

Tjörns kommun

Trafikutredning för detaljplan: Bostäder – Häggvall 3:43



Uppdragsnr: 106 31 60 Version: 1.0
2020-09-25

Uppdragsgivare: Tjörns kommun
Uppdragsgivarens kontaktperson: Atle Heidarsson
Konsult: Norconsult
Uppdragsledare: Maria Young
Teknikansvarig: Christina Thiel
Handläggare: Maria Albertsson
 Alma Sjöo
 Christina Thiel
Granskare: Stefan Krii

1.0	2020-09-25	GRANSKNINGSHANDLING	MARALB	STEKRI	CHRTHI
0.8	2020-05-06	ARBETSKOPIA	MARALB		
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

Innehåll

1	Inledning	4
2	Förutsättningar	5
3	Trafikmängder	8
3.1	Nuvarande trafik	8
3.2	Trafikalstring ny bebyggelse	8
3.3	Påverkan av trafikökning	8
4	Trafikförslag	10
4.1	Trafiksystem i anslutning till ny exploatering	10
4.2	Anslutande väg till Höviksnäsvägen	11
	Bilagor	13

1 Inledning

En ny detaljplan ska tas fram för ett område i tätorten Höviksnäs på östra Tjörn, och i samband med/inför planen genomförs en trafikutredning. Se *Figur 1* för karta.



Figur 1. Karta med markerat läge för planområdet (Eniro, 2019).

Planområdet ligger i naturmark och är till ytan cirka 8000 kvm stort, avgränsat av skog och höjdparter i norr samt av två enskilda vägar. Planområdet omfattar även en enskild väg fram till den statliga vägen Höviksnäsvägen. Området omfattas inte av någon detaljplan idag.

Aktuellt område saknar idag bebyggelse och marken är privatägd. I förslaget föreslås upp till 30 nya bostäder varav fyra är villor som placeras längst norrut i området närmast berget. Bostäderna angörs via enskilda vägar ut till den statliga vägen Höviksnäsvägen.

Syftet med trafikutredningen är att se över trafiksituationen och de konsekvenser som exploateringen för med sig, med fokus på:

- Hur exploateringsområdet angörs, anslutning till Höviksnäsvägen
- Trafikalstring för nya bostäder
- Utredning av ny gång- och cykelväg inom planområdet
- Parkeringslösningar inom exploateringsområdet

