

PM



# TRAFIKUTREDNING

I samband med detaljplanearbete för Häljered 3:1



---

## PM-TRAFIKUTREDNING

UPPDRAG Dpl Häljered 3:1	UPPDRAGSLEDARE Magnus Larsson	DATUM 2013-01-30
UPPDRAGSNUMMER 3602003	UPPRÄTTAD AV Anna-Sofia Sjöquist Claes Johansson	

2 (8)

---

PM-TRAFIKUTREDNING  
2013-01-30  
DPL HÄLJERED 3:1

---

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Området består huvudsakligen av öppen odlingsmark. Marken är idag mestadels oexploaterad, men ett antal bostäder kantar det aktuella området. Kommunen avser att anlägga ett verksamhetsområde här.



Figur 1 Översiktsbild. Detaljplaneområdet är inringat.

## 1.2 Syfte

Syftet med denna trafikutredning är att belysa de aspekter som är viktiga gällande trafik i ett verksamhetsområde. Dessa aspekter är bland annat trafiksäkerhet, tillgänglighet för alla trafikslag samt framkomlighet relaterat till utrymmeskrav både i området och på lokalgatan utmed området.

# 2 Förutsättningar

## 2.1 Översikt

Det aktuella detaljplaneområdet ligger på östra sidan om E45 cirka 1,5 km norr om Alafors. Cirka 1,5 km norr om området ligger Älvängen. Området är 15 ha stort och inrymmer idag mestadels åkermark. Ett ställverk och en pumpstation för fjärrvärme ligger strax sydost om området.



Figur 2 Flygfoto över detaljplaneområdet. Ställverket ses i högra hörnet av bilden.

## 2.2 Fordonstrafik

Utmed detaljplaneområdet går en lokalgata där hastigheten är begränsad till 70 km/h. Från lokalgatan kan trafikanter idag ta sig in till området via tre grusbelagda vägar. De två vägarna i söder leder till bostadsfastigheter, medan den norra leder till, det tidigare nämnda, ställverket. I övrigt finns inga vägar i området då det består av åkermark.

## 2.3 Kollektivtrafik

Söder om området ligger hållplats Äskekärr och norr om området ligger hållplats Häljered. På lokalgatan går linje Lila Express, linje 600, samt linje 425. Endast Lila Express stannar vid hållplatserna invid området. Lila Express trafikerar hållplatserna med cirka fyra dubbelturer varje timme under högtrafik.

## 2.4 Gång- och cykeltrafik

Utmed lokalgatan löper en nyanlagd, cirka 3 m bred, gång- och cykelbana. Via denna cykelbana kan cyklister ta sig mellan Nödinge i söder, till Alvhem i norr. Ingen mätning av antal gående och cyklister är utförd.



Figur 3 Gång- och cykelbana utmed tillf E45. Bild från Google.

## 2.5 Övrigt

Ställverket kommer att ligga kvar i befintligt läge. Därmed kommer även de befintliga kraftledningarna att fortsätta gå över området. De går idag i kanten av befintlig serviceväg fram till ställverket. Ny infart till industrigatorna anläggs 10 m norr om kraftledningarna. Befintlig serviceväg ligger kvar i sin nuvarande sträckning och föreslås förvaltas som enskild väg. Denna ansluter till föreslagen kommunal industrigata i öster. Kraftledningarna kommer att korsa in och utfarter i området vilket dock anses vara godtagbart.

## 3 Trafikanalys/trafikmängder

Att göra en trafikanalys för området är i svårt, i dagsläget. Svårigheten beror på att lokalgatan använts som omledningsväg för E45 under byggtiden. Det går dock att göra en bedömning av de trafikmängder som området kommer att alstra. Trafikmängderna beror på omfattning och typ av verksamhet samt storleken på de fastigheter som ska uppföras.

Det nya området kommer att alstra trafik. Beräkningar och uppskattningar visar att alstringen från området uppskattningsvis blir 700 f/d. Cirka 12 procent av denna trafik bedöms vara tung trafik. De utförda beräkningarna är baserade på att ungefär hälften av det 10 ha stora området bebyggs. Industrierna bedöms bli till hälften lager och till hälften annan verksamhet. Personbilstrafiken i området bedöms vara som störst under morgon- och eftermiddagstimmarna

---

(15 procent av dygnsflödet). Den tunga trafiken är mer spridd över dagens timmar (beroende på typ av verksamhet). Köbildning kan uppstå men risken för långa köer är minimal.

