

# Trafikförslag för detaljplanearbete Dunkavlemyren, Skärhamn.



## Dokumentinformation

<b>Titel:</b>	<b>TRAFIKFÖRSLAG FÖR DETALJPLANEARBETE DUNKAVLEMYREN, SKÄRHAMN</b>
<b>Version:</b>	2013-10-23
<b>Beställare:</b>	Åsa Jönsson, Tjörns kommun
<b>SWECO:</b>	Cecilia Wideman, uppdragsledare, SWECO Josefin Andersson, trafikspecialist och granskning trafik, SWECO
<b>Foto och ill.:</b>	SWECO
<b>Framsida:</b>	Snitt ur grundkarta över området
<b>Projektnummer:</b>	2392 249 000



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

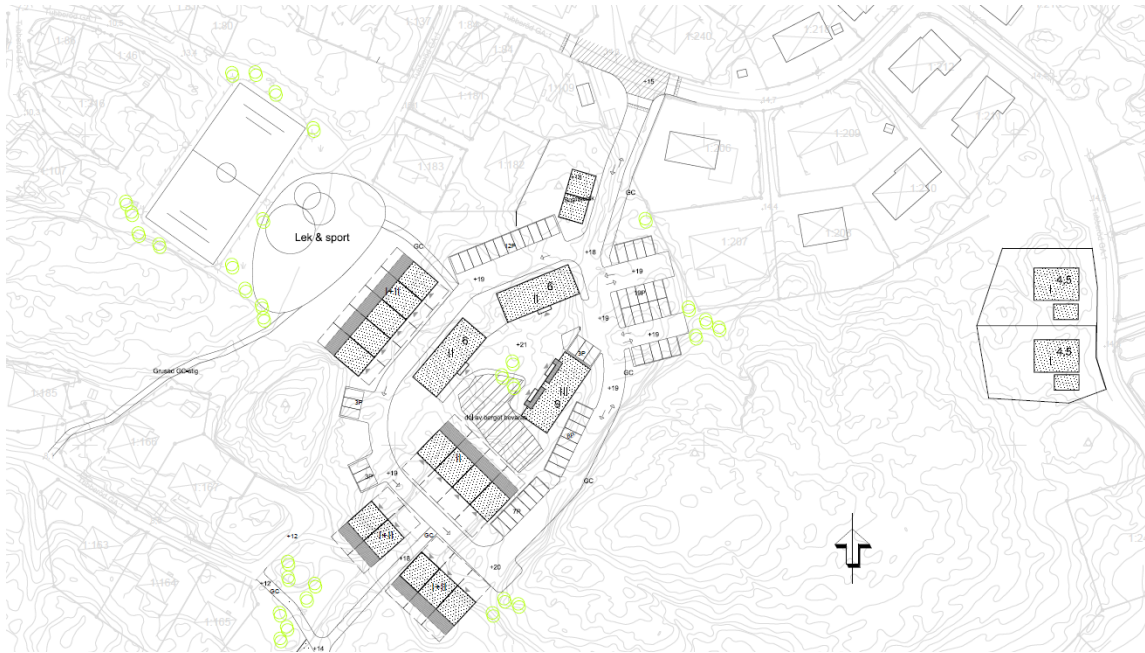
<b>INLEDNING</b>	<b>4</b>
<b>GEOGRAFISK INDELNING</b>	<b>5</b>
<b>OMRÅDE 1</b>	<b>7</b>
GATOR	7
GÅNG- OCH CYKELVÄGAR	9
RÄDDNINGSTJÄNST	9
KOMMENTARER	9
<b>OMRÅDE 2</b>	<b>10</b>
GATOR	10
GÅNG- OCH CYKELVÄGAR	10
ÖVRIGT	10
KOMMENTARER	11
<b>OMRÅDE 3</b>	<b>12</b>
GATOR	12
GÅNG- OCH CYKELVÄGAR	13
RÄDDNINGSTJÄNST	13
<b>TRAFIKANALYS</b>	<b>14</b>
FÖRUTSÄTTNINGAR	14
TRAFIKALSTRING	14