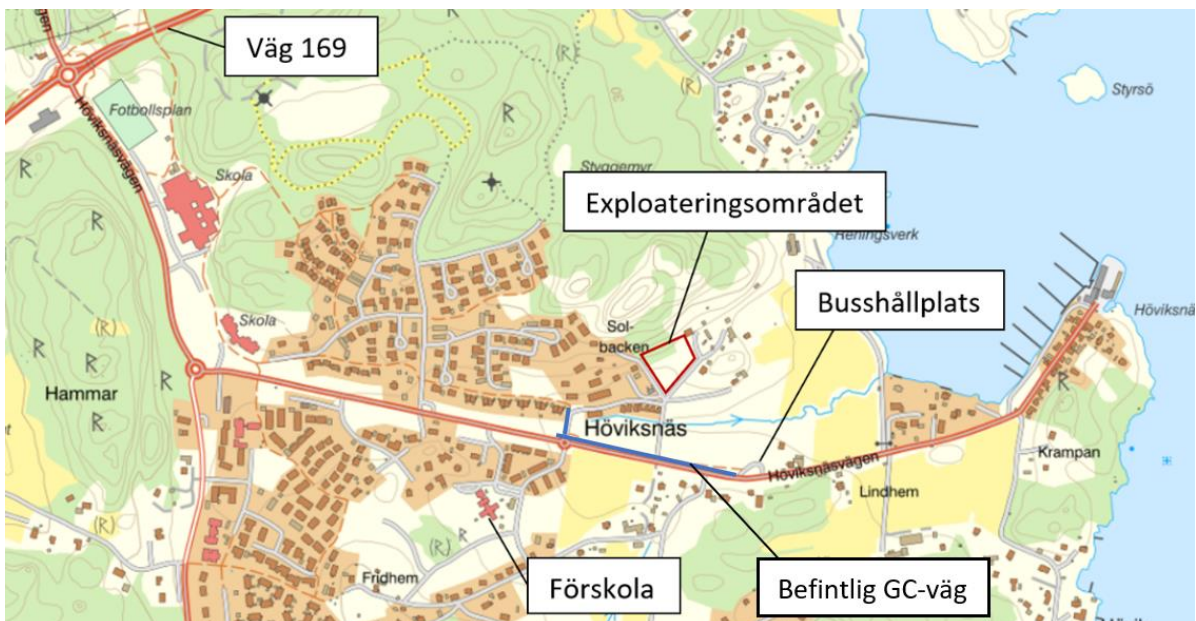
2 Förutsättningar

Planområdet ligger på naturmark och avgränsas av enskilda vägar förutom i norr där höjdparter och en annan fastighet avgränsar. Se *Figur 2* för foto över planområdet sett från öster.



Figur 2. Foto över planområdet, vy västerut.

Målpunkter i anslutning till området är grundskolorna Häggvallsolan (åk 6-9) och Fridas hage (åk F-5) väster om planområdet, Tångeröds förskola söder om planområdet, livsmedelsbutiker och drivmedelsstation vid korsningen mellan Höviksnäsvägen och väg 169, samt havet och småbåtshamn i gamla Höviksnäs öster om planområdet. Se *Figur 3* för översiktskarta.



Figur 3. Översiktskarta. (Karta från Lantmäteriet 2020)

Höviksnäsvägen innehar funktionell klass 5 enligt NVDB och tillhör därmed huvudnätet enligt TRAST/VGU. Vägen är cirka 6 meter bred. Vaghållare är Trafikverket och skyltad hastighet är 50 km/tim vid planområdet. Se *Figur 4* för Höviksnäsvägen vid planområdet. Belysning saknas längs vägen i höjd med planområdet, medan cirkulationsplatsen cirka 160 meter väster om korsningen samt gång- och cykelvägen som går längs med Höviksnäsvägen i anslutning till korsningen är belysta.



Figur 4. Höviksnäsvägen i höjd med planområdet, vy österut. Till vänster i bilden syns korsningen med den enskilda vägen som leder fram till området

De enskilda vägarna inom planområdet är grusvägar och leder idag fram till åtta bostäder. Se *Figur 5* för den enskilda vägen som leder från Höviksnäsvägen fram till exploateringsområdet.



Figur 5. Den enskilda vägen som leder från Höviksnäsvägen fram till exploateringsområdet, vy norrut.

Utdrag ur olycksdatabasen STRADA visar att det har skett en trafikolycka inom eller i anslutning till planområdet under de senaste fem åren. Olyckan skedde mellan en bil och en cykel där en person blev lindrigt skadad.

Gångbanor och gång- och cykelvägar saknas inom planområdet. Gång- och cykeltrafik är istället hänvisade till blandtrafik på både Sörkroken och de andra lokala gatorna i anslutning till planområdet vilket ger låg tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Längs Höviksnäsvägen finns en gemensam gång- och cykelväg.

Kollektivtrafiken i anslutning till planområdet utgörs av busslinjerna 5, 354 och 960 som stannar vid busshållplatsen Höviksnäs, på Höviksnäsvägen, cirka 200 meter sydost om planområdet. Busslinjerna 354 och 960 har endast enstaka turer på morgon respektive eftermiddag. Busslinje 5, sträckan mellan Höviksnäs och Stenungssunds station, går cirka var 30:e minut mellan 05.20 och 20.30 (cirka 20.30-22.30 är det en tur i timmen i vardera riktning).

Parkering sker i dag på tomtmark för befintliga bostäder.

Inom exploateringsområdet finns en stengårdsgård. Kommunens naturinventerare bedömer att stengårdsgården har vissa naturvärden men uppskattar att biotopskyddet inte gäller i det här fallet. Muren får gärna bevaras om det är möjligt, men den kan också återuppbyggas på annan plats för att kompensera eventuell rivning.

