



Trafikutredning Fridhem, Tjörns kommun

I samband med detaljplan Fridhem del av Hövik 5:1

2016-05-02

**Trafikutredning Fridhem,
Tjörns kommun**

I samband med detaljplan Fridhem del av Hövik 5:1

2016-05-02

Beställare: Tjörns kommun
471 80 SKÅRHAMN

Beställarens representant: Kristina Stenström

Konsult: Norconsult AB
Box 8774
402 76 Göteborg

Uppdragsledare Maria Young

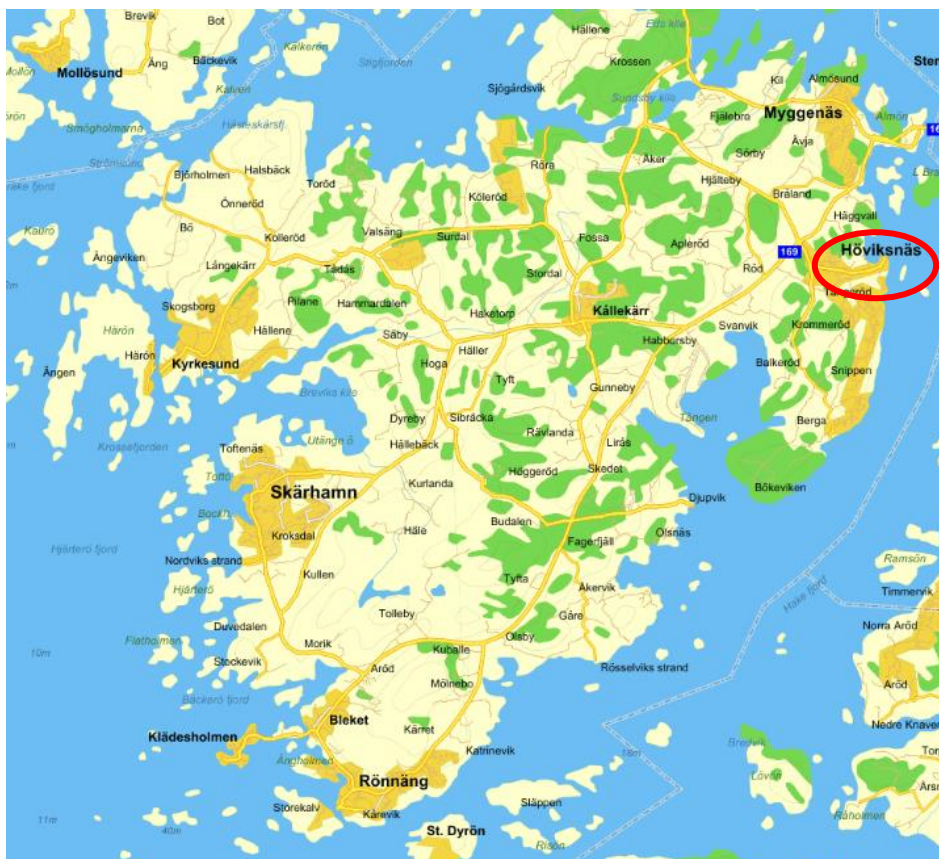
Uppdragsnr: 104 23 38

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
2	Förutsättningar	5
3	Trafikmängder	8
3.1	Nuvarande trafik.....	8
3.2	Trafikalstring ny bebyggelse på andra platser än inom planområdet	8
3.3	Trafikalstring ny bebyggelse inom planområdet	8
3.3	Påverkan av trafikökning	9
4	Möjliga anslutningar till planområdet	11
4.1	Anslutning till gång- och cykelvägnät	11
4.2	Anslutning till bilvägnätet	11
5	Parkering.....	14
6	Analys, behov av åtgärder och slutsatser	14

1 Inledning

Denna utredning är en trafikutredning inför en detaljplan i centrala Höviksnäs. Höviksnäs är beläget ett par kilometer söder om Myggenäs på Tjörns nordöstra sida. Se *Figur 1* för karta. Tjörns kommun har påbörjat arbetet med en detaljplan för området som heter Fridhem, del av Hövik 5:1. Till den nya detaljplanen behövs en trafikutredning som underlag inför samrådsskedet för att klargöra de trafikmässiga förutsättningarna för området. Norconsult har därför fått i uppdrag av Tjörns kommun att genomföra en trafikutredning för området. Den syftar till att redovisa prognoser för förväntade trafikmängder i området, trafikmängdernas förväntade konsekvenser, hur området lämpligen ansluts och idéer till utformning av berörda gator.