## **Inledning**

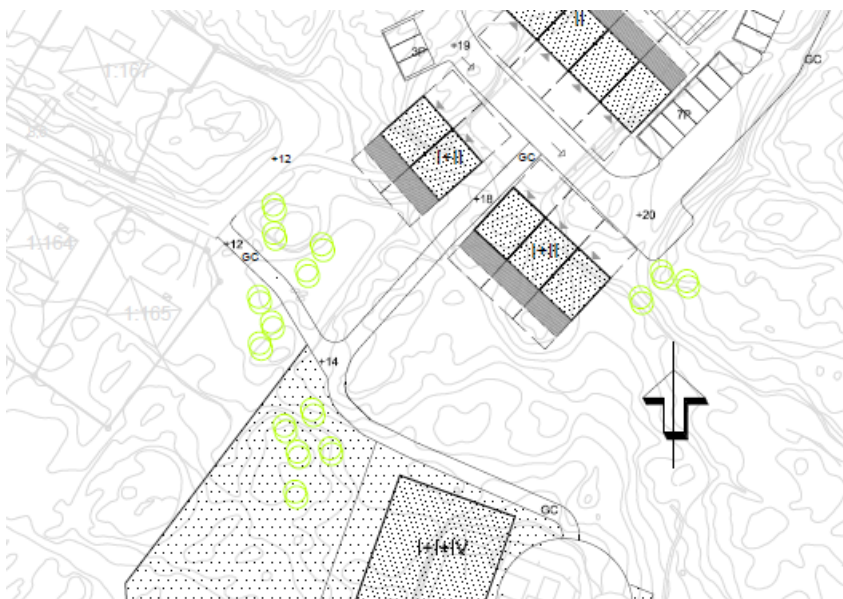
Tjörns kommun har gett SWECO i uppdrag att utföra en trafikutredning, i samband med detaljplanearbete, för Dunkavlemyren i centrala Skärhamn. I arbetet har ingått att i ett första skede ta fram PM innehållande synpunkter, konsekvenser, samt geometriska förutsättningar för trafiken i området. I ett andra skede har ett trafikförslag, samt en kort förklarande PM tagits fram, som skall ligga till grund för kommunens förslag till detaljplan. Aktuell utformning, av detaljplanen är framtagen av Nils Andréasson Arkitektkontor AB och har granskats map trafik av Sweco.

