



Rapport: Trafikutredning

Detaljplan för del av Åmål 2:1, Måkeberg

Åmåls kommun



Förord

Detta är ett planeringsunderlag för detaljplanearbete på Måkebergsområdet i Åmåls kommun.

Karlstad, 2011-02-09

Vectura

Lagergrens gata 4
652 26 Karlstad
www.vectura.se

Beställare:	Måkeberg AB
Ombud beställare:	Kjell Wester
Åmåls kommun:	Susanne Andersson
Uppdragsledare:	Jennie Rollof
Granskare:	Gustav Silverin

Innehåll

1. Inledning	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Mål	6
2. Förutsättningar	7
2.1 Trafikalstring	7
3. Utredning	8
3.1 Väganslutningar och framkomlighet	8
3.2 Gång- och cykeltrafik	9
3.3 Busstrafik	9
3.4 Tillgänglighet för personer med nedsatt funktionsförmåga	9
4. Åtgärdsförslag	10
5. Referensförteckning	11

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Måkeberg AB planerar att utveckla området vid Norra Hamnplan och Måkebergsplan i Åmål. Området planeras för 150-250 bostäder och för möjlighet att klara av större handelsetableringar, kontor samt eventuellt en anläggning för allmänheten. Vilken typ av anläggning som kan bli aktuell är ännu inte bestämd. Området är ca 5 ha stort och ligger i anslutning till Vänern inom Åmåls tätort. Planområdet omfattar ytan mellan Hålskogsgatan, Vänern, järnvägen samt befintliga båthus väster om Måkebergsvägen. Detaljplanen drivs som ett samarbetsprojekt mellan Måkeberg AB och Åmåls kommun.

I underlaget finns totalt 580 parkeringsplatser redovisade, samtliga i markplan. Den befintliga allmänna parkeringen inom området skall omplaceras och utökas.



Bild 1. Åmåls centrum med området Norra Hamnplan/Måkebergsplan inringat.