Figur 1. Karta där Höviksnäs är markerat (Eniro, 2015)

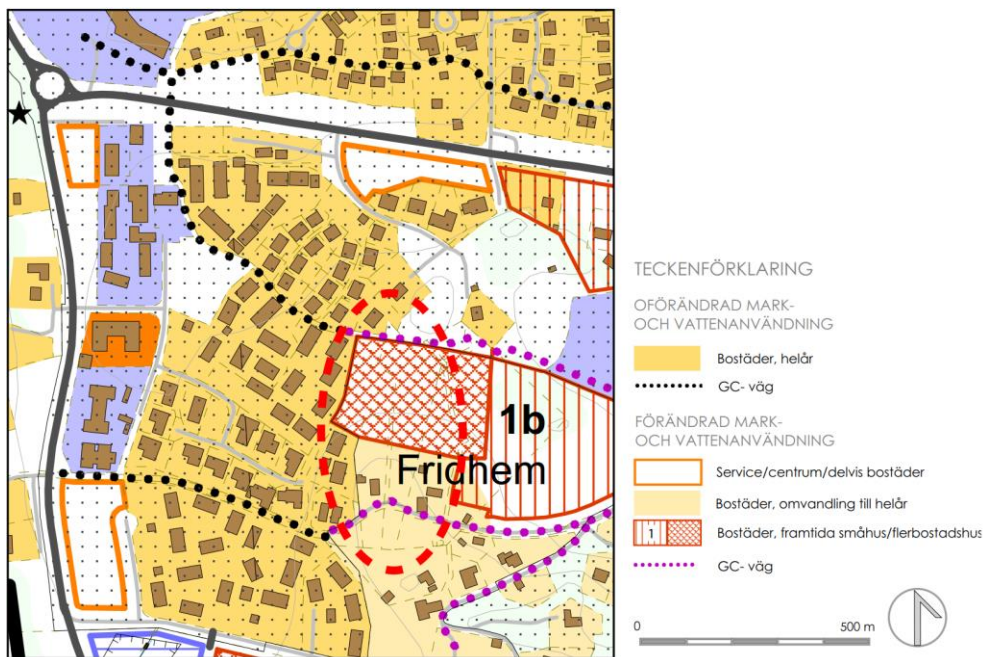
2 Förutsättningar

Planområdet ligger i nordöstra Tjörn i centrala Höviksnäs. Det är ett mindre område på 10 500 kvm som ligger mellan ett befintligt bostadsområde och ett område med en ny detaljplan som vann laga kraft 2012 där det just nu byggs ett nytt bostadsområde.

Denna trafikutredning tas fram i samband med att en detaljplan tas fram för området. I området planeras för nya bostäder men hur många och i vilken form är ännu inte bestämt. I trafikutredningen antas att detaljplanen kommer att omfatta ca 25 bostäder i 2 hus med 8-16 lägenheter i varje.



Figur 2. Karta över Höviksnäs med inringat planområde (Från Tjörns Kommuns dokument Planstart Fridhem del av Hövik)



Figur 2. Del av tätortsstudie för Höviksnäs, antagen 2006-05-01, med inringat planområde (Från Tjörns Kommuns dokument Planstart Fridhem del av Hövik5:1)

Kollektivtrafik går längs Höviksnäsvägen nära planområdet och närmaste hållplats är Hövik, ca 200 meter norr om området.

Planområdet omfattar kommunalägd mark. Marken har tidigare använts för odling idag nyttjas den delvis för odlingslotter där de som bor nära har börjat odla.



