

PM

Uppdrag PM trafik för Särö centrum
Beställare Kungsbacka kommun
Från Olof Franzén
Till Anders Wallergård
PM nummer

Datum 2016-02-26

Ramböll Sverige AB
Box 5343, Vådursgatan 6
402 27 Göteborg

T: +46-10-615 60 00
D: +46 (0)10 615 33 07
F:
www.ramboll.se

Unr

Ramböll Sverige AB
Org nr 556133-0506

1. Bakgrund

Kungsbacka kommun arbetar med att ta fram en detaljplan för Särö centrum vars syfte är att möjliggöra byggandet av ca 100 bostäder, utökade byggrätter för kontor samt en ny bytespunkt för kollektivtrafiken.

I samrådsskedet inkom synpunkter från Trafikverket som efterlyste en belysning av planens påverkan på trafiksystemet. Trafikverket befarar att fler kontor och bostäder i området riskerar att leda till en ökad trafikbelastning som äventyrar framkomligheten och trafiksäkerheten på Västra Särövägen. Vidare ansåg Trafikverket att fordonsmagasinet från cirkulationen in till planområdet är kort vilket kan leda till stopp i cirkulationen om exempelvis en buss ska in till busshållplatsen. Trafikverket påpekade också risken för bländning av trafikanter på Västra Särövägen på grund av närheten till busshållplatsen.

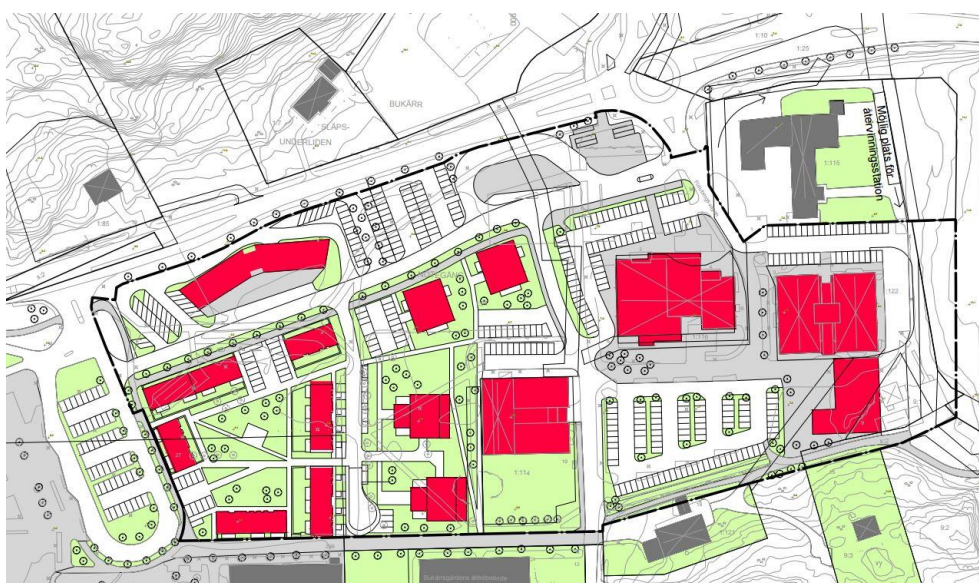
2. Syfte

Syftet med detta PM är att studera vilka konsekvenser planförslaget för Särö centrum innebär för trafiksituationen i framtiden samt om konsekvenserna blir godtagbara utifrån trafiksäkerhet och kapacitet samt att föreslå eventuella åtgärder.

