

Trafikutredning Västerviks sjukhus

Underlag till detaljplan för Läkaren 9 m.fl.
2023-02-24

Ver. 1.3 (rev. 2025-03-24)



Sweco Sverige AB
Uppdrag

Uppdragsnummer
Kund

Ver
Datum

Upprättad av
Dokumentreferens

RegNo 556767-9849
Västerviks sjukhus, Detaljplan:
Trafik&transporter
30013655
Atrio Arkitekter Kalmar AB för
Region Kalmar län

1.3
2023-02-24

Sweco Sverige AB
\\sestofs010\projekt\27303\12602982_västerviks_sjukhus_detaljplan_trafik\000\07_arbetsmaterial\04_trafikstudier\trafikutredning västerviks sjukhus_221007_v1_1.docx

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
1. Bakgrund	6
1.1 Syfte	8
2. Andra utredningar inom trafik	9
3. Trafikstruktur, resor och transporter idag	10
3.1 Resvanor	10
3.2 Gång och cykeltrafik	11
3.3 Kollektivtrafik	12
3.4 Utryckningstrafik och akuta transporter	13
3.5 Varutransporter	13
3.6 Gator och biltrafik	13
3.6.1 Trafikflöden nuläge	15
3.7 Parkering	17
3.7.1 Sjukhuset	17
3.7.2 Cykelparkering	17
3.8 Järnvägen	19
4. Hållbarhet kopplat till trafik	20
5. Principer och åtgärdsförslag för framtida trafikföring	22
5.1 Gång- och cykeltrafik	23
5.1.1 Principer för cykelparkering	24
5.2 Kollektivtrafik	25
5.3 Akuta transporter	25
5.4 Varutransporter	27
5.5 Biltrafik	27
5.5.1 Trafikalstring	27
5.6 Bilparkering och angöring	31
Referenser	33
Bilagor	34

Sammanfattning

Syftet med denna utredning är att klargöra behov och omfattning av trafikåtgärder kopplat till framtagande av ny detaljplan för Västerviks sjukhus. Planen ska möjliggöra utbyggnad och ombyggnad av mer ändamålsenliga vårdlokaler. Utredningen ska tydliggöra planens konsekvenser för trafiksystemet. En rad olika delutredningar gjorts inom ramen för uppdraget för att uppnå målen (se kapitel 3).

Följande punkter har identifierats gällande befintlig trafikstruktur samt resor och transporter;

- Idag är färdmedelsuppdelningen bland anställda ungefär 50/50 bland dem som använder bil respektive kollektivtrafik/cykel eller går till fots för att ta sig till jobb. På länsnivå, bland invånarna, är denna uppdelning cirka 70/30.
- Det finns idag stora brister i gång- och cykelnätet vid sjukhusområdet, dock är kollektivtrafikförbindelserna mycket goda.
- Inga kapacitetsbrister har identifierats idag eller i framtiden gällande trafiken.
- Cirka 66 % av det totala parkeringsbeståndet är till för de anställda, resterande för besökare. Parkeringsberäkningarna som Sweco genomfört visar på att det idag finns ett underskott på parkeringsplatser för både bilar och cyklar.

Ombyggnation av sjukhuset kommer att pågå under lång tid. Ett antal större förändringar som berör trafikföringen föreslås för att kunna tillgodose framkomlighet och tillgänglighet för anställda och besökare.

- Satsningar på förbättringar av gång- och cykelnätet för att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten samt koppla till befintliga och nya busshållplatser och stora målpunkter. Ett överskott av cykelparkeringsplatser rekommenderas för att säkerställa god tillgänglighet.
- Godsleveranser och fordon för återvinningsuppsamling leds om till ny infart och utformning anpassas efter utrymmeskraven.
- Parkeringsplatser utökas både ovan och under mark i takt med utbyggnad av etapperna enligt behov som identifierats i beräkningarna.

Samordning med det allmänna parkeringssystemet bör eftersträvas, bland annat genom gemensamt parkeringsledningssystem och samnyttjande av p-platser.

- Mobility Management-åtgärder föreslås implementeras för att minska bilanvändandet.

Föreslagna åtgärder i kapitel 5 löser framtida parkeringsbehovet samt trafikföring för besökare, anställda, leverans- och akuttransporter.

1. Bakgrund

Region kalmar län har tagit fram en Lokalstrategiplan (LOST) för Västerviks sjukhus och en ny detaljplan behöver tas fram för sjukhusområdet och kringliggande områden. Planen ska möjliggöra utbyggnad och ombyggnad av mer ändamålsenliga vårdlokaler. Planområdet är beläget i centrala Västervik och omfattar sjukhusområdet, Ellen Key skolans och Tjustskolans lokaler samt allmän platsmark mot Slipbron i sydväst.



Figur 1. Översiktsbild.



Figur 2. Detaljplaneområde för sjukhuset.

Regionstyrelsen i Kalmar tog i mars 2020 beslut om att bygga ut Västerviks sjukhus men en ny psykiatrisk enhet om ca 5 500 kvm (hela sjukhusområdet omfattar idag ca 83 500 kvm). Byggnaden ska stå klar andra halvåret 2024. Styrelsen tog även ett inriktningsbeslut att bygga om barnpsykiatri (hus 19), vilket också ska stå klart mot slutet av 2025.

I planarbetet behöver frågor som trafikföring, lämpliga tillfarter, parkering och angöring studeras. Denna rapport redogör för nuvarande trafiksituation, beskriver brister och behov samt ger rekommendationer kring framtida trafikföring. De trafikslag som studerats inom ramen för utredningen är:

- Gång- och cykeltrafik,
- Kollektivtrafik,
- Biltrafik,
- Akuttransporter

Från missiv planuppdrag Västerviks kommun:

”Inom sjukhusområdet finns ett övergripande behov att se över trafik- och parkeringssituationen. Lämpliga lokaliseringar för infart och parkeringar ska utredas vidare under planprocessen. Inom planområdets västra del mot Slipbron utreds inom detaljplanen för en ny angöring till sjukhusområdet, vilket skulle underlätta trafikbelastningen i centrala Västervik både under byggnationstiden och även på sikt.

Planområdet angränsar till riksintresset kommunikation i form av järnvägen Tjustbanan mellan Bjärka- Säby och Västervik som är av interregional betydelse. Påverkan på riksintresset måste beaktas under planprocessen. ”

1.1 Syfte

Utredningens syfte är att klargöra behov och omfattning av trafikåtgärder kopplat till framtagande av ny detaljplan för Västerviks sjukhus. Utredningen ska även tydliggöra planens konsekvenser för trafiksystemet.

2. Andra utredningar inom trafik

Följande utredningar inom trafikområdet har tidigare genomförts som underlag till detaljplaneprocessen för Västerviks sjukhus. De har också används som underlag till denna rapport.

- *PM Trafikprognos Västervik (Sweco, 2018)*
- *Resvaneundersökning (Sweco, 2021)*
- *Parkeringsutredning (Sweco, 2021)*
- *Helikopterutredning – buller och risk (Sweco, 2022)*
- *Bullerutredning – vägtrafik (Sweco, 2022)*
- *Riskutredning – vägtransporter (Sweco, 2022)*

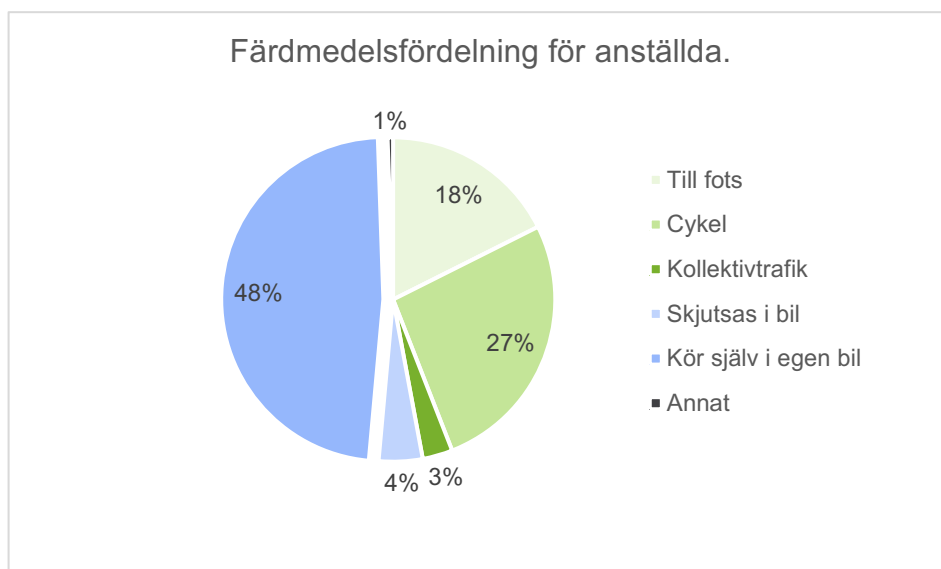
3. Trafikstruktur, resor och transporter idag

3.1 Resvanor

Sjukhuset har idag ca 1 200 anställda och beräknas ha ungefär samma antal anställda även i framtiden. Antal vårdplatser uppgår till drygt 200 (2007) och antalet dagsbesökare till ca 1 000 personer.

