



Making Future.



**Trafikutredning för detaljplan**

# Hjortsberg 3:32

ÅF-Infrastructure AB, Grafiska vägen 2, Box 1551, SE-401 51 Göteborg Sweden  
Telefon +46 10 505 00 00, Säte i Stockholm, [www.afconsult.com](http://www.afconsult.com)  
Org.nr 556185-2103, VAT nr SE556185210301

20190108 PM Hjortsberg 3.32

# TRAFIKUTREDNING HJORTSBERG 3:32



Uppdragsledare  
**Sara Johansson**  
E-post  
sara.johansson@afconsult.com

Datum  
**2019-01-15**  
Projekt-ID  
757071

Handläggare  
**Sara Nero**  
E-post  
sara.nero@afconsult.com

Kund  
**Falkenbergs Kommun**  
**Cecilia Emanuelsson**

# TRAFIKUTREDNING HJORTSBERG 3:32



## Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
2	Nulägesanalys.....	5
3	Trafikalstring .....	8
4	Trafikförslag .....	9
4.1	Bortvalda alternativ .....	12
5	Konsekvenser .....	13
6	Bilagor .....	15



## 1 Inledning

Söder om Falkenbergs centrum ligger stadsdelen Hjortsberg, se figur 1. Området består främst av villor i norra delen och grönområde i söder.



Figur 1. Översiktskarta över Falkenberg, aktuellt område i Hjortsberg markerat med rött.

Detaljplanearbete för att pröva möjligheten till förskola med sex avdelningar på Hjortsberg 3:32 vid Nabolagets väg har påbörjats. Hjortsberg 3:32 utgörs idag av ett vandrarhem men önskemål om ny exploatering i form av en förskola har inkommit till kommunen.



# TRAFIKUTREDNING HJORTSBERG 3:32

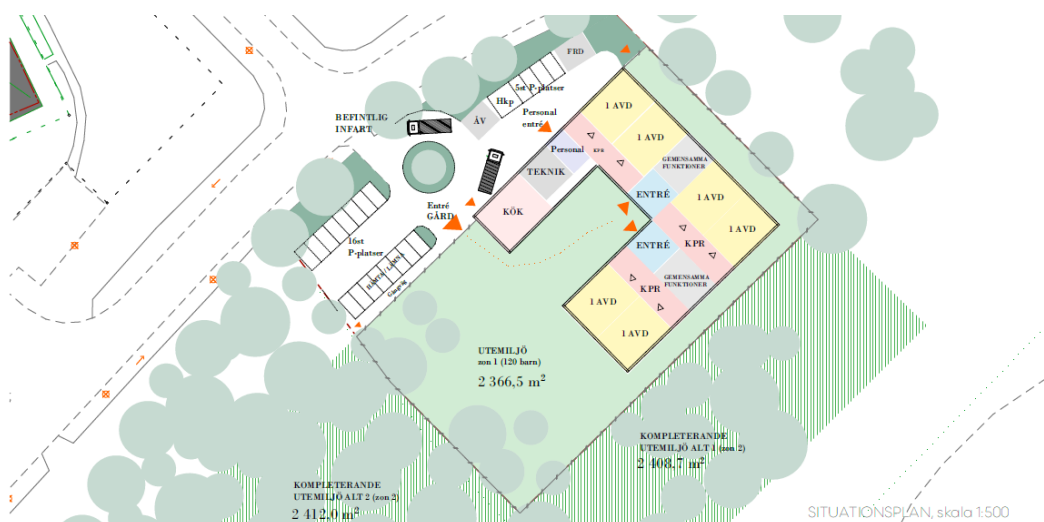
Förslaget innefattar en utökning av fastigheten enligt figur 2 vilket är en förutsättning för att uppnå tillräckliga lekytor för förskola med sex avdelningar.



Figur 2. Fastighetens yta ökas i samband med detaljplanen. Blått markerar utökningen.

Denna trafikutredning syftar till att utreda trafiksituationen vid den planerade förskolan vid Nabolagets väg. Trafikutredningen syftar också till att designa ett trafikförslag för lämplig placering av infart, parkeringar, gång- och cykelvägar samt lösning för leveranser och sophämtning. I trafikutredningen analyseras också vilka konsekvenser som projektet har på trafikmängderna i området.

Som underlag till trafikutredningen har en tidig skiss med förslag på utformning av förskolan använts, se figur 3. Förslaget innebär att befintliga byggnader rivs och ersätts med en ny byggnad. Byggnaden placeras på tomtens norra del, bland annat för att uppnå god utemiljö grundat på en solstudie.



Figur 3. Förslag på situationsplan för detaljplan Hjortsberg 3:32. Förslaget visar en förskola med sex avdelningar.

