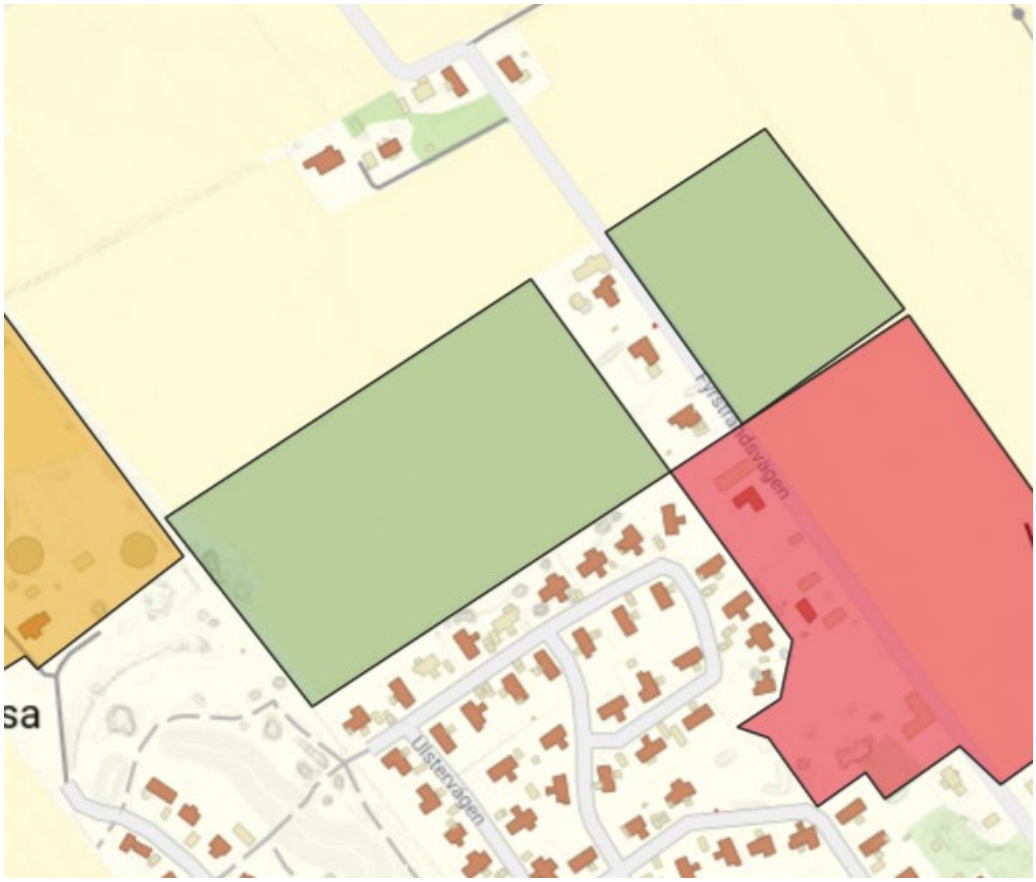
VARBERGS KOMMUN

2024-10-30

Hamn- och gata, trafikavdelningen
Calle Andreasson, trafikplanerare

Trafik PM Trönningenäs C2,C3

Detaljplan för Trönningenäs C2-C3, Varbergs kommun



VARBERGS KOMMUN

2024-10-30

Innehåll

Sammanfattning och slutsats av PM 3

Bakgrund 3

Uppdragets omfattning 4

Platsförutsättningar 4

Tidigare underlag och ställningstaganden 4

- Varbergs trafikstrategi 4
- Cykelplan 2021–2025 5
- Fördjupad översiktsplan för Stadsområdet 6
- Planprogram 6

Trafiksäkerhet 8

Detaljplan för del av Lindhov 1:22 m.fl.,etapp C6 påverkan på planområdet. 8

Trafikanalys 10

- Trafikalstring 10
- Buller 11
- Befintligt gång- och cykelnät 11
- Parkering 12
- Parkering sker på egen fastighet 12
- Kollektivtrafik 12
- GC-passage 12

