



**VARBERGS
KOMMUN**

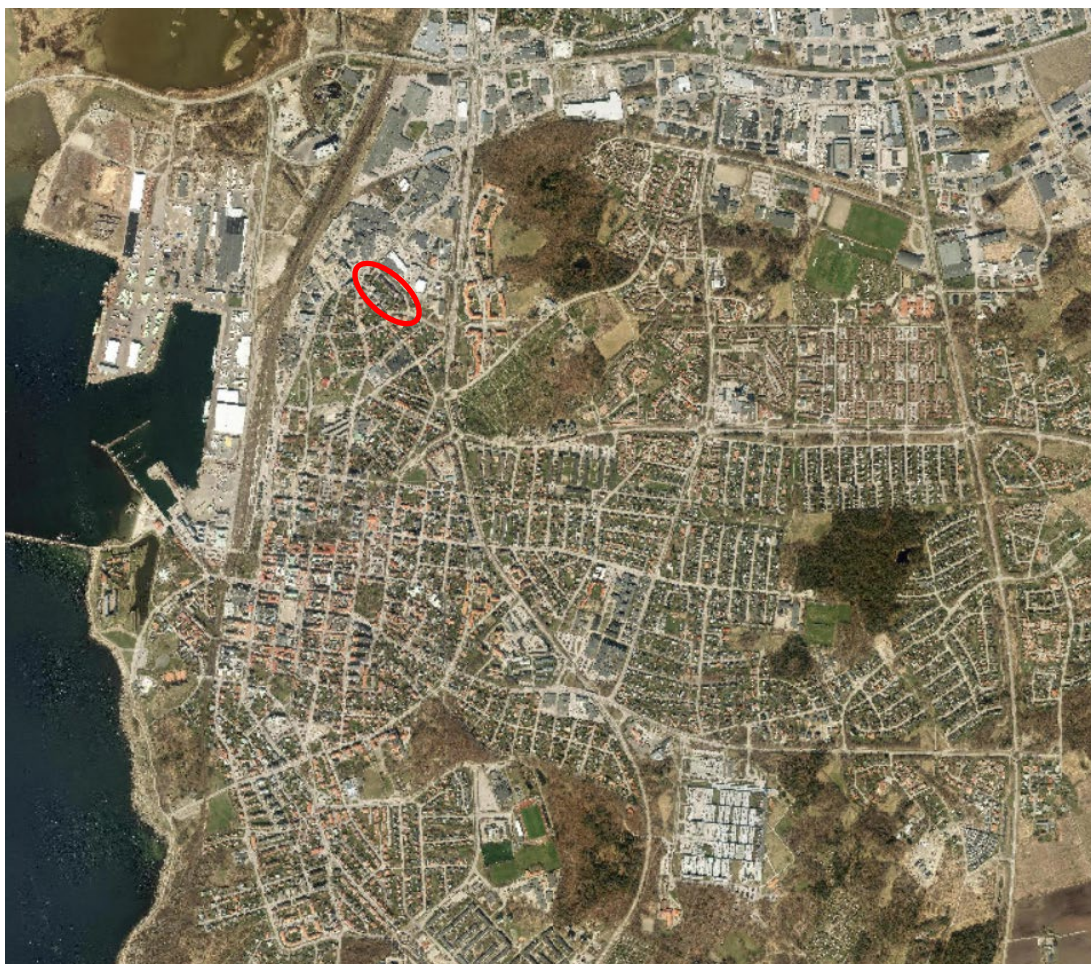
Detaljplan för Ekorren

Trafikutredning

Datum
2019-11-28

Version
1

Trafikutredning för Ekorren



**Handläggare: Li Hagström, trafikplanerare
Samaneh Shahrokhi, trafikanalytiker**

Avdelningschef: Paul Gruber

Hamn- och gatuförvaltningen



**VARBERGS
KOMMUN**

Detaljplan för Ekorren

Trafikutredning

Datum Version
2019-11-28 1

Innehållsförteckning

1.	Bakgrund	3
1.1.	Inledning	3
1.2.	Syfte och mål	3
1.3.	Avgränsningar	4
1.4.	Tidigare ställningstaganden och underlag	5
2.	Förutsättningar	7
2.1.	Trafikmätning.....	7
2.2.	Olycksstatistik från STRADA.....	8
2.3.	Inventering	8
2.4.	Hållbart resande	11
2.5.	Parkering.....	12
3.	Trafikanalys.....	14
3.1.	Trafikalstring.....	14
4.	Åtgärdsförslag	16
4.1.	Cykelväg längs Birger Svenssons väg	16
4.2.	Resonemang kring att öppna Brunnsbergsvägen mot Birger Svenssons väg.....	16
4.3.	Åtgärder Brunnsbergsvägen	17
4.4.	Mobilitetsåtgärder	18
5.	Diskussion och slutsats	19
6.	Referenser	20



1. Bakgrund

1.1. Inledning

Varbergs kommun har påbörjat detaljplanläggning av kv Ekorren där fastigheterna Ekorren 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16 och 18 ingår. Byggnadsnämnden beslutade 2013-03-15 samt 2017-03-02 att genom detaljplaneläggning pröva möjligheten att uppföra bostäder inom fastigheterna Ekorren 10 respektive Ekorren 13 och 16. Vid det senare beslutet togs även beslut om att hela kvarteret Ekorren skulle planläggas. Detaljplaneläggning av fastigheterna syftar till att pröva lämpligheten av förtätning med flerbostadshus i upp till 5 våningar samt centrumfunktioner inom Ekorren 13 och 16. Även byggnadsarea ska tillåtas vara större än dagens gällande plan. Vid högre exploateringsgrad är garage under mark en förutsättning för att lösa behov av parkeringar inom den egna fastigheten. Planförslaget uppskattas kunna ge ett tillskott av ca 160 bostäder ca 1000 BTA verksamheter uppdelat på 200 kvm närbutik och 800 kvm kontor.