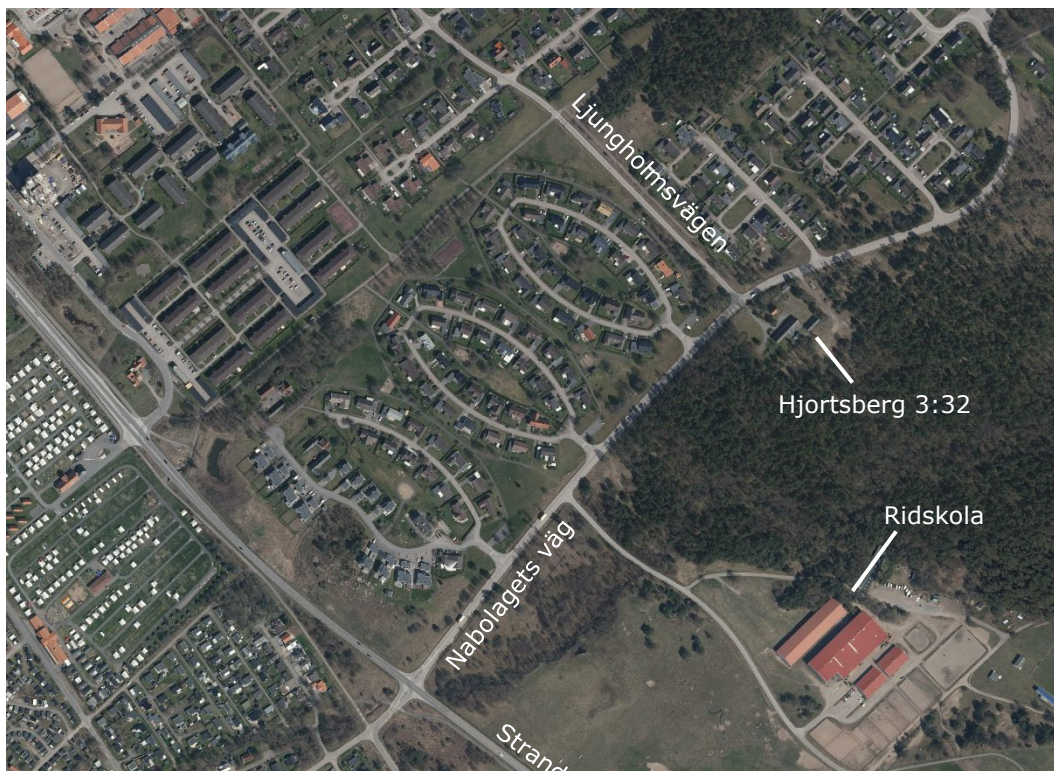


# TRAFIKUTREDNING HJORTSBERG 3:32

## 2 Nulägesanalys

Hjortsberg 3:32 ligger i södra delen av Falkenberg längs Nabolagets väg. Idag utgörs fastigheten av ett vandrarhem. En översiktskarta över området visas i figur 4.

Planområdet gränsar också till ett större grönområde/skogsparti och i närområdet finns en ridskola och en nybyggd dagvattendamm.



Figur 4. Flygfoto över området.

Nabolagets väg är en lokalgata som är reglerad med 40 km/h längs största delen av sträckan och med 30 km/h ca 100 m längst i norr. Gatan är cirka 9 meter bred och saknar separering av oskyddade trafikanter, se figur 5. Den breda och förhållandevis raka gatan innebär god framkomlighet för motortrafiken men kan bjuda in till höga hastigheter.