Slutsats 13

VARBERGS KOMMUN

2024-10-30

Sammanfattning och slutsats av PM

Den planerade utökningen av bostäder inom detaljplanen är redan integrerad i planprogrammet för Trönningenäs, och den förväntade ökningen av trafik bedöms inte medföra några påtagliga belastningar på vägnätet eller betydande ökningar av bullernivåer. Trafiksäkerheten, liksom kopplingen till gång- och cykelvägar, anses uppfylla god standard. Med ett avstånd på ca. 5 km från Varberg förväntas området inte bidra till kommunens målsättning om en ökad andel hållbara transporter.

Bakgrund

Planområdet ligger i Trönningenäs ca 5 km norr om Varberg. Detaljplanen syftar till att möjliggöra ca 40 bostäder. Utvecklingen är en del av planprogrammet för hela Trönningenäs, fortsatt utbyggnad av Trönningenäs utpekas i FÖP-staden vilket ger en möjlighet till boende med lantlig karaktär på cykelavstånd till staden. Illustrationsskiss ritad i tidigt skede går att se nedan.

ILLUSTRATIONSFÖRSLAG plankarta
TRÖNNINGENÄS C2 & C3
augusti 2024

VARBERGS KOMMUN

2024-10-30

Uppdragets omfattning

Syftet med detta Trafik PM är att beskriva befintliga förhållanden och bedöma konsekvenser av planförslaget ur trafiksynpunkt. Det innebär bland annat bedömning av hur väl planförslaget uppfyller kommunala mål om ökning av andelen hållbara resor, påverkan på trafiksäkerheten och buller.

Platsförutsättningar

På Trönningenäs är det Trönningenäsvägen som leder in i bostadsområdena genom vägar som Potatisvägen och Fyrstrandsvägen. Trönningenäsvägen ansluter till väg 845 vid Bläshammar. Väg 845 ansluter i sin tur till väg 41 knappt en kilometer sydost.
Trönningenäsvägen hade 2020 en uppmätt ÅDT(årsdygnstrafik) till 1478 fordon. Trafikutredningen för detaljplan Trönningenäsvägen visar att med exploateringar på Trönningenäs, inkluderat denna detaljplans planerade exploateringar, kommer denna att öka till 3400 fordon år 2050.

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 ett horisontår 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

• Barn ska enkelt kunna ta sig till och från skolan på ett tryggt och trafiksäkert sätt.

• Arbeta med en fortsatt utbyggnad av gång- och cykelvägar mellan skolor och bostadsområden.

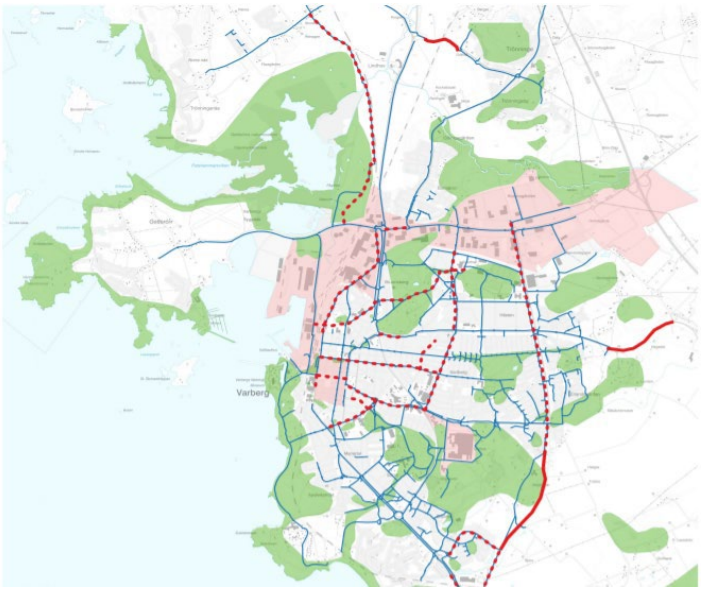
• Samhällsplaneringen ska inriktas på att minska transportbehoven

• Tillgängligheten till viktiga målpunkter ska ske enligt prioriteringen gång, cykel, kollektivtrafik och bil.

