MAGASIN 7

TRAFIKUTREDNING

AKKA
PLANERING

Magasin 7, Trafikutredning
Kontaktperson: Linda Andersson, Akka planering. linda@akkaplanering.se

Dokumenthistorik:
Datum: 2026-09-10

INNEHÅLL

BAKGRUND.....5

FÖRUTSÄTTNINGAR.....5

BEBYGGELSEFÖRSLAG.....6
FÖRUTSÄTTNING FÖR BEDÖMNING 6
FRAMTIDA UTBYGGNAD 8

TRAFIKMÄNGD.....9
BEDÖMD TRAFIKMÄNGD PÅ ÖSTRA HAMNVÄGEN 9
BEFINTLIG TRAFIK TILL OMRÅDET IDAG 10
TILLKOMMANDE TRAFIK MED ANLEDNING AV EXPLOATERINGEN 10

BELASTNING I KORSNINGEN.....11
PÅ DYGNSNIVÅ 11
I RUSNINGSTID 12
SLUTSATS KORSNINGSTYP 13

DIMENSIONERANDE FORDON.....13

UTFORMNING.....14

SLUTSATS.....15

BAKGRUND

Varbergs kommun ämnar att planlägga fastigheten Getakärr 9:9 till att i framtiden innefatta kontor och en teknisk anläggning för fjärrkyla. I angränsning till området sker en stor stadsomvandling i form av utbyggnaden av Västerport och i samband med det ombyggnaden av Östra Hamnvägen.

Trafikutredningen redogör för uppskattat antal fordonsrörelser utifrån den planerade användningen inom detaljplanen och resonemang kring förändringen av den övergripande strukturen i området.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Trafikutredningen bedömer vad tillkomsten av kontorsverksamhet och fjärrkyleanläggning innebär i form av konsekvenser ur ett trafikperspektiv, sett till bedömning av framtida trafikmängder utifrån framtagen parkeringsutredning och behov av principiell dimensionering. Den hanterar den framtida omvandlingen av området men fokus på lösningar i ett kortare perspektiv.

Kommunen arbetar med en förprojektering av Östra Hamnvägen, som i samband med stads-utvecklingen av området kommer att byta namn till Matlida Ranchs allé. Anslutningen till Getakärr 9:9 planeras att ligga i samma läge som idag, men vägens något förändrade dragning gör att korsningen kommer att förskjutas något österut.

Befintlig korsning utformas som en T-korsning utan separata svängfält

Befintlig infart till området

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR UTREDNINGEN

- Målår 2028 för kringliggande struktur och verksamheter
- Målår 2050 för trafikflöde på Östra Hamnvägen
- Trafikering till fastigheten baseras på framtagen parkeringsutredning
- Infart till fastigheten i samma läge som befintlig infart

BEBYGGELSEFÖRSLAG

FÖRUTSÄTTNING FÖR BEDÖMNING

Området ligger intill Östra Hamnvägen ca 1 km norr om befintlig passage över järnvägsspåren och vidare in mot centrum. Bilden nedan redovisar befintligt gång- och cykelnät i anslutning till området. Gång- och cykelvägar inom 1 km redovisas i mörkare grått och inom 2 km med ljusare grått. På kartan syns tydligt hur järnvägsspåren utgör en barriär i öst-västlig riktning och att det är via Östra Hamnvägen man tar sig till området i nord-sydlig riktning.