## Geografisk indelning

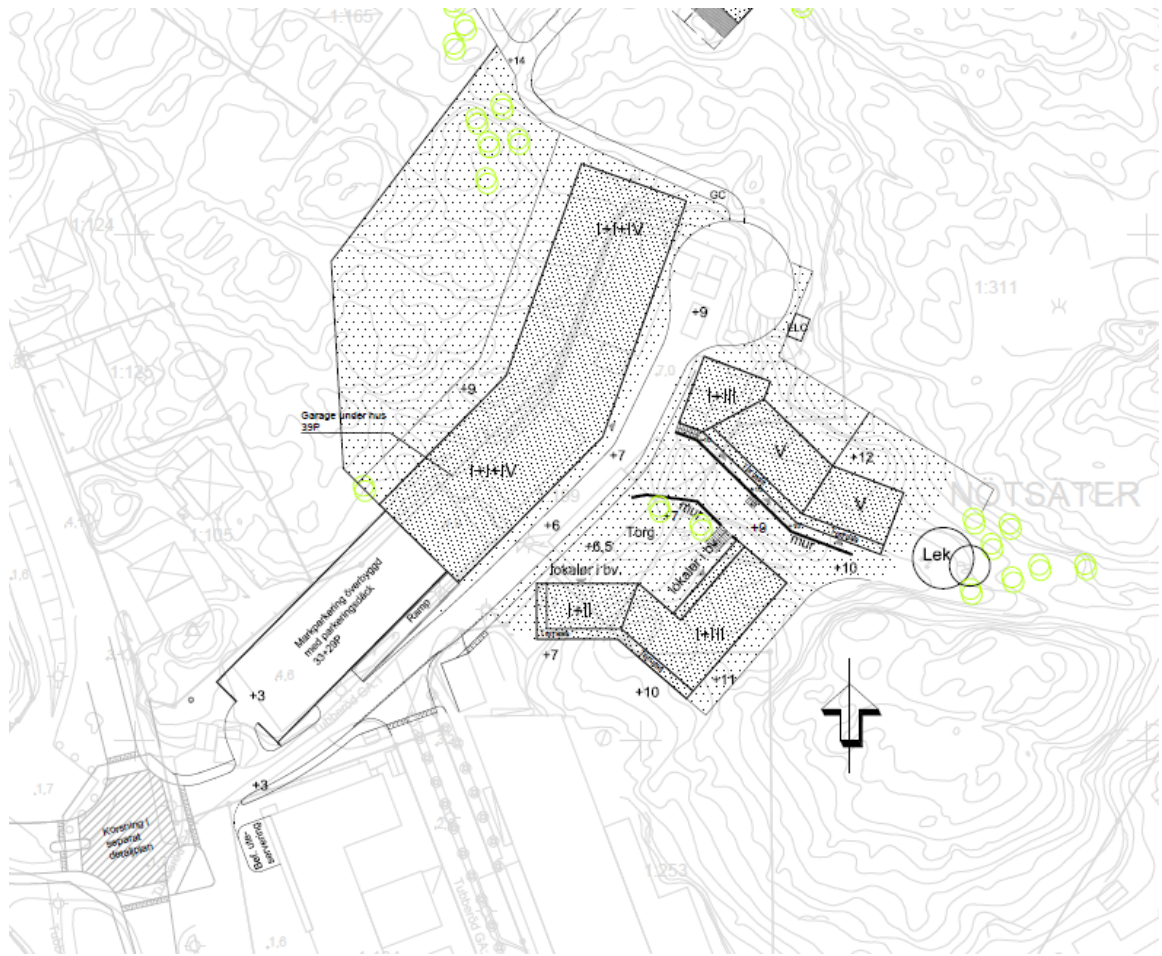
Detaljplaneområdet har i denna utredning delats in i tre delar, område 1, 2 resp. 3, för att lättare åskådliggöra förslaget i denna PM (se bilder nedan).



**Bild 1** Illustration av trafikförslag - Område 1



**Bild 2** Illustration av trafikförslag - Område 2



**Bild 3** Illustration av trafikförslag - Område 3

## Område 1



Bild 4 Illustration av område 1

Område 1 ligger längst i norr och angränsar till befintligt bostadsområde utmed Kroksdalsliden samt Nötsätervägen. Detta område är så gott som obebyggt idag. Närmast Kroksdalsliden i norr, samt västerut förekommer befintliga hus. I väster ligger en plan obebyggd yta.

I detaljplanen föreslås att området bebyggs med ett flertal enfamiljsbostäder, i form av radhus, samt ett antal flerfamiljshus, se bild 4. Den plana ytan i nordväst omvandlas till ett rekreationsområde. Rekreationsområdet kommer att ligga ca 5 m lägre än gatan uppe i det nya bostadsområdet vilket medför att radhusen mot rekreationsområdet kommer att utföras som suterränghus. Även husen längst i söder utformas som suterränghus pga de stora höjdskillnaderna. I östra delen av området föreslås två stycken enfamiljshus längs Nötsätervägen.