Cirka 70% av personalen på Västerviks sjukhus bor inom Västerviks tätort, fem kilometer från arbetsplatsen. Cirka en tredjedel av de svarande bor centralt, med max tre kilometer till arbetsplatsen¹.

Cirka 52 % av de anställda åker bil till jobbet, cirka 27 % cyklar och cirka 18 % går. Andelen som åker kollektivt är enbart 3 %. Färdmedelsfördelningen framgår av Figur 3 nedan.

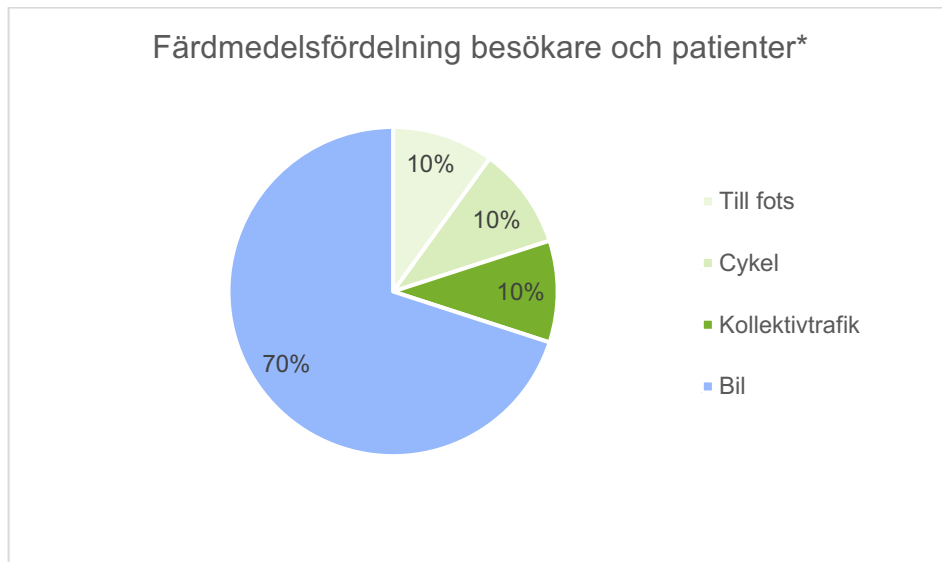


Figur 3. Färdmedelsfördelning för anställda. Källa: PM Resvaneundersökning (Sweco, 2021b).

Besökare och patienter antas vara mer bilburna än de som jobbar på sjukhuset. Enligt Resvaneundersökning Skåne 2018 angav cirka 57 % att de använder bil

¹ PM Resvaneundersökning (Sweco, 2021b)

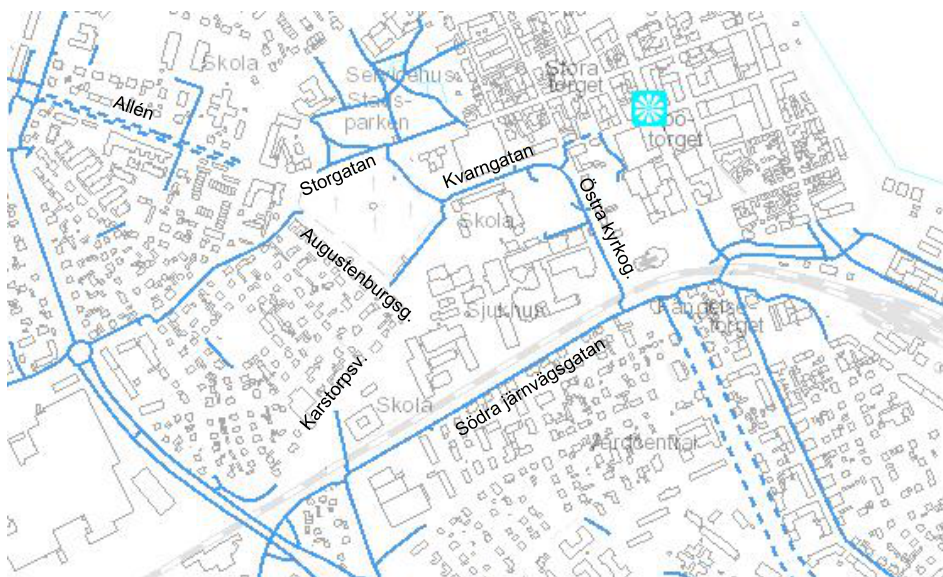
när de besöker vårdcentral, sjukhus, tandvård, bank, myndighet, hämtar eller lämnar paket. Enligt Resvaneundersökning Örebro län 2017 sker cirka 67 % av vårdrelaterade resor med bil. För både Skåne och Örebro är övriga färdmedel (gång, cykel och kollektivtrafik) relativt jämnt fördelade. Antaget att Västervik är något mer bilburet än både Skåne och Örebro antas att 70 % av resorna för besökare/patienter sker med bil. Övriga färdmedel antas utgöra 10 % vardera, se Figur 4 nedan.



Figur 4. Antagen färdmedelsfördelning för besökare och patienter.

3.2 Gång och cykeltrafik

Cykelvägnätet kring sjukhusområdet framgår av Figur 5 nedan (källa: Västerviks kommun, 2020)



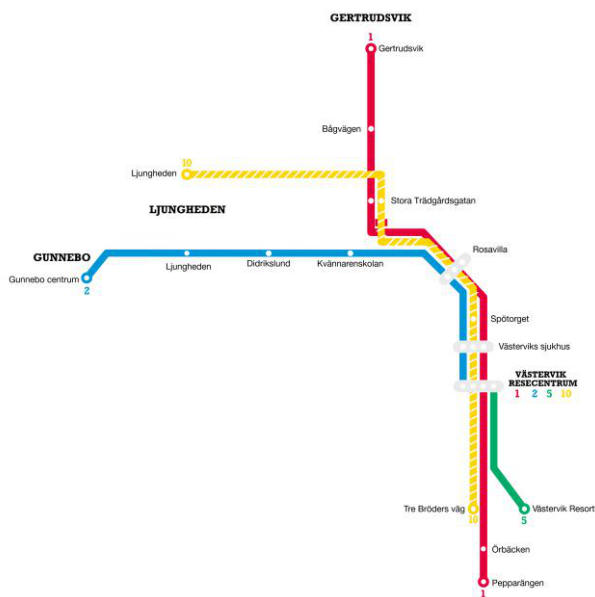
Figur 5. Cykelvägnätet från Västerviks kommuns hemsida (2020)

Cykelvägnätet kring sjukhuset har stora brister och cyklister är sällan det prioriterade trafikslaget i korsningspunkter. Separering mellan gående och cyklister saknas och kombinerade gång- och cykelbanor är ofta smalare än rekommenderade mått². Belysning finns längs vissa sträckor men är inte heltäckande.

Övergångsställen och passager har generellt låg standard med till exempel smala eller inga mittrefuger, avsaknad av taktill information, är inte hastighetssäkrade och har ingen förstärkt belysning.

3.3 Kollektivtrafik

Sjukhuset är relativt väl kollektivtrafikförsörjt. Busshållplats "Västerviks sjukhus" på Östra Kyrkogatan trafikeras av linjerna 1, 2, 10, 23, 24, 25, 34, 35, 36, 39, 160 och 325. Hållplatsen är frekvent trafikerad och turtätheten varierar från halvtimmestrafik (linje 1) och uppåt (mer sällan). Under vardagar passerar drygt 80 bussar hållplatsen i vardera riktningen.



Figur 6. Linjekarta Västerviks tätort (Kalmar Länstrafik, 2022).

