



Trafikutredning Hövik 3.23 m.fl, Tjörns kommun

Trafikanalys och utformningsförslag

GRANSKNINGSHANDLING
2015-12-11

**Trafikutredning Hövik 3.23 m.fl,
Tjörns kommun**
Trafikanalys och utformningsförslag

GRANSKNINGSHANDLING
2015-12-11

Beställare: Tjörns kommun
471 80 SKÄRHAMN

Beställarens representant: Kristina Stenström/Daniel Rutgersson

Konsult: Norconsult AB
Box 8774
402 76 Göteborg

Uppdragsledare
Handläggare Maria Young
Johan Hultman
Stefan Krii
Christina Thiel

Uppdragsnr: 104 14 34

Filnamn och sökväg: \\norconsultad.com\dfs\SWE\Göteborg\N-
Data\104\14\1041434\5 Arbetsmaterial\01
Dokument\U\Trafikutredning Hövik.doc

Kvalitetsgranskad av: Maria Young

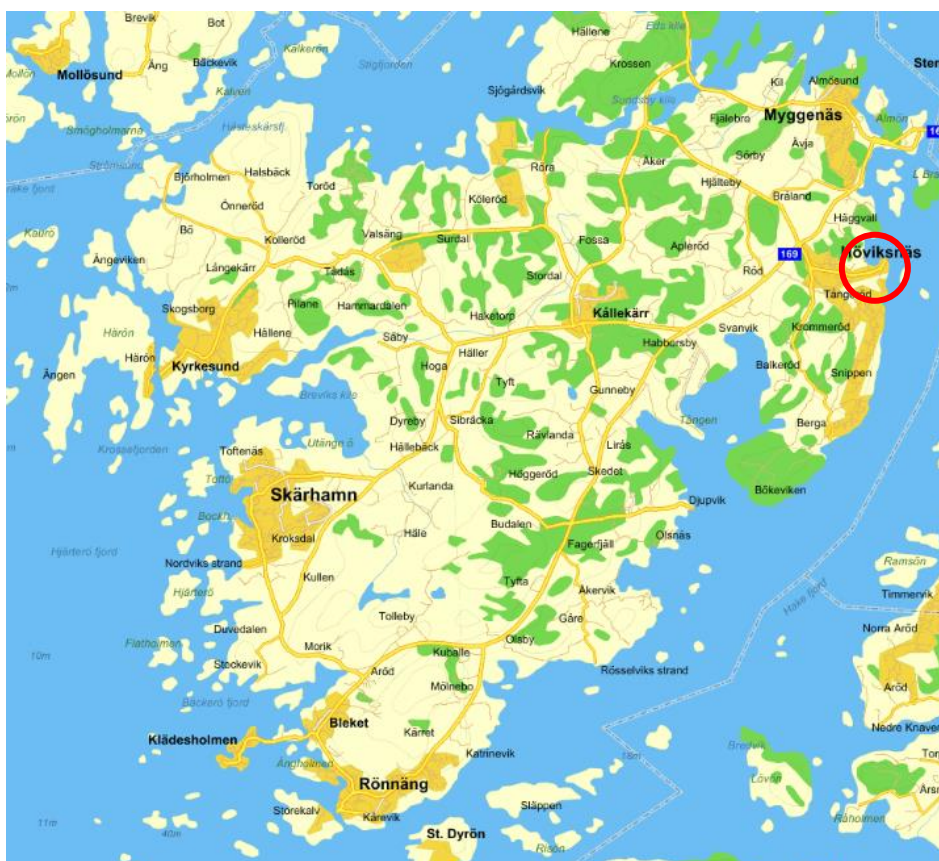
Tryck: Norconsult AB

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
2	Förutsättningar	5
3	Trafikmängder	7
3.1	Nuvarande trafik.....	7
3.2	Trafikalstring ny bebyggelse.....	8
3.3	Påverkan av trafikökning	8
4	Trafikförslag	9
4.1	Alternativ 1	10
4.2	Alternativ 2.....	11
4.3	Analys av alternativ	11
	Bilagor	12

1 Inledning

En ny detaljplan för gamla Höviksnäs, Hövik 3.23 m.fl. håller på att tas fram. Höviksnäs är beläget ett par kilometer söder om Myggenäs på Tjörns nordöstra sida och gamla Höviksnäs är som en udde ut i Hakefjorden. Se *Figur 1* för karta. Området kommer att kompletteras med bostäder där det idag finns en trävaruhandel. Samtidigt görs en uppdatering av den avstyckningsplan som finns där idag samt ses möjligheterna att utöka småbåtshamnen över. 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 samt utreda utformningen för berörda gator.



