

NORRA RINGVÄGEN

TRAFIKUTREDNING

ADRESS COWI AB
Södra Förstadsgatan 26
211 43 Malmö

TEL 010 850 25 00

FAX 010 850 25 10

WWW cowi.se

1 Inledning

Falkenberg växer och för att växa på ett hållbart sätt arbetar kommunen aktivt för att staden ska utvecklas genom att befintlig bebyggelse kompletteras och förtätas.

I nuläget håller kommunen på att ta fram en detaljplan gällande ett förtätningsprojekt som omfattar fastigheten Repslagaren 22. Huvudsyftet med detaljplanen är att utreda möjligheten att förtäta fastigheten med ett flerbostadshus med max fem våningar och på samma gång bibehålla områdets värdefulla boendekvaliteter i form av grönytor och utemiljöer. Ytan som tas i anspråk används idag som markparkering och ligger i den nordöstra delen av fastigheten.

Under samrådsfasen har synpunkter från boende på Norra Ringvägen inkommit gällande vägnätets tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter, kapacitet samt parkering. I samband med att detaljplanen nu har gått in i ett granskningsskede har COWI fått i uppdrag att ta fram denna trafikutredning. Utredningen syftar till att undersöka och konsekvensbeskriva möjliga fysiska åtgärder i syfte att öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter inom planområdet och då framförallt längs Norra Ringvägen.

2 Förutsättningar

2.1 Befintlig bebyggelse och service

Planområdet ligger centralt beläget i Falkenberg och består i dagsläget av bostadshus i två till fyra våningar. Inom planområdet finns även en radhuslänga i två våningar från 1950-talet. Radhusen har en enhetlig utformning med höga arkitektoniska värden. I norr angränsar planområdet till småhusbebyggelse och i

PROJEKTNR.

A115639

DOKUMENTNR.

A115639-4-02-UTR-001

VERSION

2.0

UTGIVNINGSDATUM

2018-09-20

BESKRIVNING

Trafikutredning

FÖRFATTARE

Therese Svensson

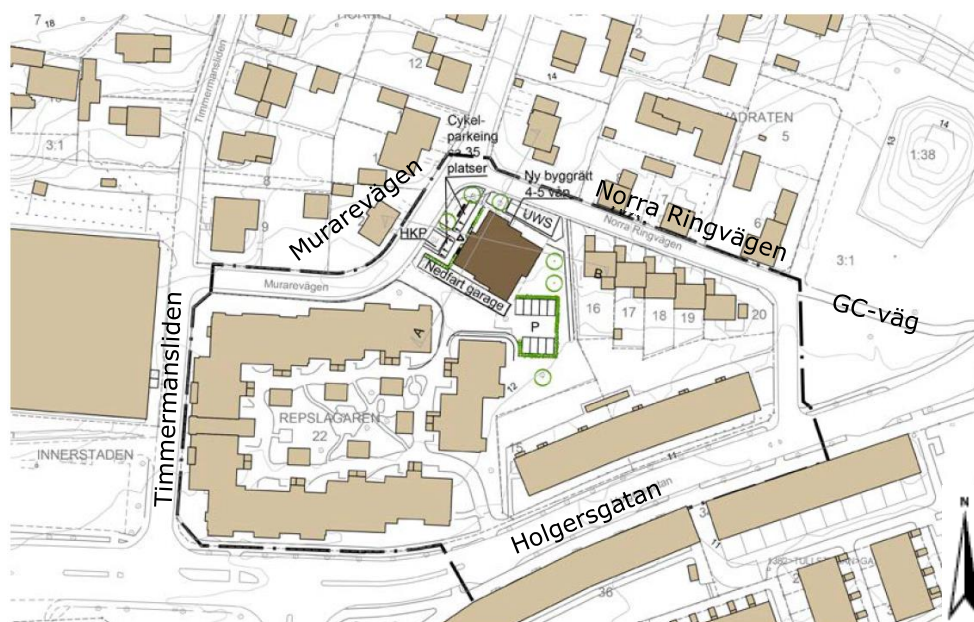
GRANSKAD

Erik Åberg

GODKÄND

Ing-Britt Swedenborg

söder finns flerbostadshus i tre till fyra våningar. Väster om planområdet ligger Falkhallen och i öster finns grönytor för lek.