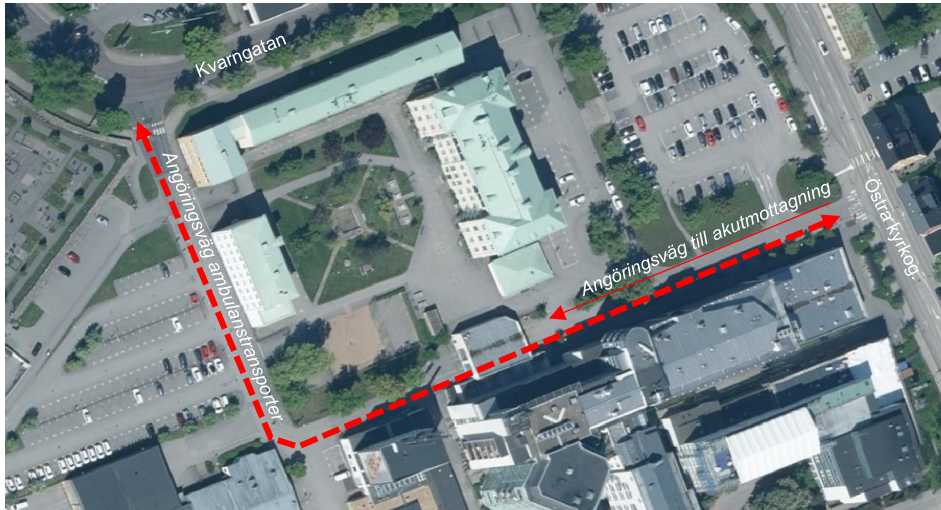
I områdets västra del ligger "Tjustskolan station" på Tjustbanan. Trafikeringen på Tjustbanan är idag mycket begränsad med endast en tur per dag (eftermiddag).

Västervik station ligger cirka 500 meter öster om sjukhuset.

² Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning (Sveriges Kommuner och Regioner, 2022)

3.4 Utryckningstrafik och akuta transporter

Akutenré och ambulansintag ligger med infart från Kvarngatan och Östra Kyrkogatan som också är infartsvägar till större parkeringar. Även gående och cyklister till Ellen Keyskolan angör via dessa infarter.



Figur 7. Körväg för akuttransporter idag.

Tillgängligheten för räddningstjänsten ska vara god. Enligt Västerviks Trafikstrategi behöver det primära nätet för utryckningstrafik bli mindre sårbart förstöringar. Trånga sektioner bör undvikas och god framkomlighet säkerställas. Utrymme för kollektivtrafik och utryckningstrafik kan med fördel samordnas eftersom de till stor del har samma krav på vägar och gators utformning³.

3.5 Varutransporter

Varutransporter och transporter för återvinning och sophantering sker idag via Augustenborgsgatan. Gatan är inte dimensionerad för tung trafik och idag vägisas cyklister in mot centrum denna väg i blandtrafik.

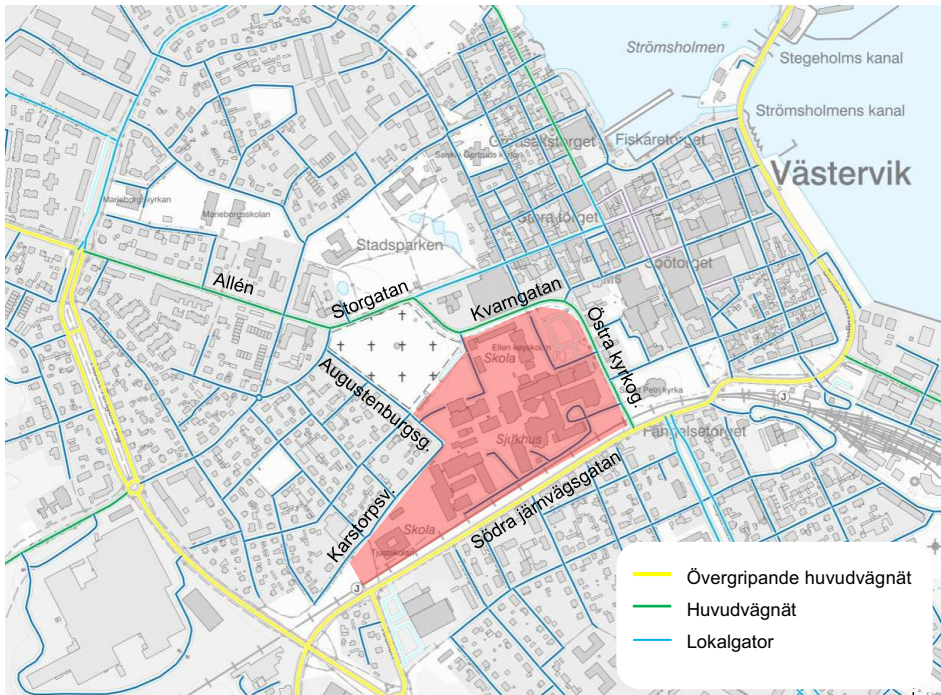
3.6 Gator och biltrafik

Sjukhuset omgärdas av Södra Järnvägsgatan (och järnvägen) i söder, Kvarngatan (ä. Storgatan) i norr, Östra kyrkogatan i öster och Augustenborgsgatan/Karstorsvägen i väster.

Storgatan, Kvarngatan, Östra Kyrkogatan och Södra järnvägsgatan ingår i huvudvägnätet medan Augustenborgsgatan/Karstorsvägen är lokalgator med intilliggande villabebyggelse. Södra järnvägsgatan har även en övergripande

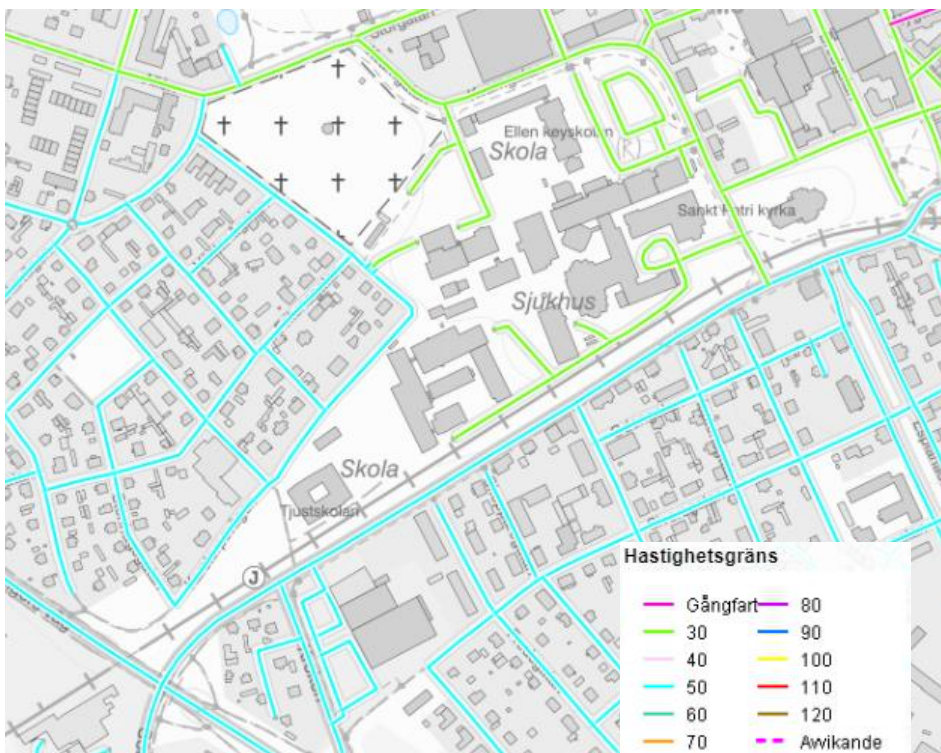
³ Trafikstrategi – tematiskt tillägg till Västerviks kommuns översiktsplan (Västerviks kommun, 2014)

funktion i gatenätet med koppling mot till exempel resecentrum och vidare mot Gränsö.



Figur 8. Gatenätet kring sjukhuset (Nationella vägdatabasen, 2022).

Skyltad hastighet framgår av Figur 9 nedan.



Figur 9. Skyltad hastighet (Nationella vägdatabasen, 2022)

Angöring till sjukhusområdet sker idag i huvudsak via tre tillfarter; Augustenborgsgatan, Kvarngatan och infarten till huvudentrén från östra Kyrkogatan.