I samråd mellan stadsbyggnadskontoret och hamn- och gatuförvaltningen beslutades det att tjänstepersoner på hamn- och gatuförvaltningen ska göra en trafikutredning i samband med detaljplanarbetet, för att utreda den föreslagna bebyggelsens konsekvenser på områdets trafikföring.

1.2. Syfte och mål

Syftet med denna utredning är att utvärdera följande aspekter:

- Bedöma om befintliga gator kan hantera den ökade trafikstringen.
- Vid behov föreslå åtgärder för att hantera den ökade trafikstringen.

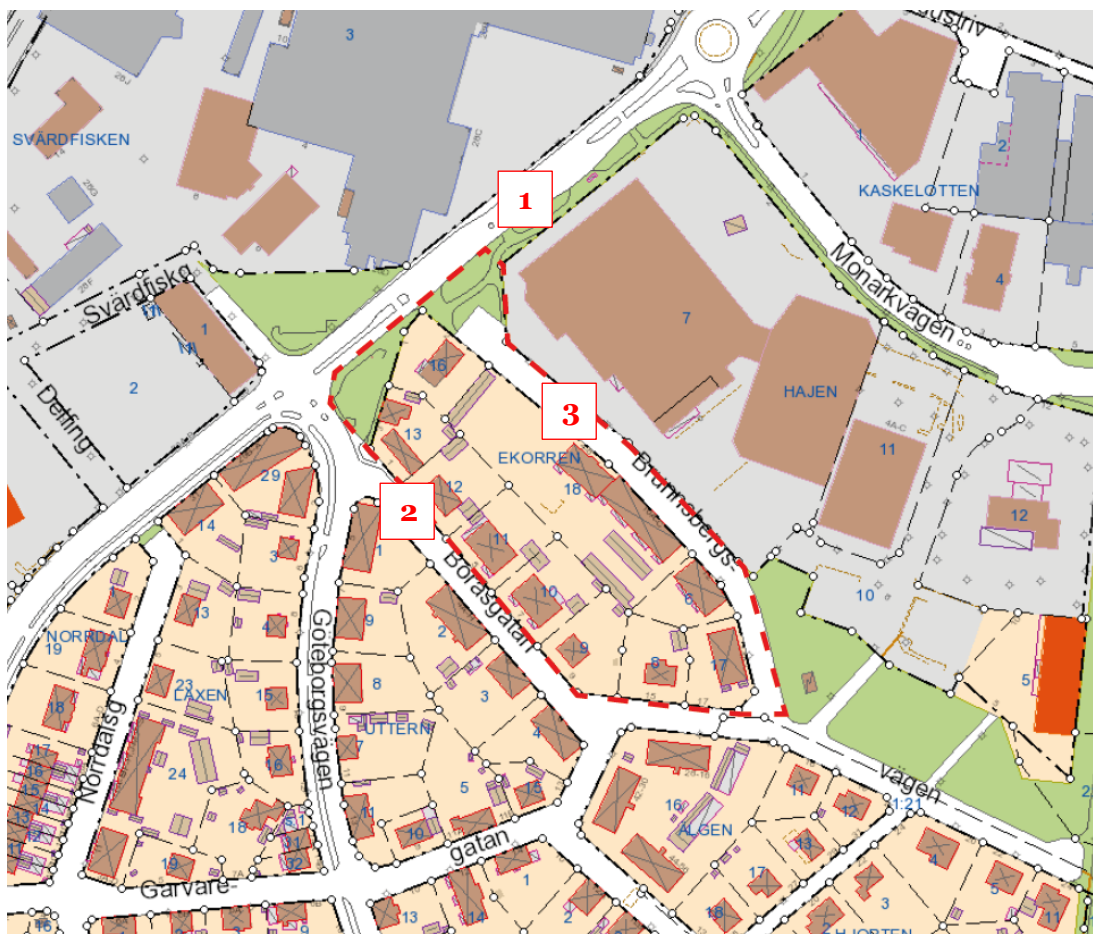
Målet med utredningen är att:

- Ge förslag till utformning och funktioner på Brunnsbergsvägen (den sträckning som löper utmed kvarteret Ekorren).
- Resonera, för- och nackdelar, kring möjlighet till ny korsning Birger Svenssons väg/Brunnsbergsvägen och att öppna upp gatan som idag slutar i en vändplats.
- Resonera kring p-platser som försvinner då kommunal mark/allmän plats tas i anspråk för andra ändamål och hur dessa ska lösas.
- Redovisa trafikmätning och beräkning som kan fungera som underlag av trafikbullernivåer.



1.3. Avgränsningar

Utredningen omfattar endast exploaterings påverkan på de primära vägarna i anslutning till planområdet, vilka är Birger Svenssons väg (1), Boråsgatan (2) och Brunnsbergsvägen (3), se Figur 1 nedan. Exploaterings geografiska avgränsning är inrutat i rött i figuren.



Figur 1. Exploaterings geografiska avgränsning



1.4. Tidigare ställningstaganden och underlag

1.4.1. 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. I figur 2 till höger visas ett exempel på ett ställningstagande med tillhörande strategier som är särskilt relevant för detta planområde.