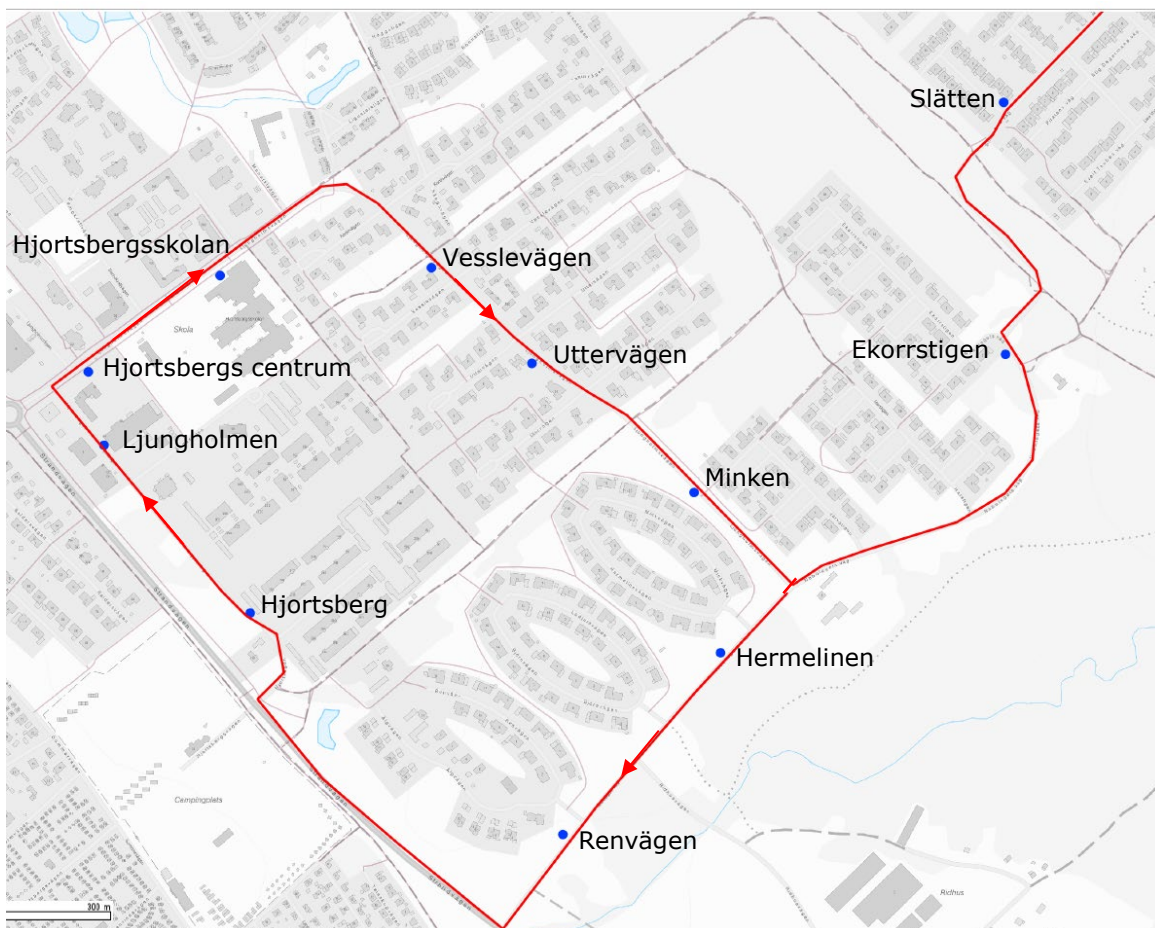


Figur 5. Nabolagets väg strax söder om planområdet Hjortsberg 3:32. Vägen är bred och saknar vägmarkering.

# TRAFIKUTREDNING HJORTSBERG 3:32



Nabolagets väg trafikeras av buss 3 som kör från Falkenbergs centrum till Hjortsberg. I Hjortsberg kör bussen i en slinga (medsols) och sedan återvänder till centrum, se figur 6. Linjen avgår en gång per timma på vardagar mellan kl 7 och kl 19.



Figur 6. Körväg för linje 3 genom Hjortsberg. Linjen kommer från norr (centrum) innan den kör ett medsols varv runt Hjortsberg för att sedan köra tillbaka mot norr.

Närmast Hjortsberg 3:32 finns hållplats Minken för resenärer från Hjortsberg eller mot centrum och hållplats Hermelinen för resenärer från centrum eller mot Hjortsberg. Hållplatserna är enkelriktade och ligger 180 respektive 100 meter ifrån Hjortsberg 3:32. Hållplatserna saknar perronger och hållplatsfickor och ligger inte heller i direkt anslutning till någon gångbana.