Figur 10. Angöringsvägar och större bilparkeringar inom sjukhusområdet.

Angöringsparkering finns i varierande grad vid sjukhusets olika entréer, både för bil och cykel.

3.6.1 Trafikflöden nuläge

Trafikflöden har erhållits från rapporten *PM Trafikprognos Västervik* (Sweco, 2018) och visar beräknade flöden från makrosimulering med Västerviks trafikmodell i programmet Visim.



Figur 11. Trafikmätpunkter kring sjukhusområdet.

Tabell 1. Beräknade trafikflöden.

Nr	Gatunamn	Trafikflöde 2018	Andel tung trafik 2018
8	Albert Tengens väg	15 200	5%
11	Storgatan	7 200	9%
12	Kvarngatan	6 000	8%
13	Östra kyrkogatan	6 500	5%
18	Södra järnvägsgatan väst	4 800	2%
19	Södra järnvägsgatan öst	7 400	3%

* Uppräknad trafik utifrån Trafikverkets uppräkningsstatistik för samhällsekonomiska kalkyler.

Utifrån beräkningarna och angivna trafikmängder finns det idag inga beräknade kapacitetsproblem i gatunätet kring sjukhuset. Tidigare utredningar visar att belastningen på gatorna kring sjukhuset kommer att öka till följd av en ny södra infart till Västerås. Korsningen Södra järnvägsgatan – Östra kyrkogatan är en av de korsningar som redan idag har högst belastningsgrad i staden vilket stundtals upplevs besvärande när det gäller framkomlighet. Flera busslinjer passerar i nuläget genom korsningen.

3.7 Parkering

En separat parkeringsutredning⁴ har gjorts för sjukhuset som visar beräknat parkeringsbehov för bil och cykel.

3.7.1 Sjukhuset

Inom sjukhusområdet finns idag cirka 470 parkeringsplatser varav cirka 310 är reserverade för personalen och poolbilar. För besökare och patienter finns cirka nära 160 platser, varav två publika laddplatser. Regleringsform varierar för besöksparkeringarna inom området.

I närområdet finns ytterligare p-platser enligt följande:

- I nordöstra området ligger en allmän parkering "Läroverksplan" med ca 114 platser. Här finns även 30 husbilsplatser. Regleringen är avgift 9-18 vardagar och parkering max fem dygn. För husbil gäller max tre timmar (dagtid) under v.26-32, ingen avgift.
- Öster om Östra kyrkogatan finns en parkering med ca 60 platser och samma reglering som Läroverksplan.
- Norr om Kvarngatan finns ett avgiftsbelagt parkeringshus med 240 platser.

Det beräknade parkeringsbehovet baseras på uppgifter från en resvaneundersökning som genomfördes bland personalen under januari/februari 2021 samt besöksstatistik som erhållits från Region Kalmar län.

Beräkningarna visar att det idag finns ett underskott på parkering. Det beräknade parkeringsbehovet är idag cirka 650 platser vilket innebär ett underskott på cirka 180 platser. Både Region Kalmar län och Västerviks kommun bekräftar bilden av att det råder underskott. Personalen har ibland svårt att hitta ledig parkeringsplats i närheten av jobbet och kommunen upplever att de allmänna parkeringarna i området belastas av sjukhusets personal och besökare.

Efter utbyggnad av den nya psykiatrin beräknas det framtida parkeringsbehovet öka till cirka 720 platser samtidigt som parkeringsytor på sikt kommer att tas i anspråk för nya vårdlokaler. Nya ytor för parkering anläggs dock och framtida byggnader planeras att byggas på höjden för att frigöra yta för parkering och grönstruktur.

3.7.2 Cykelparkering

Det finns idag cirka 410 cykelparkeringsplatser, vara cirka 40 % under tak. Beräknat parkeringsbehov är cirka 450 platser vilket innebär att det finns ett underskott på cykelparkering idag.

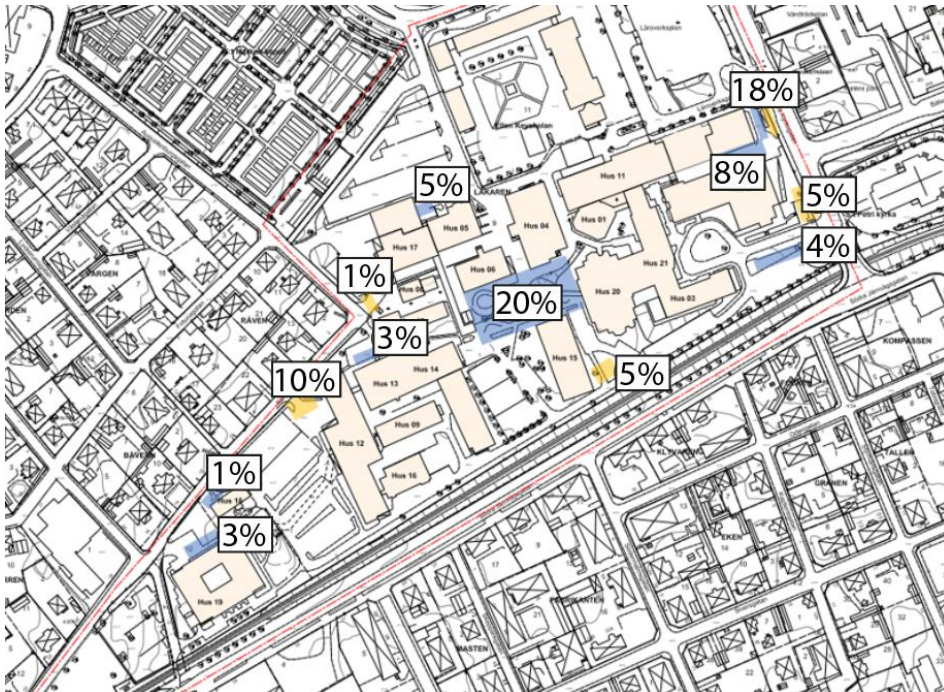
Var cykelparkeringar finns idag inom området framgår av Figur 12 nedan.

⁴ PM Parkeringsbehov (Sweco, 2021a)



Figur 12. Cykelparkeringar inom sjukhusområdet.

I Figur 13 nedan framgår var sjukhusets personal väljer att parkera sin cykel.



Figur 13. Fördelning av var sjukhusets personal väljer att parkera sin cykel.

Då det råder underskott på cykelparkeringsplatser riskerar cyklar att hamna på ställen där det inte är önskvärt. Överfulla cykelställ leder lätt till oordning bland parkerade cyklar med risk att framkomlighet och tillgänglighet begränsas. Det kan även bli en säkerhetsrisk för till exempel synskadade.

3.8 Järnvägen

Idag trafikeras Tjustbanan måttligt med två turer per dag. Prognosticerade trafikdata avseende spårtrafik har hämtats från Trafikverkets excelfil "Trafikuppgifter järnväg T22 och bullerprognos 2040" daterad 2022-04-13, som anger 14 turer per dag år 2040.

Enligt "Ändring av stadsplanen för Kvarteret Läkaren m.m." (Västerviks kommun, 2019) är frågan kring skyddsavstånd från järnväg löst i planen sedan tidigare med utlagd prickmark (mark som ej får bebyggas). Skyddsavståndet mellan järnväg och potentiella byggnader är således säkrat. Säkerhetsavstånd till byggnad är 15 m. Spåret är tillgängligt för servicefordon.

4. Hållbarhet kopplat till trafik

Det är viktigt att infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik är väl utformade för att främja hållbart resande. Ökad gång- och cykling har förutom effekter som minskad biltrafik även positiva effekter avseende hälsa. Förutom fysiska åtgärder bör även beteendepåverkande åtgärder genomföras.

Att bryta invanda resmönster kan vara svårt men det chanserna att uppnå förändring ökar om insatser görs i samband med en större förändring. I samband med etappombyggnader av sjukhuset bör därför förbättringsåtgärder och informationsinsatser genomföras som främjar hållbara resalternativ.

Färre bilresor minskar trafikbelastningen och dess negativa konsekvenser som bland annat trängsel, buller och utsläpp men innebär också minskat behov av ytkrävande parkeringsplatser.