• Förenkla för boende på landsbygden att välja ett hållbart transportalternativ till arbetsplats, fritidsaktiviteter och service.

Cykelplan 2021–2025

Varbergs kommuns Cykelplan för 2021–2025 antogs av hamn- och gatunämnden i maj 2021. Planen fokuserar på åtgärder för att koppla ihop cykelbanenätet med nya gång- och cykelvägar där sådana saknas, samt trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder för att höja standarden på befintligt nät. Se planerade åtgärder mellan 2021-2025 i figuren nedan. Gång- och cykelvägen mellan Naturum och Trönningenäs planeras att belysas inom ramen för cykelplanen.



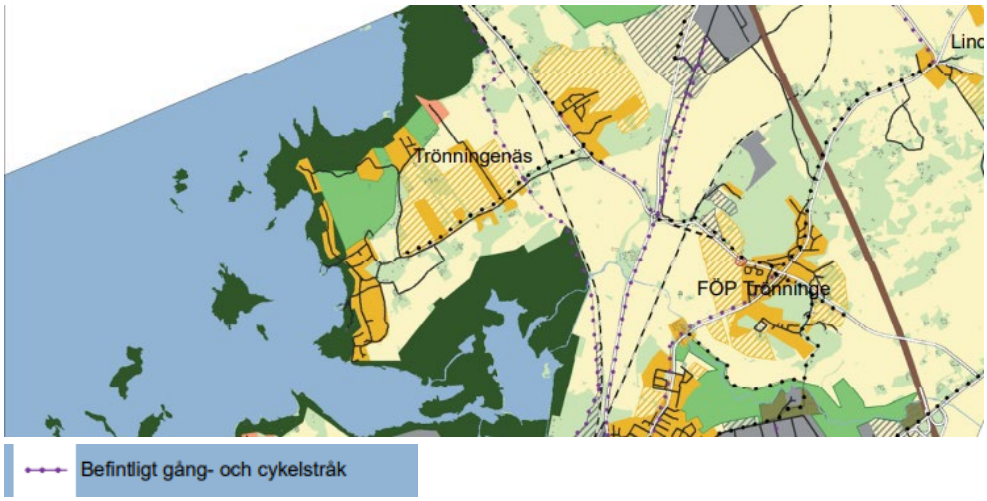
Fysiska åtgärder
Ny cykelväg
Trafiksäkerhet- och framkomlighetsåtgärder

VARBERGS KOMMUN

2024-10-30

Fördjupad översiktsplan för Stadsområdet

Det område som nu planeras för bostäder är utpekat i den fördjupade översiktsplanen för Stadsområdet. Ett gång- och cykelstråk är utpekat längs Trönningenäsvägen. Detta är till stor del utbyggt, det är dock vissa partier där det inte är fullbredd och belysning saknas.