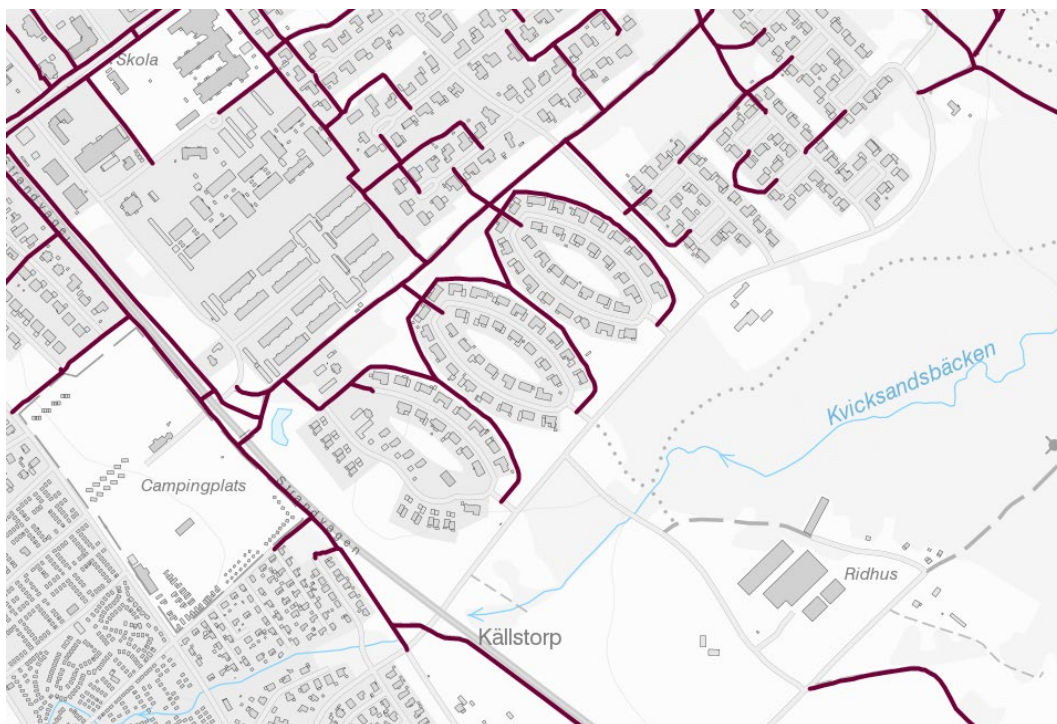
Nabolagets väg nås från Strandvägen i söder och avslutas i norr med en vändplats och kan inte användas som genomfart för biltrafik. Gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik kan fortsätta förbi vändplatsen norrut mot området Slätten.

Längs Nabolagets väg ansluter flera mindre bostadsgator samt den något större Ljungholmsvägen i höjd med Hjortsberg 3:32. Korsningarna är oreglerade och högerregeln gäller.



## TRAFIKUTREDNING HJORTSBERG 3:32

Gång- och cykelbanor finns längs Strandvägen och Ljungholmsvägen och i närområdet finns flera gång- och cykelvägar separerade från bilvägarna, se figur 6. I norr ansluter en gång- och cykelväg till Nabolagets väg från Slätten och i bostadsområdena finns separerade gång- och cykelvägar som leds ut på bostadsgatorna. Avsaknaden av gång- och cykelbana längs Nabolagets väg är negativt för de oskyddade trafikanternas säkerhet och trygghet.



Figur 6. Gång- och cykelvägar markerat i rött i närområdet till planområdet Hjortsberg 3:32.

Enligt Transportstyrelsens olycksdatabas har två trafikolyckor rapporterats till akutsjukvården eller polisen de senaste 10 åren (20080101-20171231). I den ena trafikolyckan cyklade en pojke omkull och den andra olyckan inträffade i korsningen med Strandvägen när en bilist som svängde höger från Nabolagets väg blev påkörd av en bilist på Strandvägen.

Längs Nabolagets väg genomfördes en trafikräkning under 20-28 september 2018, vilken visade på en genomsnittlig trafikmängd på 363 fordon per dygn, varav 8,7% tung trafik.

Belysning finns längs Nabolagets vägs östra sida.





# TRAFIKUTREDNING HJORTSBERG 3:32

## 3 Trafikalstring

När Hjortsberg 3:32 exploateras och en förskola anläggs kommer trafikmängderna i området påverkas. Antalet resor och bilrörelser förväntas öka och en trafikalstring visar hur stor påverkan en ny förskola skulle ha på området.

Antaganden som har gjorts i samband med trafikalstringen är:

- Att förskolan har 120 barn och 18 personal,
- att cirka 60% av personalen kör bil,
- att 80% av barnen färdas med bil,
- att 1,2 barn färdas per bilrörelse,
- att en sophämtning och en leverans kommer dagligen och slutligen
- att 15% av fordonsrörelserna kommer inifrån bostadsområdet norr om förskolan och därmed inte bidrar till ökad trafikmängd längs Nabolagets väg.

Förskolan har som mest 120 barn och 18 personal. Med antaget om att 60% av personalen färdas med bil, resulterar det i 22 bilrörelser per dygn.

Varje dygn väntas en sophämtning och en leverans, vilket ger 4 fordonsrörelser med tung trafik per dygn.

80% av de 120 barnen väntas färdas med bil, det vill säga 96 stycken. I varje bil färdas i snitt 1,2 barn, vilket resulterar i 80 bilrörelser enkel resa. Bilarna som lämnar barnen vänder på parkeringen och kör ut igen och på eftermiddagen ska barnen hämtas, vilket resulterar i totalt 320 bilrörelser per dygn. Av dessa antas 15% komma inifrån området och därför inte bidra till ökad trafikmängd, vilket ger 272 fordonsrörelser.

Med dessa antaganden som utgångspunkt genererar alltså en förskola med sex avdelningar totalt 298 fordonsrörelser per dygn varav 4 stycken utgörs av tunga fordon.