1.4.2. Trafiknätsanalys 2030

Som ett steg mot konkretisering av kommunens beslutade trafikstrategi togs en trafiknätsanalys fram under 2016. Syftet med analysen var att undersöka hur Varbergs trafiksystem påverkas då stadens infrastruktur och bebyggelse utvecklas, med horisontår 2030 och en utblick mot 2050. I analysen testas tre olika scenarier - prognosstyrt scenario, målstyrt scenario och mellanscenario, där mellanscenariot utgör ett genomsnitt av de övriga två.

1.4.3. Cykelplan 2016–2020

Varbergs kommuns Cykelplan för 2016–2020 antogs av hamn- och gatunämnden i december 2016. Planen fokuserar på att koppla ihop cykelbanenätet genom så kallade arbetspendlingsstråk och tvärstråk, för att skapa förutsättningar för snabbare och säkrare arbetspendling. Arbetspendlingsstråk kännetecknas bland annat av att vara säkra och gena, och väl underhållna. Se utpekade framtida stråk i figur 3, där en del av stråken redan har färdigställts.

2.4.5 Vid exploatering av nya bostadsområden ska det vara enkelt att resa hållbart

Vid byggnation av nya områden är det viktigt att man redan från början bygger in möjligheter att enkelt använda sig av hållbara färdsätt. Finns dessa möjligheter blir det lätt att göra rätt redan från början. Bra och säkra cykelparkeringar, samt god tillgång till kollektivtrafik är sådant som underlättar.

STRATEGIER

- Vid nyexploateringar av bostadsområden ska det tidigt finnas god tillgång till gång- och cykelvägar, attraktiv kollektivtrafik mm.
- Ställ krav på cykelparkering vid nyexploatering.
- Tillgång till kollektivtrafik behöver vara en förutsättning för utbyggnad av nya bostadsområden.
- Vid anläggandet av nya bostadsområden ska täthet i bostadbyggnandet eftersträvas för att generera underlag för kollektivtrafik.
- Undersök möjligheter att minska bilparkering och istället stimulera gång, cykel och kollektivtrafik (mobility management) vid nyexploatering.
- Arbeta med en flexibel parkeringsnorm.

Figur 2. Ett av trafikstrategins ställningstaganden, med tillhörande strategier



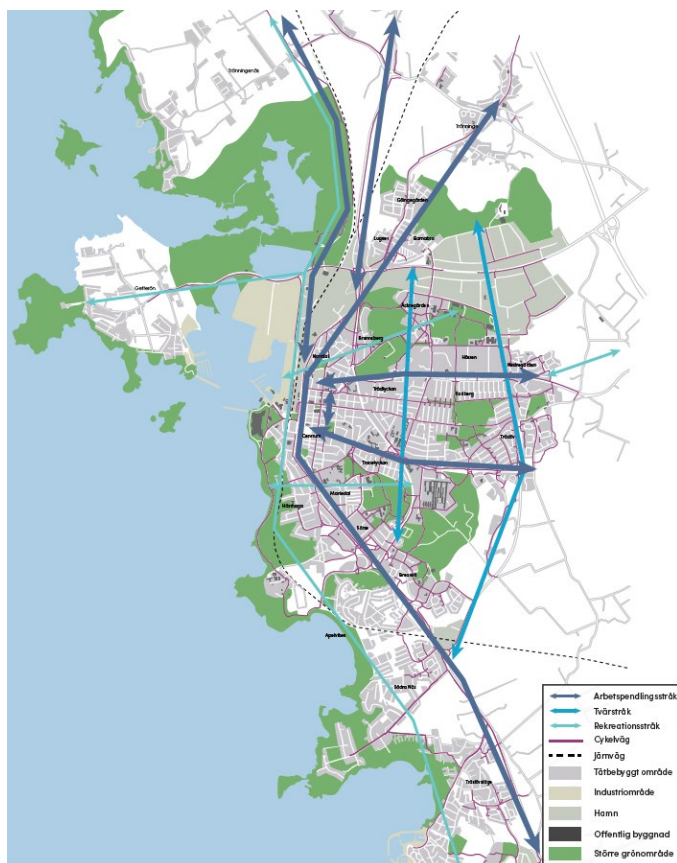
**VARBERGS
KOMMUN**

Detaljplan för Ekorren

Trafikutredning

Datum
2019-11-28

Version
1



Figur 3. Cykelplan 2016–2020, karta över utpekade kopplingar

1.4.4. Gestaltningssprogram Birger Svenssons väg

Varbergs kommun vill skapa bättre förutsättningar för en stads- och områdesutveckling i riktning mot norr, i och omkring järnvägsstationen och vid ett kommande resecentrum. Kommunen har arbetat fram ett gestaltningssprogram för Birger Svenssons väg, som godkändes av Byggnadsnämnden 14 december 2017. Gestaltningssprogrammets syfte är att ange riktlinjer så att gatan som helhet förmedlar en positiv bild till såväl tillfälliga besökare som boende. Det ska vara en grön miljö som inbjuder till hållbara transporter som promenader och arbetspendling med cykel. Gatusträckan ska berätta om det kulturhistoriskt viktiga området som starkt bidragit till Varbergs identitet. Mötet med staden handlar om att visa upp en entré och markera att man närmar sig staden och dess stadskärna. Gestaltningssprogrammets norra ände ansluter till kvarteret Ekorren. En yta som omfattar båda sidor av gatan är markerad för park/mindre torg.