Figur 1 Fastigheterna inom kv. Repslagaren. Del av illustration till plankartan. Källa: Falkenberg kommun, Samrådshandling, Repslagaren 22 m.fl.

Falkenbergs centrala delar ligger söder om planområdet. Till Stortorget och omgivande handel är det drygt 600 meter. Gymnasieskola samt grund- och förskolor finns inom ett avstånd på 0,2-1 kilometer. Vårdcentral ligger cirka 250 meter öster om planområdet.

2.2 Ny byggrätt

Flerbostadshuset som föreslås byggas regleras med en nockhöjd på 16,5 meter, vilket motsvarar max fem våningar och cirka 20 bostäder. Såväl byggnaden som dess omgivande funktioner (parkering, sophantering, etc.) bör enligt detaljplanen utformas så att kvarterets gröna kvaliteter bevaras och utvecklas. Parkering kommer att anordnas inom kvartersmark.

2.3 Gator och trafik

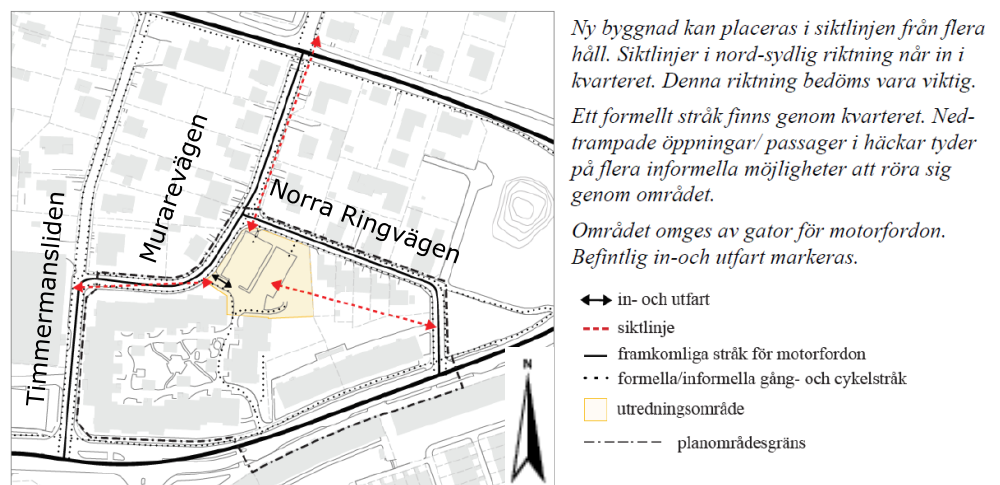
2.3.1 Gatustruktur och trafikmängd

Planområdet angränsar till gatorna Holgersgatan, Timmermansliden, Murarevägen och Norra Ringvägen. Dessa gator matar fordonstrafik till såväl planområdet som kringliggande bostäder. Holgersgatan utgör även ett av stadens huvudstråk.

Det lokala gatunätet (Timmermansliden, Murarevägen och Norra Ringvägen) har en hastighetsbegränsning på 30 kilometer i timmen, trafiken är dubbelriktad och gatusektionerna är smala, speciellt på Norra Ringvägen. Gatorna är även en målpunkt för viss söktrafik avseende parkering då de erbjuder gratis långgående parkering till verksamheterna i närområdet.

Under en veckas tid i november 2017 genomförde Falkenberg kommun en trafikmätning på gatorna som angränsar till planområdet. Trafikmängden på Timmermansliden respektive Norra Ringvägen uppgick till 390 respektive 208 fordon per veckomedeldygn. Enligt trafikmätningen sker flest fordonsrörelser på vardagseftermiddagar mellan 15-17.