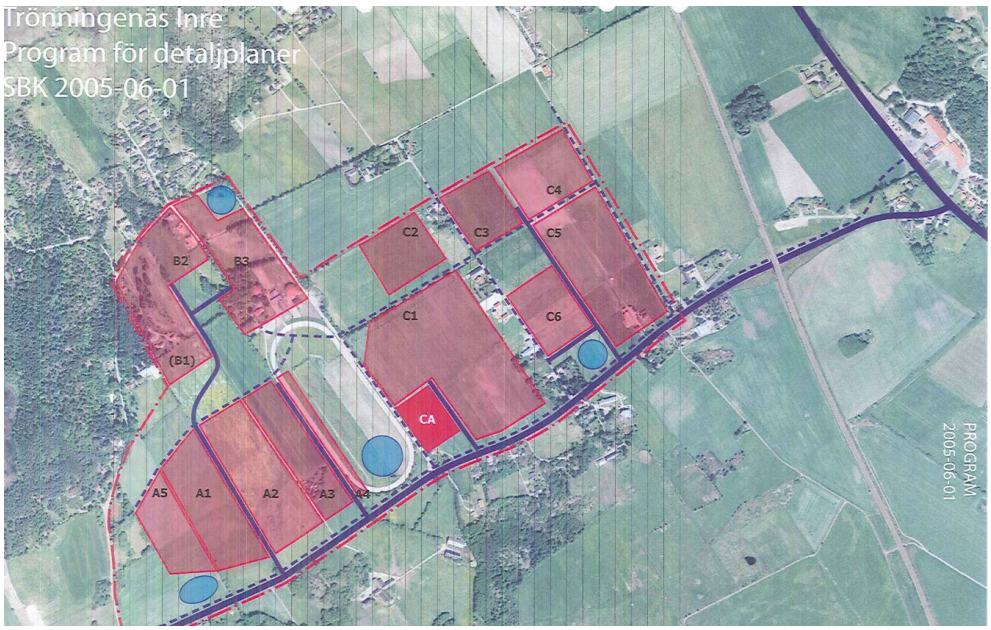


Planprogram

Det finns ett planprogram för Trönningenäs som togs fram år 2005. I planprogrammet anges planområdet som område C2 och C3 och ny tillfartsväg till B-området planerades via område C1 som idag är utbyggd och heter Potatisvägen och C6/C5 som planeras att byggas med högre standard i och med utbyggnad av område C5, denna väg heter Fyrstrandsvägen. En gång- och cykelväg är streckad mellan område C2 och C3 på södra sidan vilken sammankopplar flera av områdena. Denna kopplar mot Trönningenäsvägen vid C6 och Fyrstrandsvägen.

VARBERGS KOMMUN

2024-10-30



Figur 1 Plamprogrammet på Trönningenäs indelning, C2 C3s placering.

Utredning Trönningenäsvägen

I detaljplanen för Trönningenäsvägen har en trafikutredning (Sigma, 220518) tagits fram. Syftet var att utreda framkomligheten på Trönningenäsvägen och i korsningen med väg 845 om den påverkas av planerade exploateringar i Trönningenäs.

Kapacitetsanalys i utredningen utgick från prognosåret 2050, 20 år efter att exploateringen i Trönningenäs förväntades vara färdigställd. Trafikflödena beräknas 2050 vara ca. 3400 ÅDT på Trönningenäsvägen, en dryg fördubbling mot trafikmängden vid mätningen år 2020. ÅDT för väg 845 vid Bläshammar beräknas 2050 uppgå till ca. 12 900.

Kapacitetsanalysen visar att det under vissa perioder kan uppstå kortare köer i korsningen Trönningenäsvägen och väg 845 efter att samtlig planerad exploatering genomförts. Köerna uppstår främst på Trönningenäsvägen. Kölängdens 90-percentil, det värde som kölängden understiger under 90% av tiden, uppgår som mest till 3,8. Detta innebär att under sex minuter av timmen står 3,8 fordon eller fler still i väntan på att kunna köra. Utredningen rekommenderar att ett svängfält anläggs i korsningen.

VARBERGS KOMMUN

2024-10-30

I det fortsatta arbetet med detaljplanen för Trönningenäsvägen kommer kommunen vidare utreda eventuella åtgärder på vägen.

Trafiksäkerhet

På Trönningenäsvägen, vilken leder till aktuellt planområde, kan man se i olycksdatabasen STRADA att olyckor enligt bild nedan skett.

Figur 2 Olycksdata STRADA, alla tillgängliga.

Det är främst singelolyckor som inte visar ett mönster på olyckor i området.

Detaljplan för del av Lindhov 1:22 m.fl., etapp C6 påverkan på planområdet.

Detaljplanen för område C6 i planprogrammet på Trönningenäs ger förutsättningarna för kopplingen mot område C3 i aktuell detaljplan. En illustrationskarta från detaljplan för del av Lindhov 1:22 m.fl.,etapp C6 kan ses på nästa sida.