3 Trafikmängder

3.1 Nuvarande trafik

På Höviksnäsvägen finns två trafikflödesmätningar, en väster om korsningen för planområdet genomförd sommaren 2014 och en öster om korsningen genomförd 2011. Väster om korsningen trafikeras vägen med 2 240 fordon per dygn (ÅDT, årsdygnstrafik) och öster om korsningen av 830 fordon per dygn.

De åtta bostäder som idag använder den enskilda vägen som leder från exploateringsområdet fram till Höviksnäsvägen antas alstra 40 fordon per dygn.

3.2 Trafikalstring ny bebyggelse

I planen antas att 28 nya bostäder byggs inom planområdet. Lägenheterna antas användas som permanentbostäder men då de ligger nära kollektivtrafik, gång- och cykelvägar, skola och viss handel antas de som bosätter sig här inte vara lika bilberoende som de som bor på många andra platser på Tjörn. Förskolan ligger i nära anslutning till flera av bostäderna. Många kan därför välja att gå eller cykla med sina barn till och från förskolan.

Följande alstringstal antas:

- Enfamiljshus: 5 bilresor per dygn och bostad
- Flerfamiljshus: 4 bilresor per dygn och bostad

Det innebär att de nya bostäderna antas alstra en trafikmängd om knappt 116 fordon per dygn. All tillkommande trafik antas använda vägen söderut för att nå Höviksnäsvägen och inte Sörkroken.

Boende i området bedöms efterfråga 1,2 bilplatser per lägenhet vilket för flerbostadshusen innebär 29 bilplatser. För villorna sker parkering vid husen och där finns plats för 1 bilplats per hus. Bilplatserna anordnas på tomtmark och för villorna på den egna tomten.

3.3 Påverkan av trafikökning

Höviksnäsvägen

De flesta resor till och från området antas ske västerut. Det innebär att trafikmängden på Höviksnäsvägen västerut förväntas öka med 116 fordon per dygn (ÅDT, årsmedeldygnstrafik) från 2 240 till 2 356 fordon per dygn.

Korsningen mellan den enskilda vägen mellan exploateringsområdet och Höviksnäsvägen och den statliga vägen Höviksnäsvägen är i dag en trevägskorsning och kommer att vara det även efter att det aktuella området exploateras. Exploateringen av området innebär att trafikmängden på den enskilda vägen ökar från 40 till 164 fordon per dygn (ÅDT, årsmedeldygnstrafik). Vägens standard kommer att höjas i och med att området exploateras. För detaljer i utformningen se stycket 4.2 Anslutande väg till Höviksnäsvägen.

Korsningen vid Höviksnäs entré

En stor del av den trafik som förväntas alstras i området kommer att köra via den vid vissa tider högt belastade cirkulationsplatsen i korsningen väg 169/Höviksnäsvägen. Se för *Figur 3* för översiktskarta.

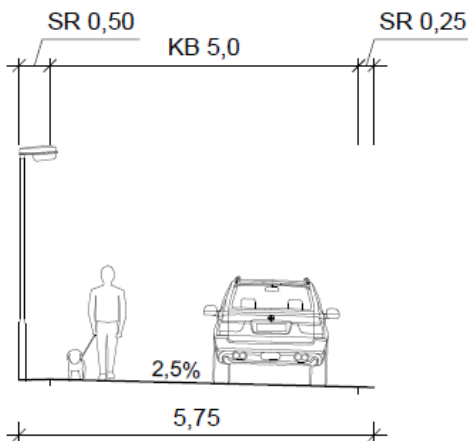
Korsningen har studerats i den trafikutredning som togs fram av Norconsult i samband med planprogram för Höviksnäs entré (2017-02-27) med resultatet att belastningsgraden för tillfarten från väg 169 nordost under maxtimmen på eftermiddagen kan förväntas vara 0,75 år 2040. Belastningsgraden är den del av kapaciteten som utnyttjas. Om belastningsgraden överstiger 1,0 bildas växande långa köer vid korsningen. Enligt Trafikverket bör belastningsgraden understiga 0,8 i alla tillfarter till korsningen om framkomligheten i korsningen skall anses vara tillräckligt god.