### Gator

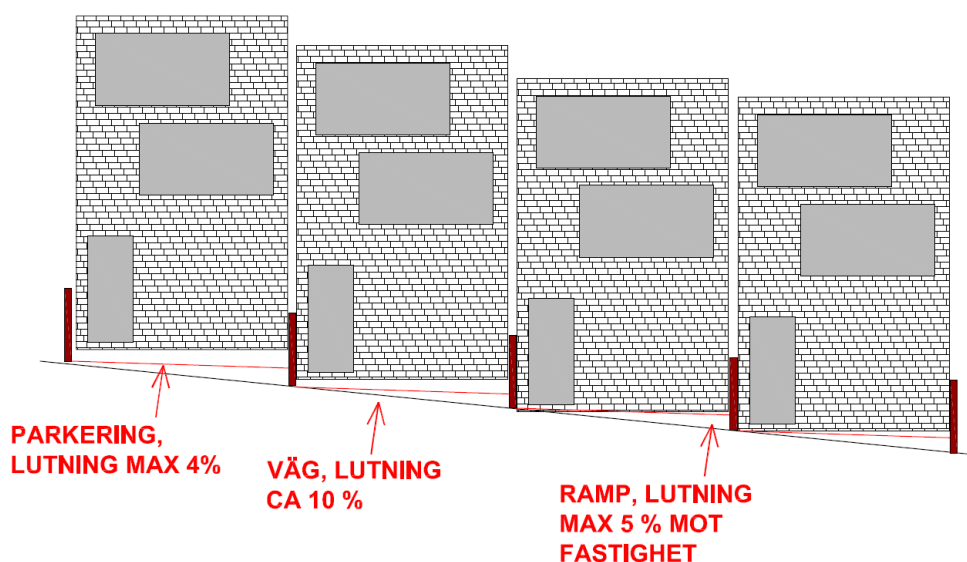
Trafiken in till det nya bostadsområdet matas via Kroksdalsliden. Gatan bör vara dimensionerad för möte mellan personbil och större fordon, som exempelvis renhållningsfordon och räddningstjänst. Med en hastighet på 30 km/h behöver gatan bli minst 5,3 m bred, på raksträcka. I förslaget till

detaljplan har bredden satts till 6,5 m. Matargatan får en längslutning på 5% upp mot det nya bostadsområdet, vilket är god standard för fordonstrafik.

Gatorna inom det nya bostadsområdet utformas som gångfartsområde, utan separata gång- och cykelbanor, där gatan i väster blir en enkelriktad slinga som sammanfaller med en dubbelriktad gata i öster. Den östra gatan avslutas med vändplats i söder. (se bild 4).

Den östra gatan kommer få en längslutning mellan 3 - 5% och den västra får en lutning på 1,5 - 4 %. Ytan framför fastigheterna bör ej ha en sidolutning på mer än 4 %. Mur eller dylikt bör anläggas mellan uppfarterna vid brantare lutning på gatan för att ta upp nivåskillnader mellan fastigheterna, (se illustration 5 nedan).

Den enkelriktade gatan har fått en bredd på 6 m, men det räcker med en bredd på 3,5 m för enkelriktad trafik. En bredd på 6 meter kan medföra en osäkerhet för trafikanterna om gatan är enkel- eller dubbelriktad. Konsekvenserna för en eventuell olycka på grund av detta bör dock bli lindriga då det är låga hastigheter. Den dubbelriktade delen har fått en bredd på 7 m. Parkeringar förekommer utmed gatorna och utbackning måste ske över gatan.



*Bild 5 Illustration av lutning på gata som tas upp av ramper och lutning på parkering. Exempel vid brant lutning på 10 %. I området förekommer dock lutningar på upp till omkring 5 %.*



## **Gång- och cykelvägar**

I område 1 förekommer inga separerade gång- och cykelbanor då det utformas som gångfartsområde. Utmed matargatan från Kroksdalsliden kommer dock en separerad gång- och cykelbana anläggas, fram till område 1.

Lutningarna inom gångfartsområdet varierar. Max lutning är uppemot 4-5% vilket är god standard för friska gående men låg standard för rörelsehindrade.

En 2 m bred grusad "cykelstig" föreslås från befintligt bostadsområde i sydväst och vidare nordöst via rekreationsområdet, se bild 4. Delen mellan bostadsområdet i område 1 och rekreationsområdet får en lutning uppemot 15%. Delen som ansluter mot befintligt bostadsområde är brant i väster, lutning uppemot 15% men flackar sedan av öster ut. Detta innebär mindre god standard för friska gående.

## **Räddningstjänst**

Gatorna dimensioneras för möte mellan personbil och räddningstjänst. Räddningstjänst ska kunna ta sig fram längs med alla fastigheter.

## **Kommentarer**

Rörelsehindrade och rullstolsburna gångtrafikanter kan få problem att röra sig utmed gatorna i bostadsområdet, då de blir brantare än 3,5 % på vissa partier. Dock är sträckorna korta och med flackare lutning däremellan, med undantag av matargatan från Kroksdalsliden där gatan får en lutning på ca 5 % på en sträcka av ca 560 m.