En uppräknig av prognosticerad trafik för år 2025 har utförts i detaljplanen och trafikmängderna uppgår då till 520 fordon på Timmermansliden respektive 280 fordon på Norra Ringvägen. I uppräknigen ingår en allmän trafikökning samt den trafikgenerering som den nya bebyggelsen ger upphov till. Detta innebär att trafikmängden på gatorna kommer att öka, men ökningen är förhållandevis liten.



Figur 2 Stråk och siktlinjer inom kv. Repslagaren. Källa: Falkenbergs kommun, Samrådshandling, Repslagaren 22 m.fl.

2.3.2 Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnätet i Falkenberg är väl utbyggt längs de stora trafiklederna. Planområdet ansluter till befintligt gång- och cykelvägnät på Holgersgatan. Till Falkenbergs tågstation är avståndet drygt 1,5 kilometer via gång- och cykelväg och till Falkenbergs centrala delar är det runt 600 meter.

Inom planområdet sker cykeltrafik blandat med biltrafiken. Bostadsgatorna har gångbana på båda sidor vägen, men på Norra Ringvägen är de väldigt smala vilket gör att tillgängligheten och framkomligheten för rullstol, rollator och barnvagn är låg och att de tvingas röra sig i blandtrafik.

2.3.3 Kollektivtrafik

Från planområdet är det god tillgång på såväl lokala som regionala kollektivtrafikförbindelser. De närmaste busshållplatsen för både lokal- och regionalbussar finns vid vårdcentralen. Vid Stortorget finns fler lokallinjer för resor inom Falkenberg. Utanför stadskärnan ligger, som tidigare beskrivits, Falkenbergs station där tåg norrut respektive söderut trafikerar. Dit går lokalbuss nummer 10 som går via hållplatsen vid vårdcentralen.

2.3.4 Parkering

På Repslagaren 22 finns idag en markparkering med 32 platser och ett parkeringsgarage med 70 platser. Genom den nya detaljplanen kommer markparkeringen att utgå och därför har ett arbete med att omfördela parkeringsplatserna redan påbörjats av fastighetsägaren. Ett flertal parkeringsplatser är idag uthyrda till icke boende i kvarteret och det är dessa platser som kommer frigöras. Enligt framtagen parkeringsutredning (FABO, 2018-04-26) kommer samtliga hyresgäster som hyr plats på markparkeringen idag att få plats i det befintliga parkeringsgaraget.

För den nya byggrätten föreslås ett mindre parkeringsgarage under byggnaden med minst 13 platser och en mindre markparkering som löser kvarvarande behov om 9 platser. Även en parkering för rörelsehindrade kommer att anläggas vid byggnadens entré. Cykelparkering för den nya byggrätten (68 platser) föreslås lösas dels under väderskydd i anslutning till bostadsentrén, dels i cykelrum i byggnaden.

För fyra av de fem befintliga radhusen längs Norra Ringvägen saknas parkering i direkt anslutning till respektive fastighet. Bostäderna har garage, men dessa är inte dimensionerade för dagens bilar. Parkering sker istället på gatorna i närområdet. Det finns även möjlighet för alla som bor i Falkenbergs centrum att ansöka om boendeparkeringskort hos kommunen för parkering i Falkenbergs centrala delar.

Även flerbostadshuset på Repslagaren 15 och 21 saknar egen parkering i anslutning till fastigheten, vilket var accepterat enligt gällande regelverk när byggnaderna uppfördes. Parkering för dessa bostäder sker också på gatorna i närområdet eller på hyrd kommunal parkeringsplats.