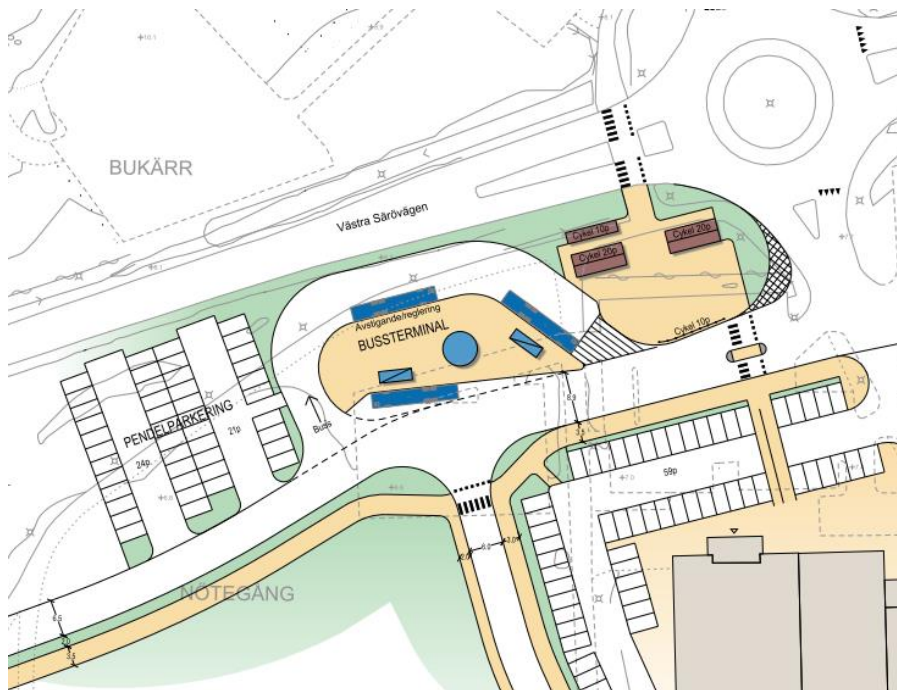
3. Planeringsförutsättningar

Gällande detaljplan ger stöd för drygt 5000 kvm bruttoarea byggrätter för verksamheter fördelat på livsmedelshandel och centrumbebyggelse samt ca 10 000 kvm bruttoarea för allmänt ändamål som idag består av ett äldreboende, en idrottshall samt en vårdcentral. Dessa verksamheter nyttjar infartsvägen till Särö centrum (Furubergsvägen) idag.

Föreslagen detaljplan ersätter delvis gällande detaljplan och medger utöver befintliga verksamheter byggrätter för ytterligare nästan 7000 kvm kontor samt ca 100 bostäder i radhus och flerbostadshus.



Illustrationsplan tillhörande planförslaget för Särö centrum.

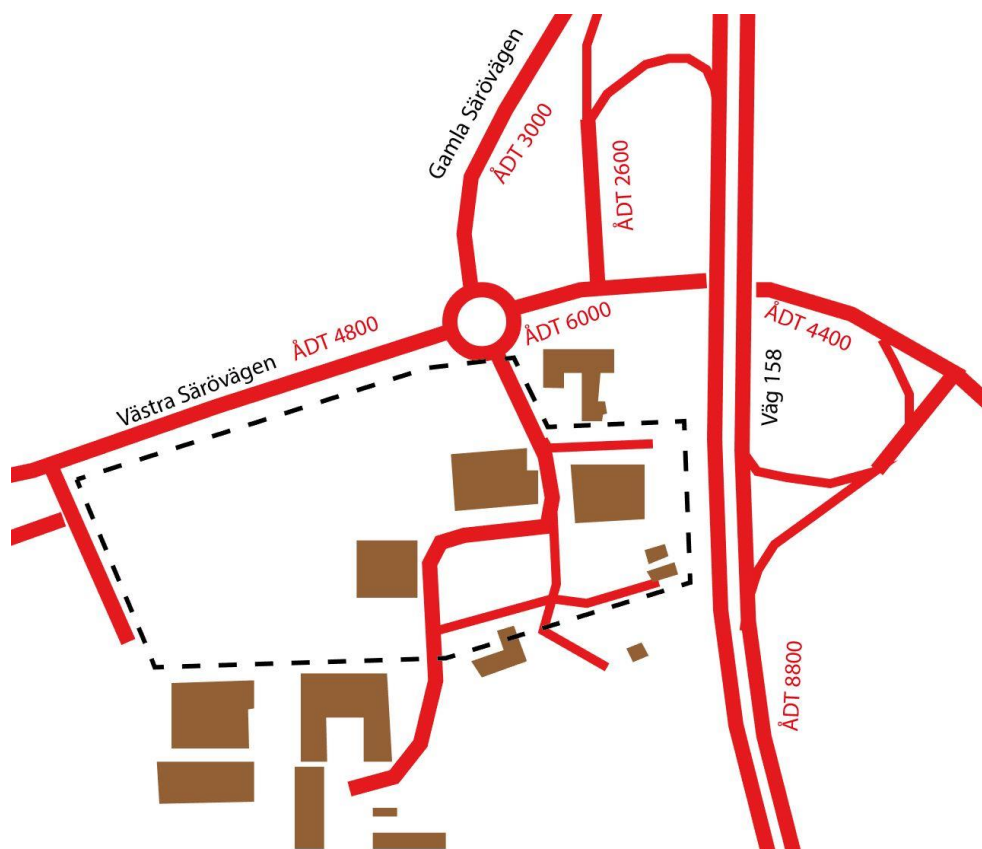


Föreslagen ny bytestpunkt för busstrafiken.