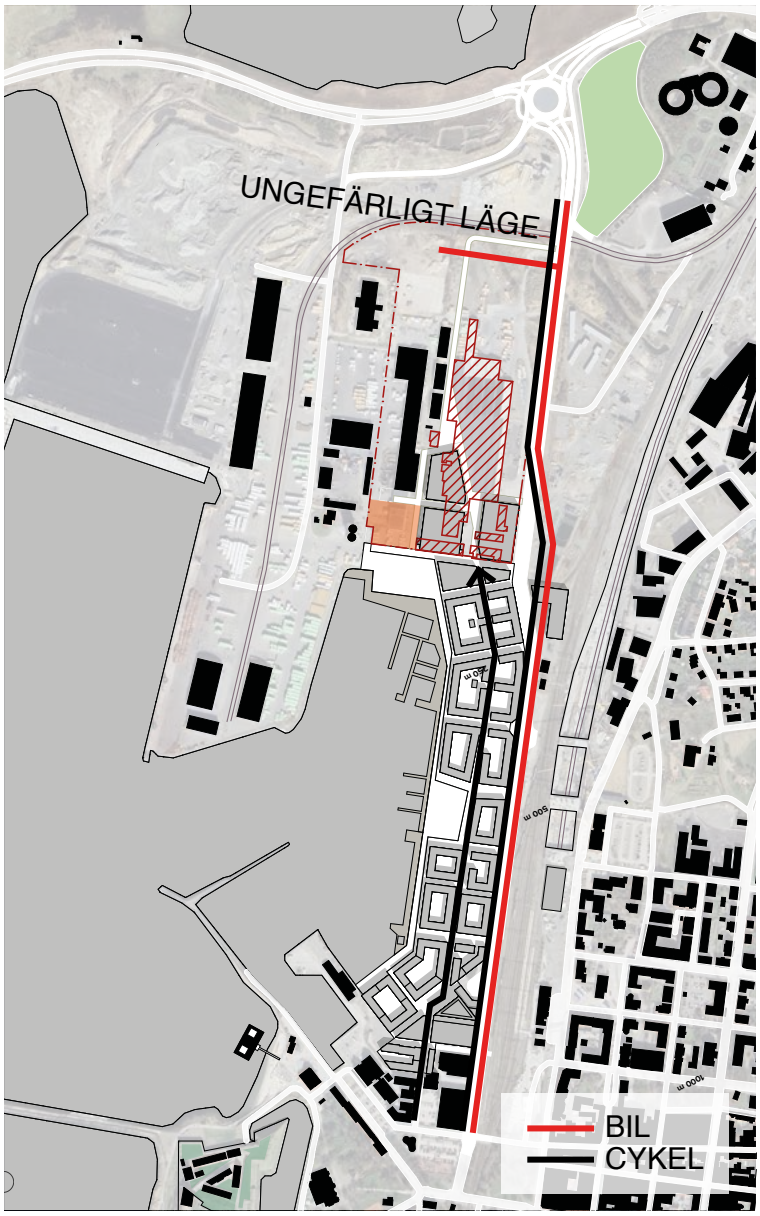
Befintligt gång- och cykelnät inom 1 samt 2 km från området

Anslutning till en ombyggd Östra Hamnvägen sker i samma läge som den befintliga infarten. Gång- och cykelbana löper utmed vägen. Kringliggande verksamheter antas vara kvar.

Aktuellt bebyggelseförslag

FRAMTIDA UTBYGGNAD

I vidare utbyggnad av området planeras tillfartsvägen till tomten vara med anslutning längre norrut. Koppling för cykeltrafik i form av cykelbana kommer att finnas utmed Östra Hamnvägen och via gatunätet i Västerport. Nedan visas preliminär struktur.

