbacken - Slalomvägen



Figur 7. Olyckskarta för vägarna runt Vidablick. Källa: Strada olycksdatabas, Transportstyrelsen.

Den sammanfattade bedömningen är att det inte finns något mönster av olyckor på de ruttor som ligger till Vidablick. Detta under förutsättningen att de flesta av olyckor som sker rapporteras in till Strada.

## 3 ANALYS

### 3.1 TRAFIKALSTRING OCH FÄRDMEDELSFÖRDELNING

Utöver fortsatt drift av utsiktstornet, hantverksbutiken och caféet möjliggör förslag till detaljplan från 2015 bostadstomter och verksamheter. Genomförd detaljplan kommer att innebära en trafikökning. Denna trafikstring har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg och utifrån erfarenheter från andra trafikutredningar.

Trafikalstring varierar mycket beroende på markanvändning. Förutsättningar för trafikstringsberäkningar:

- För bostadsändamål beräknas trafikstringen utifrån en standardvilla, oavsett vilken storlek den har. • Det finns möjlighet till 6 tomter (inklusive den för Dalstugan) för bostäder eller verksamheter i form av handel, kontor eller hotell. I alstringsverktyget anges antingen BTA eller antal anställda för verksamheter. Totalt tillåter detaljplanen cirka 1 700 BTA ( $600+150+240*4$ ).

Detaljplanen delas upp i tre områden i trafikstringsberäkningarna:

1. **HK området:** Utsiktstornet och närliggande verksamheter.
2. **B områden** där endast bostäder tillåts.
3. **HKB områden** som tillåter handel, kontor, hotell och bostäder enligt det tidigare planförslaget.

#### 3.1.1 HK området

Enligt förslag till detaljplan från 2015 är största tillåtna byggnadsarea 550 kvm. Befintliga byggnader har något mindre byggnadsarea vilket innebär att det finns byggrätt kvar att nyttja. Detta bedöms dock inte påverka trafikstringen nämnvärt. Huruvida trafiken till befintliga verksamheter kommer att ändras i framtiden är svårbedömt. Om verksamheterna skulle ändras eller om det skulle tillkomma kompletterande verksamheter inom planområdet skulle det kunna attrahera fler besökare. Här antas dock trafiken till tornområdet fortsätta vara ungefär så som den är idag.

Trafiken till och från Vidablick varierar under olika årstider och skiljer sig även under maxtimmen från övrig trafik som i regel har sina högsta trafikmängder på morgonen och på eftermiddagen.

Trafik till verksamheterna i och runt utsiktstornet har beräknats utifrån information från dem som driver verksamheten idag. Uppskattningsvis är trafiken 130 fordon rörelser per dygn när den är som mest i juli och nästan ingen under vissa perioder på året. Denna uppskattning kan jämföras med trafikstringsverktygets schablon på ca 130 ÅDT för 500 kvm restaurang.

Under sommarsemestrarna är den allmänna trafiken inte lika regelbunden som under de perioder där de flesta arbetar och ger tydliga maxtrafiktimmor på morgnarna och eftermiddagarna. Det är en fördel att turisttrafiken till Vidablick inte sammanfaller med dessa vanliga maxtimmar. Besökstrafiken till Vidablick under de högst belastade sommarveckorna bedöms på så sätt inte ha en stor påverkan på de regelbundna trafikflödena. Den besökstrafik som kommer under vår, höst och vinter är oftast på helgerna och har därför inte heller en stor påverkan på de regelbundna trafikflödena.

#### 3.1.2 B områden

I ytterområdena av Rättviks tätort alstrar varje villa i snitt ÅDT på 3,35 bilar enligt Trafikverkets

trafikstringsverktyg. Om det byggs totalt 8 villor i B områdena kommer de att ge ÅDT på cirka 30 bilar.

### 3.1.3 HKB områden

I Tabell 3 redovisas schablonvärden för möjlig trafikstring inom de områden som enligt tidigare detaljplaneförslag tillåter verksamheter eller bostäder. Tabellen visar schablonvärden för trafikstring för de olika verksamheterna eller bostäderna samt för en fiktiv blandning av verksamheter. Alstringen utgår från Trafikverkets trafikstringsverktyg för ytterområden av Rättviks tätort för kontor, detaljhandel, restaurang och bostäder.