3 Trafikanalys

3.1 Oskyddade trafikanter

Det lokala gatunätet är uppbyggt på 1950-talet och dess utformning har präglats av detta. Som beskrivs i avsnittet om gång- och cykeltrafik ovan (2.3.2) har gatorna gångbana på båda sidor vägen, men på framförallt Norra Ringvägen är gångbanorna väldigt smala vilket gör att tillgängligheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter är otillfredsställande. Det förekommer på grund av detta att rullstol, rollator och barnvagn tvingas att röra sig ute på gatan i blandtrafik.

Gångbanan på norra sidan av Norra Ringvägen varierar mellan 93 och 100 centimeter och på en del av gatan (längst västerut) är tvärlutningen cirka 5 procent. Detta överstiger kraven i VGU på max 2 procent (1:50) tvärlutning. En tvärlutning över detta utgör fara för personer med nedsatt balans, synnedsättningar och rullstol eller rollator.



Figur 3 Infart till Norra Ringvägen från Murarevägen.

Gångbanan på Norra Ringvägens södra sida varierar mellan 170 och 67 centimeter. Gångbanan är som bredast precis efter svängen från Murarevägen, men smalnar av väldigt snabbt. Gångbanan är som smalast vid gatans tre belysningsstolpar (67, 70 och 72 centimeter).



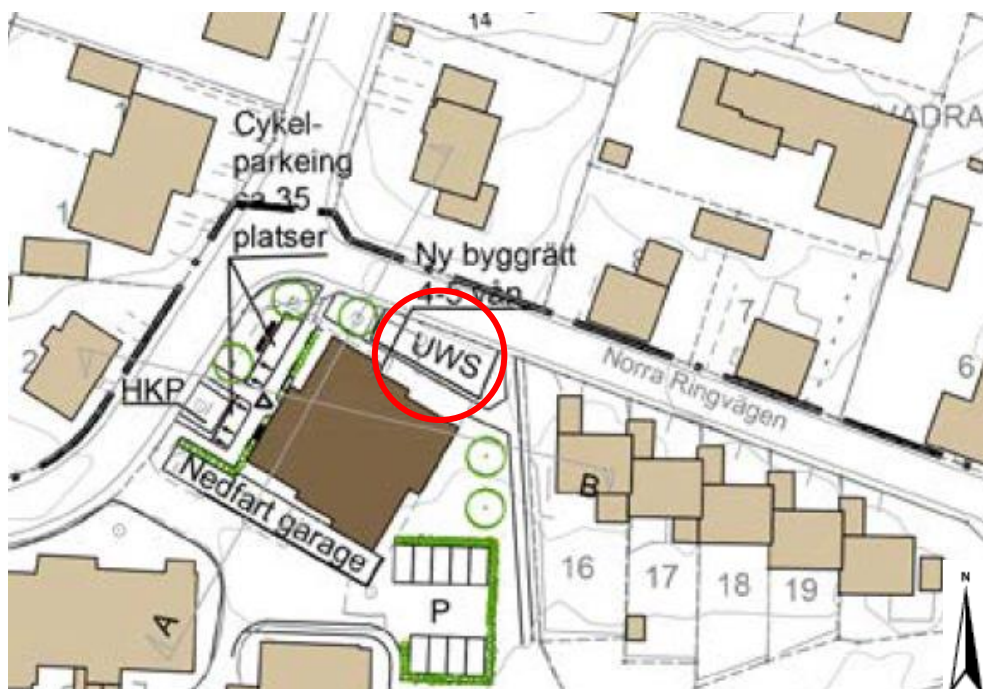
Figur 4 Gångbana på södra sidan av Norra Ringvägen.

För att förbättra tillgängligheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter har föreliggande utredning studerat olika utformningar av gatasektionen. Studerade åtgärdsförslag beskrivs närmare i avsnitt 4 nedan.

3.2 Parkering

Längs Norra Ringvägen finns sju stycken markerade parkeringsplatser och det är enbart på dessa som parkering tillåts. I och med att flera bostäder inom planområdet saknar egen parkeringsplats i anslutning till sin bostad upplever de boende ett problem. Parkeringssituationen blir även ansträngd eftersom att gatorna (Timmermansliden, Murarevägen och Norra Ringvägen) även nyttjas till parkering av verksamheter i närområdet. Vid evenemang i Falkhallen och när gymnasiet är öppet är söktrafiken som störst.