För Furubergsvägen saknas trafiksiffror. En beräkning av trafikmängderna har därför gjorts med hjälp av trafikallstringsverktyget utifrån följande befintliga verksamheter:

- Livsmedelshall ca 1700 kvm
- Idrottshall ca 3000 kvm
- Vårdcentral ca 1000 kvm
- Kontor ca 1000 kvm
- Butiker och restauranger i centrumbebyggelse ca 1000 kvm
- Bensinstation 100 kvm
- Äldreboende med 50 boendeplatser

Beräkningen ger ett uppskattat trafikflöde på ca 2200 fordon per dygn på Furubergsvägen varav ca 200 fordon utgör busstrafik.

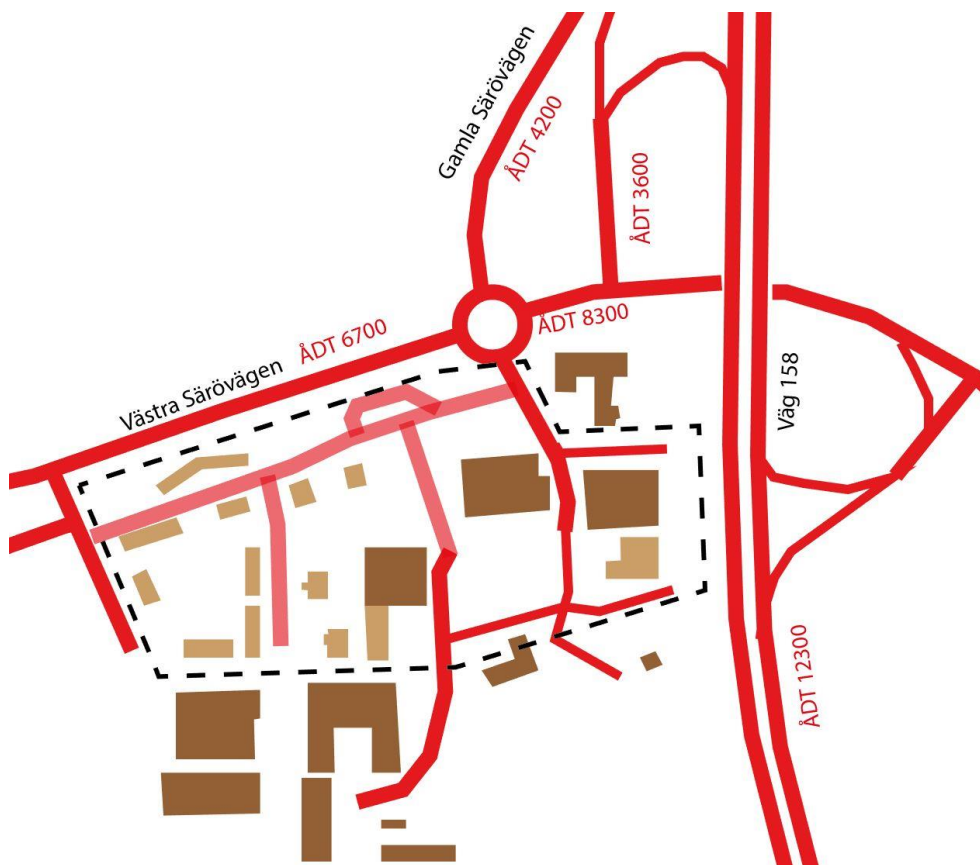


Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) år 2013. Det beräknade flödet på Furubergsvägen uppgår till ca 2200 fordon per dygn utifrån befintliga verksamheter.