I kapacitetsberäkningen som har genomförts av korsningen har det tagits hänsyn till att det kommer ske trafikökningar på grund av utbyggnader av bostäder längs Höviksnäsvägen och Tångerödsvägen. Området i stort växer mer med något större trafikökning än vad kapacitetsberäkningen har tagit hänsyn till. Belastningsgraden år 2040 i vissa tillfarter i cirkulationsplatsen i korsningen väg 169/Höviksnäsvägen kan därför förväntas vara nära 0,8 år 2040 och vid högt belastade tider kommer köer att uppkomma. Köer uppkommer vid korsningen redan idag vid tider då det är extra mycket trafik exempelvis på fredagseftermiddagar under sommarhalvåret när många vill åka till Tjörn över helgen.

4 Trafikförslag

4.1 Trafiksystem i anslutning till ny exploatering

Standarden på de befintliga vägarna som löper längs med exploateringsområdet höjs med anledning av att fler bostäder byggs. Vägarna kommer att bli 5,0 meter breda med en stödremsa på 0,25 meter respektive 0,5 meter och kommer att asfalteras, samt förses med belysning. Se *Figur 6* för typsektion.



Figur 6. Typsektion för vägarna inom planområdet.

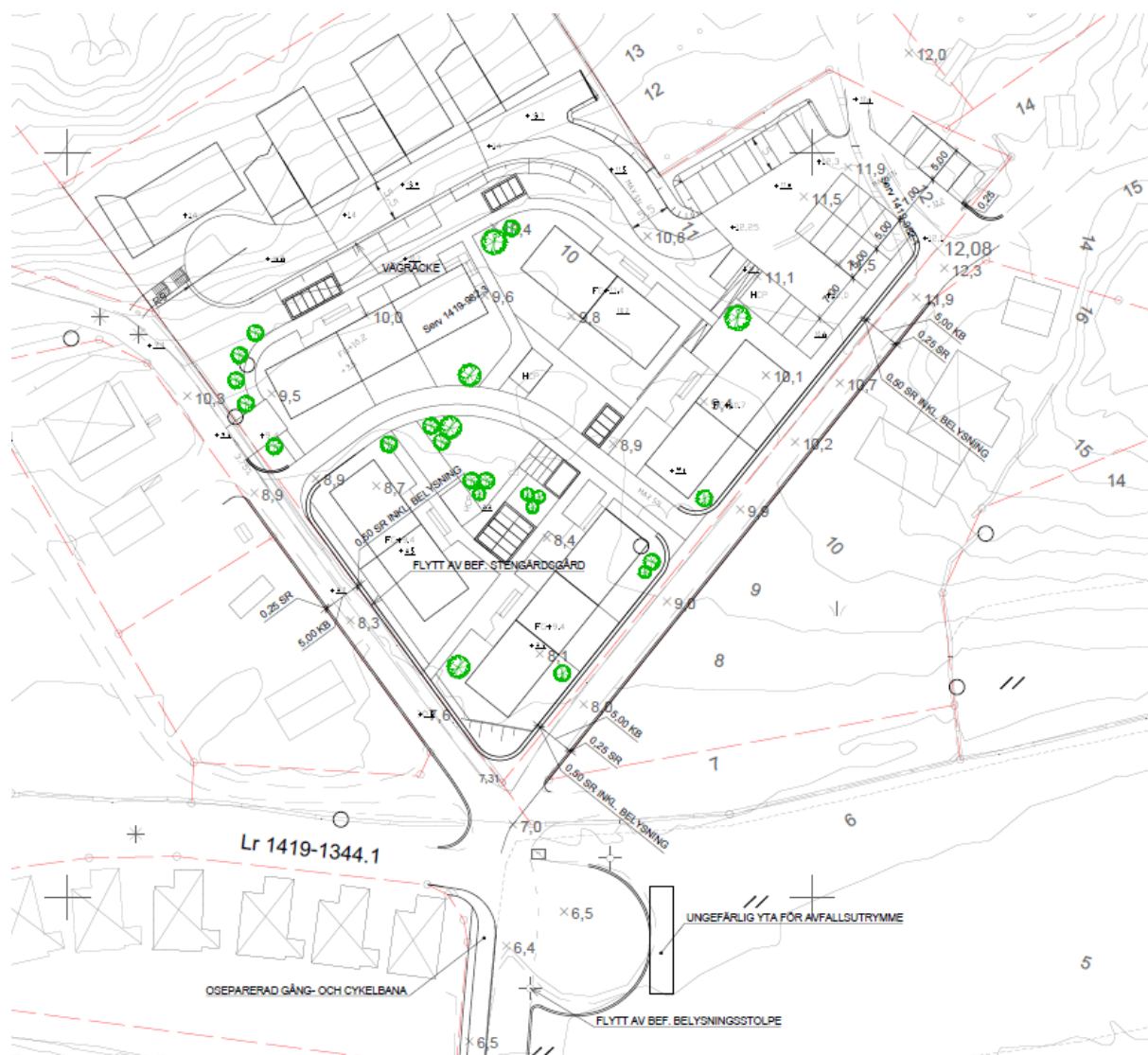
Flerbostadshusens parkeringsplatser kommer att finnas i områdets östra del där området också ansluts mot befintlig väg. Parkeringsplatserna utformas med 2,5 meters bredd och 7 meter breda parkeringsgator. Lägenheterna i flerbostadshuset nås från parkeringen via gångvägar. Ytterligare kommer flerbostadshuset att nås via en 4 m bred enkelriktad väg med karaktär av en gårdsgata. Längs med denna finns parkering för rörelsehindrade.