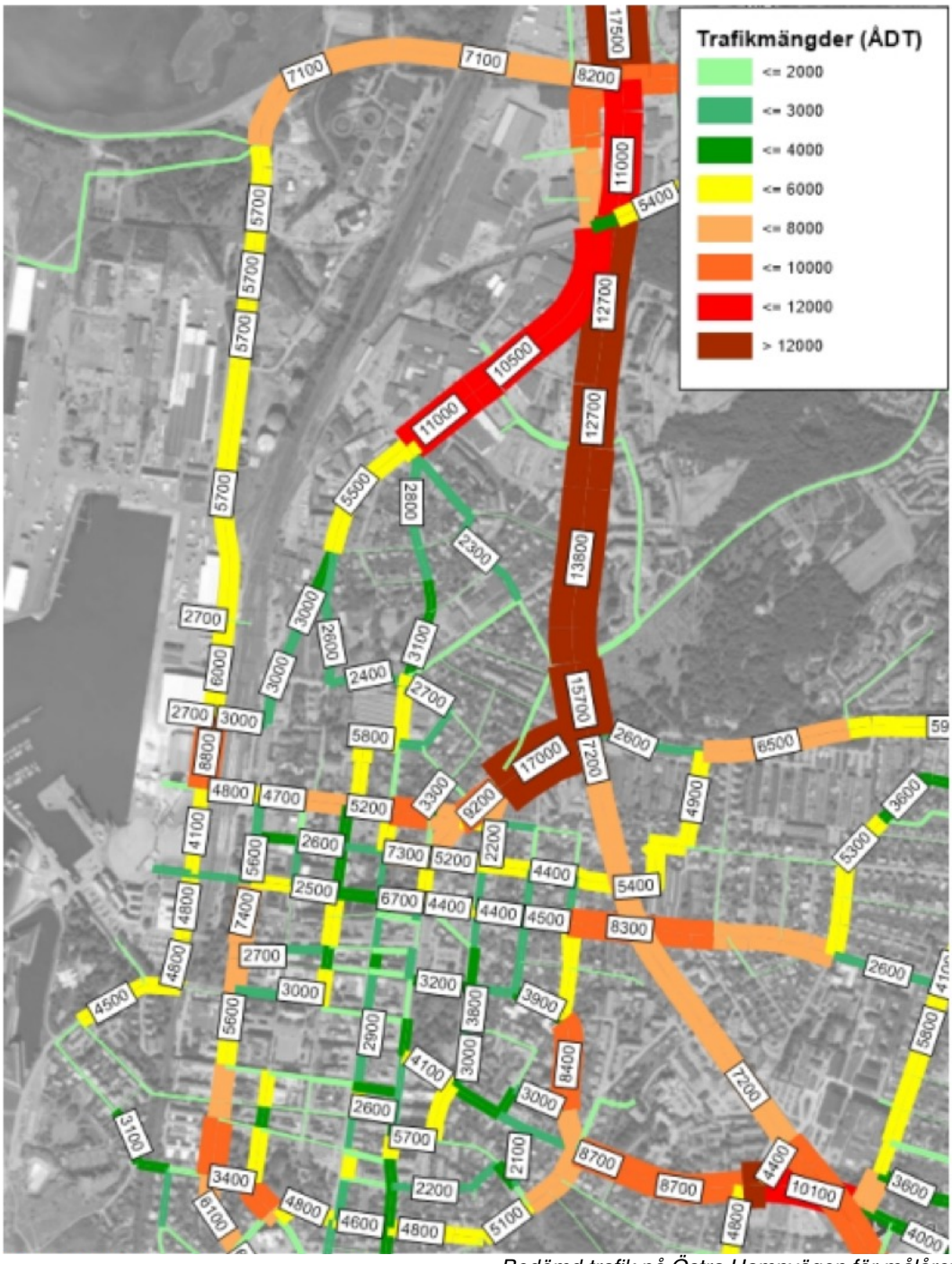


Preliminär framtida struktur

TRAFIKMÄNGD

BEDÖMD TRAFIKMÄNGD PÅ ÖSTRA HAMNVÄGEN

För Östra Hamnvägen bedöms biltrafiken vid målåret 2050 vara densamma som bedömd trafik för år 2030, dvs ÅDT på ca 5 700 fordon/dygn.



Bedömd trafik på Östra Hamnvägen för målåret

BEFINTLIG TRAFIK TILL OMRÅDET IDAG

Infartsvägen nyttjas av anställda på kontor (1420 m^2 BTA) och besökande restaurang (300 m^2 BTA).

Bedömd genererad trafik utifrån Trafikverkets trafikalstringsverktyg är:

- Kontor (BTA på 1420 m^2): 116 fordonsresor/dygn
- Restaurangen en BTA (300 m^2): 76 fordonsresor/dygn

ÅVDT (årsvardagsdygnstrafik) dvs antalet fordon under ett vardagsmedeldygn som bilresorna motsvarar är

	Exkl. nyttotrafik	Inkl. nyttotrafik
Antal bilresor [resor/dygn]	190	200
Uppskattat ÅDT [fordon/dygn]	140	150
Uppskattat ÅVDT [fordon/dygn]	160	170

Totalt 170 fordon/dygn

100 fordon/dygn utgörs av trafik till kontorsverksamheten, vilka har samma rusningstider som den tillkommande exploateringen. Trafiken till restaurangen har sin topptrafik under lunchtid och påverkar inte rusningstiden i någon högre utsträckning. Leveranstrafik och logistik är idag hänvisade till den norra infarten, vilket antas vara samma i framtiden.

