



**VARBERGS
KOMMUN**

Trafikutredning
2024-02-16

1 (12)
Dnr: Diarienummer

Hamn- och gatuförvaltningen
Henrik Cederlund

Trafikutredning Detaljplan Centrala Valinge



Innehåll

1. Bakgrund	3
1.1. Syfte	3
1.2. Avgränsningar	3
1.3. Tidigare ställningstaganden och underlag	4
2. Förutsättningar/Nulägesbeskrivning	4
2.1. Olycksstatistik från STRADA	4
2.2. Vägnätet.....	5
2.3. Förutsättningar för gångtrafikanter och cyklister.....	6
2.4. Förutsättningar för kollektivtrafikåkande	6
2.5. Parkering	6
2.6. Förutsättningar för hållbart resande.....	6
3. Trafikanalys av planförslaget.....	7
3.1. Trafikalstring	8
3.2. Anslutningar till planområdet.....	9
3.3. Parkering	10
4. Åtgärdsförslag	12
5. Diskussion och slutsats	12
6. Referenser	12

1. Bakgrund

Byggnadsnämnden beslutade den 11 november 2022 att ge planavdelningen i uppdrag att ta fram en detaljplan för aktuellt område.

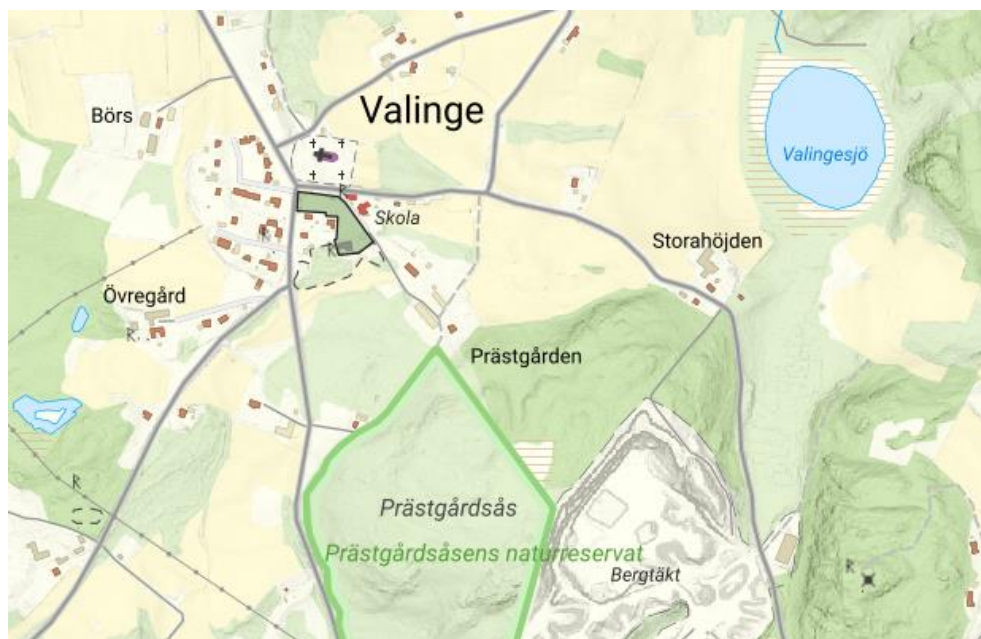
Detaljplaneläggning av fastigheten syftar till att pröva lämpligheten för fler bostäder i landsbygdsorterna. Fastigheterna ligger centralt i Valinge.

1.1. Syfte

Syftet med detta Trafik PM är att beskriva befintliga förhållanden samt bedöma konsekvenserna av planförslaget. Följande aspekter beskrivs:

- Bedöma om befintliga gång- och cykelbanor, gator och vägar kan hantera den ökade trafikalkstringen med upprätthållen trafiksäkerhet.
- Vid behov föreslå åtgärder för att hantera den ökade trafikalkstringen.
- Bedöma om exploateringen bidrar till att öka andelen hållbara resor i enlighet med kommunala mål.