För att skapa en parkeringssituation som är i balans med efterfrågan behöver fysiska parkeringslösningar kombineras med åtgärder som ökar andelen resor med hållbara trafikslag. För att uppnå detta krävs inte bara åtgärder kopplade till parkeringsutbudet, som tidsreglering och avgifter, utan även åtgärder som höjer attraktiviteten för resor till fots och med cykel eller kollektivtrafik.

Förutsättningarna för anställda att inte ta sin privata bil till arbetsplatsen bör stärkas och kunskap och information om alternativa färdmedel bör synliggöras. Detta kan ske genom till exempel:

- placering och utformning av cykelparkering för göra det mer attraktivt att cykla.
- utbyggnad av gena, trafiksäkra och trygga cykelkopplingar.
- säkerställa att kollektivtrafiken är konkurrenskraftig gentemot bilen, exempelvis genom god turtäthet och placering av hållplatslägen.
- erbjuda mobilitetstjänster för de anställda, så som kollektivtrafikkort, bilpool, möjlighet för effektiv samåkning, omklädningsrum och förvaringsskåp.
- aktivt informera kring hur man kan resa till och från sjukhuset i kombination med realtidsinformation om till exempel busstider.
- olika typer kampanjer för att främja hållbart resande, så som utmaningar/tävlingar eller prova-på-kampanjer.

Det ska dock påpekas att det i första hand är mycket viktigt att en attraktiv och tillförlitlig gång- och cykelinfrastruktur finns på plats. Utbudet och standarden ska inte utgöra ett hinder för att folk ska vilja gå eller cykla. Detta innefattar alla delar av resan, från att det finns ett framkomligt och säkert gång- och cykelnät, till att det finns tillförlitliga cykelparkeringar vid målpunkten. Det finns alltså

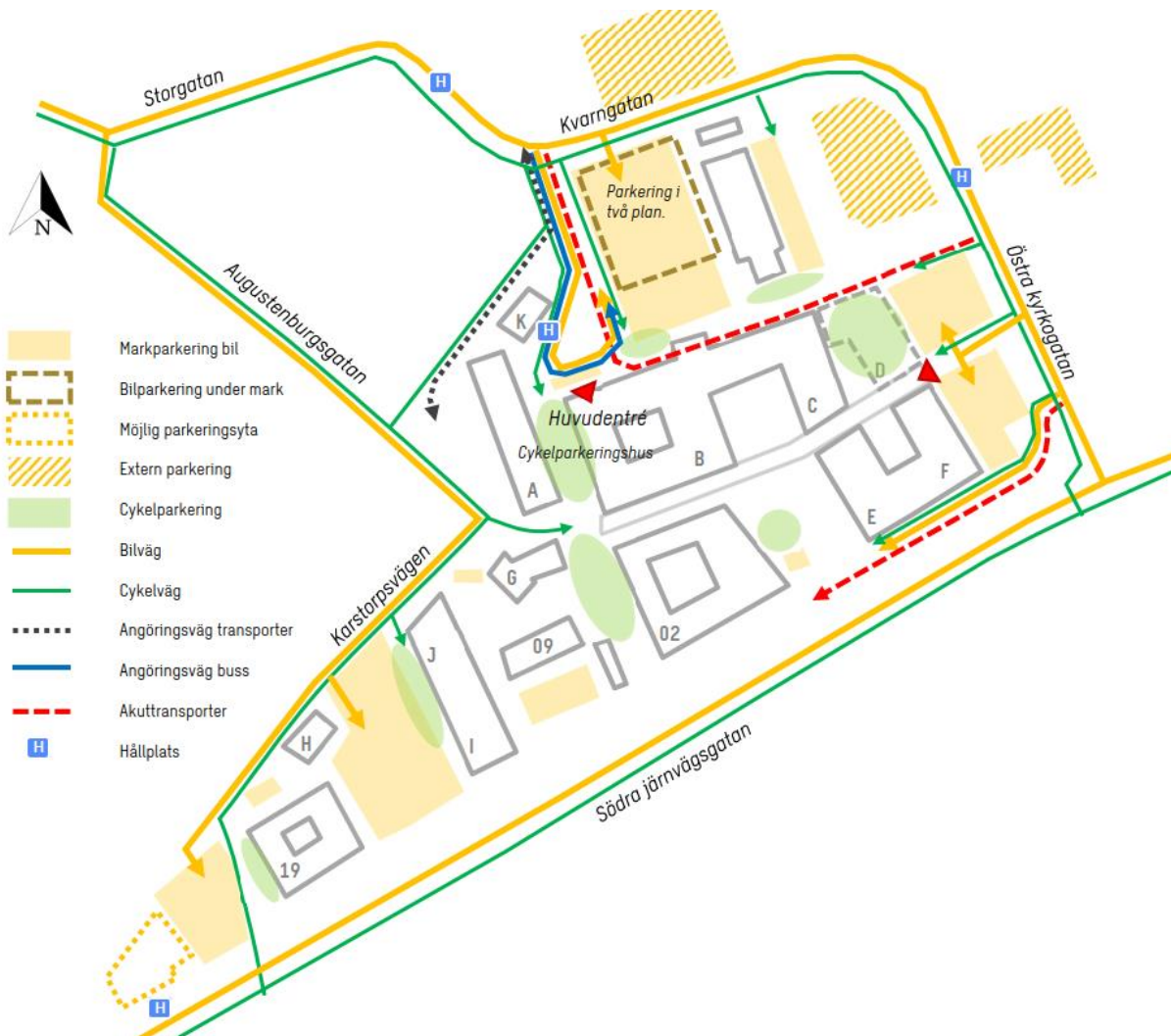
ingen större poäng med att genomföra en cykelkampanj om exempelvis korsningspunkterna längs nätet inte är säkra.

De anställda bör erbjudas kampanjer och prova på erbjudande inom hållbara transporter för att testa på alternativa färd sätt med målsättning att fortsatt nyttja dessa istället för bilen. Kampanjerna kan exempelvis omfatta rabatterade månadskort för kollektivtrafiken, möjlighet att prova elcykel och lådcykel, rabatterade priser på cykelservice med mera. Regionen erbjuder redan idag sina anställda rabatterade priser på elcyklar och vanliga cyklar och leasing med utköpsmöjlighet. De personliga fördelarna av att resa hållbart bör lyftas fram, exempelvis ekonomiska besparingar och positiva hälsoeffekter.

Det ska noteras att sjukhuset redan idag har en relativt gynnsam färdmedelsfördelning. Mellan cirka 50 och 60 % av personalen anger att de går, cyklar eller reser kollektivt till jobbet. Cirka 70 % bor inom 5 km från sjukhuset. För att illustrera potentialen antas att 5 % fler av de anställda väljer att resa hållbart. Det skulle minska behovet av parkeringsplatser för bil med cirka 48 platser.

5. Principer och åtgärdsförslag för framtida trafikföring

Nedan beskrivs principer och åtgärdsförslag för respektive trafikslag. Figur 14 nedan illustrerar den framtida övergripande strukturen för cykelvägar, angöringsvägar och större parkeringsplatser.



Figur 14. Principer för trafikföring och parkering för framtida sjukhuset.

Ombyggnation av sjukhuset kommer att pågå under lång tid. Skissen ovan illustrerar den slutliga etappen enligt Lokalstrategiplanen. Ett antal större förändringar som berör trafikföringen föreslås:

- En ny huvudentré med infart från Kvarngatan.
- Infart för varutransporter flyttas från Augustenburgsgatan till ny infart från Kvarngatan.
- En ny stor parkeringsplats utreds på nuvarande Ellen Keyskolans mark. Här föreslås även parkering under mark.
- Nya och/eller utökade parkeringar öster om hus 19 samt utmed Östra kyrkogatan.
- Satsningar på ökad framkomlighet och tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter genom bland annat nya kopplingar, breddning av gång- och cykelbanor och säkrare passager.

Sjukhuset har flera tillfartsvägar. Besökare med bil hänvisas från Kvarngatan till en ny parkering vid nuvarande Ellen Keyskolan alternativt parkering utmed Östra kyrkogatan. Parkeringsmöjlighet finns även mer centralt i området och i väster.

Vid den nya huvudentrén föreslås angöringsplats för taxi, färdtjänst och buss. Här föreslås även möjlighet för korttidsparkering för rörelsehindrade.

Infarten mot huvudentrén från Kvarngatan blir angöringsväg för både bil, buss, gång- och cykeltrafik, ambulans samt tunga transporter och korsningen behöver därför breddas för att klara alla funktioner.