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

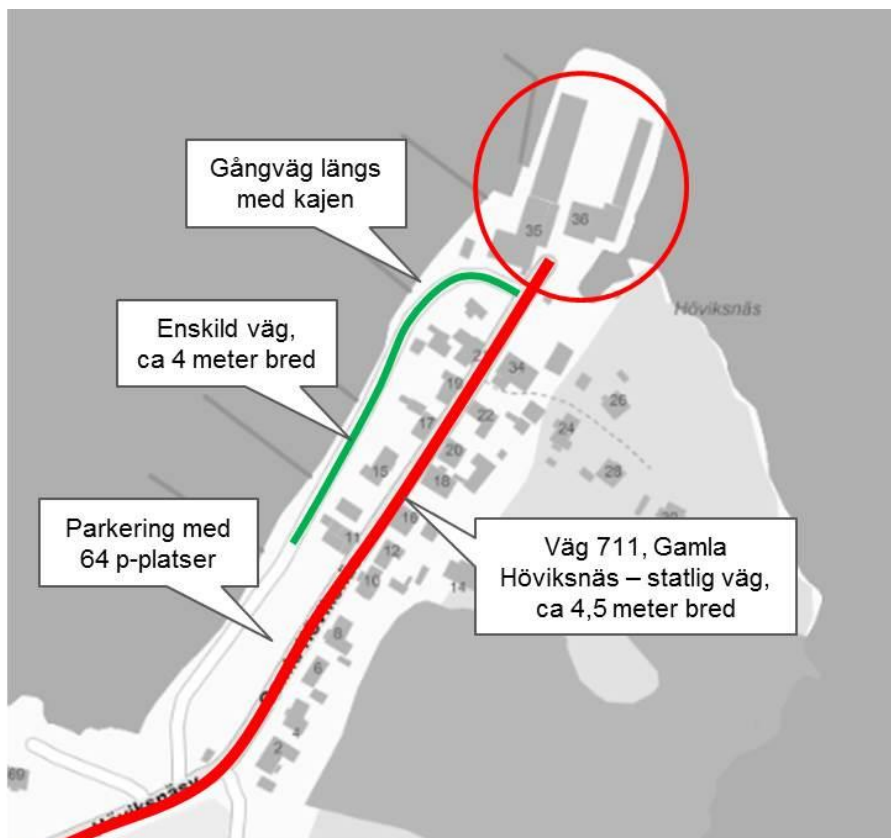
2 Förutsättningar

Planområdet karaktäriseras av äldre bebyggelse utmed en central väg, Höviksnäsvägen (väg 711), med Trafikverket som väghållare. Förr gick denna väg till det gamla färjeläget där färjan från fastlandet lade till innan det fanns bro till Tjörn. Vägen är cirka 4,5 meters bred och i anslutning till denna finns det en smal enskild väg utmed småbåtshamnen. Bredden på denna väg är cirka fyra meter och den slutar i höjd med småbåtshamnens parkeringsplats. Cyklister är längs med denna väg hänvisade till blandtrafik medan gående kan nyttja ett gångstråk med sittplatser längs med kajen. Se *Figur 2* för bild. Längs med Höviksnäsvägen är både gående och cyklister hänvisade till blandtrafik.



Figur 2. Enskild väg längs med småbåtshamnen, med intilliggande gångstråk

Parkeringsplatsen vid småbåtshamnen är den stora parkeringsplatsen i området och är avsedd främst för gästparkering. Parkeringen rymmer i dagsläget 64 parkeringsplatser för personbilar. Övrig parkering löses på tomtmark. För karta över Höviksnäs och dess trafiksystem, se *Figur 3*.