1.2. Avgränsningar



Figur 1 Översiktsbild som visar det aktuella planområdet (Svart ram och grön figurfyllning)

1.3. Tidigare ställningstaganden och underlag

Här nedan redovisas relevanta underlag som berör utbredningsområdet. 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.

2. Förutsättningar/Nulägesbeskrivning

I detta avsnitt beskrivs planområdets förutsättningar.

2.1. Olycksstatistik från STRADA

De senaste 10 åren har det rapporterats 2 olyckor till STRADA inom planområdet och de anslutande vägarna. Olyckorna är en singelolycka gående samt en olycka med två cyklister.

2.2. Vägnätet

Planområdet nås från Skolvägen (väg 812) som ligger utmed planområdets norra gräns och fungerar som en infartsgata till befintlig och planerad bebyggelse. Skolvägen ansluter i väster till väg 810. På väg 812 var trafiken uppmätt till 95 ÅDT +-30% (2019) och på väg 810 är motsvarande ÅDT 1156 +-14% för mätår 2016.

Väg 810 och 812 är allmänna vägar där Trafikverket är väghållare. Vägbredd (NVDB) är 3,5 meter för väg 812 samt 5,5 meter för väg 810.



Figur 2 Utdrag högsta tillåtna hastighet (NVDB)

Högsta tillåtna hastighet är 40 km/tim, med en delsträcka som är 30 km/tim.

Övriga anslutningar avses fortsatt vara enskilda och planläggs som gata med enskilt huvudmannaskap, dessa kan vara gemensamhetsanläggningar där en samfällighetsförening är väghållare.

2.3. Förutsättningar för gångtrafikanter och cyklister

I Valinge saknas gång- och cykelvägnät helt. Oskyddade trafikanter hänvisas till vägren och körbana. Det finns en otrygghet kring utformning, men detta kan inte kopplas till faktiska olyckor i STRADA.

2.4. Förutsättningar för kollektivtrafikåkande

I närheten av planområdet finns ett hållplatsläge, Valinge Kyrka. Hållplatsen är inte tillgänglighetsanpassad men har väderskydd. Hållplatsen trafikeras av regionalbuss 662 (5 dubbelturer per dag). Restid med buss till Varbergs bussterminal är ca 25 minuter och med bil tar motsvarande sträcka 18 minuter. Det ger en restidskvot på ca 1,4 för buss jämfört med bil, vilket anses vara acceptabelt. En restidskvot under 1,5 anses som god standard och att kollektivtrafiken är konkurrenskraftig jämfört med bilen. En kvot över 2,0 motsvarar låg standard och det är en liten andel av resenärerna som väljer kollektivtrafiken. När restidskvoten räknas fram bör även gång, väntetid och parkeringstid räknas med. I exemplet ovan har endast faktisk restid (från tidtabell för bussen samt via avstånd och hastighetsbegränsning för bilen) räknats fram.

2.5. Parkering

I planområdet avses parkeringen för de uppkomna behoven lösas på de enskilda fastigheterna.

2.6. Förutsättningar för hållbart resande

Det är nära till en busshållplats, vilken dock har begränsad trafikering. Förutsättningar för att boende i området kan använda sig av hållbara transportmedel (gång, cykel och kollektivtrafik) för sina vardagstransporter är mindre goda oaktat lokala åtgärder för en säkrare passage vid hållplats.

Även om utbyggnadsplanerna i Valinge är begränsade så ger de inte stöd för de mål som kommunen har beslutat i trafikstrategin. Vissa mål bedöms exploateringen inte påverka nämnvärt vare sig positivt eller negativt. Andra mål bedöms få negativ påverkan om planerna genomförs. Detta avser främst målen om att uppnå enkelhet och attraktivitet i kollektivtrafiken, att samhällsplaneringen ska bidra till att minska transportbehoven för invånare samt att förenkla för boende på landsbygden att välja ett hållbart transportalternativ.

Nedanstående finns avstånd för tänkta målpunkter.