5.1 Gång- och cykeltrafik

För att behålla och förhoppningsvis öka andelen cyklande till sjukhuset behöver gång- och cykelvägnätet vara så attraktivt som möjligt. Det bör satsas på förbättringar av gång- och cykelnätet för att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten samt koppla till befintliga och nya busshållplatser. Cyklister (och gående) är känsliga för omvägar, därför bör gång- och cykelvägar vara gena och lättframkomliga. Nya vanor skapas enklast i samband med förändringar så förbättringsåtgärder genomförs med fördel i samband med etapputbyggnaderna för sjukhuset.

Åtgärder som särskilt bör prioriteras är standard-/trafiksäkerhetshöjningar i form av till exempel:

- Breddning av gång- och cykelvägar,
 - Förstärkt belysning,
 - Taktill information (plattor och pollare)
 - Prioritering i korsningspunkter.
 - Hastighetssäkring till 30 km/tim vid passage
 - Breddning av refuger (≥2 meter)
 - Upphöjd genomgåenden passage i korsning (exempel i Bild 1 nedan).
- Åtgärder bör dock undvikas där det finns konflikt med akuttransporter,

- "Felande länkar" bör byggas bort, bland annat utmed Storgatan/Kvarngatan.
- Hastighetssänkning till 30 km/tim på gator med blandtrafik.



Bild 1. Exempel på upphöjd genomgående gång- och cykelväg i korsning. Även försedd med förstärkt belysning och taktill information.

En ny koppling tillskapas utmed Storgatan/Kvarngatan med koppling till infarten mot nya huvudentrén. Augustenburgsgatan bedöms få en bättre trafiksituation för gående och cyklister då de tunga transporterna försvinner från gatan.

En stor del av förbättringsåtgärderna berör kommunal mark men har direkt koppling till hållbart resande och i förlängningen behovet av parkeringsplatser.

5.1.1 Principer för cykelparkering

Det bör finnas ett visst överskott av cykelparkeringsplatser för att man inte ska behöva leta efter en plats, då är risken stor för felparkeringar. Totalt beräknas cykelparkeringsbehovet bli drygt 500 platser. Baserat på uppgifter från resvaneundersökningen föreslås att cirka 40% av platserna placeras centralt i området, 40 % av platserna i östra sjukhusområdet och resterna cirka 20 % i västra området.

Ostrukturerad eller felplacerad cykelparkering kan leda till cyklister förhindrar tillgängligheten för till exempel synskadade eller rullstolsburna. Cykelparkeringar bör förses med funktionella cykelställ som möjliggör parkering av många olika cykelmodeller. Cykelparkeringsplatser bör dessutom utformas så att det är möjligt att låsa fast cykelns ram i ett fast föremål. Det bör också finnas cykelställ/platser för till exempel lastcyklar och cykelkärror. För att

undvika oordning bland cyklarna är det fördelaktigt om ställen kompletteras med någon form av inhängning som begränsar cykelparkeringen.

Cykelparkering ska placeras i närhet till stora målpunkter och i anslutning till cykelnätet för att vara attraktiva. Det bör vara möjligt att cykla hela vägen fram till cykelparkeringen och gångavståndet från parkeringen till målpunkten bör vara så kort som möjligt.

För att ytterligare öka säkerheten för de anställda som parkerar under en längre tid kan man erbjuda parkering i ett låsbart/bevakat garage (något som redan erbjuds vid Västerviks sjukhus). De anställda bör även ha möjlighet till laddning av batterier till elcyklar eftersom användningen av dessa troligen kommer öka som följd av det ökade avståndet. Det smidigaste är om detta kan göras direkt vid cykelparkeringen för att man ska slippa bära med sig batteriet.

Det är också bra om anställda har en nära och smidig koppling mellan cykelparkeringar och omklädningsrum med duschar om de till exempel använder cykelturen till jobbet som ett träningspass, eller bara blivit varma av cykelturen. Omklädningsrummen bör möjliggöra upphängning/torkning av tränings- och regnkläder samt förvaring av hjälm.

Merparten av cykelparkeringsplatserna föreslås placeras väderskyddat i exempelvis inglasade cykelgarage som placeras i direkt anslutning till entréer. Samtliga parkeringar bör vara väl belysta och estetiskt tilltalande för att det ska kännas tryggt att parkera och hämta cykeln, även när det är mörkt. Synlighet och att parkeringen är lokaliserad där människor rör sig är av stor betydelse.

Rekommenderat avstånd mellan cykelparkeringsplatser är $\geq 0,6$ meter, vilket ger ett ytbehov på ungefär 1,8 kvadratmeter per plats. För skrymmande cyklar (antaget 10 %) räknas ytbehovet som dubbelt så stort på ungefär 3,6 kvadratmeter per plats. Totalt blir utrymmesbehovet för cykelparkeringsplatser då cirka 1000 kvadratmeter.

5.2 Kollektivtrafik

Sjukhuset bedöms ha en god kollektivtrafikförsörjning. Möjlighet att angöra den nya huvudentrén med buss tillskapas. Kopplingar mellan sjukhusets gångstråk och entrépunkter bör stärkas.

Regionen har stor möjlighet att påverka utbud och kvalitet då de själva är huvudman för kollektivtrafiken.

5.3 Akuta transporter

För akuta transporter är det viktigt att systemet har en god redundans och en möjlighet att prioritera utryckningsfordon framför övrig trafik för att säkerställa en hög patientsäkerhet. Av störst betydelse är god framkomlighet för utryckande trafik då korta insatstider kan vara skillnaden mellan liv och död. Även ambulans in till sjukhuset är i behov av god framkomlighet men idag görs stora livräddande insatser redan i fordonet.

Även privata akuttransporter har stort behov av god framkomlighet och tillgänglighet. Uppgifter från Växjö sjukhus visar på att cirka 75 % av alla transporter till akuten sker med privat bil⁵. Av dessa bedöms cirka hälften vara av så pass allvarlig karaktär att patienten inte själv kan ta sig in på akuten.

Ambulanstransporter kommer att kunna angöra från Kvarngatan och Östra Kyrkogatan på samma sätt som idag. Infarten mot den nya huvudentrén kommer att belastas av flera olika trafikslag. Det är av stor vikt att framkomligheten för ambulans säkerställs. Det kan ske genom väjningsplikt för anslutande trafik, se Figur 15. Olika trafikslag bör separeras och antalet konfliktpunkter minimeras.

Infart för akuttransporter till psykiatriska akuten sker från Östra Kyrkogatan (vid nuvarande infart till huvudentrén).

För att säkerställa god redundans i händelse av att någon angöringsväg blir blockerad bör alternativa angörings- och utryckningsvägar tillskapas. I Figur 15 nedan ges förslag på möjliga kopplingar mot vägnätet kring sjukhuset. Möjligheter till och val av koppling behöver studeras vidare vid utformning av området.



Figur 15. Angöringsvägar för ambulans (helldragen röd linje) och räddningsvägar/redundansvägar (streckad linje).

⁵ Åtgärdsvalsstudie Trafik- och infrastruktur, Nya sjukhuset i Växjö (Sweco, 2021c)

5.4 Varutransporter

Godsleveranser och fordon för återvinningsuppsamling flyttas till ny byggnad med ny angöringsväg från Kvarngatan via infarten mot huvudentrén.

Infarten och korsningen från Kvarngatan bör breddas för att kunna hantera flera olika trafikslag och större fordon. Korsningen bör få större radie och trafiksäkerhetsåtgärder bör vidtas för att minska riskerna för oskyddade trafikanter.

Svängytan framför godsterminalen är begränsad men möjliggör rundkörning för lastbil med påhänsvagn eller släp (Lps)⁶, total längd 16 m. Den nya huskroppen är planerad 4-5 m längre österut jämfört med dagens byggnad. Det begränsade utrymmet ställer särskilda krav på utformning och placering av lastbryggor.

5.5 Biltrafik

Den befintliga anslutningen från Kvarngatan föreslås bli infart till en ny huvudentré. Även varutransporter och busstrafik föreslås angöra via infarten. Detta ställer stora krav på både korsningsutformning och gata avseende kapacitet och trafiksäkerhet. Framkomlighet för akuttransporter har högsta prioritet och infarten behöver dimensioneras för att minimera risk för köbildning.