Enligt detaljplanens illustrationskarta kan en UWS-anläggning, som innebär att avfall förvaras i underjordiska behållare, placeras utmed Norra Ringvägen, se figur 5. En konsekvens av en sådan placering är att två av parkeringsplatserna längs Norra Ringvägen utgår. Bedömningen är dock att ett minskat antal parkeringsplatser genererar mindre söktrafik.



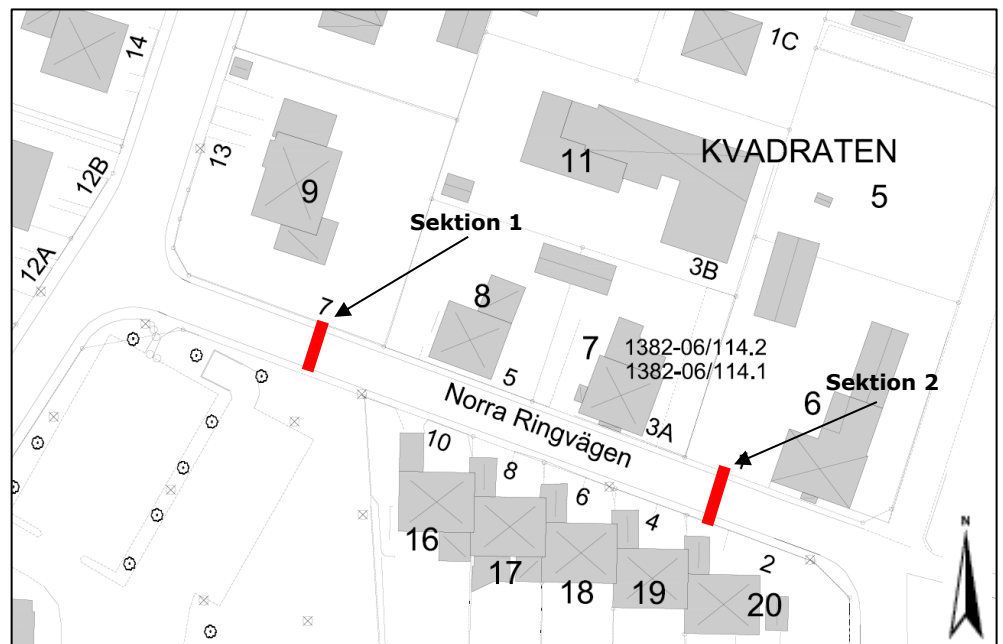
Figur 5 UWS för ny byggrätt inom Repslagaren 22 inringat i rött. Källa: Falkenbergs kommun, Samrådshandling, Repslagaren 22 m.fl.

Ovanstående visar på att det finns ett behov av att utreda förutsättningarna för parkering inom planområdet, men detta regleras inte i aktuell detaljplan. Utan här hänvisas till den övergripande översyn av trafik- och parkeringssituationen i Falkenbergs centrala delar som kommunen håller på att ta fram.

4 Åtgärdsförslag

För att förbättra tillgängligheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter har tre olika förslag tagits fram. Åtgärdsförslagen redovisas genom gatusektioner med beskrivande text samt kalkyl. Följande förslag har studerats:

- > Ensidig gångbana norra sidan
- > Ensidig gångbana södra sidan
- > Dubbelsidig gångbana



Figur 6 Position på gatusektionernas utsnitt markerade i rött. Källa: Metria AB, Grundkarta Repslagaren 22, 2017.

I arbetet har enbart Norra Ringvägens sträckning mellan gång- och cykelvägens anslutning i öster och Murarevägen i väster studerats. Detta är en sträcka på 100 meter.