Service- och rekreation

- Skola & förskola – 0-5 km
- Matbutik – 6,5 km
- Vårdcentral – 10 km
- Natur – 0 km
- Träning/idrott – 1,2 km
- Bibliotek – 7,1 km

Kollektivtrafik

- Tåg – 6 km till Tofta Station på Viskadalsbanan.
- Buss – <400 m (Linje 662)

Centrum

Varberg centrum – 13 km (shopping och kultur)

3. Trafikanalys av planförslaget

I detta avsnitt kommer planförslagets påverkan på området beskrivas och förslag på åtgärder som krävs för den planerade exploateringen presenteras.

Området planeras för förändring av befintligt marknyttjande till bostäder i första hand.

I kommunicerat utkast bedöms tillkommande bostäder enligt följande:



Figur 3 Utkast planbestämmelser

Maximal planerad byggrätt motsvarar cirka 8 bostadsenheter per fastighet. Vilken form bostad/byggnad uppförs i är i dagsläget inte reglerat i planbestämmelserna.

Trafikverkets alstringsverktyg som används till grund för beräkningarna använder sig av antingen BTA eller antalet bostadsenheter. För 16 bostadsenheter fördelade på 8 lägenheter och 8 radhus fås följande trafikstring.

3.1. Trafikalstring

Med indata från ovan ger Trafikverkets alstringsverktyg 91 resor för planområdet. Antal resor 91 resor totalt varav

68 med bil

3	med kollektivtrafik
4	med cykel
14	till fots
2	med annat

Med en uppdelning av resorna efter markanvändning så är antalet bilresor per dygn högre för radhus/parhus än för lägenheter. Dock blir antalet boende per bostadsenhet högre för radhus/parhus än för lägenhet. I 8 lägenheter beräknas 11 personer bo, medan det i 8 parhus/radhus beräknas bo 20 personer.

Resor uppdelat efter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning						
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	20	2	2	8	1	32
Radhus/parhus	47	1	2	7	2	59
Totalt	67	3	4	15	2	91

3.2. Anslutningar till planområdet

Planområdet föreslås ansluta i annan punkt till väg 812. Vägen har funktion som **kvartersgata** och bör utformas som en kvartersgata enligt kommunens tekniska handbok.