Figur 4. Området i dag

Direkt väster om planområdet ligger ett befintligt bostadsområde där biltrafiken är hänvisad till Fågelkärrsvägen och ett par stora parkeringsplatser i anslutning till Fågelkärrsvägen. Inne i bostadsområdet finns enbart gång- och cykelvägar.

Via gång- och cykelvägar och vissa korta sträckor i blandtrafik på mindre lokalgator kan man ta sig till fots eller med cykel till skolan och till verksamheterna vid korsningen mellan väg 169 och Höviksnäsvägen. Gång- och cykelvägen korsar Höviksnäsvägen vid ett signalreglerat övergångsställe ca 250 meter nordväst om planområdet. Två gång- och cykelvägar korsar under respektive över väg 169 och ansluter till den nya gång- och cykelvägen som går längs väg 169 till Myggenäs i nordost och Källekärr i sydväst.

3 Trafikmängder

3.1 Nuvarande trafik

Enligt mätning på Höviksnäsvägen genomförd av Trafikverket 2011 så trafikeras vägen med 2 240 fordon per dygn (ÅDT, årsdygnstrafik). Mätningen visar att ÅDT för lastbilar är 100 fordon vilket betyder en andel tung trafik på knappt 5 procent.

3.2 Trafikalstring ny bebyggelse på andra platser

Höviksnäs växer. Mycket har byggts ut de senaste åren och ytterligare utbyggnader genomförs nu eller planeras inom en nära framtid.

I ”Höviksnäs trafikutredning detaljplan Hövik 5:1”, december 2011 (SWECO), beräknar man att ny bebyggelse som planeras i området kommer alstra 1 858 nya fordon på Höviksnäsvägen. Ett av områdena som i denna utredning räknas som ny bebyggelse är dock redan byggt år 2011 då trafikmätningen genomfördes. Därför antas här att ytterligare 1 750 fordon per dygn alstras på grund av ny bebyggelse utanför det nu planerade planområdet.

I ”Höviksnäs trafikutredning detaljplan Hövik 5:1”, december 2011 (SWECO), antas också att den befintliga trafiken på Höviksnäsvägen minskar med ca 100 fordon per dygn när trävaruhandeln längst ut i gamla Höviksnäs avvecklas. Trävaruhandeln kommer dock ersättas med nya bostäder och ny verksamhet vilket innebär att trafikmängderna blir ungefär de samma som idag. Den tunga trafiken förväntas minska medan personbilstrafiken ökar efter att trävaruhandeln avvecklas och ersätts med bostäder och annan verksamhet. (Enligt Trafikutredning Hövik 3:23 mfl, 2015-12-11 Norconsult)

3.3 Trafikalstring ny bebyggelse inom planområdet

Här antas att 25 nya lägenheter byggs inom planområdet. Lägenheterna antas användas som permanentbostäder men då de ligger nära kollektivtrafik, nära gång- och cykelvägar, nära skola och nära viss handel antas de som bosätter sig här inte vara lika bilberoende som de som bor på många andra platser på Tjörn. Vid tidigare utredningar genomförda av Norconsult i Tjörns kommun har alstringstal 6

bilresor per dygn och bostad använts här antas istället 4,5 bilresor per dygn och bostad. Det innebär att de nya bostäderna antas alstra en trafikmängd av knappt 120 fordon per dygn.

3.3 Påverkan av trafikökning

Trafikmängden på Höviksnäsvägen kan förväntas nästan fördubblas jämfört med de trafikmängder som uppmättes år 2011 och vara drygt 4 000 fordon när den nu planerade bebyggelsen i området är utbyggd.