Körspårssimulering har utförts för att säkra framkomligheten för sopbil och de tömningsfordon som behövs för en UWS-anläggning.

4.1 Förutsättningar enligt VGU

Norra Ringvägen är dimensionerad för utrymmesklass B och hastigheten 30 kilometer i timmen. Utrymmesklass B innebär att bilar vid möte med andra bilar kräver hastighetsminskning och vid omkörning av cyklister kan bilar behöva inkräkta på motriktat körfält.

Dimensionerande trafiksituationer på Norra Ringvägen är enligt VGU (Sektion tätort – Gaturum 3 Dimensionerande trafikanter och trafiksituationer) att lastbil ska kunna passeras av bil vilket kräver en vägbredd på 4,95 meter, att lastbil

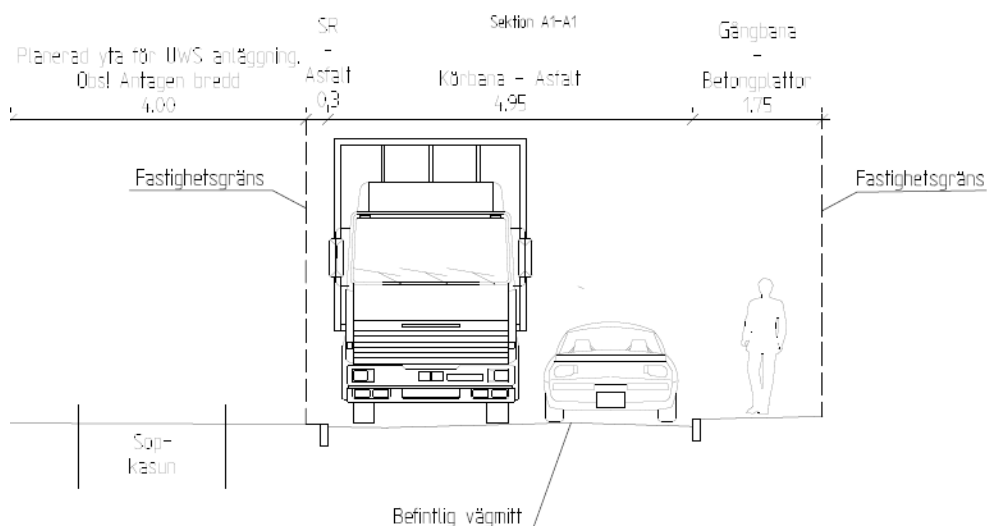
ska kunna passeras av cykel vilket kräver en vägbredd på 4,05 meter och att personbil ska kunna passera personbil vilket kräver en vägbredd på 4,15 meter.