Villorna i den norra delen av området kommer att anslutas mot flerbostadshusens parkering och den befintliga östra vägen via en 5,5 m bred väg. Villornas parkeringsplatser finns på den egna fastigheten. För att säkerhetsställa trafiksäkerheten invid slänt ner mot flerbostadshuset föreslås vägräcke längs med anslutningsvägens södra sida.

Inom exploateringsområdet delar alla trafikanter på gatuutrymmet.

Sophämtning kommer att ske via en gemensam yta väster om vägen som leder från exploateringsområdet till Höviksnäsvägen.

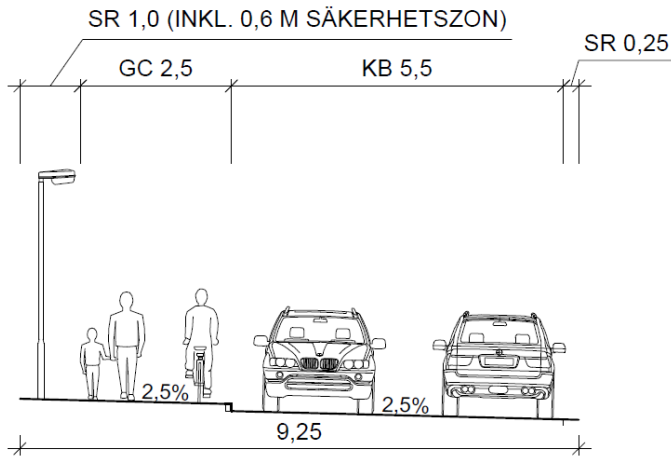
Se *Figur 7* för utdrag från förslagsskiss, samt Bilaga 1 för planritning.



Figur 7. Föreslaget trafiksystem i anslutning till ny exploatering.