Dagens trafikmängd	2 240
Tillkommande trafik från annan planerad bebyggelse	1 750
Tillkommande trafik från planområdet	120
Framtida trafikmängd på Höviksnäsvägen	4 110

I ”Höviksnäs trafikutredning detaljplan Hövik 5:1”, december 2011 (SWECO), beräknar man att trafikmängderna på Höviksnäsvägen efter planerad utbyggnad i området blir ca 3 000 fordon per dygn. Skillnaden mellan den prognosen och prognosen ovan beror till en viss del på ytterligare tillkommande trafik från det nu aktuella planområdet och till en viss del på att de antagit att en del trafik försvinner när trävaruhandeln försvinner. I huvudsak beror dock skillnaden på att man i den förra trafikutredningen inte har haft tillgång till resultaten från den trafikmätningen som genomfördes under år 2011. Trafikmätningen från november 2007 som användes som underlag i trafikutredningen från 2011 visar på enbart 1 200 fordon per dygn på Höviksnäsvägen, dvs drygt 1 000 fordon mindre än Trafikverkets mätning av årsdygnstrafik som genomfördes under 2011. Trafikmängderna på Tjörn varierar stort beroende på årstid. Trafikmängderna på sommaren är betydligt högre än under vintern. Att trafikräkningen 2007 enbart är utförd under november månad är troligen den största orsaken till att trafikmängden är så mycket lägre än den årsdygnstrafik som uppmättes under 2011.

Höviksnäsvägen bedöms klara den prognostiserade trafikbelastningen utan behov av ombyggnad.

Hastighetssäkrande åtgärder i form av en liten cirkulationsplats med överkörningsbar rondell och två portar där vägen smalnas av så att bara ett fordon i taget kan passera har alldeles nyligen byggts längst Höviksnäsvägen. De ökade trafikmängderna på Höviksnäsvägen i kombination med portarna, där enbart en bil i taget kan passera, skulle kunna bidra till att köer bildas på Höviksnäsvägen vid vissa tillfällen under högtrafik. Busstrafikens framkomlighet skulle då kunna

begränsas. Därför skulle det vara lämpligt att genomföra en utvärdering av portarnas funktion efter att ytterligare bostäder byggts ut i området. Kanske bör de ersättas med någon annan hastighetssäkrande åtgärd som inte på samma sätt orsakar köer. Cirkulationsplatsen antas klara den ökade trafiken utan framkomlighetsproblem.



Figur 5. Nybyggda hastighetssäkrande åtgärder längs Höviksnäsvägen i form av avsmalning vid övergångsställe och liten cirkulation.

4 Möjliga anslutningar till planområdet

4.1 Anslutning till gång- och cykelvägnät

Planområdet ansluts enkelt till gång- och cykelvägen som går längs med områdets västra sida. För att ansluta bostäderna som nu byggs ut öster om planområdet till gång- och cykelvägarna väster om planområdet är det lämpligt att anlägga en gång- och cykelväg i öst-västlig riktning genom eller strax intill planområdet.



Figur 6. Gång- och cykelbana längs planområdets västra sida.

4.2 Anslutning till bilvägnätet

Planområdet skulle kunna anslutas från befintligt bostadsområde i väster eller från det bostadsområde som just håller på att byggas i öster. I bostadsområdet väster om planområdet är det dock gång- och cykelbanor som ligger nära planområdet. Att

dra biltrafik denna väg bedöms som olämplig dels eftersom det är svårt att hitta en lämplig dragning av vägkopplingen i terrängen och dels eftersom det är olämpligt att tillföra ytterligare 120 fordon per dygn till det smala befintliga gatorna som går tätt intill befintliga bostäder.



Figur 7. Gatunätet nära planområdet i befintligt bostadsområde väster om planområdet.

Precis öster om planområdet har just en ny gata och vändplats byggts. Husen längs gatan är ännu inte byggda. Att ansluta planområdet till denna gata är fysiskt väldigt enkelt. De nya gatorna och korsningar är också byggda med sådan god standard att de bedöms klara trafikmängder med ytterligare 120 fordon per dygn både avseende trafiksäkerhet och framkomlighet.



Figur 8. Den nybyggda gatan precis öster om planområdet. Planerade bostadshus längs denna gata är ännu inte byggda. Vissa andra hus i området är just färdigbyggda eller håller på att byggas.