Lutningen utmed GC-stigen är för brant. Rekommendationen är max 6-7 % för cyklister. Skall lutningen bli lägre krävs att cykelstigen flackas av. Detta får till följd att intrånget i befintlig naturmiljö blir större.

Vid snäva kurvor och vid bergsskärning är det viktigt att sikten beaktas. Likaså vid utfart från gc-bana mellan husen.

## Område 2

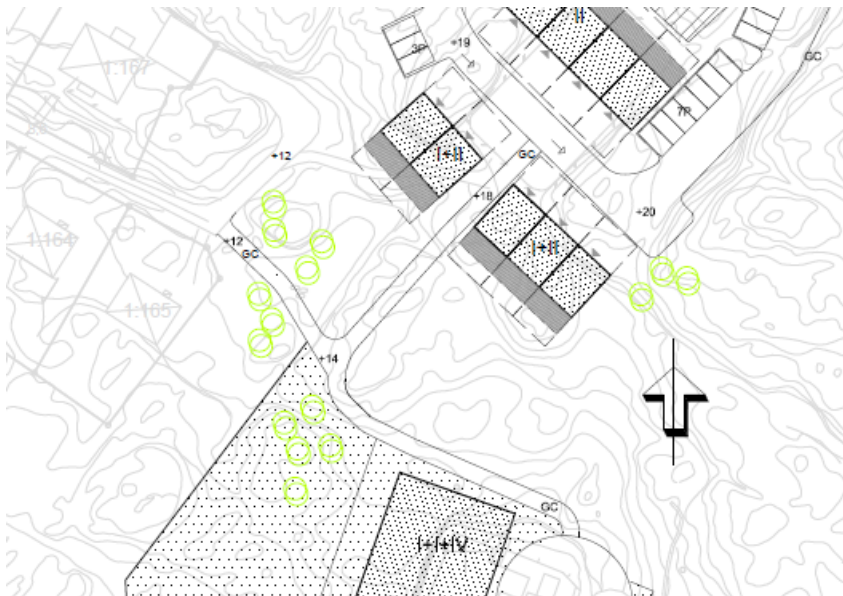


Bild 6 Illustration av Område 2

Område 2 är beläget i mitten av detaljplaneområdet. Här finns idag ingen bebyggelse utan det består till största delen av berg.

I detaljplanen föreslås att en gång- och cykelväg anläggs, som knyter samman bostadsområdena.

### Gator

I detta område planeras inga gator.

### Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägen (se bild 6), förbinder det nya bostadsområdet i norr, område 1, med det nya bostadsområdet i söder, område 3, samt befintligt bostadsområde i väster. Gång- och cykelvägen ansluter i söder till en vändplan i område 3, för att sedan övergå i blandtrafik.

GC-vägen föreslås bli 3 m bred. Den största lutningen blir ca 10 % och innebär mindre god standard för friska gående.

### Övrigt

Utmed gång- och cykelvägarna föreslås en stödremsa på 0,25 m. Avvattningen sker till grunda diken med ev. dränering.

Utmed gång- och cykelvägar kan räcken komma att behövas

### **Kommentarer**

Lutningen utmed GC-vägen är för brant. Rekommendationen är max 6-7 % för cyklister. Skall lutningen bli lägre krävs att cykelvägen förlängs. Detta får till följd att intrånget i befintlig naturmiljö blir större.

Om gång- och cykelvägarna skall vara tillgängliga även för rullstolsburna och rörelsehindrade, krävs en längslutning på mindre än 3-3,5 %. Denna lutning är dock inte möjlig att åstadkomma i detta område.