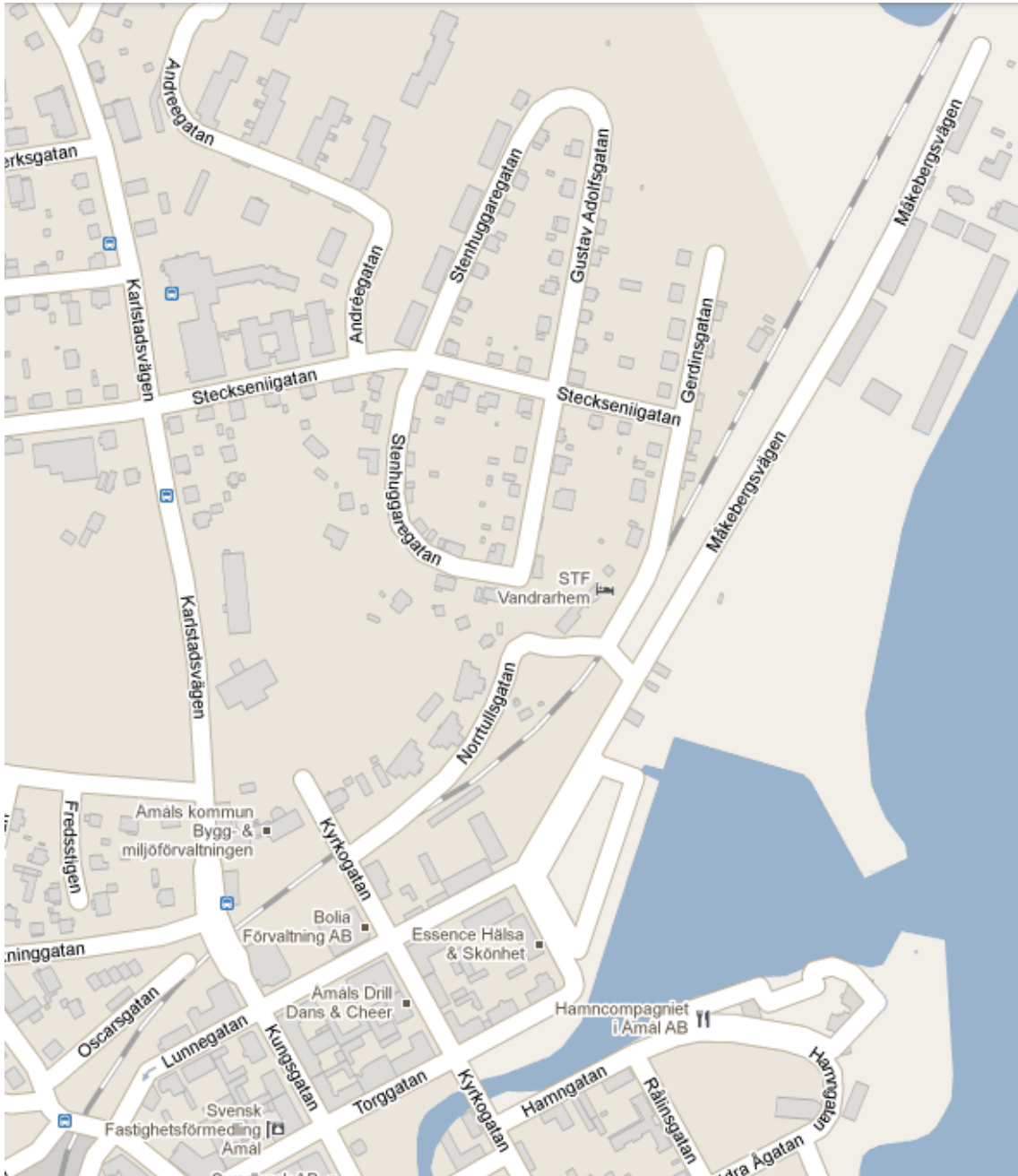


Bild 2. Detaljerad karta över Norra Hamnplan/Måkebergplan samt aktuella gator.



Bild 3. Planritning 2010-11-01 (Illustration: Wingårdh arkitektkontor AB)

1.2 Mål

Trafikutredningen ska fungera som underlag vid utformningen av ny detaljplan. Målet med trafikutredningen är att belysa konsekvenserna för infrastrukturen i Åmåls centrum vid utbyggnaden av detaljplaneområdet. Uppdraget innefattar att utreda förutsättningarna för föreslagna åtgärder.

2. Förutsättningar

Det finns tre möjliga in- och utfarter till det aktuella området. De två färdvägar som idag används mest frekvent är via Kungsgatan/Lunnegatan samt Kungsgatan/Torggatan. Karlstadsvägen/Steckseniigatan är även en möjlig väg men är inte så vanligt förekommande i dag. Denna väg går igenom villakvarter och bör, på grund av boendemiljön, undvikas i möjligaste mån. Det är ändå troligt att vägen kommer att användas av de boende inom planområdet när de ska vidare mot E 45 norrut. Kungsgatan/Lunnegatan samt Kungsgatan/Torggatan är de två alternativ som är mest troliga. Den mest naturliga angöringsgatan till området är från Lunnegatan men även Torggatan kan komma att användas beroende på vilket håll man kommer från.

Hastighetsbegränsningen i Åmåls centrum är 50 km/tim. Det finns ett förslag till hastighetsplan med nya hastighetsbegränsningar i rapporten "Rätt fart i Åmål" som bör beaktas med tanke på att hastigheten 50 km/tim med all sannolikhet kommer att fasas ut under de kommande åren (enligt Trafikverket är inriktningen på sikt att enbart ha jämna 20-steg samt 30 km/tim som gällande hastighet).

På aktuella gator uppmättes årsmedelsdygnstrafiken (ÅDT) under åren 2000-2001 till:

Steckseniigatan 1100 fordon/dygn

Lunnegatan 1600 fordon/dygn

Torggatan 1800 fordon/dygn

Med de generella uppräkningsstalen för Västra Götaland blir prognosen enligt följande år 2035 (20 år efter förväntat öppningsår):

Steckseniigatan 1610 fordon/dygn

Lunnegatan 2340 fordon/dygn

Torggatan 2540 fordon/dygn

2.1 Trafikalstring

Bostäder

Utifrån områdets läge i förhållande till kollektivtrafikförbindelser, arbetsplatser, skolor, handel, etc. samt bebyggelsens karaktär och inkomst bland invånarna kan den förväntade trafikstringen av nya bostäder i området beräknas. Den genomsnittliga bostaden på Norra Hamnplan och Måkebergsplan förväntas med denna uträkning alstra 5,5-6 fordonsrörelser/årsmedelsdygn. Med en bebyggelse på 250 bostäder genereras därmed cirka 1500 i ÅDT (Årsmedelsdygnstrafik) till och från det nya bostadsområdet.

Detaljhandel

Generellt beräknas trafikstring för detaljhandel efter ett behov av 300 fordon/dygn per 1000 kvadratmeter. Med en handelsyta på max 5000 kvadratmeter genereras därmed 1500 fordon till och från området per dygn.