Figur 9. Infarten till det nya bostadsområdet strax söder om Höviksnäsvägen. Infarten bedöms klara ytterligare trafik då den har en nog god utformning med gångbana och upphöjda gångpassager i korsningarna.

5 Parkering

I normalfallet äger inte alla hushåll i ett flerfamiljshus en egen bil. I anslutning till flerfamiljshus är det därför normalt lämpligt att anlägga strax under 1 parkeringsplats per bostad. 0,8 parkeringsplatser per bostad hade kunnat vara lämpligt att anlägga här. Med 25 bostäder hade det varit lämpligt att hitta plats för att anlägga 20 parkeringsplatser. Någon eller några av dessa platser bör vara parkeringsplatser avsedda för rörelsehindrade och vara placerade nära entréerna till husen.

6 Analys, behov av åtgärder och slutsatser

Området ligger mycket nära en väl trafikerad busshållplats och relativt nära den större hållplatsen på väg 169 där Tjörn express till Stenungssund/ Göteborg samt linje 5 till Stenungssund stannar.

Området är enkelt att ansluta till det gång- och cykelvägnät som finns i området. Från området kommer det därför vara enkelt att ta sig till fots eller med cykel till busshållplatser, förskolor, skolor, annan service i närområdet, badplatser, båthamn och friluftsområden. Med cykel är det också enkelt att ta sig hela vägen till den stora kollektivtrafikknutpunkten och den service som finns i Myggenäs.

Eftersom de som bosätter sig här har stora möjligheter att använda andra färdmedel än bil är det här en mycket lämplig plats att förtäta med ytterligare bostäder i alla fall ur trafiksynpunkt.

Att ansluta biltrafik till området via bostadsområdet i väster bedöms vara olämpligt. Det är svårt att hitta en bra dragning av en sådan ny anslutningsväg, de befintliga vägarna i bostadsområdet är dåligt anpassade för ytterligare trafik och de som bor i det befintliga bostäder som ligger väldigt tätt intill de befintliga gatorna kan uppleva sig störda av den tillkommande trafiken. Det bedöms som lämpligare

att ansluta området till den nybyggda gatan strax öster om planområdet. Gatan kan lämpligen förlängas en bit ytterligare efter den vändplats där den slutar idag. Dagens vändplats kan då ersättas av en ny vändplats i det nu planerade området. Gatan blir dock relativt lång och rak därför hade det varit lämpligt att införa någon typ av hastighetssäkring längs sträckan. Är det svårt att i efterhand lägga till hastighetssäkrande åtgärder på den redan byggda gatan bör i alla fall en hastighetssäkring, tex ett gupp, placeras på den tillkommande sträckan.

Enligt GCM-handboken (SKL och Trafikverkets skrift från 2010) har fotgängare generellt ett högre behov av trygghet än cyklister och därför bör fotgängare ges högre separeringsgrad än cyklister. På gator med högre hastighetsgräns än 30 km/h bör det finnas gångbanor. Vid 30 km/h eller lägre hastighetsgräns (gångfart) kan blandtrafik vara ok. Vid 30 km/h bör dock trafikflödena på gatan vara låga om man skall välja att ha blandtrafik. För cyklister ger blandtrafik god trafiksäkerhetsstandard om hastighetsgränsen är 30 km/h eller lägre. Cyklister känner sig ofta tryggare på cykelfält eller cykelbana än i blandtrafik men samtidigt ökar fotgängarnas trygghet om cyklisterna är separerade från fotgängarna. Blandtrafik borde kunna fungera inom planområdet då både trafikmängder och hastigheter förväntas vara låga. Men då det finns ett separerat gång- och cykelvägnät alldeles intill planområdet är det lämpligt att bygga någon typ av separerad gång- och cykelväg även inom området som ansluter till det befintliga gång- och cykelvägnätet.

Norconsult AB
Trafik, Göteborg

Maria Young
maria.young@norconsult.com



Norconsult AB

Theres Svensson gata 11

Box 8774, 402 76 Göteborg

031 – 50 70 00, fax 031-50 70 10

www.norconsult.se