## Område 3

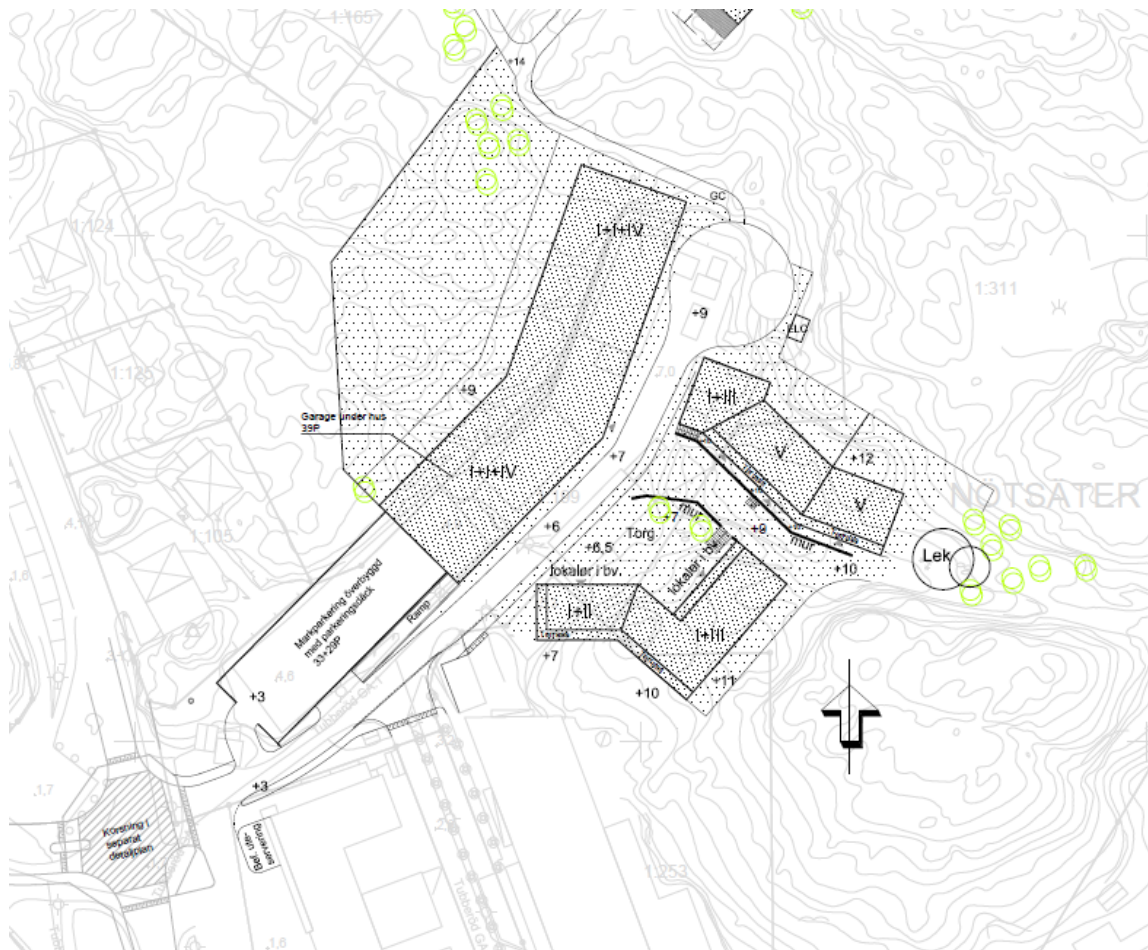


Bild 7 Illustration av Område 3

Område 3 planeras längst söderut och kommer att ansluta till Hamngatan via befintlig gata. Utmed befintlig gata ansluter idag två fastigheter, där den ena är en större parkeringsplats, och den andra inhyser Skärhamns kommunhus.

I detaljplanen föreslås byggnation av flerfamiljshus och äldreboende i området. Bostadshus föreslås på båda sidor om ny gata. Under huset på västra sidan byggs ett parkeringsgarage och söder om detta ett nytt parkeringsdäck med parkering i två plan, vilka skall förse hela området med parkering, se bild 7.

### Gator

I området planeras ny gata i förlängningen på befintlig, med vändplats i norr för större fordon som tex renhållningsfordon. Befintlig gata rustas upp.

Sydvästra delen görs 5,5 m bred, i höjd med rampen till parkeringsdäcket övergår den till 6 m bred. Gatan avslutas med vändzon för större fordon.

På östra sidan ansluter ett nytt torg mot gatan. Nya bostäder placeras söder och öster om torget. På norra sidan om torget anläggs en mur för att ta upp höjdskillnader mellan torget och bostadshuset på norra sidan.

Gatan får en längslutning på 5%, vilket är god standard för fordonstrafik.