VARBERGS KOMMUN

2024-10-30

Figur 3. Illustrationskarta för del av Lindhov 1:22 m.fl.,etapp C6

Den visar hur tanken är att vägen breddas och standardhöjs samtidigt som en grönyta med trädplantering och en GC-väg anläggs i anslutning till Trönningenäsvägen. Detaljplanen vann laga kraft i början av oktober 2024. I planprocessen var en av de större utredningspunkterna buller.

Fyrstrandsvägens nya utformning har en bredd på 13 m och innehåller körbana, GC-väg och dike med trädplantering. Denna utformning behålls med fördel fortsatt på Fyrstrandsvägen förbi område C3 där den sedan övergår till befintlig bredd och utformning.

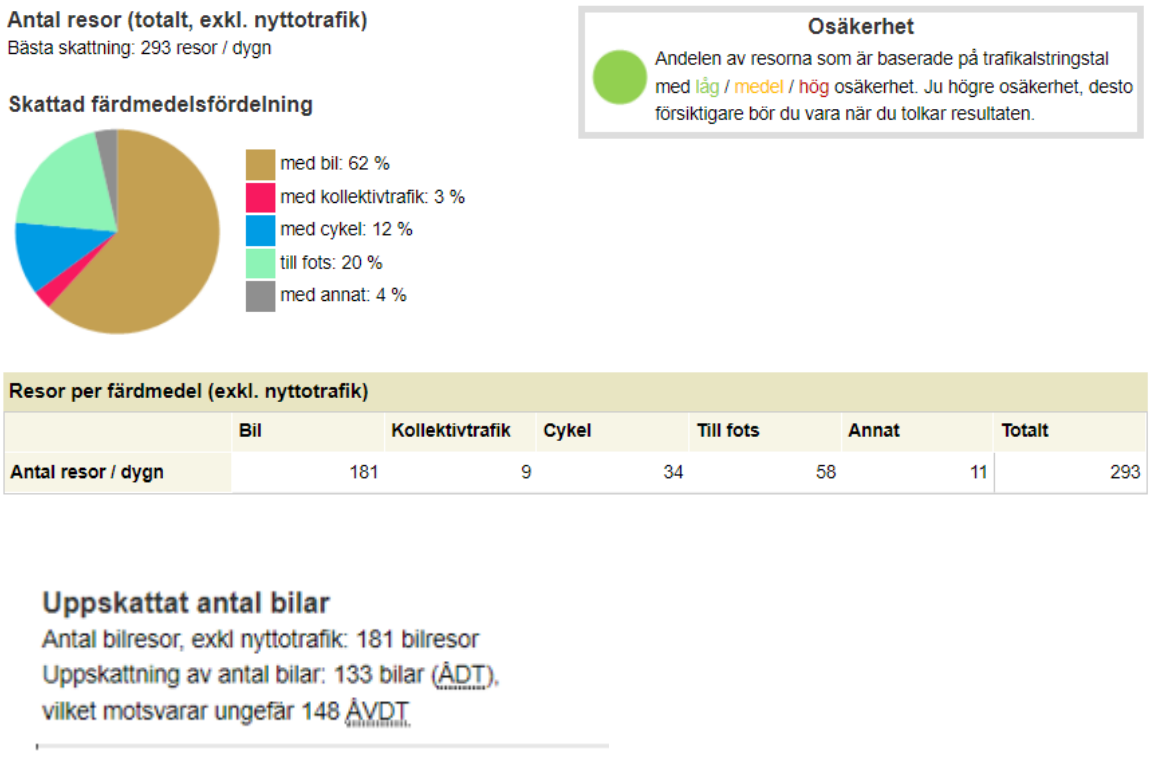
VARBERGS KOMMUN

2024-10-30

Trafikanalys

Trafikalstring

Den framtida trafikalstringen från detaljplanen har tagits fram med hjälp av Trafikverkets trafikalstringsverktyg. Siffrorna kan jämföras med siffror från resvaneundersökning gjord i Varbergs kommun 2022. Enligt resvaneundersökningen reser 52 procent av kommunens invånare med bil, 6 procent med kollektivtrafik, 13 procent med cykel och 27 procent till fots. Läget på utbyggnadsområdet som ligger utanför staden medför att det är rimligt att en högre andel använder bil än andra färdmedel. Det finns större osäkerhet med antalet framtida kollektivtrafikresenärer eftersom det idag inte är säkert hur vältrafikerad kollektivtrafiken kommer vara i området i framtiden.