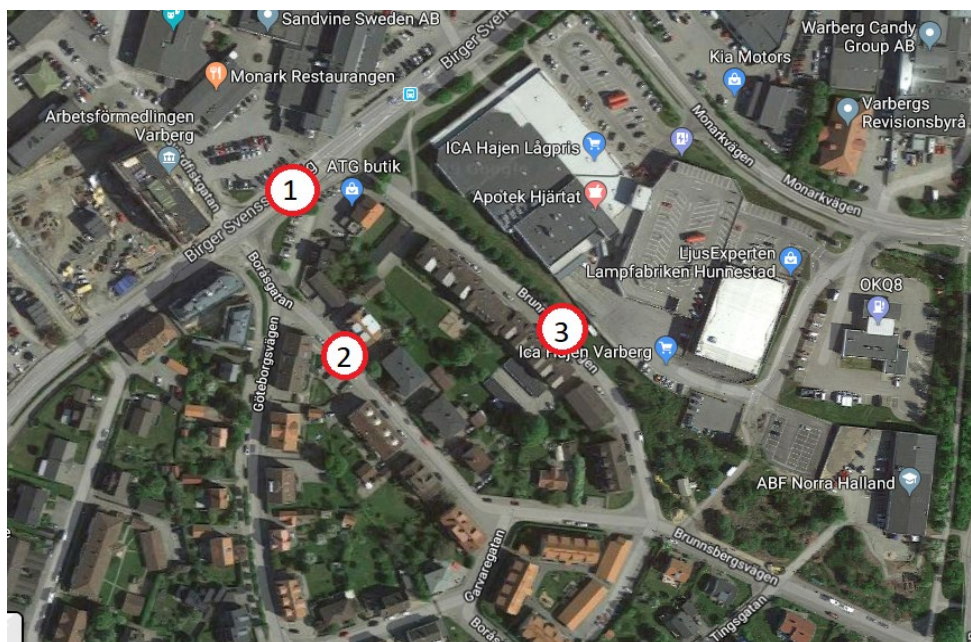


2. Förutsättningar

2.1. Trafikmätning

För att få tag på nuvarande ÅDT gjordes trafikmätning på tre mätpunkter runt omkring kvarteret Ekorren under 10 dagar i september 2019. Figur 4 nedan visar de tre punkterna; Birger Svenssons väg (1), Boråsgatan (2) och Brunnsbergsvägen (3).

Figur 4. Mätpunkter för trafikmätning



Gatorna varierar mycket i sin användning. Från Brunnsbergsvägen med en ÅDT på 97 fordon/dygn. ÅDT på gatorna varierar mellan 97 och 6933 fordon/dygn, se tabell 1. Andelen tung trafik är strax under 3 procent på Boråsgatan och 3,6 resp 3,8 på Brunnsbergsvägen och Birger Svenssons väg. De uppmätta hastigheterna visar att efterlevnaden av den skyltade hastigheten brister på Birger Svenssons väg och Brunnsbergsvägen men är god på Boråsgatan där det finns farthinder.

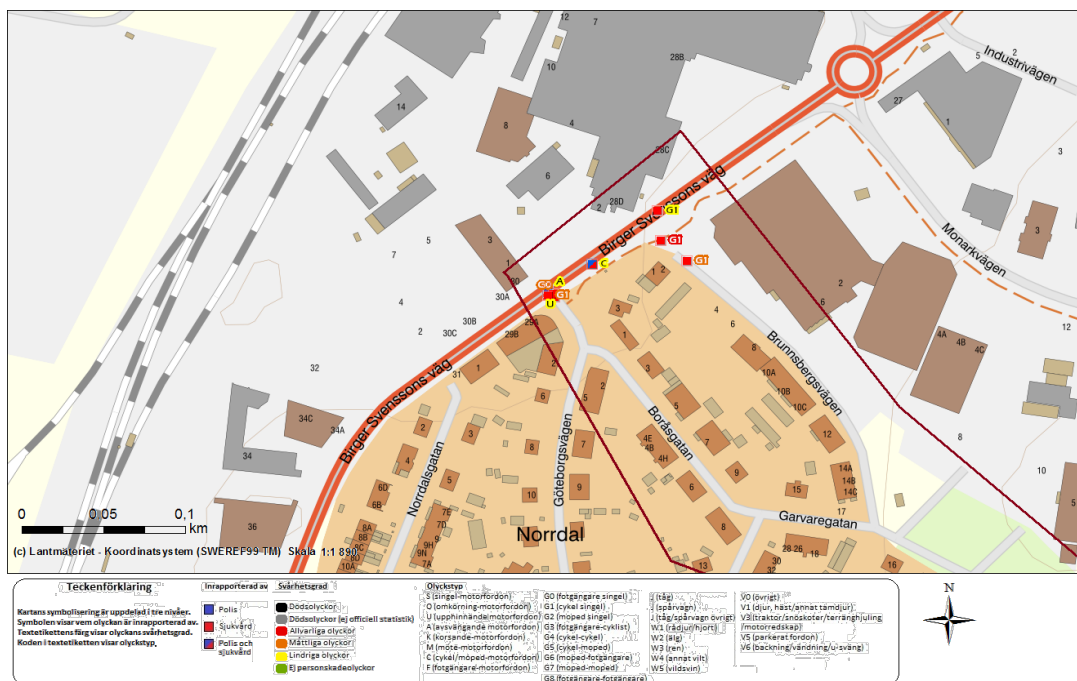
Tabell 1. Resultat av trafikmätning i anslutning till planområdet 2019

Mät punkt	Gata	ÅDT 2019	Andel tung trafik för årsmedeldygn	Skyltad hastighet (km/h)	Medelhastighet (km/h)	85-percentil hastighet (km/h)
1	Birger Svenssons väg	6933	3,8	40	39	46
2	Boråsgatan	212	2,9	30	21	25
3	Brunnsbergsvägen	97	3,6	30	27	33



2.2. Olycksstatistik från STRADA

De senaste 10 åren har totalt 9 trafikolyckor skett på vägarna kring planområdet. En allvarig olycka där en person av okänd anledning körde omkull på sin elcykel. Tre singelolyckor med oskyddade trafikanter som resulterade i måttliga skador. Fem lindriga olyckor, varav två mellan personbilar i korsningen mellan Birger Svenssons väg och Göteborgsvägen, två där cyklister blivit påkörda av bil på passage och en permobil som välte på en trottoarkant.