Korsningen vid Hamngatan föreslås rustas upp och bli upphöjd och/eller i avvikande material, för att fungera som hastighetsdämpning, detta ingår i separat detaljplan.

## **Gång- och cykelvägar**

Framför flerfamiljshusen, utmed östra sidan om gatan, kommer det att finnas en gångyta med en bredd på minst 2 m, som fotgängare kan utnyttja.

Vidare ner mot Hamngatan, i höjd med infarten till befintlig parkeringsyta, föreslås nya gångbanor på båda sidor om gatan med en bredd på 1,5 meter på sydsidan och 2 meter på norra sidan. Dessa ansluter till gångstråket mot hamnen, respektive stråket söderut parallellt med Hamngatan, via en anordnad gångpassage i korsningen.

Lutningarna inom gångfartsområdet varierar. Max lutning är uppemot 5% vilket är god standard för friska gående men låg standard för rörelsehindrade.

Cykeltrafikanter färdas i blandtrafik i hela området.

Cykelparkeringar utanför, eller inom respektive fastighet föreslås för att motivera de boende att cykla i orten.

## **Räddningstjänst**

Gatan dimensioneras för möte mellan personbil och räddningstjänst. Räddningstjänst ska kunna ta sig fram längs med alla fastigheter samt nyttja vändzonen i norr.

## **Kommentarer**

Rörelsehindrade och rullstolsburna gångtrafikanter kan få problem att röra sig utmed gatorna i bostadsområdet, då de blir brantare än 3,5 % på vissa partier.

## Trafikanalys

### Förutsättningar

- Trafikflödet på Hamngatan uppgick till ca 3000 f/d<sup>1</sup>, årsmedeldygn år 2011.
- I alstringsberäkningen har antagits att det i område 1 byggs 24 lägenheter och 14 radhus.
- I område 3 byggs 55 lägenheter och ett äldreboende med ca 40 platser. Under äldreboendet anläggs ett parkeringsgarage med 39 P-platser. P-garaget är inte öppet för allmänheten utan nyttjas i första hand av boende, personal till äldreboendet samt eventuellt av hemtjänsten.

I stället för ett äldreboende kan det komma att byggas ca 25 lägenheter på västra sidan om Hamngatan.

I anslutning till äldreboendet finns en befintlig en markparkering som i framtiden planeras att ha 33 platser. Denna är öppen för allmänheten.

- Antal boende per lägenhet/radhus uppskattas till i medeltal 2,2 personer.
- Bilinnehav = 580 fordon/1000 invånare.
- Varje bil ger upphov till 4 bilrörelser/dag till eller från området, vilket även inkluderar nyttotrafik.

### Trafikalstring

Den uppskattade alstringen av trafik från område 1 blir ca 180-220 fordon/vardagsdygn med utfart mot Krokdalsliden.

Den uppskattade alstringen av trafik från område 3, inklusive befintlig markparkering, blir totalt ca 580-620 fordon/vardagsdygn med utfart mot Hamngatan. Av dessa beräknas ca 380-420 utgöras av trafik till och från den planerade exploateringen. Om det i stället för ett äldreboende byggs ca 25 lägenheter på denna fastighet innebär det att trafiken från område 3 kan komma att öka med ca 100-130 fordon/vardagsdygn.

---

<sup>1</sup> Vägverkets trafikflödeskartor, värde 3020 f/d år 1999, 3020 f/d år 2011 (ÅDT).

Trafiken från område 1 kommer att anslutas till Krokdalsliden mittför Kapellvägens anslutning. Krokdalsliden trafikeras främst av de boende i området, någon genomfartstrafik förekommer i stort sett inte. Om man ser till de antal hushåll som i dag alstrar trafik på den norra delen av Krokdalsliden, så är det i stort sett samma antal som det planerade antalet nya bostäder i område 1. Detta innebär att den tillkommande trafikmängden är i samma storleksordning som den trafik som går där idag, dvs ca 200 fordon/vardagsdygn, vilket i den mest belastade timman under dagen motsvarar ca 20 tillkommande fordonsrörelser. Detta tillskott av trafik är att betrakta som ganska ringa och torde inte innebära några olägenheter för de boende utmed gatan.