Figur 4 resultat från Trafikverkets trafikalstringsverktyg

Eftersom utbyggnaden kommer ske på två separata platser finns resultaten även nedan uppdelat på de enskilda områdena.

Del av detaljplan	Antal bostäder	Ökning av ÅDT
C2	27	92
C3	12	41
Totalt	41	133

Buller

Prognoser för den genomsnittliga dygnstrafiken (ÅDT) indikerar en ökning med 92 fordon på Potatisvägen och 41 fordon på Fyrstrandsvägen. Denna trafikökning bedöms vara så pass marginell att bullernivåerna inte förväntas öka avsevärt på dessa vägar. Eftersom inga indikationer finns på att trafikökningen skulle leda till bullernivåer som överskrider tillåtna gränser för befintliga bostäder längs dessa sträckor bedöms det att ingen ytterligare utredning av buller är nödvändig i dagsläget.

För Trönningenäsvägen har bullerfrågan redan utretts, inklusive de förändringar som planprogrammet omfattar, och utredningen visar att bullernivåerna för bostäder ligger inom tillåtna gränsvärden.

Befintligt gång- och cykelnät

GC-vägarna i området kopplar till skola, lekplats och staden. Med kopplingar från området i de flesta riktningar bedöms gång- och cykelnätet kunna hantera ökad trafikbelastning väl, särskilt efter förbättringsåtgärder görs utmed Trönningenäsvägen där det delvis idag är trångt i trafiken. Denna trånghet bedöms inte vara direkt trafikfarlig – det behöver inte ske ökat antal olyckor i en trängre miljö med god sikt, men upplevs som otrygg av boende och trafikanter. Otryggheten i sig gör ofta att trafikanter visar mer aktning mot varandra vilket förhindrar olyckor, men ett väl uppbyggt trafiksystem ska inte upplevas otryggt. I detaljplanen för Trönningenäsvägen har man planerat för åtgärder där man breddar GC-vägen här och separerar den från biltrafiken för en säkrare och tryggare trafikmiljö. Planprogrammet för Trönningenäs är med och finansierar för standardhöjande och trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs med Trönningenäsvägen.

VARBERGS KOMMUN

2024-10-30

Parkering

Parkering sker på egen fastighet.

Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats finns vid Bläshammar skola där bl.a. buss 615 trafikerar sträckan Varberg - Frillesås.
Idag finns anropsstyrd kollektivtrafik längs med Trönningenäsvägen, reguljär kollektivtrafik kan komma att trafikera sträckan i framtiden. I detaljplanen för Trönningenäsvägen har man tagit höjd för att kunna bygga ut busshållplatser i framtiden.

GC-passage

För att förtydliga för trafikanter som på GC-väg korsar mellan området C2 och C3s två delar över Fyrstrandsvägen kan det vara aktuellt att göra en tydlig GC passage som exempelvis har hastighetsäkring. En sådan kan ex. illustreras i illustrationskartan. Exempel på sådan passage kan man ta ifrån Trönningebjärsvägen, se bild nedan.

Figur 5 GC-passage Trönningebjärsvägen

VARBERGS KOMMUN

2024-10-30

Slutsats

Utökningen med bostäder i detaljplanen är redan inräknat i planprogrammet för Trönningenäs och den ökade trafiken kommer inte innebära betydande problem för vägnätet eller bullernivåer. Trafiksäkerheten och anslutningen med GC-vägar anses också den god. Området ligger mer än 4km fågelvägen utanför stadskärnan, ca. 7km med bil, och kommer inte bidra till kommunens mål om ökad andel hållbara transporter.