



**VARBERGS  
KOMMUN**

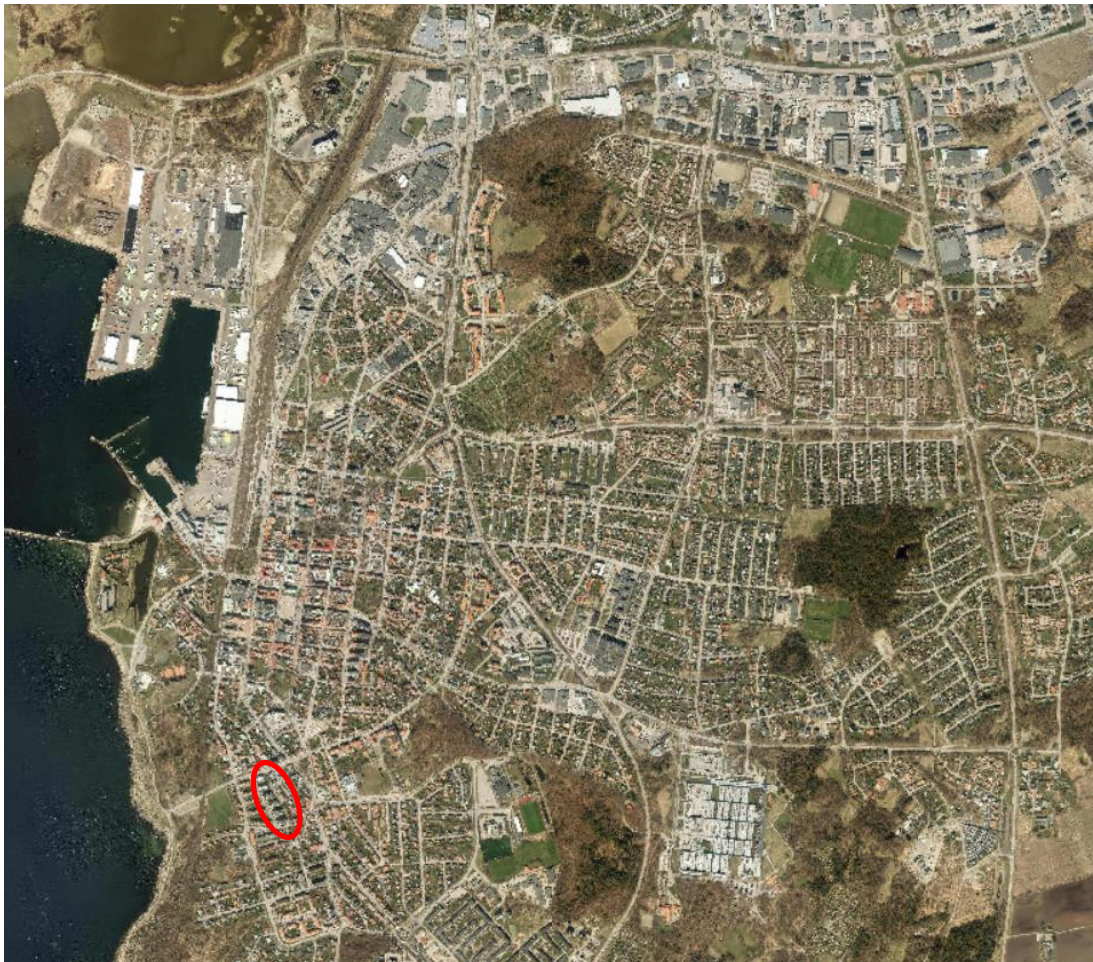
Detaljplan för Kasematten

**Trafikutredning**

Datum  
2024-03-22

Version  
4

## Trafikutredning för Kasematten



**Handläggare: Li Hagström, trafikplanerare**

**Avdelningschef: Henrik Selamis**

**Hamn- och gatuförvaltningen**



**VARBERGS  
KOMMUN**

Detaljplan för Kasematten

## Trafikutredning

Datum                      Version  
2024-03-22                4

### Innehållsförteckning

<b>1. Bakgrund</b> .....	<b>3</b>
<b>1.1. Inledning</b> .....	<b>3</b>
<b>1.2. Syfte och mål</b> .....	<b>3</b>
<b>1.3. Avgränsningar</b> .....	<b>4</b>
<b>1.4. Tidigare ställningstaganden och underlag</b> .....	<b>6</b>
<b>2. Förutsättningar</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1. Trafikmätning</b> .....	<b>7</b>
<b>2.2. Inventering</b> .....	<b>9</b>
<b>2.3. Hållbart resande</b> .....	<b>10</b>
<b>2.4. Parkering</b> .....	<b>11</b>
<b>3. Trafikanalys</b> .....	<b>12</b>
<b>3.1. Trafikalstring</b> .....	<b>12</b>
<b>4. Åtgärdsförslag</b> .....	<b>13</b>
<b>4.1. Mobilitetsåtgärder</b> .....	<b>13</b>
<b>5. Diskussion och slutsats</b> .....	<b>13</b>
<b>6. Referenser</b> .....	<b>15</b>



## **1. Bakgrund**

### **1.1. Inledning**

Varbergs kommun började under 2020 på detaljplanläggning av fastigheterna Kasematten 6, 7, 8 och 15. Detaljplaneläggning av fastigheterna syftar till att pröva lämpligheten av förtätning med flerbostadshus. Planförslaget uppskattades kunna ge ett tillskott av ca 90 lägenheter. Efter att planen varit på samråd har Kasematten 7 och 15 tagits bort från detaljplanen och det finns ett nytt förslag med byggnation av 55 istället för 90 lägenheter. Med anledning av denna ändring har denna trafikutredning reviderats.

### **1.2. Syfte och mål**

Syftet med denna utredning är att utvärdera följande aspekter:

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

Målet med utredningen är att:

- Redovisa nuläge och prognos på omkringliggande vägar samt alstring från exploatering.
- Redovisa antal befintliga gatuparkeringar längs Stormgatan som försvinner och förvaltningens förslag på ersättningsåtgärder från exploatör.
- Redovisa planområdets förutsättningar till hållbart resande.