2.3. Inventering

Den 25 september 2019 genomfördes platsbesök på Birger Svenssons väg, Boråsgatan och Brunnbergsvägen för att inventera vägarna.

Viktiga aspekter och brister i vägnätet som identifierades under platsbesöket anges nedan:

Brunnsbergsvägen

- Bred väg med angöring på båda sidor.
- Trottoar hela vägen saknas.
- Cykelkoppling mot Västkustvägen i sydost är oskyldad och otydlig.

Boråsgatan

- Trottoar samt farthinder finns.

Birger Svenssons väg



**VARBERGS
KOMMUN**

Detaljplan för Ekorren

Trafikutredning

Datum
2019-11-28

Version
1

- GC-vägen är idag något smal och svänger konstigt mitt emot Brunnsvägen.



Figur 5 Brunnsvägen åt nordväst.



Figur 6 Brunnsvägen åt sydost.



**VARBERGS
KOMMUN**

Detaljplan för Ekorren

Trafikutredning

Datum
2019-11-28

Version
1



Figur 7 Boråsgatan åt nordväst



Figur 8 Boråsgatan åt sydost.



Figur 9 Birger Svenssons väg åt nordost.



Figur 10 Birger Svenssons väg åt sydväst.



*Figur 11 Brunnbergsvägens avslut i sydost,
cykelkoppling till Västkustvägen söderut.*

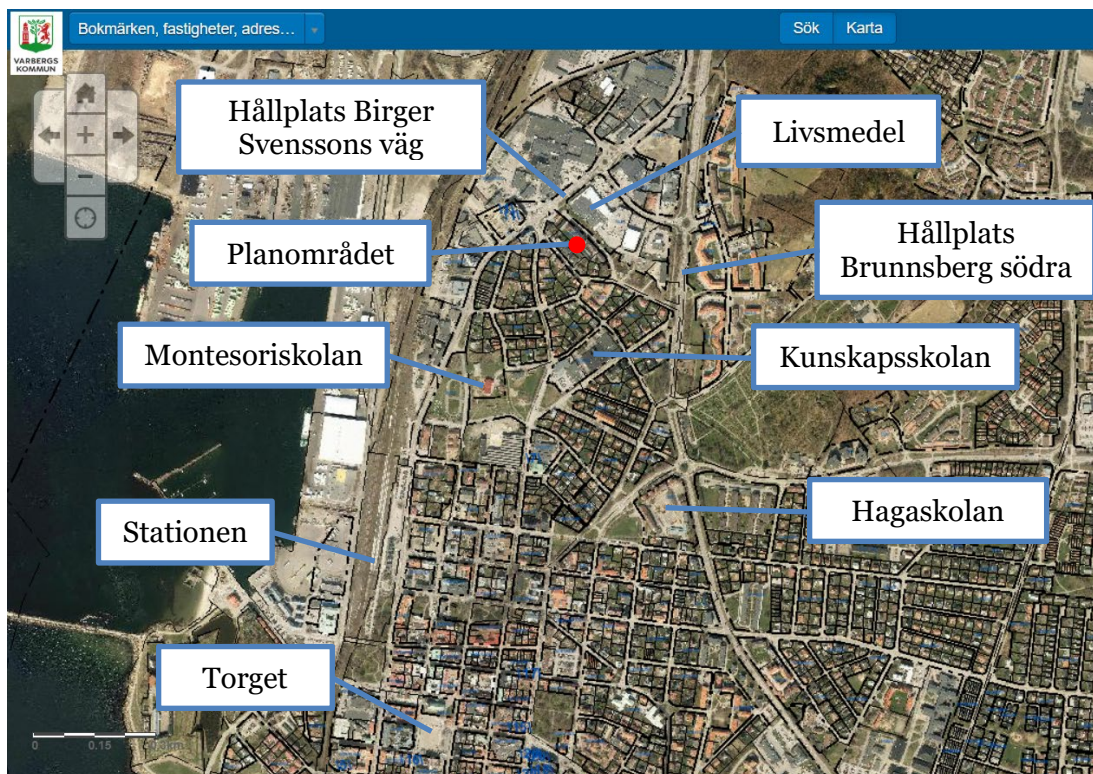


*Figur 12 Brunnbergsvägens avslut i sydost, cykelkoppling
under Västkustvägen.*



2.4. Hållbart resande

Planområdets förhållandevis centrala läge ger goda förutsättningar för resor till fots och med cykel till viktiga målpunkter. Gång- och cykelvägen längs Birger Svenssons väg klassas som ett arbetspendlingsstråk för cykel. Hela planområdet har nära till kollektivtrafikens stadstrafiknät. Med utgångspunkt i mitten av planområdet är det cirka 130 meters gångavstånd till hållplats Birger Svenssons väg där sju busslinjer passerar, med kvartsturer i högtrafik. Med utgångspunkt i mitten av planområdet är det cirka 330 meters gångavstånd till hållplats Brunnsberg södra där elva busslinjer passerar, med kvartsturer i högtrafik. I tabellen nedan jämförs restiden för olika trafikslag mellan området och viktiga målpunkter, som skola, livsmedelsaffär, stora arbetsgivare och Varbergs station. I jämförelsen framgår att framförallt resor med cykel är mycket konkurrenskraftiga med bil för samtliga målpunkter.