Infart till den nya parkering på Ellen Key föreslås ske via en egen anslutning från Kvarngatan för att minimera belastningen på infarten mot huvudentrén.

Från Östra kyrkogatan förslås befintlig anslutning till nuvarande huvudentré vara kvar för att möjliggöra koppling in på sjukhusområdet. Denna anslutning tonas dock ner och en ny anslutning strax norr om föreslås bli huvudinfart till ny parkering och sekundärentré till sjukhuset.

Trafikbelastningen på Augustenborgsgatan kommer att förändras då den tunga trafiken flyttas till ny infart från Kvarngatan. Samtidigt bedöms antalet personbilar öka något till följd av att parkeringen öster om hus 19 utökas med cirka 40 platser.

5.5.1 Trafikalstring

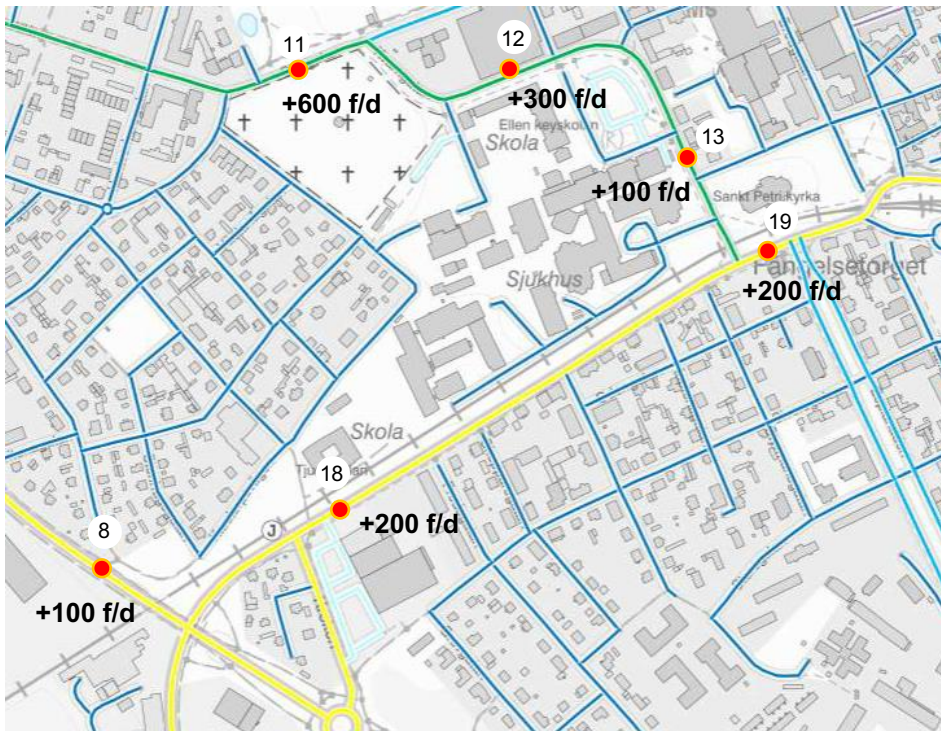
Trafiken beräknas inte öka i någon större omfattning till följd av förändringarna av Västerviks sjukhus. Ett visst tillskott av trafik uppstår till följd av den nya psykiatrin, i övrigt bedöms antalet anställda besökare/patienter vara ungefär detsamma även i framtiden.

För att på lång sikt skapa sig en bild över kapaciteten och biltrafikens framkomlighet till sjukhuset har framtida trafikprognoser använts där också känsliga korsningar med risk för kapacitetsbrister kontrollerats. Prognos med en ny södra infart har också testats för att förstå situationen och för att bedöma åtgärder som kan bli aktuella i biltrafiknätet.

⁶ Vägar och gators utformning (Trafikverket, 2022)

5.5.1.1 Trafikprognos år 2040

Framtida trafikmängder baseras på befolkningsutveckling och förändring av antal sysselsatta. Till 2040 antas befolkningen ha ökat med cirka 1 900 personer och antalet sysselsatta i kommunen med cirka 500 personer⁷. Förutsatt samma vägnät som idag beräknas trafiken i Västervik öka på samtliga gator kring sjukhuset med mellan 1 till 8 procent fram till år 2040, se Figur 16 och Tabell 2 nedan.



Figur 16. Förändring av trafikflöde kring sjukhuset år 2040 jämfört med basår 2018.

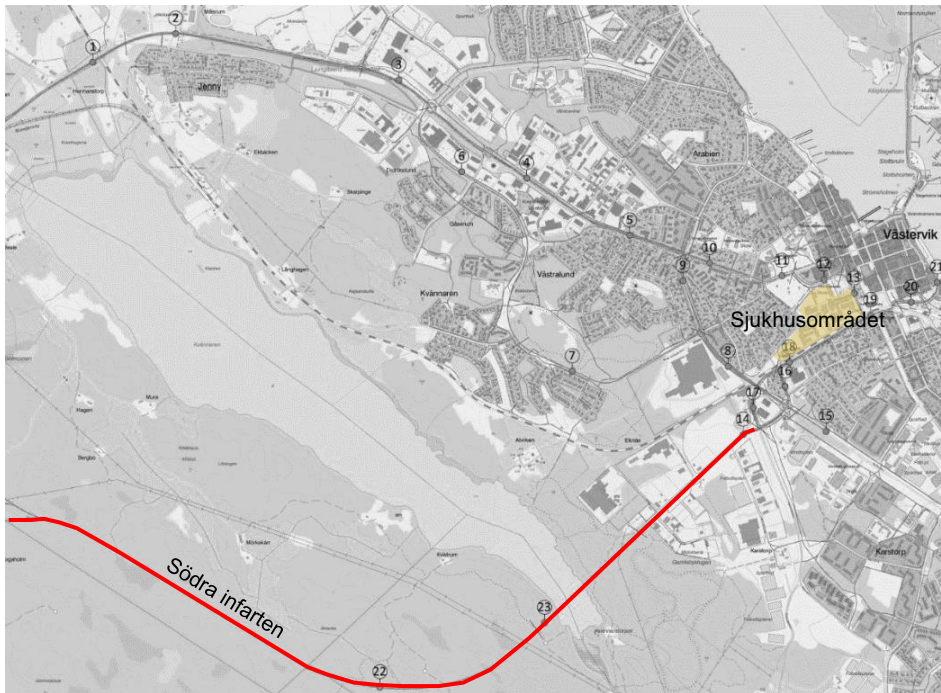
Tabell 2. Modellerade trafikflöden 2040.

Nr	Gatunamn	Trafikflöde 2018	Andel tung trafik 2018	Trafikflöde 2040	Andel tung trafik 2040	Förändring av flöde
8	Albert Tengens väg	15 200	5%	15 300	5%	+1%
11	Storgatan	7 200	9%	7 800	9%	+8%
12	Kvarngatan	6 000	8%	6 300	8%	+5%
13	Östra kyrkogatan	6 500	5%	6 600	5%	+2%
18	Södra järnvägs-gatan väst	4 800	2%	5 000	3%	+4%
19	Södra järnvägs-gatan öst	7 400	3%	7 600	4%	+3%

⁷ PM Trafikprognos Västervik 2040 (Sweco, 2018)