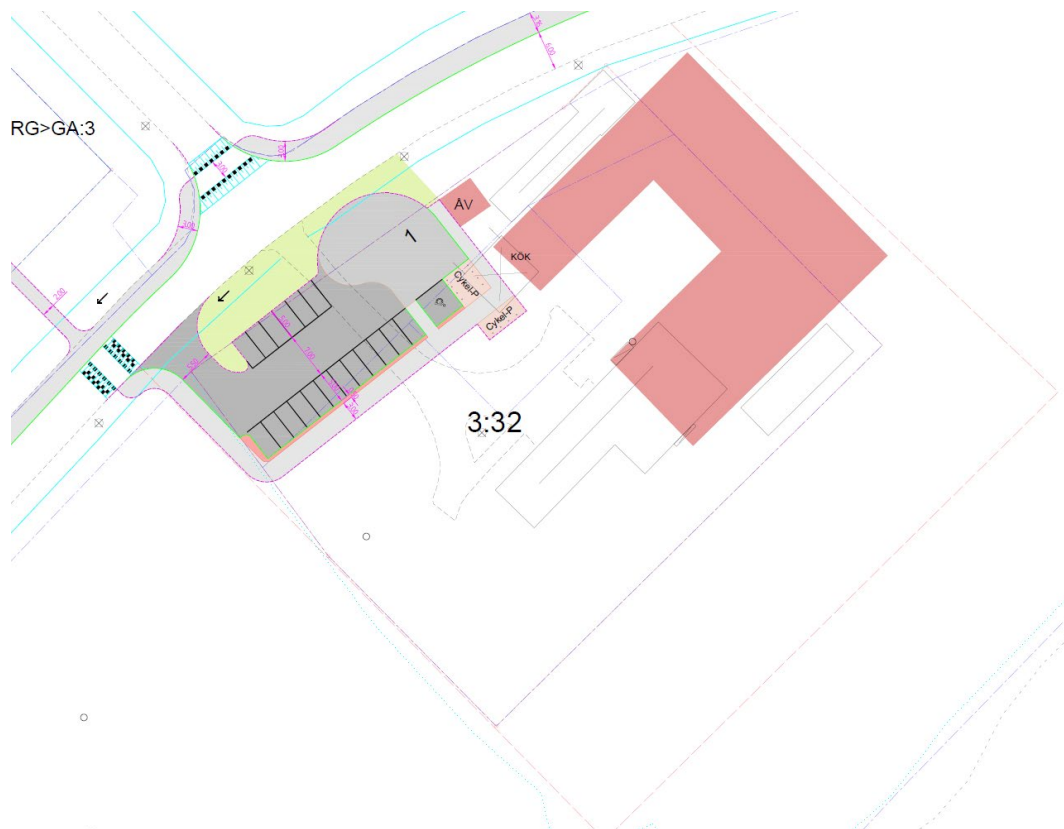


# TRAFIKUTREDNING HJORTSBERG 3:32

## 4 Trafikförslag

Exploateringen av Hjortsberg 3:32 ställer nya krav på trafikmiljön i området med avseende på framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet samt trygghet.

Med exploateringsförslaget för förskola med sex avdelningar som utgångspunkt har ett trafikförslag innehållande placering av infart, parkering, gång- och cykelkopplingar, angöring för leveranser och sopbilar tagits fram, se figur 7.



Figur 7. Trafikförslag för detaljplan Hjortsberg 3:32, inom fastigheten.

### Infart

I dagsläget nås Hjortsberg 3:32 från Nabolagets väg i höjd med Ljungholmsvägen och bildar en fyrvägskorsning. En fyrvägskorsning innebär fler konfliktsituationer än två trevägskorsning och därför föreslås infarten till Hjortsberg 3:32 förskjutas söderut. En förskjutning norrut hade inneburit att infarten hade placerats i en kurva och inneburit att sikten och därmed trafiksäkerheten försämrats.



# TRAFIKUTREDNING HJORTSBERG 3:32

## Angöring och parkering

Utifrån Falkenbergs kommuns parkeringsnorm genererar en förskola med sex avdelningar ett behov av 19 parkeringsplatser, fördelade enligt Tabell 1.

Tabell 1. Fördelning av parkeringstyper vid en förskola med sex avdelningar i Falkenberg centralort.

Typ av parkering	Antal [st.]
Parkeringsplats för personal	11
Parkeringsplats för hämta och lämna	7
Parkeringsplats för rörelsehindrad	1

I enlighet med krav från Boverkets byggregler, BBR, är det viktigt att parkeringen för rörelsehindrad ligger inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglighetsanpassad entré till förskolebyggnaden.