Figur 3. Karta över Höviksnäs och dess trafiksystem med inringat planområde i norr (bakgrundskarta från Eniro)

Kollektivtrafik saknas inom planområdet och närmaste hållplats för kollektivtrafik är hållplats Höviksnäs, ca 500 meter sydväst om området.

Den skyltade hastigheten i området är 30 km/tim och vid sökning i olycksdatabasen STRADA hittas inga trafikolyckor inom området som har skett de senaste 5 åren.

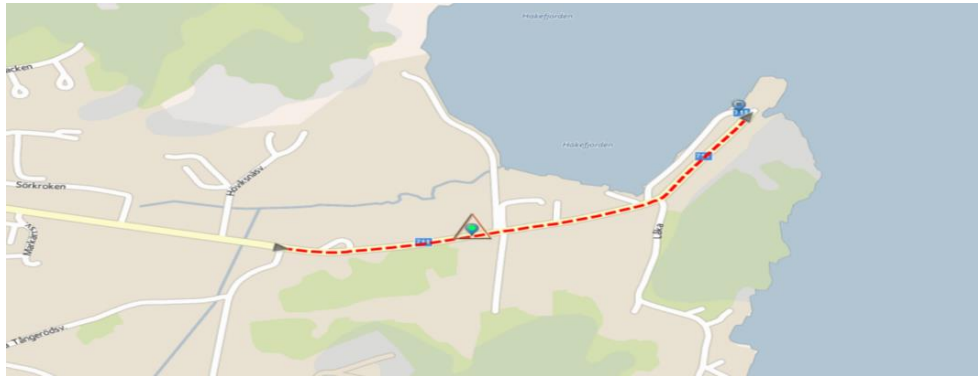
Förr när det fanns ett färjeläge fanns det ett flertal verksamheter på orten, men idag finns det endast en trävaruhandel. Placeringen av denna trävaruhandel var strategisk när färjan fortfarande gick, men numera har transporter till trävaruhandeln det svårt att komma fram längs de smala gatorna. Planens intention är att verksamheten flyttas och då görs det plats för 14 stycken radhus i 2 ½ våningar.

Planområdet omfattar både kommunal och privatägd mark och är planlagt med en avstyckningsplan från 1932. Östra sidan av gamla Höviksnäs består av naturmark och bergspartier.

3 Trafikmängder

3.1 Nuvarande trafik

Enligt mätning på Höviksnäsvägen genomförd av Trafikverket 2011 så trafikeras vägen med ett ÅDT på 450 fordon. Mätningens läge framgår av *Figur 4*. Mätningen visar att ÅDT för lastbilar är 40 fordon vilket betyder en andel tung trafik på cirka 9 procent. Majoriteten av dessa lastbilar har som målpunkt den trävaruhandel som är belägen längst ut på Höviksnäs udde. Något som bekräftas av personal i trävaruhandeln som uppskattar antal leveranser med lastbil per dag till cirka 15. Eftersom affären är belägen längst ut på udden på en återvändgata så genererar varje leverans två resor på Höviksvägen alltså 30 resor per dygn.



Figur 4. Karta med utmarkerat läge för trafikmätning (Trafikverket, 2011)

Personalen i trävaruhandeln bedömer antalet kunder per dag till cirka 25 personer men med stor variation över året. Det finns många fritidsboenden i området samt verksamheter inriktade mot sommarturister vilket gör att mängden människor i närområdet ökar under sommaren och därmed även antalet besökare till trävaruhandeln. Det antas att den stora majoriteten av trävaruhandelns kunder är bilburna på grund av varorna som säljs i regel kräver transport från platsen.

Antalet anställda på företaget som använder bil varje dag för att ta sig till och från jobbet uppgår till cirka 10 personer. Därmed bidrar personalen med ytterligare 20 fordonsrörelser per dag.

Sammanfattningsvis så bidrar trävaruhandeln med cirka 70 resor med personbil och cirka 30 resor med lastbil per dygn. Sammanlagt alltså cirka 100 resor per dygn.

3.2 Trafikalstring ny bebyggelse

Enligt Tjörns kommun är planansökan och detaljplanens intention att flytta trävaruhandeln och göra plats för 14 radhus/flerfamiljshus i 2 ½ våning samt att bottenplan ska inrymma parkeringsplatser och verksamhetslokaler.