10352923 • Trafikutredning Vidablick | 14

För hotell har följande antaganden gjorts:

- Hotellet har 70 % beläggning.
- Varje rum alstrar 2 fordonsrörelser per dygn.
- Personal och nyttotrafik alstrar ytterligare cirka 0,2 fordonsrörelser per rum och dygn. Tabell 3.

Trafikstring (ÅDT exklusive nyttotrafik). Schablonvärden för olika typer av markanvändning inom HKB områdena.

**Markanvändning** Kontor [m2] Handel [m2] Restaurang [m2] Hotell [m2] Bostäder [stk] ÅDT Kontor 1700 - - - - 140  
Detaljhandel - 1700 - - - 670 Restaurang - - 1700 - - 330 Hotell - - - 1700 - 100 Bostäder - - - - 6 30

En blandning av verksamheter 400 400 200 700 - 260

Viktigt att notera är att alstringen som visas ovan bygger på schabloner och att den verkliga alstringen kan variera ganska kraftigt för olika typer av handel, hotell och restaurang medan osäkerheten i alstringssiffrorna för kontor och bostäder är betydligt mycket mindre. Den verkliga alstringen kommer dels att vara beroende av vad det blir för typ av verksamheter, exempelvis olika typer av handel eller olika blandning av verksamheter. Dels kommer den till stor del att vara beroende på hur stor andel av besökare till de nya verksamheterna främst kommer för att besöka torget och därmed inte alstrar ytterligare bilresor.

Det ska också noteras att det inte är troligt att handelsverksamhet som alstrar mycket "egen" trafik, exempelvis dagligvaruhandel, skulle välja att etablera sig just i detta område så en alstring på 670 bedöms som osannolik men redovisas här som ett "worst case" scenario.

Den tillkommande trafikens påverkan på befintlig trafiksituation är också beroende av verksamheternas öppettider både när det gäller dagliga öppettider och inte minst säsongvariation.

### 3.1.4 Rekreation och friluftsliv

Från Söderås till Vidablick finns ett anlagt elljusspår som har använts vintertid som skidspår och sommartid för rekreation och joggingturer. I denna trafikutredning antas trafik till denna anläggning vara inkluderad i de trafikräkningar som kommunen gjort på Vidablicksvägen och Gärdebygatan i maj/juni 2023 och på så sätt har inte någon ytterligare alstring tagits med i beräkningen i denna utredning då planerad bebyggelse inte bedöms påverka denna utveckling. Skulle det ske större förändringar i användningen av denna anläggning kan det självfallet ändra trafikmönstret.

### 3.1.5 Nyttotrafik

I Trafikverkets alstringsverktyg uppskattas den totala trafiken exklusive nyttotrafik. Schablonvärden för nyttotrafiken är:

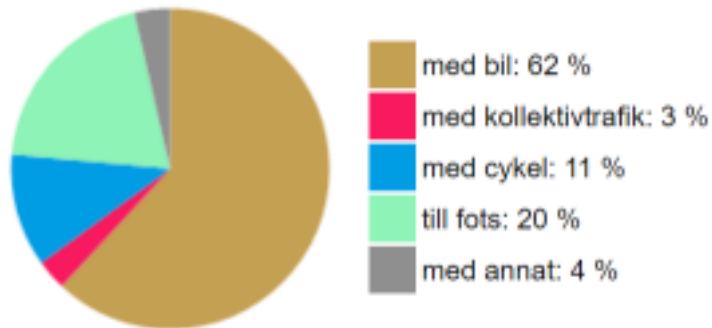
- Bostäder: 15 % nyttotrafik (inklusive besöks trafik) av total trafikmängd
- Industri/hantverk: 10 % nyttotrafik av total trafikmängd
- Övriga verksamheter. 5 % nyttotrafik av total trafikmängd

### 3.1.6 Färdmedelsfördelning

Rättviks kommun har inte gjort någon resvaneundersökning i närtid.

