VARBERGS KOMMUN

2026-07-03

Hamn- och gatuförvaltningen, enhet planering
Henrik Cederlund, trafikingenjör

Trafik PM Löftabro 1:2

Detaljplan för Löftabro 1:2, Varbergs kommun

VARBERGS KOMMUN

2026-07-03

Innehåll

Sammanfattning och slutsats PM 3
Uppdragets omfattning 4
Platsförutsättningar 4
Tidigare underlag och ställningstaganden 5
Varbergs trafikstrategi 5
Detaljplan för Löftabro 1:2 5
Trafikanalys 5
Trafikalstring med känslighetsanalys 5
Kollektivtrafik 9
Gång- och cykeltrafik 9
Slutsats och rekommendation 10

VARBERGS KOMMUN

2026-07-03

Sammanfattning och slutsats PM

Den utveckling som möjliggörs genom planförslaget bedöms inte ha negativ inverkan på de befintliga korsningspunkterna med väg 845. En viss negativ påverkan uppstår för Kattegattleden som rekreationscykelstråk.

Slutsatsen är att exploateringen är möjlig men den skapar också ett område som gör kommunens övergripande mål för trafiksystemet svårare att uppnå.

VARBERGS KOMMUN

2026-07-03

Uppdragets omfattning

Uppdraget innefattar att ta fram Trafik PM som underlag vid upprättande av detaljplan för Löftabro 1:2. I uppdraget har ingått att redovisa detaljplanens påverkan på allmänna väg 845, korsning som byggs ut i samband med detaljplan Stocken 2:4.

I uppdraget ingår även en redovisning av hur detaljplanen påverkar Löftabrovägen och funktionen Kattegattleden.

Platsförutsättningar

Planområdet ligger i närheten av väg 845 i de nordliga delarna av kommunen, angränsande till Kungsbacka kommun och Frillesås tätort.

Figur 1 Planområdet i färg

För Löftabrovägen saknas underlagsdata för nuvarande trafikmängder. För väg 845 finns trafikmätningar norr och söder om planområdet.

Tidigare underlag och ställningstaganden

Varbergs trafikstrategi

Varbergs trafikstrategi (Varbergs kommun, 2015) pekar ut kommunens inriktning för att uppnå ett effektivt, säkert och hållbart trafiksystem, med en horisont på 2030. Trafikstrategin är uppbyggd kring ett antal ställningstaganden som utgör beslut om vad vi vill åstadkomma för att nå dit. Till varje ställningstagande kopplas strategier som svarar på hur vi ska uppnå våra ställningstaganden. Dessa förutsättningar ska vara styrande vid planering av ny bebyggelse inom kommunen.

För detta planarbete är följande ställningstagande och strategier extra viktiga:

•Det ska vara enkelt och attraktivt att resa hållbart.

•Bygg ut ett sammanhängande, snabbt, säkert, tryggt och estetiskt tilltalande gång- och cykelnät för att öka möjligheten att gå och cykla mellan bostad, större arbetsplatser, skolor och service.

•Samhällsplaneringen ska inriktas på att minska transportbehoven.

Detaljplan för Löftabro 1:2

Trafikanalys

Trafikalstring med känslighetsanalys

Den framtida trafikalstringen från detaljplanen har tagits fram med hjälp av Trafikverkets trafikalstringsverktyg.

Då detaljplanen medger bostäder så har detta matats in i Trafikverkets alstringsverktyg. Planförslaget medger ungefär 25 bostäder i form av villor.

VARBERGS KOMMUN

2026-07-03

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)
Bästa skattning: 154 resor/dygn

Osäkerhet
Andelen av resorna som är baserade på trafikalstringstal
med låg / medel / hög osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör

Skattad färdmedelsfördelning

Resor uppdelat efter markanvändning (exkl. nyttotrafik)

Markanvändningstyp	Bil	Kollektivtrafik*	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Lägenhet	-	-	-	-	-	-
Radhus/parhus	-	-	-	-	-	-
Villa	133	2	4	11	4	154
Kontor	-	-	-	-	-	-
Småindustri/hantverkare	-	-	-	-	-	-
Detaljhandel	-	-	-	-	-	-
Stormarknad	-	-	-	-	-	-
Närbutik	-	-	-	-	-	-
Restaurang	-	-	-	-	-	-
Förskola	-	-	-	-	-	-
Låg/mellanstadium	-	-	-	-	-	-
Högstadie/gymnasium	-	-	-	-	-	-
Gym	-	-	-	-	-	-
Totalt antal resor/dygn	**133**	**2**	**4**	**11**	**4**	**154**

Tabell 1 trafikalstring med 25 bostadsenheter i form av villor

Siffrorna kan jämföras med siffror från resvaneundersökning gjord i Varbergs kommun 2022. Enligt resvaneundersökningen reser 52 % av kommunens invånare med bil, 6 % med kollektivtrafik, 13 % med cykel och 27 % till fots.