TILLKOMMANDE TRAFIK MED ANLEDNING AV EXPLOATERINGEN

Genomförd parkeringsutredning landar i ett tillkommande behov av

Kontor:

- 175 bilparkeringsplatser
- 199 cykelparkeringsplatser

Fjärrkylaanläggningen:

Parkeringsbehovet till fjärrkylaanläggning består endast av parkering för servicetekniker och utgörs av enstaka trafikrörelser.

Enligt Trafikverkets trafikalstringsverktyg är alstringstalet för bil inom kategorin kontor 4,4, dvs varje bil genererar 4,4 resor (inte bara i sig själv i form av att den används under dagen utan man har även påslag för nyttotrafik i form av besöksparkering utifrån.

	Exkl. nyttotrafik	Inkl. nyttotrafik
Antal bilresor [resor/dygn]	759	800
Uppskattat ÅDT [fordon/dygn]	566	604
Uppskattat ÅVDT [fordon/dygn]	621	649

En verksamhet med 175 st parkeringsplatser skulle därmed innebära en bedömning av total biltrafik till och från området på 800 trafikrörelser per dag, vilket motsvarar **649 fordon/dygn.**

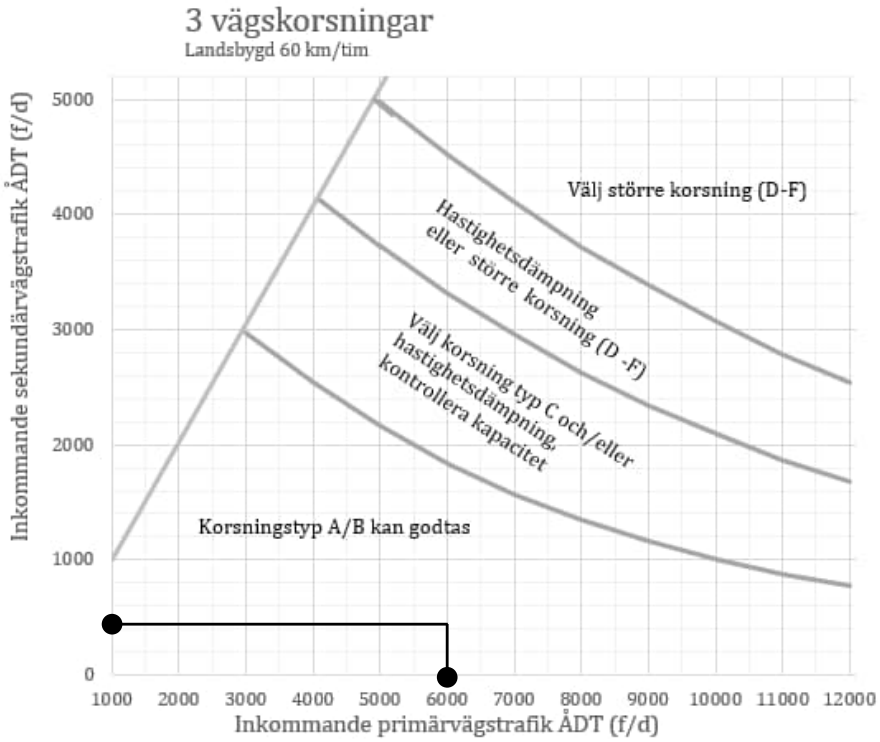
INDATA FÖR BEDÖMNING AV KORSNINGSTYP

Östra Hamnvägen: ÅDT 5 700 st
Infartsgata Magasin 7: ÅMVD 170+650= 820 st

BELASTNING I KORSNINGEN
PÅ DYGNSNIVÅ

Bedömning av behov av korsningstyp görs enligt VGU. Lägsta hastighet som redovisas mha graf är 60 km/h på primärvägen, vilket är på säkra sidan då Östra Hamnvägen antas vara reglerad till en lägre hastighet. Bedömda trafikmängder för prognosåret 2050 ligger långt under ett generellt behov av svängfält. Utifrån beräknad trafikalstring på dygnsnivå ihop med Trafikverkets dimensioneringsgrunder är slutsatsen att anslutningen kan utformas som en enkel korsning utan separata svängfält.