Färdmedelsfördelningen som Trafikverkets trafikstringsverktyg ger för ytterområden i Rättviks tätort är olika

för olika markanvändning. Andel bilresor uppskattas vara allt ifrån ca 40 till ca 60 %. För bostäder ger verktyget följande fördelning:



Troligtvis skulle bilandelen för bostäder bli högre än 62 % för Vidablickområdet. Detta främst för att gång och cykelmöjligheterna påverkas av de stora höjdskillnaderna mellan Vidablick och centrum, Söderås skola och andra målpunkter i tätorten. Möjligheterna till att åka kollektivt är begränsade, främst på grund av höjdskillnaden och avståndet till närmaste hållplatser (ca 1500 m och ca 100 - 150 m höjdskillnad) samt den låga turtätheten och linjeutbudet.

För att uppfylla kommunens miljömål bör det strävas efter så låg bilandel som möjligt.

### 3.1.7 Sammanvägd bedömning

För detaljplanen i Vidablick kan det presenteras ett spann för alstringen, se Tabell 4. Den lägre siffran utgår ifrån bilandel enligt Trafikverkets färdmedelsfördelning vilken bedöms vara något låg mot bakgrund till områdets läge. Den högre siffran utgår ifrån en betydligt högre bilandel och ska ses som en form av känslighetsanalys. I den högre siffran höjs bilandelen med 25 procentenheter för bostäder och kontor medan handel, restaurang och hotell är oförändrade. Detta för att en del av besökarna till handel och restaurang troligtvis är sådana som redan besöker tornområdet och alstringen skulle därför tvärt emot kunna sänkas men osäkerheten i detta är stor och är därför svårbedömd.

I tabellen nedan har det även lagts till nyttotrafik; 15 % för bostäder och 5 % för verksamheter.

Tabell 4. Två scenarion för olika markanvändning och ett spann för trafikstringen.

#### Markanvändning ÅDT

Scenario A: 14 bostäder 50-80

Scenario B: 8 bostäder + 6 tomter verksamheter 130-740

Det ska noteras att trafikstringssiffrorna främst bör användas för att jämföra olika markanvändningsmöjligheter och inte ses som absoluta värden. Jämförelse av de två scenariona visar att enbart bostäder troligtvis skulle ge mindre trafikökning än en blandning av bostäder och verksamheter. Om det däremot går att reglera verksamheterna så att de till en stor del lockar till sig gäster som redan är där för att besöka tornet kan den lägre alstringssiffran för scenario B troligtvis sänkas och börja närma sig denna för bostäderna. Med en blandning av bostäder och verksamheter skulle spridningen av trafiken på dygnet dessutom vara olika för bostäderna jämfört med verksamheterna, vilket är en fördel ur trafiksynpunkt. En sådan blandning skulle på så sätt kunna ge mindre trafiktoppar än enbart bostäder.

Återigen ska det poängteras att alstring på runt 700 ÅDT bedöms som osannolik. Med etablering av småskaliga verksamheter som kompletterar befintlig verksamhet kan alstringen möjligtvis bli lägre än 130 ÅDT.

### 3.1.8 Fördelning i vägnätet



Alstrad trafik från Vidablicksområdet bedöms fördelas någorlunda jämnt mellan Vidablicksvägen och Gärdebygatan. Den verkliga fördelningen kommer att variera beroende på bland annat typer av verksamheter, invånarnas arbetsplatser, var barnen kommer att gå i skolan mm.

## 3.2 GÅNG OCH CYKELSTRÅK

Gående och cyklister rör sig i blandtrafik på de smala enskilda vägarna. Så ser det ofta ut i mindre tätorter och områden där strukturen för vägnätet inte är byggd utifrån dagens krav på utrymme för olika trafikslag. Med dessa förutsättningar är det svårt eller rent av omöjligt att helt undvika konfliktpunkter. Då bör målsättningen bli att minska risken för allvarliga konsekvenser om en olycka ändå skulle inträffa.

Förutsättningar för gående och cyklister är alltså inte optimal i dagsläget. Boende i Vidablicksområdet kommer att få ungefär samma förutsättningar som de som redan bor i omgivningen. En ökning med 14 nya bostäder bedöms inte försämra märkbart nuvarande trafiksäkerhet för gående och cyklister. Även en blandning av bostäder och verksamheter kan vara acceptabel om verksamheterna är en komplettering av befintlig verksamhet och på så sätt inte alstrar mycket "egen" trafik. Det underlättar också om maxtimmarna för besöksstrafiken inte infaller samtidigt som för den övriga trafiken.