Figur 13 Planområdet och målpunkter i kartan

Tabell 2. Exempel på restid mellan planområdet och viktiga målpunkter.

Målpunkt	Gång	Cykel	Kollektivtrafik	Bil
Stationen	15 min	5 min	7 min	5 min
Varbergs torg	15 min	5 min	13 min	7 min
Livsmedelsaffär (Hajen)	1 min	1 min	Ej relevant	1 min



Hagaskolan (F-9)	11 min	4 min	9 min*	4 min
Varbergs montesoriskola (F-3)	8 min	2 min	8 min*	2 min
Kunskapsskolan (4-9)	5 min	1 min	5 min*	2 min
Sjukhuset	37 min	12 min	26 min	8 min
Industriområdet, kring korsningen Värnamovägen-Österleden	32 min	10 min	19 min	6 min

* Detta förslag baseras på att en stor del av sträckan utgörs av gång. Bra kollektivtrafikförbindelse saknas mellan planområdet och målpunkt.

2.5. Parkering

Bilparkering

Parkeringsbehovet för all privat exploatering ska lösas inom kvartersmark och avses i denna planen primärt lösas genom parkering i parkeringshus. För att uppfylla Parkeringsnorm för Varbergs kommun utifrån de givna förutsättningarna om 160 lägenheter och ca 1000 BTA verksamheter uppdelat på 200 kvm närbutik och 800 kvm kontor, krävs cirka 175,6 parkeringsplatser för bilar (tabell 3), och cirka 418,1 parkeringsplatser för cyklar (tabell 4). Tillgång till bilparkering har en stark korrelation med antalet bilresor, varför ett färre antal parkeringsplatser skulle kunna öka andelen hållbara resor. En sådan åtgärd behöver dock mötas med olika åtgärder för att minska behovet av resor med bil. Enligt parkeringsnorm för Varbergs kommun kan projekt med tydlig miljöprofil medge en lägre norm i kombination med exempelvis bilpool eller andra innovativa lösningar.

Tabell 3. Parkeringsbehov för bil utifrån norm

Parkeringsnorm för bil				
Markanvändning	Volym enligt förslag	Områdets P-tal (zon 2)	Parkeringsbehov enligt norm	Totalt
Flerbostadshus	160 lägenheter	0,9/lgh + 0,1/lgh (gästparkering)	160	175,6
Handel övriga	200 m2 BTA	22/1000m2 BTA	4,4	
Kontor	800 m2 BTA	14/1000m2 BTA	11,2	

På Brunnsbergsvägen är det idag tillåten kantparkering på båda sidorna av gatan. Detta medför en bred sektion som är osäker och oattraktiv för gående och cyklister. Förslaget är att smalna av vägen och endast tillåta parkering på ena sidan av vägen.



**VARBERGS
KOMMUN**

Trafikutredning

Detaljplan för Ekorren

Datum 2019-11-28
Version 1

Eftersom både boendeparkering och verksamhetsparkering ska lösas inom kvartersmark är det endast besöksparkering som bör finnas på allmän plats. För att säkerställa att inte boende ställer sig här dygnet om föreslås det att tidsreglera parkeringarna till 3 eller 4 timmar.

Cykelparkering

I *Tabell 4* nedan redovisas det totala parkeringsbehovet för cykel enligt Varbergs parkeringsnorm. Totalt 418 parkeringar. Cykelparkeringar för boende och anställda placeras i trygga och låsta cykelgarage, till exempel i entréplan av husen. Korttidsparkeringar för gäster till bostadshus och verksamheter/handel placeras nära entréerna med möjlighet att låsa fast cyklarna.

Tabell 4. Parkeringsbehov för cykel utifrån norm

Parkeringsnorm för cykel				
Markanvändning	Volym enligt förslag	Områdets P-tal (zon 3)	Parkeringsbehov enligt norm	Totalt
Flerbostadshus	160 lägenheter	2,5/lgh	400	418,1
Handel övriga	200 m2 BTA	20/1000m2 BTA	4	
Kontor	800 m2 BTA	18/1000m2 BTA	14,1	



3. Trafikanalys

3.1. Trafikalstring

För att skatta trafikstringen från den tillkommande exploateringen har Trafikverkets trafikstringsverktyg använts. Skattningen visar på att planen fullt utbyggd kan ge upphov till totalt:

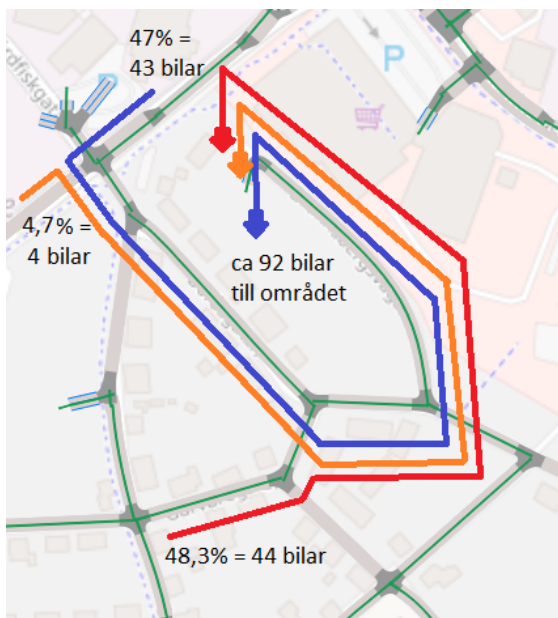
Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 249 bilresor