Östra Hamnvägen: 6 000 fordon/dygn
Trafik in på infartsgatan: ca 410 fordon/dygn (dvs ena riktningen av tot 820 f/d)

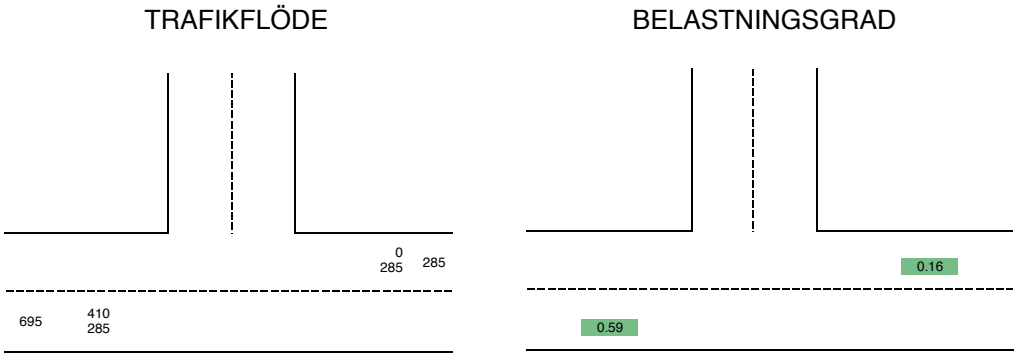


VGU Begrepp och grundvärden, Korsningstyp

I RUSNINGSTID

En korsnings belastningsgrad dvs hur många trafikanter den klarar att släppa igenom under en viss tid redovisas som servicenivå -ju lägre belastningsgrad desto bättre nivå. Under en studerad tid kan trafik naturligtvis ansamla sig stötvis men en låg belastningsgrad visar att korsningens kapacitet ihop med de inkommande trafikmängderna är sådana att det finns goda förutsättningar att situationen klaras ut innan nästa stöt kommer. Trafikverkets riktlinjer anger att en nybyggd korsning bör ha en belastningsgrad på max 0,6 för en normal vardagsmaxtimme, men att ett högre värde kan accepteras.

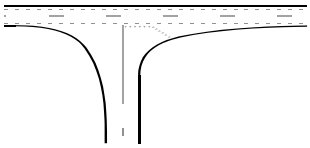
En normal vardagsmaxtimme, vilket är den dimensionerande timmen, brukar bedömas utgöras av 10 % av den totala dygnstrafiken. Eftersom tillfartsvägen i huvudsak används av kontorsanställda bedöms den siffran vara låg för det här sammanhanget. Utifrån bedömd trafik på Östra Hamnvägen och in till området skulle korsningen klara att all trafik till området kommer från söder (alltså med vänstersväng in i området, vilket kräver väjning mot motriktad trafik) under en och samma timme. Räkneexemplet antar en jämn riktningsfördelning och maxtimmestrafik på 10 % på Östra Hamnvägen, något som kanske inte kommer att vara fallet, men visar på att korsningen har mycket god mycket kapacitet att hantera den bedömda mängden trafik till området.



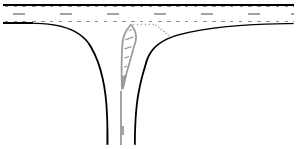
Känslighetsanalysen ovan visar även att det heller inte är ett problem med kapaciteten ut från området under eftermiddagens maxtimme. Hur bilar inne på området körar mot korsningen är en utformningsfråga som måste studeras i kommande planeringsskede.