5.5.1.2 Trafikprognos år 2040 med en ny södra infart till Västervik

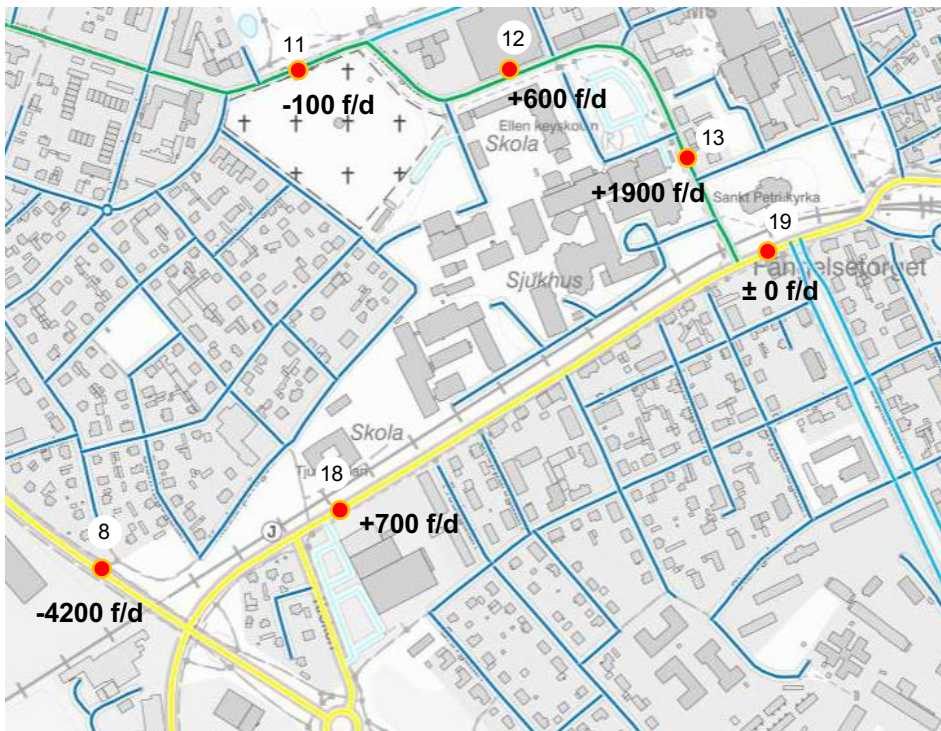
Diskussion och planering av en ny södra infart till Västervik har pågått under lång tid. Den nya infarten kommer att påverka trafikflöden och trafikfördelning i staden⁸ och även trafiken på gatorna kring sjukhuset. Vagnätet i Västervik förändras genom att den nya sydliga infarten kopplas på från E22 till Dichmansgatan.



Figur 17. Anslutning av ny södra infart i Västervik.

Förändringen av trafikflödena i centrala Västervik jämfört med nollalternativet, med en ny södra infart, framgår av Figur 18 och Tabell 3 nedan.

⁸ PM Södra infarten (Sweco, 2017) och PM Trafikprognos Västervik 2040 (Sweco, 2018)



Figur 18. Förändring av trafikflöden med en ny södra infart till Västervik 2040, jämfört med nollalternativ år 2040.

Tabell 3. Prognosticerade trafikflöden 2040 med ny södra infart till Västervik, jämfört med nollalternativ 2040.

Nr	Gatunamn	Trafikflöde 2040	Andel tung trafik 2040	Trafikflöde 2040	Andel tung trafik 2040	Förändring av flöde*
8	Albert Tengens väg	15 300	5%	11 000	3%	-28%
11	Storgatan	7 800	9%	7 700	3%	+7%
12	Kvarngatan	6 300	8%	6 900	5%	+15%
13	Östra kyrkogatan	6 500	5%	8 500	8%	+31%
18	Södra järnvägs-gatan väst	5 000	3%	5 700	14%	+19%
19	Södra järnvägs-gatan öst	7 600	4%	7 600	5%	+3%

* jämfört med nollalternativ 2040

Med en ny södra infart påverkas trafikflödena kraftigt kring sjukhusområdet:

- Östra Kyrkogatan får ökad trafik med ca 1 900 fler fordon per dygn och ökad andel tung trafik.
- Södra Järnvägs-gatan ökar med ca 700 fordon per dygn och kraftigt ökad andel tung trafik.
- Kvarngatan ökar med ca 600 fordon per dygn men minskad andel tung trafik.
- Storgatan minskar med ca 100 fordon per dygn och minskad andel tung trafik.
- Albert Tengens väg minskar med cirka 4 200 fordon per dygn i höjd med sjukhusområdet.

I rapport *PM Södra infarten – Påverkan på befintligt gatusystem i Västerviks stad* (Sweco, 2017) presenteras förslag på åtgärder i gatunätet för att möta framtida trafikflöden. Sjukhusets framtida transportbehov föranleder inget behov av ytterligare åtgärder då verksamhetens omfattning antas vara i princip oförändrad vid prognosår 2040.

5.5.1.3 Kapacitet i korsningen Södra Järnvägsgatan – Östra Kyrkogatan

Kapacitetsstudier för korsningen har gjorts i samband med utredning av en ny södra infart. Korsningen upplevs stundtals redan idag som hårt belastad men beräkningar för år 2040 med en ny södra infart visar att belastningen ligger inom gränsvärdena för acceptabel standard, förutsatt att föreslagna åtgärder i form av bland annat signalreglering vidtas enligt förslag i tidigare utredning⁹.

5.6 Bilparkering och angöring

Totalt uppskattas bilparkeringsbehovet bli ungefär 720 platser utifrån antal anställda, patienter och besökande på plats samtidigt samt utifrån den andel som reser med bil utifrån färdmedelsfördelningen. Även bilplatser för verksamheten i övrigt samt parkeringsplatser för bilpool ingår i det totala beräknade behovet.

Besökare och patienter har ett större behov av att parkera närmre målpunkten jämfört med de anställda, de hittar sämre i området, har en tid att passa och en viss andel har svårare att gå längre sträckor. Som princip bör därför besöksparkering vara lätt att hitta till, de bör placeras så nära entréer som möjligt och ha god tillgänglighet. Personalparkering kan ligga något längre ifrån entréer och behöver inte ha lika god tillgänglighet.

Parkering för rörelsehindrade bör utgöra cirka 5 % av parkeringsplatserna¹⁰ vilket motsvarar cirka 36 platser. Dessa platser ska ligga närmast entréerna.

För att möta det ökade behovet bedöms fler laddplatser behöva uppföras inom området, både för personal, besökare och sjukhusets egna fordon. Utbyggnadstakt och omfattning behöver klargöras och Region Kalmar län har full rådighet i frågan.

Ska samtlig bilparkering lösas som markparkering medför det att en yta om cirka 18 000 kvm kommer behöva tas i anspråk, baserat på standardmått för markparkering på 25 kvm per plats (inklusive körvägar). Beräkningen bygger på en samlad markparkeringsyta. Ytanspråket kan minskas genom att placera bilparkering i en parkeringsanläggning i flera plan. En sådan lösning kräver något mer kvadratmeter per parkeringsplats cirka 28 kvm (inklusive körvägar, ramper och byggnadskonstruktion).

Oavsett hur bilparkeringen utformas kan det vara lämpligt med ett parkeringsledningssystem. Genom att informera anställda och besökare om var det finns parkering samt ledig kapacitet minskar söktrafiken i området och förbättrar förutsättningarna till att sprida ut beläggningen över samtliga

⁹ PM Södra infarten – Påverkan på befintligt gatusystem i Västerviks stad (Sweco, 2017)

¹⁰ Riktvärde 2015 enligt handboken "Bygg ikapp" som ges ut av Svens byggtjänst.

parkeringar i området. Detta samordnas med fördel med kommunens befintliga parkeringsledningssystem.

En fortsatt dialog med Västerviks kommun om samnyttjande med allmän parkering bör också föras för att söka lösningar för ett effektivt utnyttjande av parkeringsplatser i centrala Västervik.

Referenser

Svensk Byggtjänst (2020) *Bygg ikapp: för ökad tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning*, utgivare

Sveriges Kommuner och Regioner (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning*, (älv. kallad GCM-handboken).

Sweco Sverige AB (2017). *PM Södra infarten – Påverkan på befintligt gatusystem i Västerviks stad*

Sweco Sverige AB (2018). *PM Trafikprognos*

Sweco Sverige AB (2021a). *Bil och parkeringsutredning nya sjukhuset i Växjö*,

Sweco Sverige AB (2021b). *PM Resvaneundersökning*

Sweco Sverige AB (2021c). *Åtgärdsvalsstudie Trafik- och infrastruktur, Nya sjukhuset i Växjö*,

Tengbom (2019). *NYPS Västervik – Förstudie Etapp 1*,

Trafikverket (2022a). *Trafikuppgifter järnväg T22 och bullerprognos 2040*, daterad 2022-04-13,

Trafikverket (2022b). *Vägar och gators utformning (VGU)*, Trafikverket publikation 2022:001 – 2022:003 m.fl., www.trafikverket.se.

Västerviks kommun (2014). *Trafikstrategi för Västerviks kommun – Tematiskt tillägg till Översiktsplan 2025*,

Västerviks kommun (2019). *Ändring av stadsplanen för Kvarteret Läkaren m.m.*,

Bilagor

1. PM Parkeringsbehov ver.2, daterad 2022-09-27, Sweco Sverige AB, 2022
2. PM Resvaneundersökning, daterad 2021-03-22 (rev. 2022-09-27), Sweco Sverige AB, 2021