### 1.3. Avgränsningar

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



Figur 1. Exploaterings geografiska avgränsning



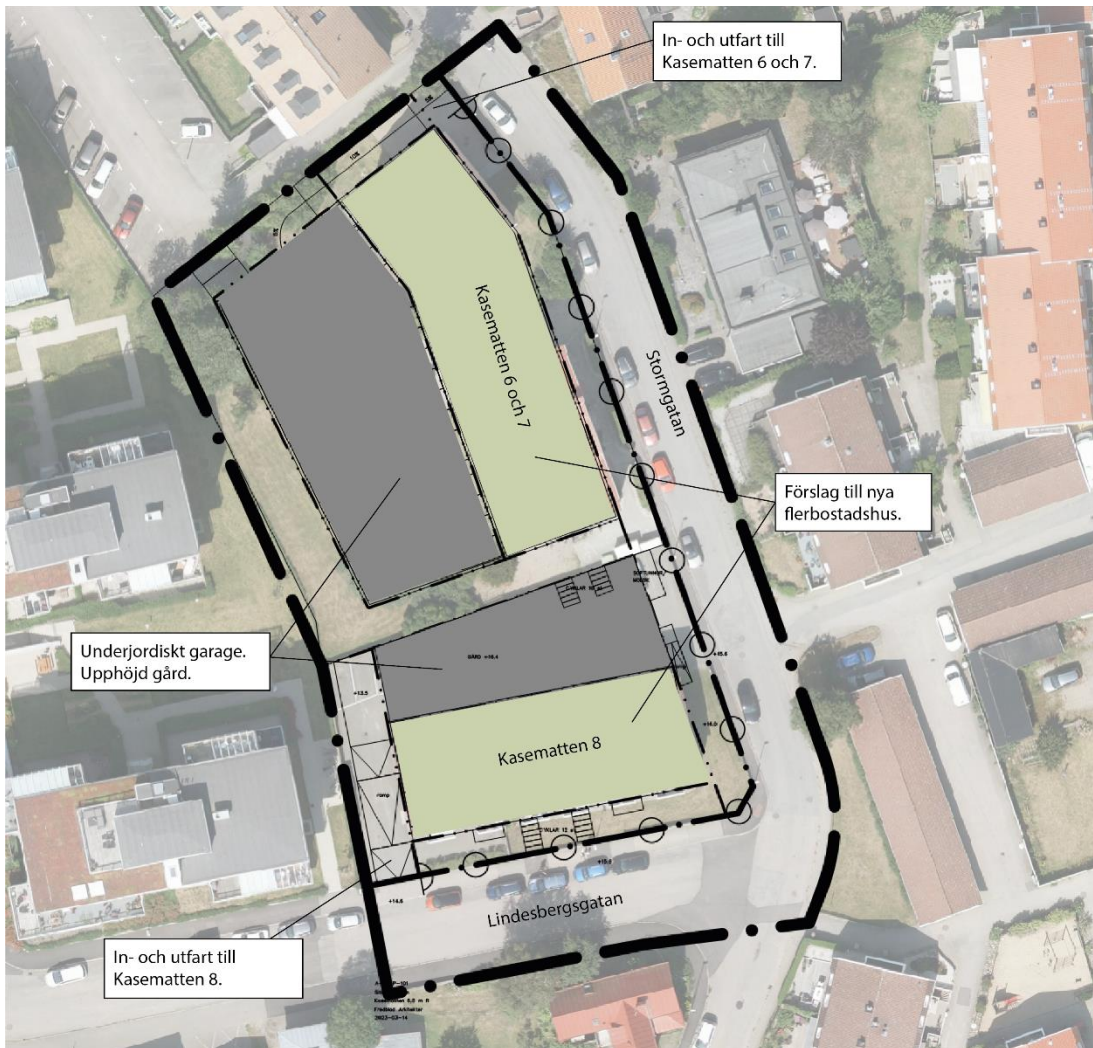
**VARBERGS  
KOMMUN**

Detaljplan för Kasematten

**Trafikutredning**

Datum  
2024-03-22

Version  
4



*Figur 2 Illustration för planförslaget*



## 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 3 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 mellanscenario utgör ett genomsnitt av de övriga två.

### 1.4.3. 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 befintligt cykelnät och planerade åtgärder mellan 2021-2025 i södra delen av Varberg i figuren nedan.