För trafikalstringsverktyget så är fördelningen 86 % av resorna med bil, 1 % kollektivtrafik, 2 % med cykel och 7% till fots.

Skillnaden mellan resvaneundersökningens (RVU) färdmedelsandelar och trafikalstringsverktygets kan förklaras med att i RVU ingår alla typer av resor och i trafikalstringsverktyget så ingår bara resorna till en viss typ av verksamhetsområde.

Trafikalstringsverktyget ger ett antal bilresor, cirka 133 och med ett antagande att 12,5% av ÅDT förekommer i maxtimme, vilket resulterar i ungefär 17 tillkommande fordon i maxtimme.

VARBERGS KOMMUN

2026-07-03

Befintligt gatunät i området består av Löftabrovägen som ansluter till väg 845 via Kapelliden. Det finns en nordlig anslutning och en sydlig anslutning. Fördelningen mellan trafiken bedöms vara att trafik från planområdet i nordlig riktning använder den norra anslutningen och trafik söderut använder den södra anslutningen. Riktningsfördelningen på trafik från planområdet bedöms vara 70% norrut och 30% söderut, lika förutsättningar som i närliggande planområdet Stocken. De tillkommande trafikmängderna bedöms vara möjliga att klara med nuvarande utformning av korsningarna. De tillkommande trafikmängderna motsvarar i maxtimme en utökning av trafikmängderna i den norra anslutningen med 70% av 17 resor och i den södra 30% av 17 resor. Summerat blir detta 12 tillkommande fordonsrörelser i nordlig och 5 i sydlig.

Figur 2 Nordlig och sydlig infart

Området ansluter även via Ängsbackevägen och Stråvalla strandväg ut tillväg 845. Denna bedöms dock ha marginell betydelse för planområdet.

Korsningspunkter och känslighet

De befintliga anslutningarna till väg 845 är trevägskorsningar, reglerade med stopplikt i norr och väjningsplikt i söder.

Påverkan från planområdet på väg 845 bedöms vara marginell sett till den tillkommande trafiken i respektive anslutningspunkt. Den förändring som sker vid anslutningen av planområdet Stocken 2:4 nordost om Kapellidens anslutning till väg 845 bedöms bidra till en förbättrad trafiksäkerhet genom att separera och dela de fordonsflöden som finns till två trevägskorsningar. Den norra anslutningen mot väg 845 är reglerad med stopplikt.

Figur 3 Karta över anslutning till Stocken 2:4 och kommande åtgärder

Den norra anslutningen är i en innerkurva med delvis skymd sikt. Dessa förhållanden är befintliga och förändras inte vid en exploatering av Löftabro 1:2. Väghållare för allmän väg har med stöd av Väglagen (1971:948) möjligheter att hantera och ställa krav på utformning av enskilda anslutningar.

Det aktuella planområdet Löftabro 1:2 bedöms inte föranleda behov av åtgärder i anslutningarna till väg 845 och därmed heller inte skapa ett samordningsbehov av utbyggnaden av område norr om väg 845, Stocken.