För att bedöma trafikalstringen av ny bebyggelse så används Trafikverkets *Effektsamband för transportsystemet* (2015) och tidigare utredningar genomförda av Norconsult i Tjörns kommun. Som alstringstal för permanentbostäder så har 6 resor per dygn och bostad använts. För fritidsboende har 1 resa per dygn och bostad använts. Om de nya bostäderna blir permanentboende till hälften och fritidsboende andra hälften så kommer de att alstra 50 resor per dygn.

Vad verksamhetslokalerna som planeras i bottenvåningen kommer att innefatta för verksamhet är svårt att bedöma. För verksamheter har ett trafikalstringstal på 10 resor per sysselsatt använts. Om det antas att bottenplan kommer inrymma detaljhandel om 275 m² med 5 personer anställda så alstras 50 resor per dygn för verksamheten. Det bedöms även att vissa leveranser med lastbil kommer att ske till dessa verksamheter om cirka 10 resor per dygn.

Kommunen ser även över möjligheten att utöka småbåtshamnen i området men det finns en osäkerhet hur många tillkommande platser som skapas. Därför görs ingen ytterligare beräkning av trafik som alstras av tillkommande båtplatser.

Sammanfattningsvis så kommer den nya bebyggelsen innebära en trafikmängd på cirka 110 fordon per dygn. Om detta ställs i relation till att trävaruhandeln flyttas och cirka 100 fordon per dygn kommer att försvinna så kommer denna förändring i markanvändande att öka trafikmängden med 10 fordon per dygn. Antalet lastbilar kommer däremot att minska från 30 till 10 lastbilar per dygn.

3.3 Påverkan av trafikökning

Då trafikökningen enbart bedöms bli marginell och då andelen lastbilstrafik minskar betydligt bedöms trafikökningen inte ge någon negativ påverkan på boendemiljön eller framkomligheten i området. Att antalet lastbilar förväntas minska kraftigt kan istället ha en viss positiv inverkan på både framkomlighet och boendemiljö.

4 Trafikförslag

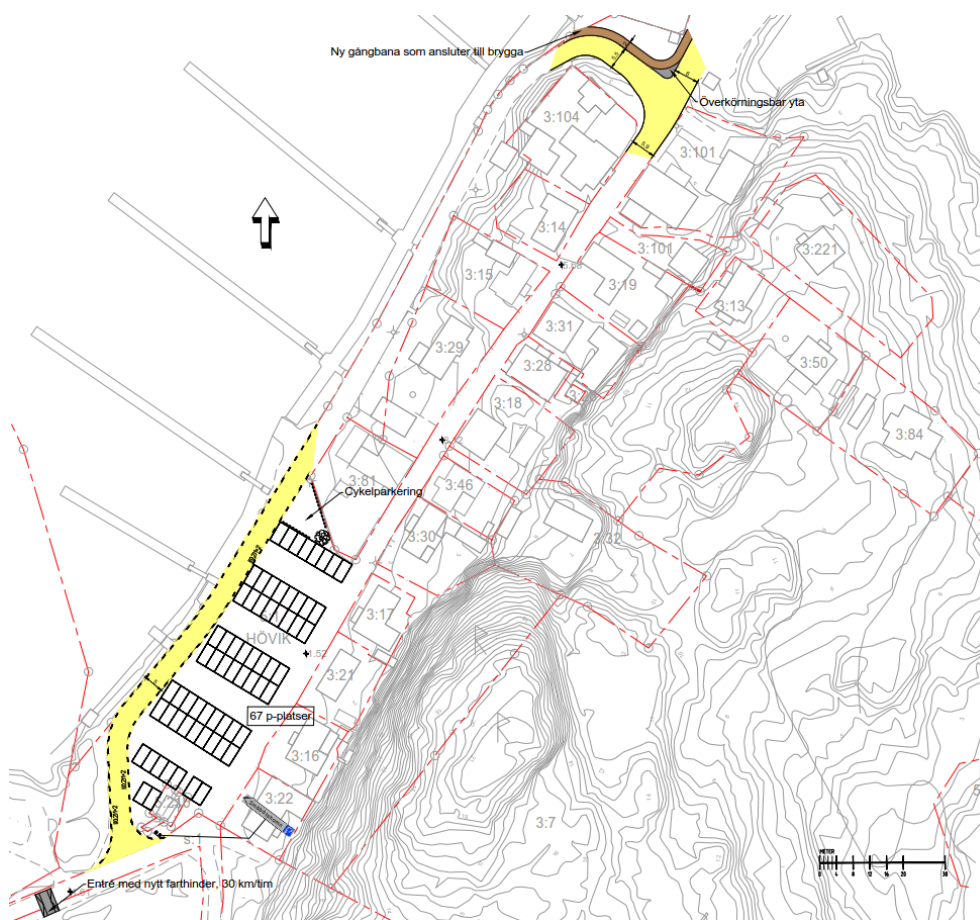
Trafiknätet i gamla Höviksnäs består av smala små gator med trånga gatusektioner. I de befintliga gaturummen ges lite utrymme åt separering av trafikslagen. I direkt anslutning till den nya detaljplanen och dess nya bebyggelse finns dock plats för viss separering vilket har nyttjats för att ansluta till befintligt gångstråk längs med småbåtshamnen. Där separering av de oskyddade trafikslagen inte har varit möjlig har åtgärder istället riktats mot att tydliggöra utrymmena för biltrafik samt att säkerhetsställa skyltad hastighet på 30 km/tim.