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

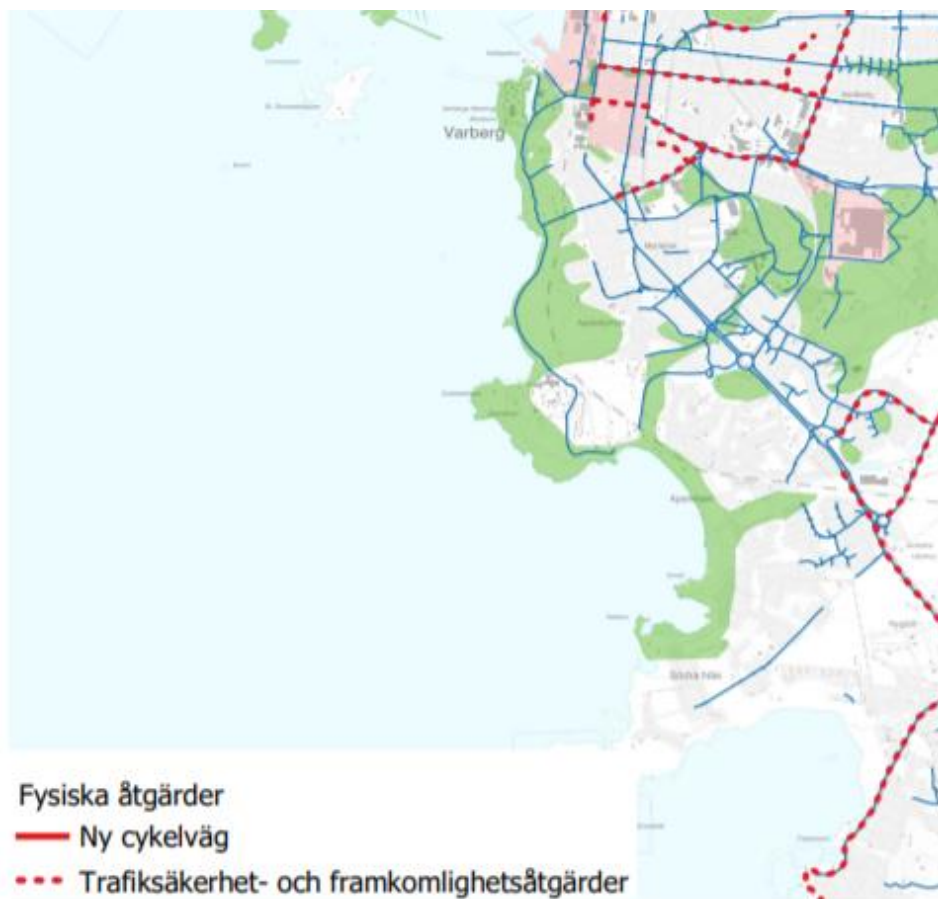
Vid byggnation av nya områden är det viktigt att man redan från början bygger in möjligheter att enkelt använda sig av hållbara färdsätt. Finns dessa möjligheter blir det lätt att göra rätt redan från början. Bra och säkra cykelparkeringar, samt god tillgång till kollektivtrafik är sådant som underlättar.

#### 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 bostadbyggandet 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 3. Ett av trafikstrategins ställningstaganden, med tillhörande strategier*





Figur 4. Cykelplan 2021-2025, karta över befintligt cykelnät (blå streck) och planerade åtgärder (röda streck).

## 2. Förutsättningar

### 2.1. Trafikmätning

Trafikmätningar har gjorts i tre mätpunkter runt omkring kvarteret Kasematten under 18 dagar i november-december 2020 samt en uppföljande mätning på Stormgatan 2024 efter inflytt i kv Ryttaren söder om planområdet. Figur 5 nedan visar de tre punkterna; Lindesbergsgatan (1), Ringvägen (2) och Stormgatan (3).



Figur 5. Mätpunkter för trafikmätning: Lindesbergsgatan (1), Ringvägen (2) och Stormgatan (3).

Årsdygnstrafiken (ÅDT) på gatorna varierar mellan 96 och 699 fordon/dygn, se tabell 1. Mest trafik är det på Ringvägen som bland annat är tillfartsväg till parkering vid Ankaret som betjänar kustpromenaden och badplatserna där. På Lindesbergsgatan och Stormgatan är det endast lokaltrafik. Antalet fordon på Stormgatan har ökat från 134 till 268 per dygn men är fortfarande på en väldigt låg nivå. Andelen tung trafik är 1,3 resp 1,6 % på Ringvägen och Lindesbergsgatan och minskade från strax under 3 till 1,4 % på Stormgatan, vilket visar att ingen tung trafik tillkommit. De uppmätta hastigheterna visar att medelhastigheten är lägre än de skyltade hastigheterna på samtliga gator men om man tittar på 85-percentilen (85 % av de uppmätta hastigheterna är lägre än denna siffran) ser man att en del fordon kör strax över 30km/h på Stormgatan.