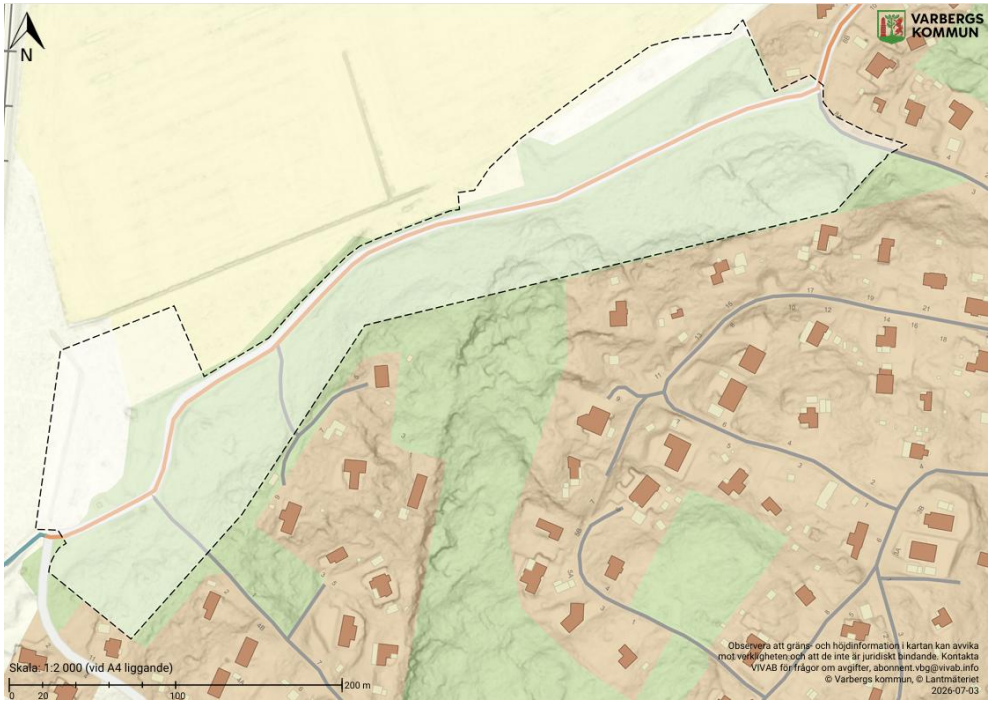
Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats finns vid väg 845, Löftabro eller Löftaskog. Dessa trafikeras av linje 615.

Gång- och cykeltrafik

Inom planområdet saknas separerad gång- och cykelväg. Genom området går Kattegattleden på Löftabrovägen. Med hänsyn till de begränsade trafikmängderna föreslås heller inte någon separering mellan trafikslagen.

Planerat är en utbyggnad av gång- och cykelväg längs med väg 845, det aktuella planområdet stärker ytterligare behovet av en högkvalitativ gång- och cykelväg.



Figur 4 Kattegattledens sträckning i förhållande till planområdet

För Kattegattleden bedöms den tillkommande exploateringen av planområdet öka trafikbelastningen men från låga nivåer. Då

rekreationsvärdena inte minskar i stor utsträckning så motiverar det inte ny förändrad sträckning av Kattegattleden.

Motorfordonstrafik

En begränsning av möjliga platser för utfarter kan vara lämpligt för tänkta fastigheter där Löftabrovägen ansluter till Kapelliden. Det krävs dock då ett planläggande av allmän plats i området. För de planerade fastigheterna som ansluter till Löftabrovägen kan samordning av infarter vara en lämplig lösning.

Gatusektion

I ursprungligt planförslag fanns ingen allmän plats. I plan- och genomförandebeskrivningen fördes ett resonemang kring möjlig utformning av befintlig gata. Efter samrådet diskuterades en möjlighet att planlägga de delar där befintliga diken som betjänar vägen skulle planläggas som allmän plats gata. Detta för att ge väghållaren full rådighet över dessa genom detaljplanens bestämmelser. Längs befintlig väg finns ett flertal mötesplatser anlagda. Ett behov av komplettering av dessa kan uppstå vid genomförandet av detaljplanen.

Trafiksäkerhet

För att förbättra trafiksäkerhetsaspekterna och minska antalet korsningspunkter med oskyddade trafikanter så kan det för vissa fastigheter rekommenderas en samordning av in och utfarter. Behovet av att reglera placering för in- eller utfart med förbud i detaljplanen finns ej.

Slutsats och rekommendation

Detaljplanens utveckling och omfattning med bostäder bedöms vara möjlig utan en allt för stor påverkan på befintlig infrastruktur (väg 845) i närområdet.

En utbyggnad av gång- och cykelväg enligt regional cykelplan längs väg 845 bedöms vara bra för genomförandet av detaljplanen.

Planområdets påverkan på Kattegattleden bedöms ringa och kan hanteras genom utformningen vid anläggandet. Under byggtid är det viktigt att oskyddade trafikanters säkerhet och trygghet beaktas.