Det finns ingen självklar koppling att ökad trafik i sig skulle medföra en högre trafiksäkerhetsrisk när det endast handlar om ett fåtal bilar per timme. Det är däremot svårt att bedöma var gränsen ligger för hur många bilar trafiken kan öka med utan att det ska påverka trafiksäkerheten negativt. Detta gäller speciellt sträckor där vägen är smalare än 4,5 – 5 meter, då denna bredd inte ger något eller i bästa fall ger mycket begränsat utrymme för gående och cyklister när två bilar ska mötas. För att två personbilar och en cyklist ska kunna ligga sida vid sida behöver bredden vara minst 5,5 meter och det är inte många eller långa sträckor på vägarna upp till Vidablick som har denna bredd.

Separata gång- och cykelvägar är naturligtvis att föredra framför blandtrafik men i mindre tätorter på landsbygden är såväl tillgång till, som möjlighet att tillskapa, separata GC-vägar ofta begränsad. Då är det viktigt att blandtrafik kan ske på ett så trafiksäkert sätt som möjligt. Låg hastighet på fordonstrafiken är den enskilt mest betydelsefulla faktorn för trafiksäkerheten. Gaturummens utformning med smal och krokig vägbana samt bitvis begränsad sikt bidrar till en relativt låg hastighet. Trafikmätningar visar att få eller inga överskrider hastighetsgränsen på 40 km/tim och endast 13 – 18 % överskrider 30 km/tim.

## 3.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Det skulle vara en fördel för både boende och besökare i området om det fanns en lokal busslinje mellan exempelvis Söderås och Rättviks centrum, men förutsättningarna för att det skulle finnas underlag för en sådan linje är mycket begränsade och det är inte troligt att det skulle bli ekonomiskt hållbart.

## 3.4 VÄGAR OCH MOTORTRAFIK

### 3.4.1 Vidablicksvägens anslutning till riksväg 69

Boende i området upplever korsningen som trafikfarlig och WSP kan instämma att förhållandena i Vidablicksvägens anslutning till riksväg 69 inte är optimala. Detta bland annat beroende på att:

- det inte finns vänstersvängsfält för den som kommer från centrum och ska svänga in på Vidablicksvägen utan här behöver svängande lägga sig i vänsterfält, där det generellt inte är lämpligt att sakta ner eller stanna.
- riksvägen lutar mot Siljan, vilket kan öka hastigheten för dem som kör neråt och det förhindrar även sikten söderut.
- det inte finns ett accelerationsfält för den som åker ut på riksvägen och ska norrut.

Boende i Vidablicksområdet kommer att få samma förutsättningar som de som redan bor i omgivningen. En

ökning med 14 nya bostäder bedöms inte märkbart försämra nuvarande trafiksituation i anslutningen. Även en blandning av bostäder och verksamheter kan vara acceptabel om verksamheterna är en komplettering av befintlig verksamhet och på så sätt inte alstrar mycket "egen" trafik. Det underlättar också om maxtimmarna för besöksstrafiken inte infaller samtidigt som för den övriga trafiken.

Behovet av en trafiksäkrare infart från riksväg 69 finns alltså redan idag och det behovet kvarstår med ett ökat antal bilar. Det går att göra förbättringar i denna anslutning men att planera, prioritera och avtala om eventuella åtgärder som ligger utanför planområdet bör ses i ett större sammanhang och behöver göras i ett samarbete mellan kommun och väghållare.

### 3.4.2 Framkomlighet

Vägnätet som går att använda för att ta sig fram till Vidablick består av relativt smala vägar där sidoområdena är begränsade, ibland med huskroppar eller träd nära vägen, ibland med dike. Bredden varierar från nästan 6 meter till 3 meter.

Generellt rekommenderas att vägbredden inte är mellan 3,5 och 5,5 meter då det skapar otydlighet i om det ska vara möjligt att mötas på vägen eller ej. I teorin går det för två personbilar att mötas på en väg som är 4,5 meter bred men huruvida man i verkligheten möts när bredden är under 5 meter beror bland annat på fordonsbredden och vad som finns i sidoområdena. Vintertid beror mötesmöjligheterna naturligtvis också på snöröjningen. I praktiken väljer troligtvis vissa att stanna vid mötesfickor, infarter eller bredare vägparter för att vänta in möten om vägen är under 5 meter bred.