Total trafikstring

Totalt blir den beräknade ökningen av trafiken cirka 3000 fordon/dygn. Detta är högt räknat när det gäller bostäderna och handeln. I dessa siffror ingår dock inte den trafik som

kontorslokalerna kan komma att ge upphov till eftersom det i dag inte är bestämt hur stor yta eventuella kontor ska ha. Den trafik som en eventuell anläggning för allmänheten kan innebära är inte heller inräknad eftersom det i dag är oklart vilken typ av verksamhet det handlar om. Ökningen med 3000 fordon ska fördelas på Lunnegatan, Torggatan samt Steckseniigatan. Det är svårt att bedöma fördelningen men med utgångspunkt för hur fördelningen ser ut i dag blir det enligt följande år 2035:

Steckseniigatan 2400 fordon/dygn

Lunnegatan 3400 fordon/dygn

Torggatan 3700 fordon/dygn

3. Utredning

3.1 Väganslutningar och framkomlighet

De aktuella anslutningarna till området som nämnts tidigare (kap 2 Förutsättningar) har främst två viktiga och kritiska punkter. De kommer att undersökas närmare i denna trafikutredning. Det gäller korsningarna Kungsgatan/Torggatan samt Kungsgatan/Lunnegatan eftersom det främst är i dessa punkter som trafiken kan komma att påverkas av den planerade utbyggnaden på Norra Hamnplan och Måkebergsplan.

Med Trivectors program för kapacitetsberäkning, Capcal, har belastningsgraden (framkomligheten) i dessa två korsningar undersökts. Trafikmätningarna har genomförts en fredag klockan 07:30-08:30 samt 16:00-17:00 för att få med de mest trafikintensiva timmarna i centrala Åmål. Utifrån detta resultat har kapacitetsberäkningar genomförts för att se vilken mängd trafik dessa korsningar klarar av med dagens utformning och behov samt det framtida behov som ett nytt bostads- och handelsområde kommer att generera.

Belastningsgraden är ett mått på trafikströmmarnas framkomlighet i ett vägsäl. Normalt varierar talet mellan 0 och 1. Den teoretiska 0:an innebär att trafikströmmen är helt opåverkad av andra trafikströmmar, inga konflikter och fördröjningar uppstår. Vid en belastningsgrad på 1 eller högre byggs kön på snabbare än vad den kan avvecklas. För en god framkomlighet i ett mindre vägsäl (ej cirkulationsplats eller trafikplats) ska belastningsgraden vara lägre än 0,7. En normal vardagsmaxtimme motsvarar den 200:e mest belastade timmen under året och används som den dimensionerande timmen vid utformning.

Resultatet visar att högsta belastningsgraden för korsningen Kungsgatan/Lunnegatan är 0,25 i dag och för Kungsgatan/Torggatan är den 0,17. Detta innebär att korsningarna i dag har en god standard avseende framkomligheten. Med den ökade trafikallsträngen, som det nya området kan generera, kommer båda korsningarna även efter nybyggnation att ha en fortsatt god framkomlighet. Detta oavsett fördelningen mellan korsningarna.

Det har även genomförts en känslighetsanalys för att visa var problemen skulle uppstå om trafiken i framtiden trots allt kommer att bli ett problem. Resultatet visar att problemen skulle uppstå på sekundärgatorna (Lunnegatan i öst samt på Torggatan i både väst och öst). Framkomligheten på Kungsgatan kommer därmed inte att påverkas.

3.2 Gång- och cykeltrafik

Det finns inte några gång- och cykelvägar på Steckseniigatan, Lunnegatan eller Torggatan i dag. Det bör finnas gång- och cykelvägar som sammanbinder området med skolor, daghem, busshållplatser och andra platser som i hög grad används av oskyddade trafikanter. Förutsättningarna för detta bör utredas vidare i ett tidigt skede. Gång- och cykelvägar bör finnas med i planerna redan från start eftersom det annars kan bli svårare att få till bra lösningar i efterhand.

Det är främst två skolvägar som blir aktuella från det nya området. En av vägarna blir till Södra skolan (årskurs 0-6) som ligger sydväst om Norra Hamnplan/Måkebergsplan. Den andra blir till Rösparkskolan (åk 0-6) samt Kristinebergsskolan (åk 7-9) som ligger nordväst om Norra Hamnplan/Måkebergsplan. För att ta sig till de två sistnämnda skolorna kommer barnen att behöva korsa järnvägsövergången vid Nortullsgatan. Denna övergång regleras i dag av bommar och det saknas stängsel intill järnvägen.