Uppskattning av antal bilar: **183 bilar (ÅDT)**,

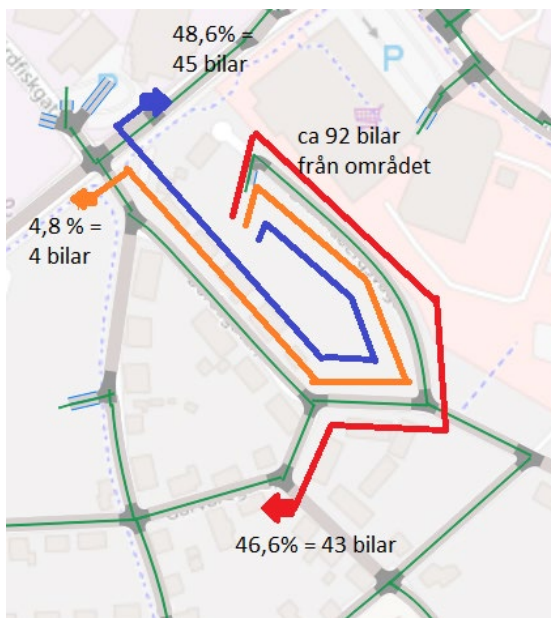
vilket motsvarar ungefär 203 ÅVDT

Prognos 2040

Dynameq simuleringsverktyg användes för att förstå hur trafiken fördelar sig till och från den kommande bebyggelse. Simuleringsverktyget visar att ca 48% av alstrad trafik från och till området kommer att använda Birger Svenssons väg norrut och ca 47% kommer att använda Göteborgsvägen för att ta sig till söder. Bilderna nedan visar ungefärligt antalet bilar som kommer att alstras på gatorna runt omkring kv. Ekorren.



Figur 14 Alstrad trafik till området 2040



Figur 15 Alstrad trafik från området 2040

Tre olika scenarier tagits fram för att analysera påverkan av den nya bebyggelsen på närliggande gator.

- 1- Prognosstyrda trafikmängder



Trafikverkets uppräkningsstal användes för att prognostisera trafikmängderna år 2040. Tabellen nedan visar ÅTD för nuläget och år 2040, samt andel tung trafik.

ID	Väg	ÅDT (2019)	Prognos 2040	Prognos 2040 andel tung trafik (%)
1	Birger Svenssons väg	6933	8569	4,3
2	Boråsgatan	332	410	2,5
3	Brunsbergsvägen	97	120	4,1

Enligt Dynameq som tar hänsyn till alla exploateringar som ska ske tills 2040 i Varbergs stad är trafikmängder för den nämnda punkten på Birger Svenssonsväg 9674 fordon/ dygn. Denna siffra ser rimligare ut än uppräkningsstalet 8569 f/d. Fortsättningsvis kommer denna siffra användas.

2- Målstyrda trafikmängder

Varbergs kommun har ett mål för att minska bilresandet ca 15%. Detta innebär att ca 15% måste minskas från prognosstyrda siffror.

ID	Väg	ÅDT (2019)	Prognos 2040	Mål 2040
1	Birger Svenssons väg	6933	9674	8223
2	Boråsgatan	332	410	349
3	Brunsbergsvägen	97	120	102

3- Mellanting

Om Varbergs kommun inte lyckas med att nå målet, samt att trafikmängder inte ökas enligt prognosstyrda siffror är det vettigt att kolla på ett mellanscenario.

ID	Väg	ÅDT (2019)	Prognosstyrda	Målstyrda	Mellan- Scenario
1	Birger Svenssons väg	6933	9674	8223	8948
2	Boråsgatan	332	410	349	379
3	Brunsbergsvägen	97	120	102	111

Analys

Enligt Trafikverkets alstringsverktyg ska 183 bilar genereras från det nya området. Man kan anta att hälften kör in i området medan hälften kör ut från området. Den



alstrade trafiken måste läggas på trafikmängderna från Mellan-scenariot för att analysera den kommande belastningen på gatorna runtomkring. Detta betyder att den nya kommande bebyggelsen kommer att belasta de tre mätpunkter enligt tabellen nedan.

ID	Väg	ÅDT (2019)	Mellan- Scenario	Alstrad trafik	Mellan- Scenario
1	Birger Svenssons väg	6933	8948	88	9036
2	Boråsgatan	332	379	94	473
3	Brunnsbergsvägen	97	111	183	294

4. Åtgärdsförslag

Då exploaterings påverkan på trafiksystemet utgör en förhållandevis liten andel av den totala ökningen på de större vägarna, är det endast åtgärder på och längs med Brunnsbergsvägen som bedöms vara relevanta i samband med denna plan. Birger Svenssons väg präglas dock av hög beläggning redan idag, varför det är viktigt att hålla nere denna exploaterings trafikallsträng i så hög utsträckning som möjligt. Därför nämns nedan även exempel på mobilitetsåtgärder som kan förbättra förutsättningarna för hållbart resande.

4.1. Cykelväg längs Birger Svenssons väg

Enligt kommunens cykelplan och gestaltungsprogram för Birger Svenssons väg ska det längs hela vägen vara ett cykelarbetspendlingsstråk som är 5 meter brett, 3 meter cykelväg + 2 meter gångväg. Detta måste planeras för i detaljplan och gestaltning.

4.2. Resonemang kring att öppna Brunnsbergsvägen mot Birger Svenssons väg

En av frågeställningarna inför denna trafikutredning var att titta på möjligheten att öppna Brunnsbergsvägen ut mot Birger Svenssons väg. Avståndet mellan utfarten från Brunnsbergsvägen och korsningen mot Boråsgatan skulle då bli ca 62 meter vilket är kort för två utfarter på en så stor väg. Både med hänsyn till att utfarten skulle korsa cykelarbetspendlingsstråket och att det går kollektivtrafik på Birger Svenssons väg man vill ha så få korsningspunkter som möjligt. Brunnsbergsvägen och Boråsgatan beräknas få ett ÅDT på 294 respektive 473 fordon med nuvarande förslag på utformning, vilket är fullt rimligt för en bostadsgata. Om man skulle öppna Brunnsbergsvägen mot Birger Svenssons väg är det stor risk för smittrafik och ökade trafikmängder på både Brunnsbergsvägen och östra delen av Boråsvägen.