4. Analys

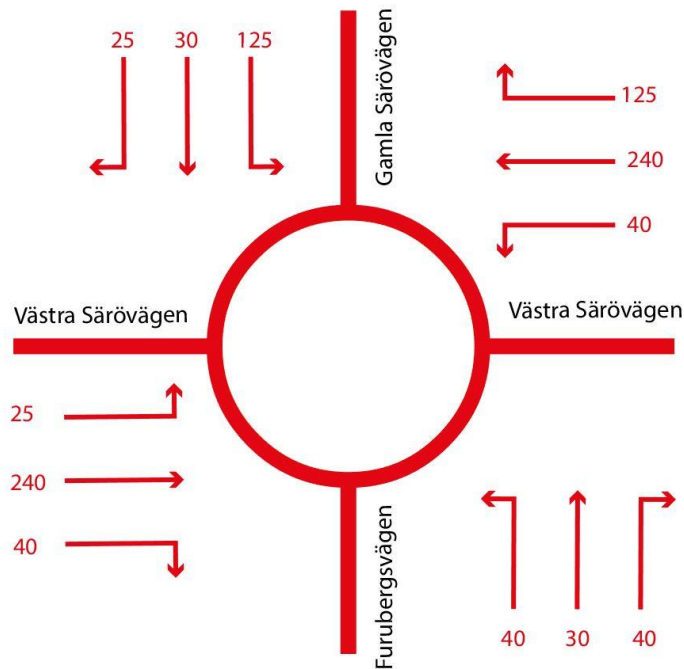
Kartbilden nedan visar den prognostiserade årsmedeldygnstrafiken år 2040. En generell årlig ökning om 1,5 % har antagits vilket är det uppräkningsstal som Trafikverket brukar räkna med vid nybyggnad av vägar. Utöver utbyggnaden av Särö centrum planeras det för en relativt måttlig tillväxt av Särö och Kullavik med pågående planarbete för ytterligare ca 130 bostäder.

För Furubergsvägen har en beräkning av trafikmängderna gjorts med hjälp av trafikalstringsverktyget utifrån ett maximalt utnyttjande av byggrätterna enligt planförslaget. Beräkningen ger ett uppskattat trafikflöde på ca 3700 fordon per dygn på Furubergsvägen år 2040. Medtaget dagens busstrafik samt utrymme för en utökning av kollektivtrafiken till ca 300 fordonsrörelser per dygn blir det uppskattade trafikflödet ca 4000 fordon per dygn. Beräkningen tar inte hänsyn till möjligheten att nå Västra Särövägen via infartsvägen till Särö skola.

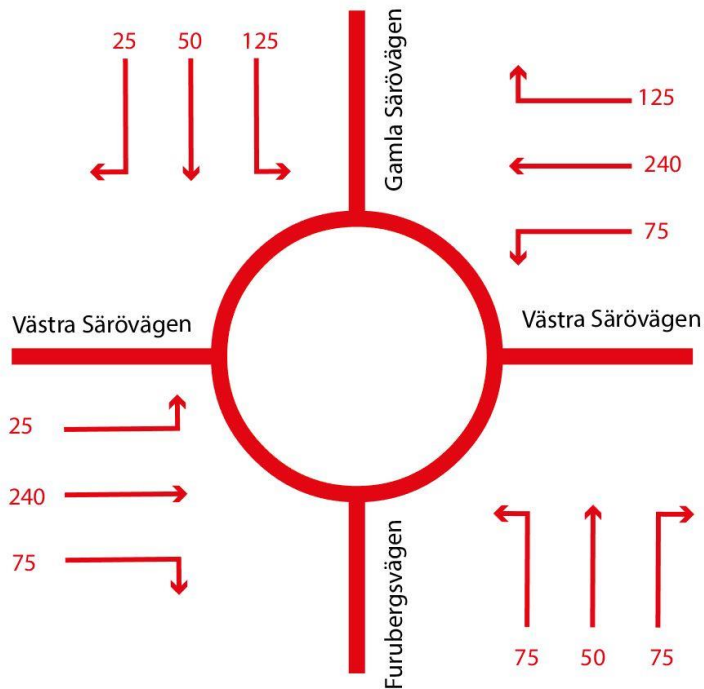


Beräknad årsmedeldygnstrafik (ÅDT) år 2040. Det beräknade flödet på Furubergsvägen uppgår till ca 4000 fordon per dygn utifrån ett maximalt utnyttjande av byggrätterna för planerad markanvändning.

För att kunna göra en kapacitetsberäkning för cirkulationen har en uppskattning gjorts på hur trafiken fördelas. Antagandena bygger på att 75 % av trafiken till och från Särö centrum går via Västra Särövägen, jämnt fördelat i båda riktningarna samt att 25 % av trafiken går via Gamla Särövägen. Beräkningen bygger vidare på antagandet att handeln genererar en stor del trafik från närboende vilka främst kommer västerifrån samt till viss del norrifrån medan de som arbetar på arbetsplatserna i huvudsak kommer österifrån.