Utöver parkering för motorfordon behövs cykelparkering i anslutning till förskolan. En del av cykelparkeringen utformas för att rymma lastcyklar eller cyklar med cykelkärra. Cykelparkeringen i förslaget rymmer cirka 20 cyklar och kan utökas vid behov.

I anslutning till förskolans kök och återvinningsstation behöver ytor för angöring av leveransfordon och sopfordon finnas. Angöringsytorna utformas så att sopfordon kan vända utan att backa och en 12-meters lastbil kan vända med en backrörelse. Förslagsvis kan del av vändplats avsedd för leveranser ges ett avvikande material för att förtydliga att ytan inte är till för parkering utan endast avsedd för leveransfordon.

Ytor för parkering och angöring placeras på fastigheten längs Nabolagets väg för att lämna så stor yta som möjlig till byggnad och förskolegård. Trafikytornas placering baseras även på möjlighet till att placera byggnaden på norra delen av tomten för optimalt solläge.

Parkeringslösningen är dubbelsidig för att utnyttja ytan på bästa sätt. Förslagsvis kan parkeringsplatserna på nordvästra sidan regleras för personalparkeringar och därmed få en tydlig uppdelning av parkeringsplatserna.



# TRAFIKUTREDNING HJORTSBERG 3:32

## Oskyddade trafikanter

Vid anläggandet av en förskola på Hjortsberg 3:32 behöver tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna säkerställas. En 3 meter bred gång- och cykelbana föreslås anläggas längs Nabolagets vägs västra sida, se figur 8.



Figur 8. Befintliga gång- och cykelvägar markerat i rött kompletteras med föreslagen gång- och cykelbana i grönt.

Gång- och cykelbanan föreslås anläggas på befintlig väg som då smalnas av till 6 m. Gång- och cykelbanan i höjd med Ljungholmsvägen ansluts till den nya gång- och cykelbanan längs Nabolagets väg.

En förhöjd gång- och cykelpassage planeras över Nabolagets väg för att ansluta gång- och cykelstråket till förskolan. Gång- och cykeltrafiken leds från den förhöjda passagen över Nabolagets väg runt parkeringsytan fram till förskolan.

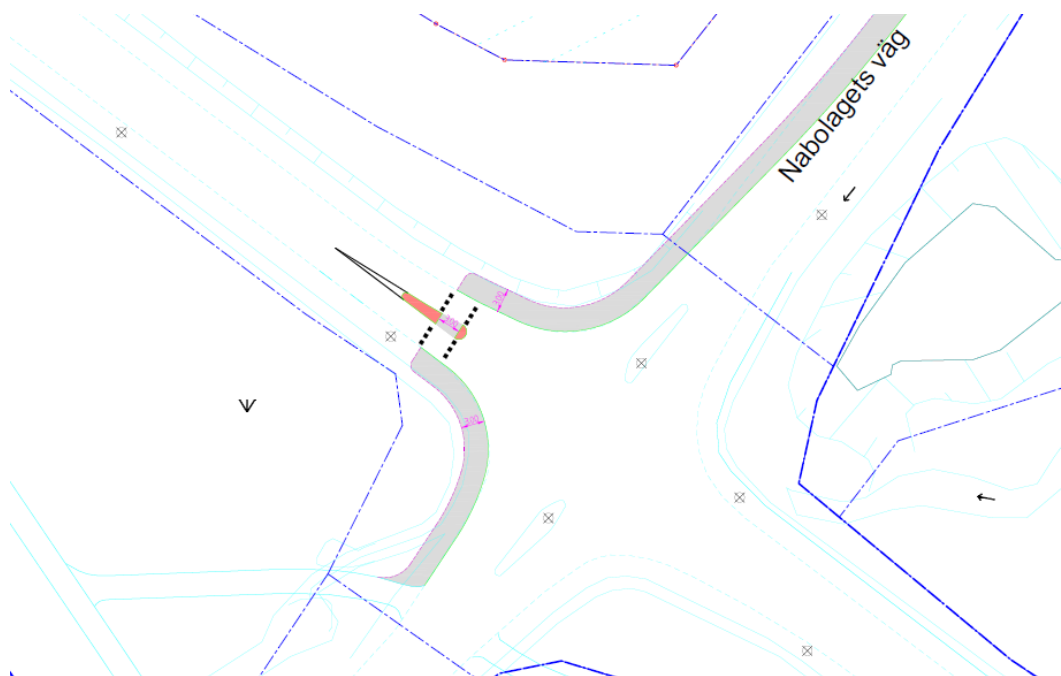
Gång- och cykelbanan kan byggas ut i etapper. En förutsättning för planen är att anlägga passagen över Nabolagets väg samt koppla ihop den med gång- och cykelvägen mellan Minkvägen och Ljungholmsvägen.