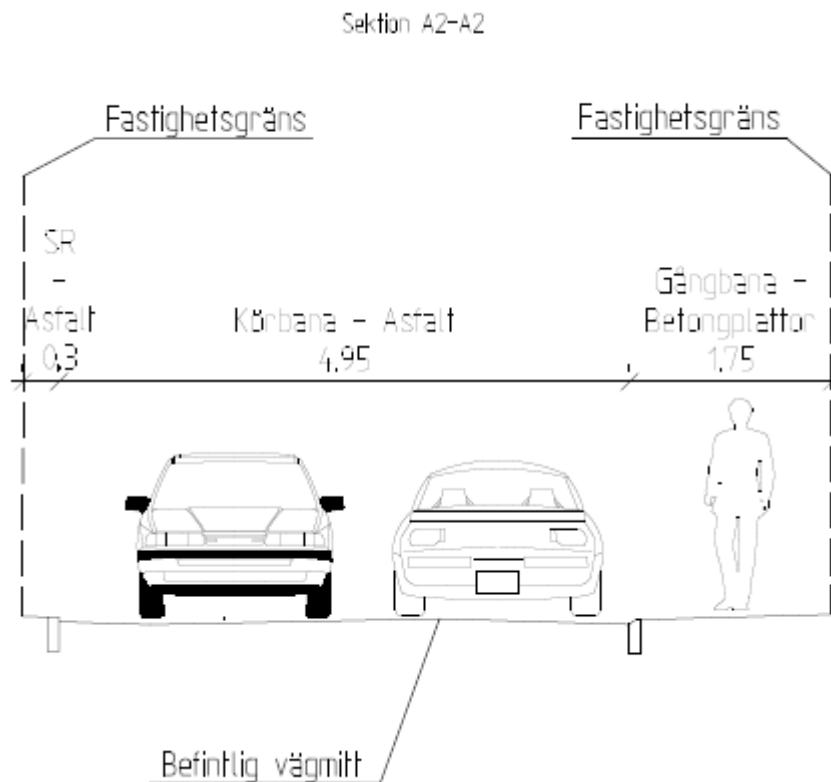
4.2 Ensidig gångbana norra sidan

För att öka tillgänglighet och framkomlighet för fotgängare på Norra Ringvägen föreslås en gångbana med en bredd på 1,75 meter. För att tydligt signalera att det är en yta för gång föreslås betongplattor som beläggning. Med gångbana på norra sidan blir övergången till gång- och cykelvägen ut mot Holgersgatan och busshållplatsen vid vårdcentralen rak och naturlig. Cyklisterna kommer fortsätta att röra sig i blandtrafik.

Körbanan får en bredd på 4,95 meter, vilket uppfyller den dimensionerande trafiksituationen där lastbil kan passeras av bil. Mellan körbanan och fastighetsgräns föreslås en skiljeremsa med en bredd på 0,30 meter. Båda dessa är asfalterade och skiljeremsan tydliggörs med kantsten. Vid infarter kommer kantstenen att vara fasad samt ha 4 centimeters visning.

I och med att hela gatusektionen förskjuts åt sidan kommer alla brunnar att flyttas. Parkeringsplatserna längs gatan förskjuts något åt sidan, vilket kräver ny markering. Genom att parkeringsplatserna förskjuts söderut blir en konsekvens att de kommer närmare fastighetsgränsen för bostäderna i söder, skiljeremsan är som beskrivs ovan 0,30 meter. En möjlig konsekvens, ifall UWS-anläggningen blir av, är att två utav de sju befintliga parkeringsplatserna utgår.