Enligt statistik från Trafikverket går det ca 15 000 f/d på E45 utmed detaljplanområdet. Sex procent av denna trafik är tung trafik. En viss, dock liten, del (1 000 f/d) av denna trafik bedöms, även i framtiden, använda lokalgatan för transport mellan Älvängen och Nödinge/Nol.

En kapacitetsberäkning visar att, med de ovan uppskattade trafikmängderna, att det inte kommer att bildas några nämnvärda köer i korsningen med lokalgatan. (Belastningsgrad 0,12<sup>1</sup>) Fordon från området som ska ut på lokalgatan kan bli fördröjda ett par sekunder och detsamma gäller de fordon som kommer norrifrån och ska in i området. Fordon som stannar på lokalgatan påverkar de fordon som ska rakt fram.

---

<sup>1</sup> En belastningsgrad över 0,8 indikerar risk för större köbildning.

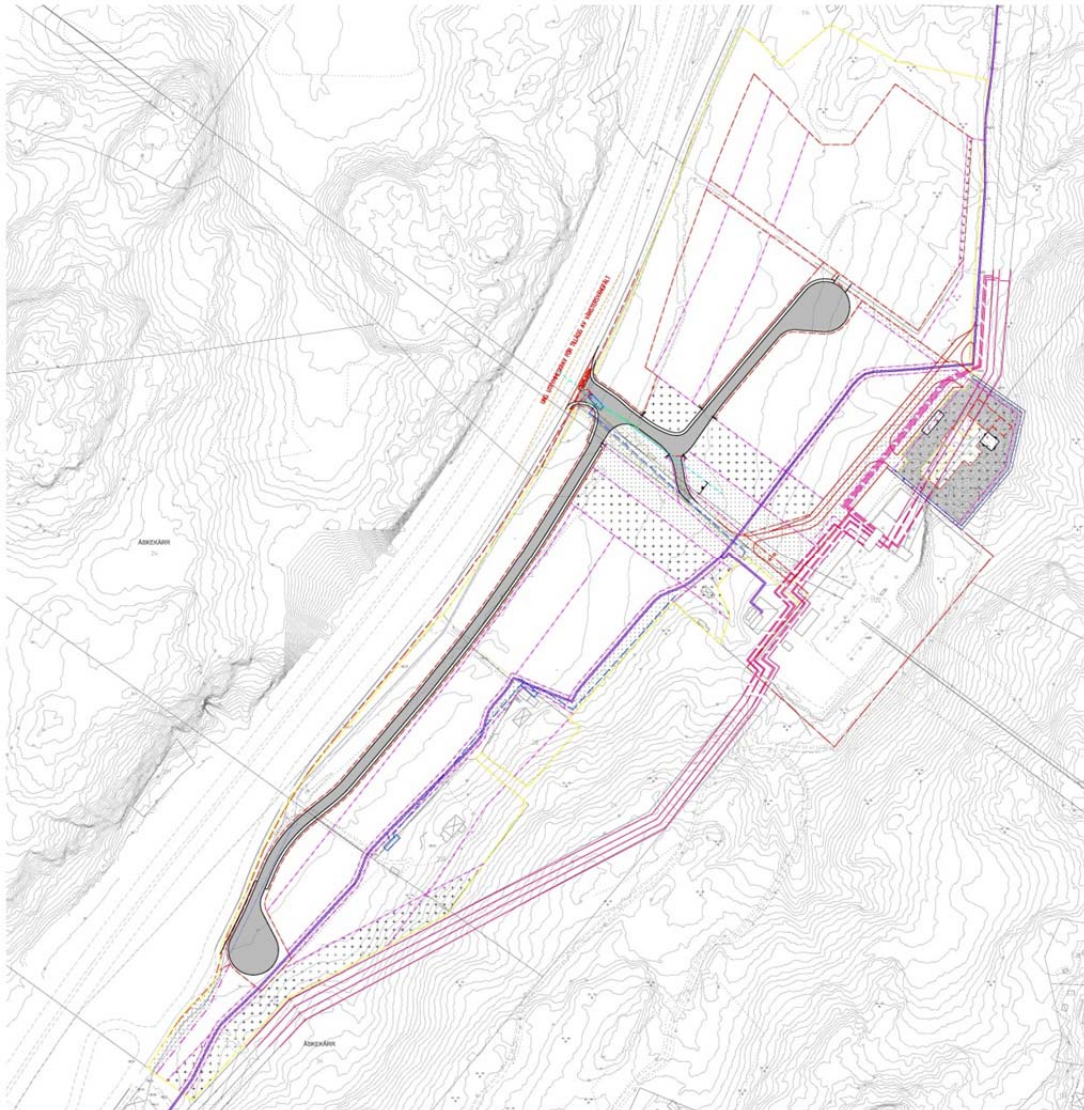
6 (8)