För att en personbil och en lastbil ska kunna mötas krävs minst 5 meters bredd och för två lastbilar krävs minst 6 meters bredd.

De sträckor på vägarna upp till Vidablick som är så smala att de inte ger en god mötesmöjlighet kan jämföras med det som i VGU kallas för enfältig, dubbelriktad körbana. I VGU:s råd finns tumregler som kan vara användbara för dessa sträckor, se Figur 8.

### 8.7.2.3 Enfältig körbana

Hastighetssäkrande åtgärd i form av smal, enfältig, dubbelriktad körbana innebär nedsatt kapacitet. Följande tumregler kan vara användbara:

- vid VR30 och Dh < 300 fordon/h kan körbanan avsmalnas till ett körfält för de båda körriktningarna utan större framkomlighetsproblem, se Tabell 8.11

Tabell 8.11 Maximal längd mellan mötesfickor på enfältig gata med trafik i båda riktningarna

Förväntad Hastighet	Trafikmängd Dh		
	100 f/h	200 f/h	300 f/h
30 km/h	300 m	150 m	100 m
10-20 km/h	100 m	50 m	30 m

- vid VR >30 och vid Dh större än 300 fordon/h bör det vara samma antal körfält i avsmalningen som på den fria sträckan.

Figur 8. Tumregler för enfältiga körbanor. Källa: Råd - VGU (Vägar och gators utformning) 2022:003

Vidablicksvägen har enligt trafikmätningen från maj 2023 ÅDT på cirka 180 bilar. Om trafiken från planområdet skulle öka med exempelvis 450 ÅDT och fördelningen skulle vara ungefär jämn mellan Vidablicksvägen och Gärdebyvägen skulle trafiken på Vidablicksvägen gå upp till ÅDT på cirka 400 fordon. Det betyder cirka 40 fordon under maxtimmen.

Vid hastighet på 30 km/tim och mindre än 100 fordon/timme under den dimensionerande timmen kan

körbanan vara ett körfält för båda åkriktningar utan större framkomlighetsproblem. Detta utifrån att det är möjligt att mötas med 300 meters mellanrum. Hur tätt det går att mötas är olika för de olika sträckorna till Vidablick men då det kan beräknas bli långt under 100 fordon/timmen bör det inte bli några större framkomlighetsproblem. Det är dock också beroende på andelen tung trafik, speciellt under maxtimmen. På Vidablicksvägen är hastighetsgränsen 40 km/tim men 87 % av bilarna som körde under mätperioden körde i

10352923 • Trafikutredning Vidablick | 18

30 km/tim eller lägre hastighet. Denna ovannämnda ökning bedöms alltså inte skapa några större framkomlighetsproblem för biltrafiken. Med det sagt kan den såklart upplevas som en stor ökning för dem som bor nära vägen.

Sammanfattat är resultatet att den trafik som 14 bostäder eller en blandning av bostäder och småskaliga verksamheter som kompletterar de befintliga inte bedöms ha någon större påverkan på framkomligheten på vare sig Vidablicksvägen eller Gärdebygatan. Besökstättare verksamheter och verksamheter med hög andel tunga transporter skulle däremot kunna ha en negativ påverkan på framkomligheten. Detta skulle dock kunna åtgärdas genom att skapa fler mötesplatser där behov finns.

Uppräkning av befintlig trafik till år 2040 ger marginell skillnad på den totala trafiken då trafikmängderna idag är så små.

### 3.4.3 Tung trafik

Generellt kan sägas att nedbrytningshastigheten av vägkonstruktioner ökar med ökad axellast. Det gäller i synnerhet mindre enskilda vägar som sällan är konstruerade för att klara upprepade belastningar av tunga fordon.

Under byggtiden kommer det, oavsett om det byggs bostäder eller verksamheter i Vidablicksområdet, att behövas tunga transporter. Under byggtiden behöver vägföreningarna eventuellt sätta viktbestämmelser som är anpassade till vägnas konstruktion och mängd vatten i väggroppen. Detta kan påverka både tidplaner för byggen och typer av fordon som kan användas.