4.3. Åtgärder Brunnsbergsvägen

- Gatan föreslås bli 5 meter enligt VGU (vägars och gators utformning), dimensionerad för att lastbil ska kunna möta personbil.
- Hastigheten föreslås enligt riktlinjen "Rätt fart i staden" bli 30 km/h
- Gångbana längs båda sidorna av Brunnsbergsvägen.
- Gatlyktor och parkbänkar i norra kanten av den norra gångbanan.
- Viss gatuparkering längs södra sidan av Brunnsbergsvägen, infällda i en trädrad.
- Korsningen i östra delen av planområdet mellan Boråsgatan, Brunnsbergsvägen och cykelvägen norrut mot Monarkvägen behöver förtyligas för cyklister
- Även den östra delen av Brunnsbergsvägen med koppling mot cykelväg och cykeltunnel behöver förtydligas för cyklister.



Figur 16 Sektion med gatan sedd österifrån med träd på allmän plats längs den södra trottoaren.



Figur 17 Sektion med gatan sedd österifrån med angöring på allmän plats längs den södra trottoaren.

4.4. Mobilitetsåtgärder

4.4.1. För boende

För att underlätta hållbart resande för de boende i området föreslås följande åtgärder. Åtgärderna kan med fördel samordnas med behovet för de planerade kontorsverksamheterna. Det kan handla om att de boende erbjuds:

- Bra och rymliga cykelrum med plats för vanliga cyklar, lådcyklar samt cykeltillbehör som cykelkärror och liknande.
- Utrymme för cykelservice.
- Cykelparkering utomhus med möjlighet till ramlåsning i anslutning till bostaden, för boende och besökare till de boende.
- Tillgång till cykelpool, med möjlighet att låna lastcykel eller cykelkärra för storhandling.
- Medlemskap i bilpool istället för parkeringsplats.
- Att de mest attraktiva parkeringsplatserna är reserverade för poolbilar, med möjlighet till laddning av elfordon.

4.4.2. För verksamheter

För företag som vill stärka sin miljöprofil kan olika cykelfrämjande åtgärder vara ett led i den utvecklingen. Åtgärderna kan med fördel samordnas med behovet för de boende i området. Det kan handla om att anställda erbjuds:



- Tillgång till cykelpool med specialcyklar för tjänsteresor.
- Service av den privata cykeln.
- Utrymme för cykelservice.
- Goda möjligheter att parkera sin privata cykel.
- Erbjudande om att cykla till och från arbetet på arbetstid.

4.4.3. För besökare till offentliga verksamheter

För att uppmuntra besökare till mer klimatsmarta transportval ska det vara enkelt att kunna ta sig till området med hållbara färdmedel. Det kan handla om att besökare tillhandahålls:

- God cykelparkering med goda möjligheter till ramlåsning samt utrymme för lastcykelparkering.

5. Diskussion och slutsats

För att uppnå det övergripande målet i Varbergs trafikstrategi om ett hållbart transportsystem måste andelen hållbara transportsätt (gång, cykel och kollektivtrafik) öka samtidigt som vi behöver ett förändrat resande med minskat bilberoende. Det centrala läget för denna exploatering, samt närhet till arbetspendlingsstråk och kollektivtrafik medför god potential för en hög andel hållbara resor.

De omkringliggande gatorna bedöms kunna hantera de ökade trafikmängderna från exploaterings beräknade trafikstring, men det är viktigt att se helheten av pågående och planerade exploaterings påverkan på hela trafiksystemet. Planerad exploatering norr om centrala Varberg kommer öka belastningen på framförallt Birger Svenssons väg. En bred implementering av strategierna i trafikstrategin såväl i denna plan som i det kommunala planarbetet i stort är en viktig förutsättning för att bibehålla en god framkomlighet på bland annat dessa gator.

Den samlade bedömningen av utredningens resultat är således att det går att bebygga området med 160 bostäder ca 1000 BTA verksamheter. För att lindra effekterna av exploaterings trafikstring är det dock önskvärt att genomföra så många av de föreslagna mobilitetsåtgärderna som möjligt (eller andra liknande åtgärder), för att minska behovet av biltransporter. Även genomförandet av de fysiska åtgärderna på och längs Brunnsbergsvägen kan öka trafiksäkerheten och attraktiviteten för gång och cykel, genom att tydligare prioritera dessa trafikslag framför bilen.



**VARBERGS
KOMMUN**

Detaljplan för Ekorren

Trafikutredning

Datum	Version
2019-11-28	1

6. Referenser

Gestaltningssprogram för Birger Svenssons väg. Varbergs kommun, 2017.

Möjligheter med mobility management i samhällsplaneringen. Trivector traffic, 2013.

Parkeringsnorm för Varbergs kommun. Varbergs kommun, 2012.

Rätt fart i staden. Sveriges kommuner och landsting samt Vägverket, 2008

Trafiknätsanalys - Varberg 2030. Varbergs kommun, 2016-09-22.

Trafikstrategi 2030. Varbergs kommun, 2015.

Råd för Vägars och Gators utformning. Sveriges kommuner och landsting samt Trafikverket, 2015.

Åtgärder som gynnar ett hållbart resande – Underlag till idéskrift för byggherrar på Brunshög i Lund. Trivector traffic, 2013