Uppskattad fördelning av trafiken i cirkulationen sett till antal fordon under maxtimmen år 2040 utan föreslagen utbyggnad av Sårö centrum.



Uppskattad fördelning av trafiken i cirkulationen sett till antal fordon under maxtimmen år 2040 efter föreslagen utbyggnad av Sårö centrum.

Kapacitetsberäkningar har gjorts i Capcal för maxtimmen utifrån prognosåret 2040 och utifrån en fullständig exploatering av Särö centrum enligt planförslaget. Beräkningen ger en belastningsgrad på 0,20 – 0,43 vilket innebär god standard enligt tabellen nedan. Låg framkomlighetsstandard nås ifall trafiken till Särö centrum skulle närma sig 8000 fordon per dygn (belastningsgrad 0,8 respektive 0,9 i Furubergsvägen och Gamla Särövägen). Hänsyn ska tas till att årsmedeldygnstrafiken på Furubergsvägen är en beräkning som inte baserats på trafikmätningar men det finns det inget som indikerar att framkomligheten skulle bli mindre god inom en överskådlig framtid. Beräkningen bygger dock på att trafiken flyter på när fordonen lämnar cirkulationen. Korsningen öster om cirkulationsplatsen samt utformningen inom planområdet medför konfliktpunkter som tillfälligt kan stoppa upp trafiken genom cirkulationen.

Belastningsgrad	Framkomlighetsstandard
> 0,8	Låg
0,6-0,8	Mindre god
<0,6	God

Belastningsgrad enligt Vägars och gators utformning (VGU).

Bussterminalen

Avståndet mellan väggkant på bussvändslingan och Västra Särövägens väggkant är kort enligt planförslaget, endast ca 2 meter, vilket försvårar möjligheten till att uppföra ett bländskydd för trafiken på Västra Särövägen. Befintligt vägområde, det vill säga det område som omfattar diken och ytterslänt och som därmed är upplåtet som vägrätt, går idag fram till den GC-väg som ska flyttas. Detta område behövs för möjligheten till drift och underhåll av vägen. Vägområdet kan krympas med hjälp av åtgärder. Sådana åtgärder måste dock avtalas med väghållaren, i det här fallet Trafikverket innan detaljplanen antas då enbart en laga kraftvunnen detaljplan inte räcker för att släcka vägrätten.

5. Slutsatser och rekommendationer

En exploatering av Särö centrum i enlighet med föreslagen detaljplan bedöms tillföra trafiksystemet ett maximalt tillskott på ca 1800 fordon per dygn vilket innebär att trafiken i cirkulationsplatsen kan väntas öka med 18 % fram till 2040 jämfört med om ingen exploatering skulle ske i Särö centrum.

Kapacitetsbedömningen visar på god framkomlighet även utifrån en prognostiserad trafiksituation år 2040. Även med dubbelt så mycket trafik som prognostiserats blir kapaciteten i cirkulationsplatsen godtagbar. Detaljplanen bedöms inte leda till att trafiksäkerheten i trafiksystemet blir oacceptabel då cirkulationsplatsen är en god förutsättning för bibehållen trafiksäkerhet.

Korsningar söder- och öster om cirkulationen kan medföra att cirkulationsplatsen inte töms på trafik i den utsträckning som är önskvärt när trafiken är som tätast. Föreslagen utformning av bussterminalen samt utformningen av trafiksystemet inom planområdet kan innebära att fordon behöver lämna företräde vid några punkter när det är mycket trafik vilket tillfälligtvis kan stoppa upp flödet ut ur cirkulationsplatsen in mot planområdet. Liknande effekt kan uppstå när fordon lämnat cirkulationsplatsen och ska svänga vänster för att komma upp på väg 158 mot Kungsbacka. För att klargöra hur flödet i cirkulationen påverkas av planområdets utformning kan en trafiksimulering göras.

Bedömningen är att trafiksäkerheten inte äventyras av planförslaget samt att planen inte medför påtaglig skada på riksintresset väg 158. Detaljplaneförslaget bedöms därför inte leda till att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till trafikfrågorna i den grad att planen inte kan antas. Arbetet med detaljplanen bör därför kunna gå vidare.