Eftersom parkeringsbehovet är stort i området har en av utgångspunkterna varit att bibehålla antalet parkeringsplatser och om möjligt även utöka mängden.

Tankar har funnits på att föreslå enkelriktning för gatorna i anslutning till planområdet. Detta bland annat på grund av småskaligheten i gatustrukturen. Emellertid har detta alternativ fått läggas åt sidan då enkelriktning kan tänkas skapa stora problem i början och slutet av båtsäsongen, då båtar tas i och ur vattnet med hjälp av utrymmeskrävande kranbil. Vid dessa tillfällen stängs vägen längs kajen av. Dock har enkelriktningen funnits kvar i åtanke vid föreslagen trafikutformning.

4.1 Alternativ 1

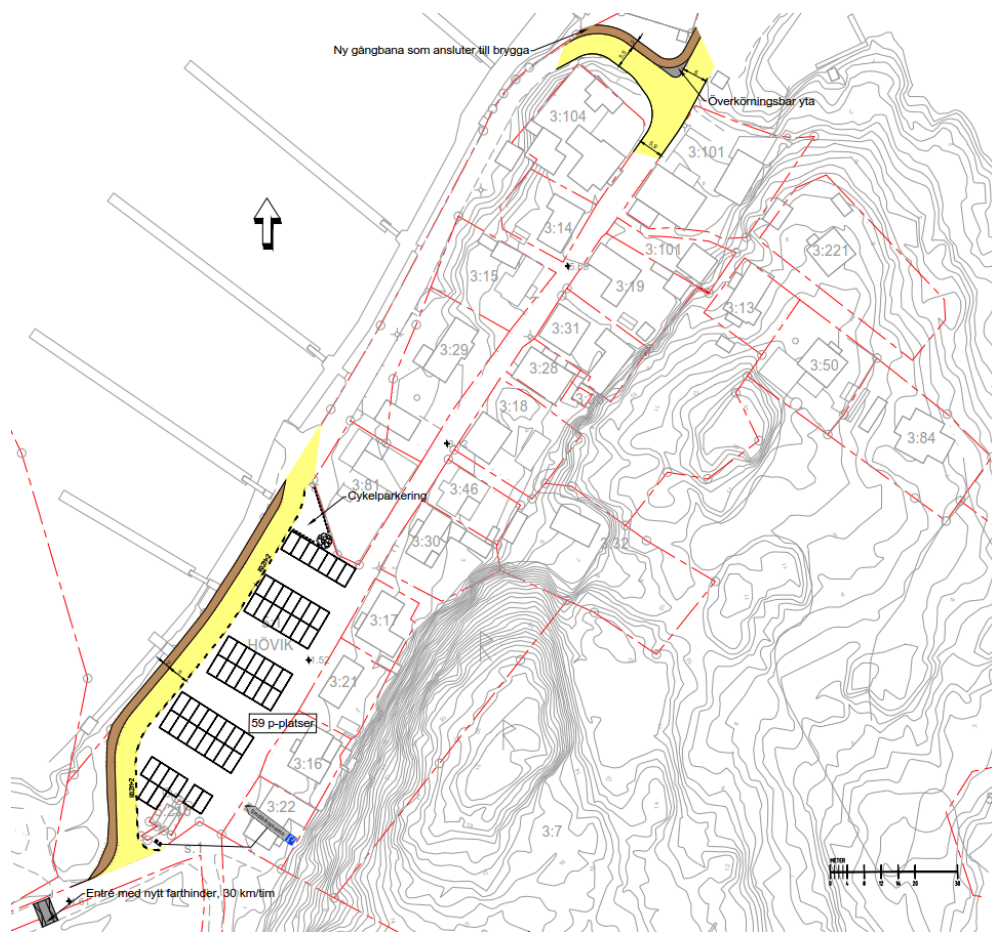
I alternativ 1 föreslås en gångbana som kopplar samman detaljplaneområdet med det befintliga gångstråket längs med bryggan. In- och utfarten till planområdet med den nya bebyggelsen har utformats så att spontan körväg ut från området blir rakt fram längs Höviksnäsvägen. Den överkörningsbara ytan gör dock att möjlighet att svänga höger finns, samt att infart från den enskilda vägen möjliggörs. För att ytterligare strukturera upp trafiken och uppmuntra till enkelriktad trafik föreslås en med kantmarkering målad körbana längs med parkeringen, med infart och vägvisning längst ner i söder. Ytterligare föreslås ett farthinder vid infarten till gamla Höviksnäs, där 30-skylden står i dagsläget. Dels för att stärka entrén till samhället men framförallt för att säkerhetsställa bilarnas hastigheter. Direkt norr om bilparkeringen föreslås en yta för cykelparkering. Se *Figur 5* för bild från ritning samt *Bilaga 1* för ritning.