För att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken föreslås en koppling mellan hållplats Minken och gångbanan som ligger ca 20 meter söder om Ljungholmsvägen. Därför är även anläggandet av denna gångbanekoppling samt utbyggnad av gång- och cykelbanan längs Nabolagets väg mellan planområdet och hållplats Hermelinen förutsättningar för planen.



# TRAFIKUTREDNING HJORTSBERG 3:32

En gång- och cykelpassage med mittrefug anläggs över Strandvägen för att ansluta den nya gång- och cykelbanan till de befintliga gång- och cykelbanorna söder om Strandvägen, se figur 9.



Figur 9. Föreslagen gång- och cykelpassage över Strandvägen för att ansluta den nya gång- och cykelbanan till befintliga gång- och cykelbanor söder om Strandvägen.

Liknande passager med mittrefug utformas vid infarterna till Älgvägen/Renvägen, Björnvägen, Hermelinsvägen, Järvstigen och Harstigen för att ge ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter. På grund av utrymmesbrist över Ljungholmsvägen kan inte en mittrefug få plats. Istället ges här förslag på en förhöjd passage för att förbättra tillgängligheten.

För att säkerställa de oskyddade trafikanternas trygghet bör belysningen längs Nabolagets väg ses över i samband med att en ny gång- och cykelbana anläggs. Detta eftersom den nuvarande belysningen är storskalig, dimensionerad för motortrafik och placerad på motsatt sida av vägen.

Trafikförslaget är utformat för att i så stor utsträckning som möjligt separera de oskyddade trafikanterna från motortrafik. Inom planområdet ska de oskyddade trafikanterna inte ledas förbi återvinningsstationen och kök för att nå förskolegården och entré. Detta bör därför finnas i åtanke vid detaljutformningen av förskolebyggnaden.

## 4.1 Bortvalda alternativ

Utöver ovan presenterat trafikförslag har ytterligare alternativ utretts.

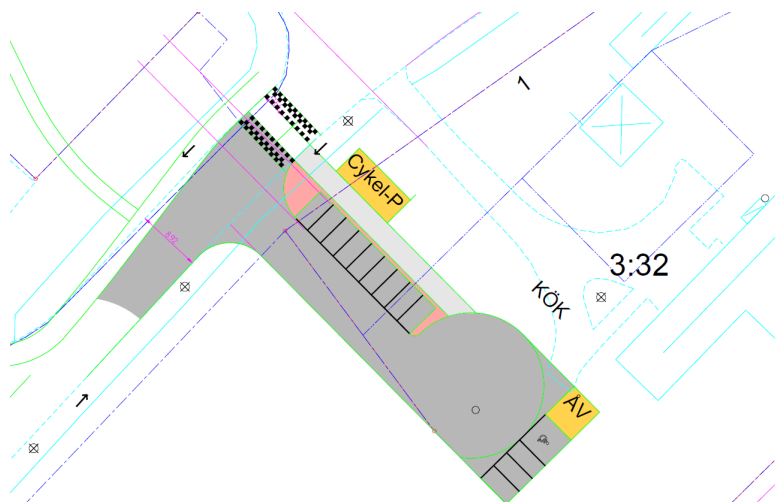
Då det tidigt i processen konstaterades att en infart förskjuten åt söder är att föredra på grund av trafiksäkerhetskäl har det varit en förutsättning för samtliga alternativ. De framtagna alternativen går dock att "spegelvända" om en infart i norr skulle vara att föredra ur andra aspekter som till exempel byggnadens placering.

Ambitionen har även varit att minimera trafikytornas anspråk på fastigheten. I det aktuella förslaget har de därför placerats så nära Nabolagets väg som möjligt. Som ett alternativ till det studerades en lösning där trafikytorna istället placerades längs den



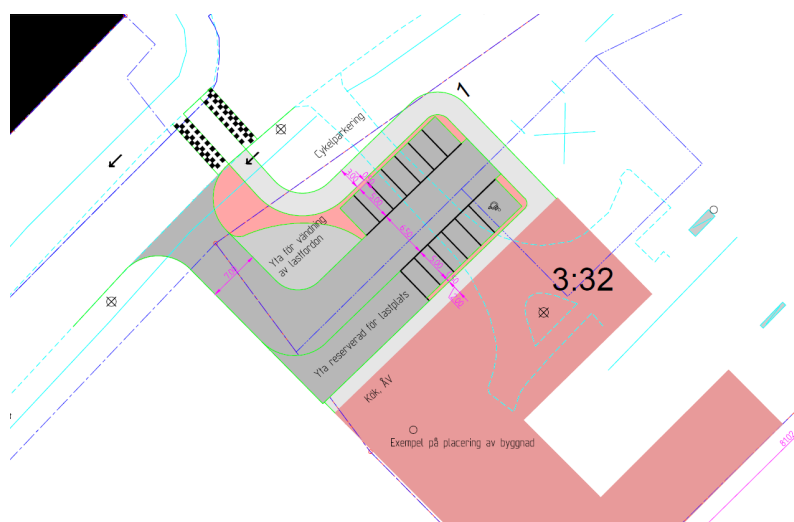
# TRAFIKUTREDNING HJORTSBERG 3:32

södra fastighetsgränsen, se figur 10. Förslaget har valts bort då trafikytor placerade så nära Nabolagets väg som möjligt har föredragits. Förslaget innebär en annan placering av byggnaden med entréer längre åt söder.