Tabell 1. Resultat av trafikmätningar i anslutning till planområdet

Mätpunkt (år)	Gata	ÅDT	Andel tung trafik för årsmedeldygn	Skyltad hastighet (km/h)	Medelhastighet (km/h)	85-percentil hastighet (km/h)
1 (2020)	Lindesbergsgatan	96,2	1,6	30	25	31
2 (2020)	Ringvägen	699	1,3	40	33	39
3 (2020)	Stormgatan	134	2,9	30	27	33
3 (2024)	Stormgatan	268	1,4	30	28	34

## 2.2. Inventering

Den 9 december 2020 genomfördes platsbesök runt Kasematten för att inventera vägarna.

### Lindesbergsgatan

- Parkering längs med kantstenen på norra sidan.
- Trottoarer på båda sidorna.

### Ringvägen

- Trottoar på norra sidan.
- Separerad gång- och cykelväg på södra sidan med upphöjd passage

### Stormgatan

- Parkering längs med kantstenen på västra sidan.
- Trottoarer på båda sidor.



Figur 6 Lindesbergsgatan åt öster.



Figur 7 Lindesbergsgatan åt väster.



**VARBERGS  
KOMMUN**

Detaljplan för Kasematten

## Trafikutredning

Datum  
2024-03-22

Version  
4



*Figur 8 Ringvägen åt väster.*



*Figur 9 Stormgatan åt norr.*

### 2.3. Hållbart resande

Planområdets förhållandevis centrala läge ger goda förutsättningar för resor till fots och med cykel till viktiga målpunkter. Hela planområdet har nära till kollektivtrafikens stadstrafiknät. Med utgångspunkt i mitten av planområdet är det cirka 270 meters gångavstånd till hållplats Drottning Blankas väg som trafikeras av linje 11 samt några av de linjer som har Ringhals som målpunkt. Med utgångspunkt i mitten av planområdet är det cirka 290 meters gångavstånd till hållplats Rosenfred som trafikeras av linje med kvartsturer i högtrafik samt några av de linjer som har Ringhals som målpunkt. I tabellen nedan jämförs restiden för olika trafikslag mellan området och viktiga målpunkter, som skola, livsmedelsaffär, sjukhuset och Varbergs station. I jämförelsen framgår att framförallt resor med cykel är mycket konkurrenskraftiga med bil för samtliga målpunkter.



Figur 10 Planområdet och målpunkter i kartan

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

Målpunkt	Gång	Cykel	Kollektivtrafik	Bil
Stationen	17 min	5 min	9 min	6 min
Varbergs torg	11 min	3 min	10 min	5 min
Livsmedelsaffär (Coop)	10 min	3 min	8 min	3 min
Påskbergsskolan (F-9)	7 min	2 min	6 min	2 min
Sjukhuset	29 min	7 min	23 min *	6 min

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

## 2.4. Parkering

### 2.4.1. Bilparkering

Parkeringsbehovet för all privat exploatering ska lösas inom kvartersmark. För att uppfylla Parkeringsnorm för Varbergs kommun utifrån de givna förutsättningarna om 55 lägenheter krävs 50 parkeringsplatser för boende (0,9 platser/lgh) samt 6 platser för besökande (0,1 plats/lgh).





Boendeparkering kommer lösas i garage under bostäderna. Illustration Figur 2 visar de tänkta utfarterna mot Stormgatan respektive mot Lindesbergsgatan. Besöksparkeringar ska placeras så att ingen behöver backa ut på trottoarerna som omger kvarteret om de placeras i marknivå.

På Stormgatan är det idag tillåtet att parkera på gatan och det tillåter idag ca 20 platser längs exploateringens sträcka. Nya utfarter föreslås placeras där det redan idag är utfarter och antalet kantstensparkeringar ser ut att bli ungefär samma som idag. För att säkerställa att inte boende parkerar här föreslås det att tidsreglera parkeringarna till maximalt 4 timmar.