---

PM-TRAFIKUTREDNING  
2013-01-30  
DPL HÄLJERED 3:1

## 4 Förslag

I nedanstående bild visas det framtagna trafikförslaget i plankartan.



Figur 4 Plankarta

### 4.1 Fordonstrafik

Fordonstrafiken kommer att ledas in i området via en anslutning. Övriga infarter stängs. Ny infart föreslås ligga strax norr om befintlig och utformas för Lspec (specialtransport 19 m). Ur ett kapacitetsmässigt perspektiv behövs inte något vänstersvängfält, däremot kan det behövas av trafiksäkerhetsskäl. Upphinnandeolyckor är vanliga och på denna sträcka finns det risk för att hastighetsbegränsningen överskrids och då kan olyckorna bli allvarliga.

---

Det måste finnas utrymme för ett vänstersvängfält även om åtgärden inte inkluderas i detaljplanen. Om Trafikverket i framtiden anser att det behövs ett vänstersvängfält ska det finnas möjlighet att anlägga ett sådant. Enligt Trafikverkets riktlinjer om vägars och gators utformning (VGU, remissutgåva 2012-01-24) ska,

*Avståndet mellan vägbanekanterna på en motorväg och en intilliggande väg ska vara minst 13 meter vid plan terräng. Om trafikmängden på den intilliggande vägen är < 1000 f/d (ÅDT-Dim) får avståndet minskas till 8 meter. Om den intilliggande vägen är placerad högre än motorvägen ska avståndet ökas med 1,5 gånger höjdskillnaden.*

Enligt gällande grundkarta är avståndet tillräckligt stort för att i framtiden få plats med ett vänstersvängfält.

Ny infart till industrigatorna föreslås bli 7 m på smalaste stället med en gångbana på norra resp. del av södra sidan. Ytan beläggs med asfalt. Befintlig serviceväg till ställverket ansluts i öster. Anslutningen föreslås bli 6 m bred för att sedan smalnas av och anpassas till bredden på befintlig serviceväg. Servicevägen betjänar även den planerade omriktningsstationen och den befintliga fjärrvärmeanläggningen. Vändmöjlighet på dessa fastigheter får lösas på samma sätt som idag. I området föreslås två nya industrigator som ansluter till infartsgatan. Industrigatorna föreslås bli 7 m breda med gångbana utmed ena sidan. I änden på varje gata föreslås en vändplan med 18 m radie. Eventuella rondeller i vändplanerna måste vara överkörningsbara. I övrigt föreslås fastigheterna lösa vändmöjlighet på tomtmark. Gator, korsningar och vändplaner är dimensionerade för Lspec (specialtransport 19 m), samt Ls (dragbil med påhängsvagn 24 m).

#### 4.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken påverkas inte av förslaget.

#### 4.3 Gång- och cykeltrafik

Den befintliga gång- och cykelbanan utmed E45 kopplas samman med gångstråk i området. Vid passage över anslutningen till området föreslås att väjningslinje för fordon från anslutande industrigata förläggs innanför denna. Detta för att förhindra att lastbilar blir stående över cykelbanan vid väjning och blockera gång- och cykeltrafiken. Denna passage bör utföras i avvikande beläggning eller färg för att visa för övriga trafikanter att det är en gång- och cykelpassage.

I området föreslås 2 m breda gångbanor. Gångbana utmed infartsgatan ansluter till befintlig gång- och cykelbana. Gångbana löper utmed hela norra sidan om infartsgatan, samt del av södra sidan. Utmed den norra industrigatan föreslås gångbana ligga på västra sidan. Utmed den södra industrigatan föreslås gångbana på den östra sidan. Denna gångbana kopplas samman med gång- och cykelstråket invid hållplats Äskekärr, på västra sidan, vid vändplanen. Cyklister hänvisas till industrigatorna och därmed blandtrafik.