Figur 10. Utrett alternativ.

En alternativ med utformning liknande det aktuella alternativet men med omvänd plats på angöring och parkering har också prövats, se figur 11. Alternativet kräver en annan placering av byggnaden då ytan för angöring av leveranser och sopbil ligger åt söder. Fördelen med alternativet är att tunga fordon inte behöver korsa parkeringsytan och trafikslagen separeras.



Figur 11. Utrett alternativ.

## 5 Konsekvenser

Trafikförslaget innebär att trafikmiljön anpassas till områdets nya karaktär för att erbjuda god framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet för motortrafik så väl som gång- och cykeltrafik.

Genom att anlägga en parkering- och angöringsyta på fastigheten uppfylls god tillgänglighet för motortrafiken. En parkering för rörelsehindrad inom 25 meter från en entré förbättrar tillgängligheten även för personer med funktionsnedsättning. Det är



# TRAFIKUTREDNING HJORTSBERG 3:32

viktigt att vägen mellan parkeringen och entrén inte har några hinder i form av till exempel kantstenar.

Cykelparkering både för vanliga cyklar och för lastcyklar ger oskyddade trafikanter med olika behov en god tillgänglighet och framkomlighet.

Trafiksäkerheten förbättras av att infarten förläggs på fastighetens södra del då sikten blir god och fyrvägs korsning undviks.

En vändplats som ger sopfordon möjlighet att vända utan att backa är positivt för trafiksäkerheten.

Den föreslagna gång- och cykelbanan längs Nabolagets väg innebär ökad säkerhet och trygghet för de oskyddade trafikanterna i området generellt och för besökare till förskolan specifikt.

Trafikförslaget innebär ökad tillgänglighet till kollektivtrafik i området, då förbättrade gång- och cykelkopplingar till de två närmaste hållplatserna Hermelinen och Minken är en förutsättning för planen.

De föreslagna förhöjda passagerna över Nabolagets väg och Ljungholmsvägen verkar hastighetssänkande är ökar därmed trafiksäkerheten.

På Strandvägen föreslås en refug för att förbättra framkomligheten och säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Säkerheten hade ökat ytterligare med hastighetssäkrande åtgärder som exempelvis vägbula/förhöjd passage. För att ytterligare öka framkomlighet för de oskyddade trafikanterna kan övergångsställe/cykelöverfart anläggas vid behov.

I kommande skede bör placeringen av refugerna vid infarterna till bostadsgatorna studeras närmare, så att de anpassas till befintliga farthinder.

I kommande skede bör också exakt placering av befintlig vägbula och anslutande gång- och cykelbana norrut fastställas, så att en bra gång- och cykelbaneanslutning kan göras.

Den nya gång- och cykelbanan placeras på befintlig körbana, vilket innebär att körbanebreddens minskas. Anläggandet av gång- och cykelbanan görs på bekostnad av motortrafikens framkomlighet till förmån för oskyddade trafikanters säkerhet, trygghet och tillgänglighet.

Detaljplanen innebär en förväntad ökning av bilrörelser i området. De dagar då förskolan håller öppet kan omkring 200 tillkommande bilrörelser per dag väntas men trafikmängden i området är ändå även fortsättningsvis låg med god framkomlighet.

När förskolebyggnaden detaljprojekteras är det viktigt att ta hänsyn till trafikförslaget när entréer planeras. Exempelvis bör inga entréer för besökare och personal på förskolan placeras på den nordvästra fasaden som vetter mot Nabolagets väg, då detta utrymme är tänkt för leveranser och sophämtning. Istället bör entréerna placeras på någon av fasaderna som nås från gården.

Med ovan presenterat trafikförslag bedöms trafikmiljön med avseende på framkomlighet, tillgänglighet, trygghet och trafiksäkerhet som god och väl anpassad till en förskola i Falkenberg centralort.

# TRAFIKUTREDNING HJORTSBERG 3:32



## 6 Bilagor

Bilaga 1 – Ritning 01, 02, 03

Bilaga 2 – Hjortsberg 3:32 - Trafikbullerutredning (med tillhörande bilagor)