3.3 Busstrafik

Det finns inga bussar som kör på Steckseniigatan, Lunnegatan eller Torggatan i dag. Närmaste busslinje går på Kungsgatan och Karlstadsvägen. För busstrafikens basnät och normalresenären bör det inte vara mer än 400-500 meter till närmaste busshållplats. För servicelinjer som oftast används av äldre och personer med nedsatt funktionsförmåga bör det inte vara mer än 100-200 meters gångavstånd. Från Måkebergsplan/Norra Hamnplan är det 500-700 meter till torget där närmaste busshållplats finns. I små städer som Åmål med korta avstånd är det svårt att få resurser till olika linjetyper varför det är bättre att satsa på att normalresenärerna cyklar eller går till och från skola och jobb. Det kvarvarande underlaget för kollektivtrafiken utgörs då i högre grad av äldre och funktionshindrade.

Om udden kommer att användas till större arrangemang för allmänheten bör det utredas vilken möjlighet det finns för större bussar att vända i området eftersom de naturliga vändplatserna i dag kommer att vara bebyggda.

3.4 Tillgänglighet för personer med nedsatt funktionsförmåga

Vid projekteringen av busshållplatser, parkeringar samt gång- och cykelvägar ska hänsyn tas till personer med nedsatt funktionsförmåga (PBL1987:10), (BFS 2004:15 ALM 1), (BFS 2003:19 HIN 1).

4. Åtgärdsförslag

- Beroende på vilka hastighetsbegränsningar som kommunen har för avsikt att ha i framtiden kan det finnas behov av att anlägga gång- och cykelvägar till och från området. En gång- och cykelväg på Kungsgatan, mellan Lunnegatan och Södra Långgatan, skulle sammanbinda de gång- och cykelvägar som finns i dag mellan Åmåls skolor. För att få ett sammanhållande gång- och cykelstråk från Kungsgatan till utredningsområdet bör även en gång- och cykelväg finnas längs Hålskogsgatan och Torggatan. Detta eftersom denna väg antas bli skolväg för barnen som ska till Södra skolan.
- Om möjligt bör en planskild korsning skapas för gång- och cykeltrafikanter vid järnvägsövergången och Nortullsgatan, i första hand för de barn som kommer att bo på området och som passerar järnvägen till- och från skolan.
- Om en planskild korsning inte genomförs bör järnvägsövergången breddas så att det är möjligt att skilja på fordonstrafiken och de oskyddade trafikanterna. Det kan genomföras i form av en separat gång- och cykelväg som är upphöjd. Detta för att minska risken för olyckor när bommarna går upp och all trafik ska passera samtidigt över järnvägen.
- Om udden kommer att användas till större arrangemang för allmänheten bör det finnas utrymme för bussar att ta sig fram samt vändytor för bussar eftersom norra delen av Måkebergsvägen är en återvändsgränd.

Med förslagna åtgärder skapas:

- en fortsatt god framkomlighet och trafiksäkerhet längs med Kungsgatan och över järnvägen.
- en god framkomlighet till området.
- en god tillgänglighet och säkerhet för oskyddade trafikanter

5. Referensförteckning

- BFS 2003:19. *Boverkets föreskrifter och allmänna råd om undanröjande av enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser.*
- BFS 2004:15. *Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader.*
- Inregia AB på uppdrag av Vägverket (2005). *Trafikalstringstal och trafikprognoser vid bebyggelseplanering.*
- SFS 1987:10. *Plan- och bygglagen.* Stockholm: Justitiedepartementet.
- Svenska Kommunförbundet (2000). *Lugna gatan! En planeringsprocess för säkrare, miljövänligare, trivsammare och vackrare tätortsgator.* Stockholm: Katarina Tryck, Stockholm-Hammarby.
- Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket (2007). *Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST).* Stockholm: Edita.
- Vägverkets publikation 2004:80. *Vägar och gators utformning.*
- Vägverkets publikation 2008:11. *Nybyggnad och förbättring, Effektkatalog. kap 3 Trafikanalyser.*

Vectura är marknadsledande teknik konsulter inom samhällsplanering och transportinfrastruktur. Vectura löser komplexa frågor och står för ett unikt kunnande. Vi hjälper våra kunder att utveckla hållbara lösningar och erbjuder tjänster inom utredning och analys, projektering, bygg- och projektledning samt drift och underhåll. Vi är 1100 konsulter och finns på 40 orter i Sverige samt i Köpenhamn.
www.vectura.se

Vectura