SLUTSATS KORSNINGSTYP

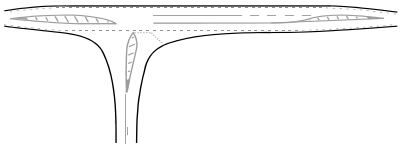
Utifrån bedömda trafikmängder på Östra Hamnvägen och till den tillkommande verksamheten i Getakärr 9:9 föreslås korsningen med Östra Hamnvägen utgöras av en korsning typ A, dvs en ”vanlig” korsning utan separata svängfält på huvudvägen.



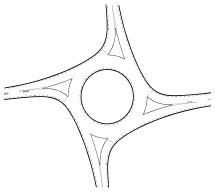
Korsningstyp A



Korsningstyp B



Korsningstyp C



Korsningstyp D

VGU Begrepp och grundvärden, Korsningstyp

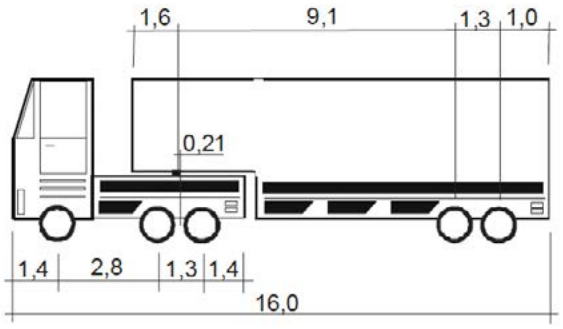
DIMENSIONERANDE FORDON

Trafiken till fastigheten kommer i huvudsak att bestå av personbilar för anställda och ett mindre antal servicefordon. Mängden tung trafik till fastigheten är mycket låg, men verksamheten ska vid behov vara åtkomlig för större transporter. Vid större installationer och åtgärder på fjärrkylaanläggning används fordon motsvarande typfordon LPS. Verksamheten har inget behov av åtkomst med specialfordon.

Mått

Längd	16,0 m
Bredd	2,6 m
Axelavstånd framaxel-boggiens teoretiska tyngdpunkt	3,4 m
Höjd	4,5 m
Vänddiameter ca 16,0 m med körvidd ca 12,5 m	

Typfordon LPS



VGU Begrepp och grundvärden, Typfordon

UTFORMNING

Korsningen och tillfartsvägen ska dimensioneras utifrån Varbergs kommuns tekniska föreskrifter i Teknisk handbok samt att det ska säkerställas att större fordon har möjlighet att komma åt anläggningen.

Funktion	
Karaktär - Varberg Kommun	**Industrigata (Integrerat transportrum)**
Varberg Kommuns definition	Länk i lokalnätet.- Förmedlar trafik inom ett verksamhetsområde- Kan vara en del av kollektivtrafikens linjenät ex. Annebergsvägen och Kardanvägen
Kommentarer	
Hastighet	40 km/h
Trafikflöde	-
Körfält	2
Dimensionerande trafiksituation/ utrymmesklass (DTS)	Lastbil-Lastbil / A
Utrymme i detaljplan (för hela gatusektionen)	
Rekommenderad körbanebredd*	6,5 meter
Grönska	Gatuträd
Dagvatten	Gräsklädda diken, tekniska ytor
Angöring/Parkering	Längsgående för stora fordon, 3 meter ficka
Kollektivtrafik och hållplatsval	Kan finnas, fickhållplats eller enkel stopphållplats
Passager	Hastighetssäkrad passage (kan vara övergångsställe)
Farthinder***	Vid passager
Cykelbana	Ska finnas
Gångbana	Ska finnas
Korsningar, utformning och trafikreglering	Väjning alt. Högerregel
Utfarter	Huvudregel 1 utfart per fastighet
Vistelse (stadsmässighet)	-
Bärighetsklass	BK4
Långa transporter, 34,5 meter	X
Funktionell vägklass	Klass 6

Varbergs kommun, Teknisk handbok, bilaga Vägklassificering

SLUTSATS

- Det omgivande vägnätet bedöms kunna ta hand om den alstrade trafiken från planområdet. Inga åtgärder bedöms behövas på vägnätet.
- Infarten till området föreslås utformas som en enkel korsning utan svängfält (korsningstyp A).
- En gång- och cykelväg behöver iordningställas på kvartersmark för att säkerställa en god tillgänglighet för oskyddade trafikanter.