4.2 Anslutande väg till Höviksnäsvägen

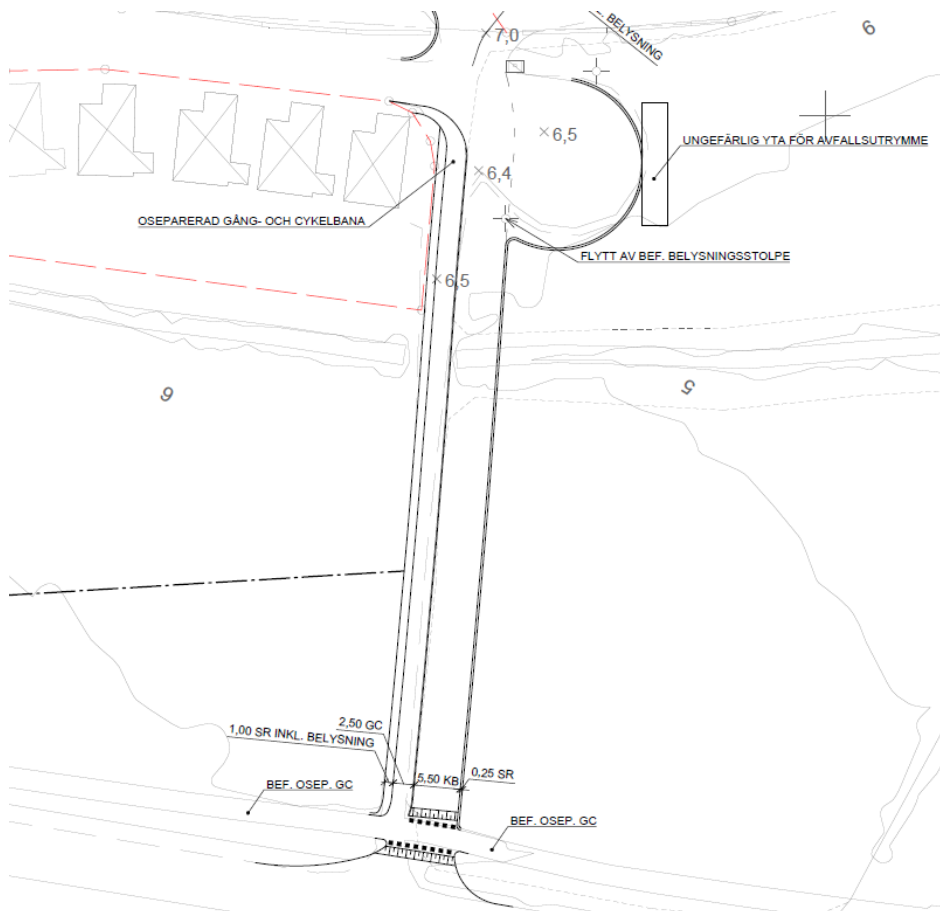
Den enskilda vägen mellan exploateringsområdet och Höviksnäsvägen är idag en grusväg. Den får högre standard genom att vägen breddas till 5,5 meter och asfalteras vilket ökar framkomligheten och trafiksäkerheten på vägen. Vägen får också en 2,5 meter bred gång- och cykelbana med belysning som löper längs med vägens västra sida. Den nya gång- och cykelbanan kopplas samman med den befintliga längs med Höviksnäsvägen. Se *Figur 8* för typsektion för vägen mellan exploateringsområdet och Höviksnäsvägen.



Figur 8. Typsektion för vägen mellan exploateringsområdet och Höviksnäsvägen.

Den befintliga gång- och cykelvägen längs med Höviksnäsvägen föreslås få en upphöjd gång- och cykelpassage för att skapa en säkrare korsningspunkt.

Den befintliga gång- och cykelvägen sträcker sig bara en bit längs med Höviksnäsvägen. Cirka 160 meter väster om korsningen där planområdet ansluter mot Höviksnäsvägen hänvisas gående och cyklister till blandtrafik genom bostadsområdet för att nå skolan och vidare nordväst till busshållplatser som trafikeras av fler linjer. Se *Figur 9* för utdrag från förslagsskiss, samt Bilaga 1 för planritning.



Figur 9. Anslutande väg till Höviksnäsvägen.

Bilagor

Bilaga 1 – T-31-1-001, förslagsskiss, plan