Figur 5. Ritning över alternativ 1

4.2 Alternativ 2

Alternativ 2 är snarlik alternativ 1, med ny gångväg och riktad in-/utfart i norr, farthinder i söder, ny cykelparkering samt uppmålad körbana längs med parkeringen. Skillnaden är att det även föreslås en gångbana längs med parkeringen, mellan Höviksnäsvägen och det befintliga gångstråket längs med kajen. På det viset ges en tryggare och mer trafiksäker trafikmiljö för de gående längs hela småbåtshamnen och parkeringen. Se *Figur 6* för bild från ritning samt *Bilaga 2* för ritning.



Figur 6. Ritning över alternativ 2

4.3 Analys av alternativ

Eftersom de två alternativen är snarlika blir även konsekvenserna snarlika. För båda alternativen blir det en mer uppstyrd korsning i norr med tydligare riktning på körbanorna. Målet är att skapa en mer ordnad trafikmiljö och på det viset bidra till

en säkrare och tryggare trafikmiljö för de oskyddade trafikanterna. För gående förväntas det bli ytterligare ökad trygghet och säkerhet med den föreslagna gångbanan som binder ihop planområdet med gångstråket längs med bryggan. Dessutom förväntas bilarnas hastigheter minska till följd av det föreslagna farthindret vid entrén till området. Det uppmålade körfältet längs med parkeringen förväntas bidra till ökad ordning bland bilarna.

Alternativ 1 innebär ökat antal parkeringsplatser med 67 stycken istället för 64 stycken. Till följd av ny gångbana längs med parkeringen, minskas antalet parkeringsplatser från 64 stycken till 59 stycken i alternativ 2. Dock bidrar den nya gångbanan med ökad säkerhet och trygghet för de gående.

Cykeltrafiken kommer även i fortsättningen vara i blandtrafik. 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. I Höviksnäs kan det därför konstateras att blandtrafik borde fungera då trafikmängderna och hastigheterna förväntas vara låga. Där utrymme finns ges dock separering för gående.

Bilagor

Bilaga 1 – Ritning T-90-1-001

Bilaga 2 – Ritning T-90-1-002

Norconsult AB
Trafik, Göteborg
Väg, trafik och VA, Malmö

Maria Young
maria.young@norconsult.com

Christina Thiel
Christina.thiel@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