Figur 4 illustration över planområdet

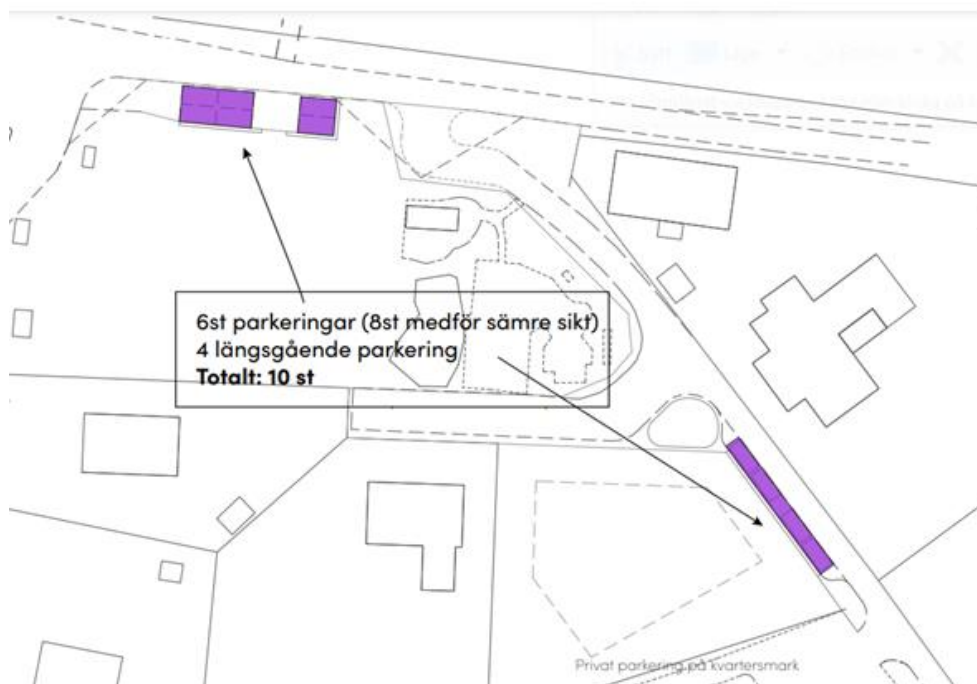
3.3. Parkering

Enligt Varberg kommuns parkeringsnorm behövs minst 2 cykelparkeringsplatser per lägenhet. Cykelparkeringen ska vara lättillgänglig nära entréer samt väderskyddad och kunna användas av boende och gäster. Totalt för planförslaget ger det 12 cykelplatser. Enligt Varberg kommuns parkeringsnorm behövs minst 10 bilparkeringsplatser per 1000 m² BTA eller 1 bilparkeringsplats per lägenhet för boende samt 1 bilparkeringsplats per 1000 m² BTA eller 0,1 bilparkeringsplats per lägenhet för gäster. I detta har använts 1 plats per bostadsenhet samt 0,1 per lägenhet för gäster. Detta ger 8,8 platser, vilket avrundat uppåt ger 9 platser.

För radhus/parhus finns inte angivet antal parkeringsplatser per bostadsenhet. För enfamiljshus är en rekommendation möjligheten till uppställning av 2 fordon per fastighet. Parhus/radhus likställs traditionellt med enfamiljshus och därmed blir parkeringsbehovet för den markanvändningen 8 enheter x 2 fordon per enhet. I detta ingår gästparkering.

Totalt ger det för planförslaget $9+16 = 25$ bilplatser. Vid en förändring av byggnation så kan spannet enligt ovan variera från 18 till 32 parkeringsplatser.

För en- eller tvåbostadhus på en fastighet är anordnandet av parkeringsplats avsedd uteslutande för fastighetens behov inte lovpliktigt. För flerbostadshus så är anläggandet av parkering, flytt av densamma med mera bygglovpliktigt. Därför kan det vara bra med någon form av reglering på kvartersmarken för att styra placeringen av parkeringsplatserna.



Figur 5 Illustration parkeringar förskoleändamål

Parkeringsbehovet för förskolans verksamhet bedöms i stort vara tillgodosett genom det antal som finns i dagsläget. Här avses främst en omDisposition till fastighet som förskolans fastighetsägare har rådighet över.

Illustrationen i figur 5 visar en möjlig lösning för 10 stycken parkeringsplatser i första hand till förskolan, men som kan nyttjas av besökare till exempel till kyrkan under andra tider. Då parkeringsytorna föreslås vara kvartersmark kan de regleras med tillstånd under vissa tider.

Den längsgående fickan nere vid förskolan är främst avsedd för att hämta och lämna samt kortare besök.

En bedömning utifrån de tillgängliga trafikmängderna på väg 812 är att parkeringslösning som illustrerat är möjligt med tanke på trafiksäkerhetsaspekter. Även annan disposition av uppställningen vid sidan av 812 bedöms vara möjlig.

All tillkommande parkering ska lösas inom kvartersmark.

4. Åtgärdsförslag

Följande åtgärdsförslag föreslås

Erforderliga ytor för vändplatser för avfallshantering måste tillskapas oaktat vem som är huvudman för gata.

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. Planområdet ligger i Valinge med närhet till förskola och kollektivtrafik (buss). För att få föräldrar till barn i planområdet att gå eller cykla till förskolan är det viktigt att vägen dit är säker och upplevs som trygg.

Ofta tas stor hänsyn till tillgängligheten för bilister men det är viktigare att tillgängligheten för gångtrafikanter och cyklister säkerställs. Det statliga vägnätet bedöms hantera den tillkommande trafiken från planområdet sett ur kapacitetshänseende. Däremot krävs åtgärder för att öka andelen hållbara resor till och från förskola samt skapa en trygg gatustruktur i området.

Tillkommande parkeringsbehov hanteras på kvartersmark i enlighet med kommunens gällande parkeringsnorm.

6. Referenser

Parkeringsnorm för Varbergs kommun., Varbergs kommun, 2012.

Trafikstrategi 2030, Varbergs kommun, 2015

Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065, TRV 2017/111007, Trafikverket, 2020