#### 2.4.2. Cykelparkering

För att uppfylla parkeringsnormen utifrån de givna förutsättningarna om 55 lägenheter krävs 138 parkeringsplatser för cyklar (2,5 platser/lgh). Cykelparkeringar för boende placeras i trygga och låsta cykelgarage, till exempel i entréplan av husen. Korttidsparkeringar för gäster placeras nära entréerna med möjlighet att låsa fast cyklarna.

### 3. Trafikanalys

#### 3.1. Trafikalstring

För att beräkna trafikstringen från de tillkommande bostäderna har Trafikverkets trafikstringverktyg använts. Beräkningen visar på att planen fullt utbyggd kan ge upphov till totalt:

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 66 bilresor  
Uppskattning av antal bilresor: **48 bilar (ÅDT)**,  
vilket motsvarar ungefär 54 ÅVDT (årsvardagsdygnstrafik)

Bedömningen är att denna siffra är låg. I området idag ser bostäderna ut att alstra ungefär två bilresor/dag/lägenhet. Detta motsvarar att vi dubblar siffrorna ovan.

På Stormgatan är det idag 268 fordon/dygn och med förslaget om utfart från parkeringshus mot Stormgatan tillkommer samtliga 48 fordon enligt trafikstringverktiget här, vilket ger totalt 316 fordon/dygn. På Lindesbergsgatan är det idag 96 fordon/dygn så om all den alstrade trafiken körde ut här skulle det bli en ÅDT på 144 här. Trafiken väntas i första hand köra norrut mot Ringvägen men en liten del kan väntas köra söderut mot Markus Meyers väg.

Kapacitetsmässigt är detta inga problem för någon av gatorna. Enligt VGU bör man vid denna trafikmängd ha trottoar på minst en sida för oskyddade trafikanter.



## 4. Åtgärdsförslag

Då exploateringsens trafikstring utgör en förhållandevis liten andel av den totala trafiken på de större vägarna, är det endast mindre åtgärder vid utfarter från parkeringshus på Stormgatan och Lindesbergsgatan som bedöms vara relevanta i samband med denna plan. Trottoarer på båda sidorna av gatorna ska finnas även fortsättningsvis för att behålla ett tryggt och sammanhängande nät för fotgängare.

För att utveckla staden och öka antalet bostäder på ett hållbart sätt krävs att man förtätar staden. För att möjliggöra detta måste färdmedelsfördelningen ändras och färre resor med bil göras. Ett effektivt sätt att göra detta är genom så kallade mobilitetsåtgärde. Förslag på sådana nämns i nästa avsnitt.

### 4.1. Mobilitetsåtgärder

För att underlätta hållbart resande för de boende i området föreslås följande åtgärder. 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, cirka en per lägenhet.
- 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.

## 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 den tillkommande trafiken från exploateringsens, men det är viktigt att se helheten av pågående och planerade exploaterings påverkan på hela trafiksystemet. Planerade exploateringar i södra och centrala Varberg kommer öka belastningen i vägnätet och framförallt på Västkustvägen. En bred implementering av strategierna i trafikstrategin i denna plan som i det kommunala planarbetet i stort är en viktig förutsättning för att bibehålla en god framkomlighet i vägnätet.



**VARBERGS  
KOMMUN**

## Trafikutredning

Detaljplan för Kasematten

Datum	Version
2024-03-22	4

Den samlade bedömningen är att det går att bebygga området med 55 bostäder. För att lindra effekterna av exploateringens biltrafikalstring är det dock önskvärt att genomföra så många av de föreslagna mobilitetsåtgärderna som möjligt (eller andra liknande åtgärder) och på så sätt ge de boende möjlighet att inte bli bilberoende.





**VARBERGS  
KOMMUN**

Detaljplan för Kasematten

## Trafikutredning

Datum	Version
2024-03-22	4

## 6. Referenser

*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 Brunnhög i Lund.* Trivector traffic, 2013