När området är färdigbyggt kommer tunga transporter att vara bland annat i form av sopbilar, varuleveranser och turistbussar. Antal varuleveranser och turistbussar är beroende av vad som kommer att byggas på Vidablick. Bostäder genererar i regel mindre tung trafik än verksamheter. Även om den tunga trafiken troligtvis blir mindre koncentrerad när området är färdigbyggt än under byggtiden kommer vägföreningarna att behöva överväga att sätta viktbestämmelser, speciellt under tjallossningsperioden och under perioder när det regnar kraftigt.

Vägföreningar har full bestämmanderätt över permanenta och tillfälliga viktrestriktioner och kan alltså sätta ner högsta tillåten brutto- eller axelvikt när förhållandena så kräver. Om föreningen får statsbidrag till väghållningen bör samråd ske med Trafikverket eftersom viktrestriktioner kan påverka bidragets storlek.

## 4 SLUTSATS

Huvudsyftet med trafikutredningen har varit att utreda trafiksituationen i Vidablicks närområde, redovisa för hur olika typer av utökad bebyggelse skulle påverka den och bedöma om det är möjligt att åstadkomma en tillfredsställande trafiksituation vid en utbyggnad av området.

Planområdet nås via relativt smala och delvis branta vägar där oskyddade trafikanter rör sig i blandtrafik. Generellt kan sägas att det är önskvärt att bygga ut eller höja standarden på gång- och cykelvägnätet i Rättvik för att göra det mer trafiksäkert och attraktivt att välja att gå eller cykla och detta är önskvärt redan idag. Denna typ av trafiksituation är inte ovanlig i mindre tätorter och på landsbygden men möjligheterna att bygga separata gång- och cykelvägar är ofta begränsade. I läge som detta behöver målsättningen vara att minska risken för allvarliga konsekvenser om en olycka inträffar. Låg hastighet är den enskilt viktigaste parametern för det. WSP rekommenderar inte någon generell breddning av befintliga vägar då en sådan breddning skulle kunna bidra till högre hastigheter. Däremot kan det behöva ses över om det behövs fler mötesfickor på vissa sträckor.

Behovet av en mer trafiksäker infart från riksväg 69 finns redan idag och det behovet kvarstår med ett ökat antal bilar. Det går att göra förbättringar i denna anslutning men att planera, prioritera och avtala om eventuella åtgärder som ligger utanför planområdet bör ses i ett större sammanhang och behöver göras i ett samarbete mellan kommunen och väghållaren.

Så som många mindre vägar i mindre tätorter och på landsbygden är vägarna upp till Vidablick troligtvis inte byggda för att klara upprepade höga belastningar av tunga fordon. Ökat antal lätta fordon har begränsad påverkan på vägkonstruktionen jämfört med tunga fordon och detaljplanens påverkan på vägkonstruktionen är därför i direkt relation till antal och axeltyngd på de tunga transporterna. Vägföreningarna runt Vidablick kan sätta permanenta och/eller tillfälliga viktrestriktioner när förhållandena så kräver.

En ökning med 14 nya bostäder bedöms inte märkbart försämra nuvarande trafiksäkerhet eller framkomlighet på Vidablicksvägen och Gärdebyvägen. Även en blandning av bostäder och verksamheter kan vara acceptabel om verksamheterna är en komplettering av befintlig verksamhet och på så sätt inte alstrar mycket "egen" trafik. Det underlättar också om maxtimmarna för besöksstrafiken inte infaller samtidigt som för den övriga trafiken.



Besökstättare verksamheter och verksamheter med hög andel tunga transporter skulle däremot kunna ha en negativ påverkan på framkomligheten och trafiksäkerheten. Eventuella framkomlighetsproblem skulle kunna åtgärdas genom att skapa fler mötesplatser där behov finns men då återstår trafiksäkerheten samt negativ påverkan på vägkonstruktionerna, vilka troligtvis skulle bli kostsamma att åtgärda inom befintligt vägnät.

## VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 55 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

**wsp.com**

**WSP Sverige AB**  
Bergmästaregatan 2  
791 30 Falun  
Besök: Bergmästaregatan 2

T: +46 10-722 50 00  
Org nr: 556057-4880  
[wsp.com](http://wsp.com)