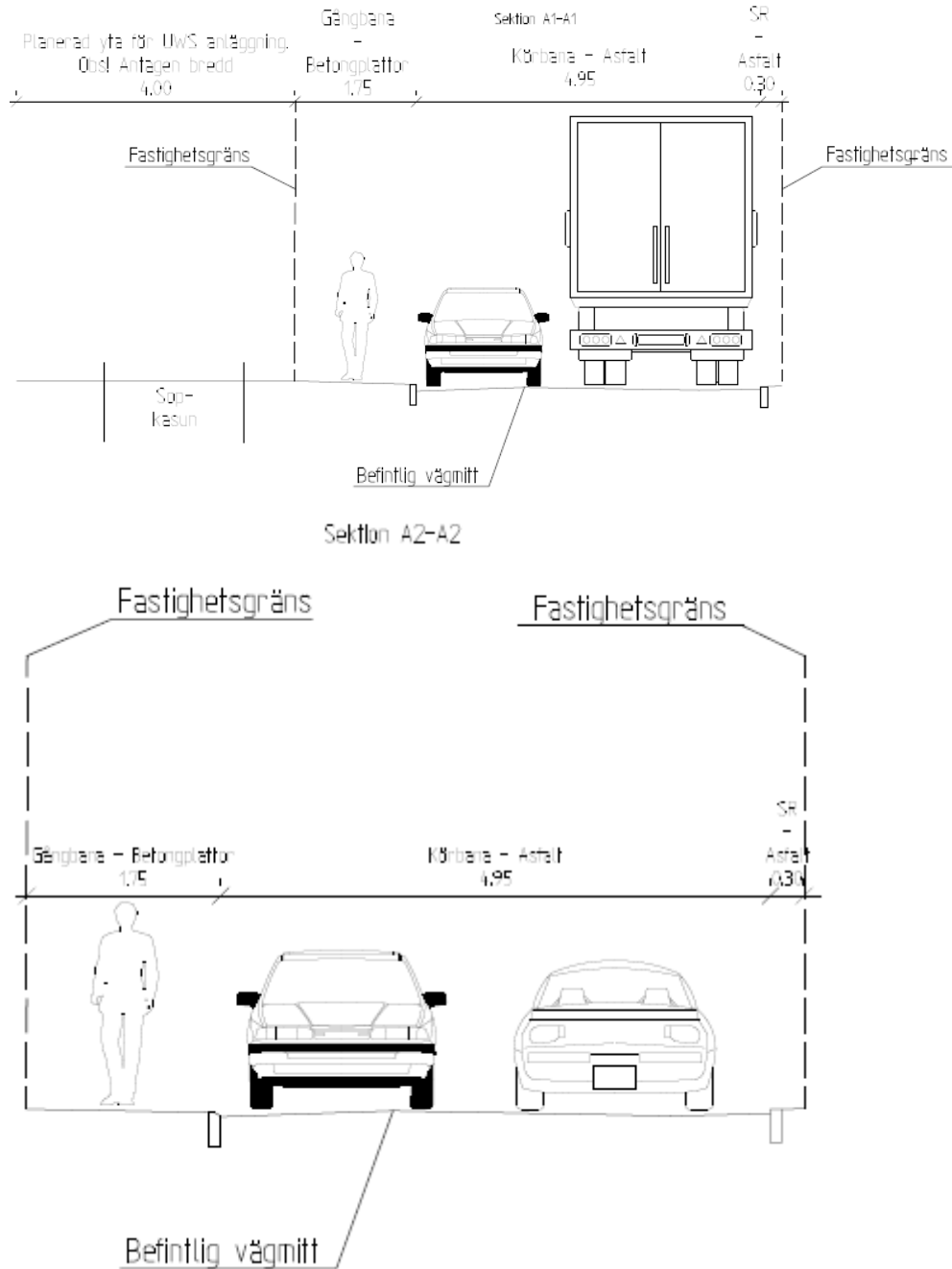
Figur 7 Illustrationer gatusektion med gångbana på norra sidan.

4.3 Ensidig gångbana södra sidan

Likt förslaget ovan så föreslås gångbanan bli 1,75 meter bred för att öka tillgängligheten och framkomligheten för gångtrafik längs Norra Ringvägen. Betongplattor används som beläggning för att signalera att ytan är för gångtrafik. Med gångbana på södra sidan blir övergången till gång- och cykelvägen ut mot Holgersgatan inte lika rak och naturlig då man måste snedda över vägen. I riktning mot Murarevägen fortsätter däremot gångbanan på södra sidan vägen, vilket skapar en naturlig förlängning. Cykling sker fortsatt i blandtrafik.

Körbanan blir 4,95 meter bred, vilket uppfyller kraven enligt VGU. Skiljeremsan blir även här 0,30 meter bred och markeras med kantsten. Ytorna beläggs med asfalt. Vid infarter har kantsten 4 centimeters visning och är fasad.

Alla brunnar kommer att flyttas eftersom att gatusektionen förskjuts åt sidan. Detsamma gäller parkeringsplatser, vilka måste markeras på nytt. Genom att parkeringsplatserna förskjuts något norrut blir en konsekvens att de kommer närmare fastighetsgränsen för bostäderna i norr, men avståndet blir ändå drygt 2,8 meter inkluderat skiljeremsan. En möjlig konsekvens, ifall UWS-anläggningen blir av, är att två utav de sju befintliga parkeringsplatserna utgår.



Figur 8 Illustrationer gatusektion med gångbana på södra sidan.

4.4 Dubbelsidig gångbana

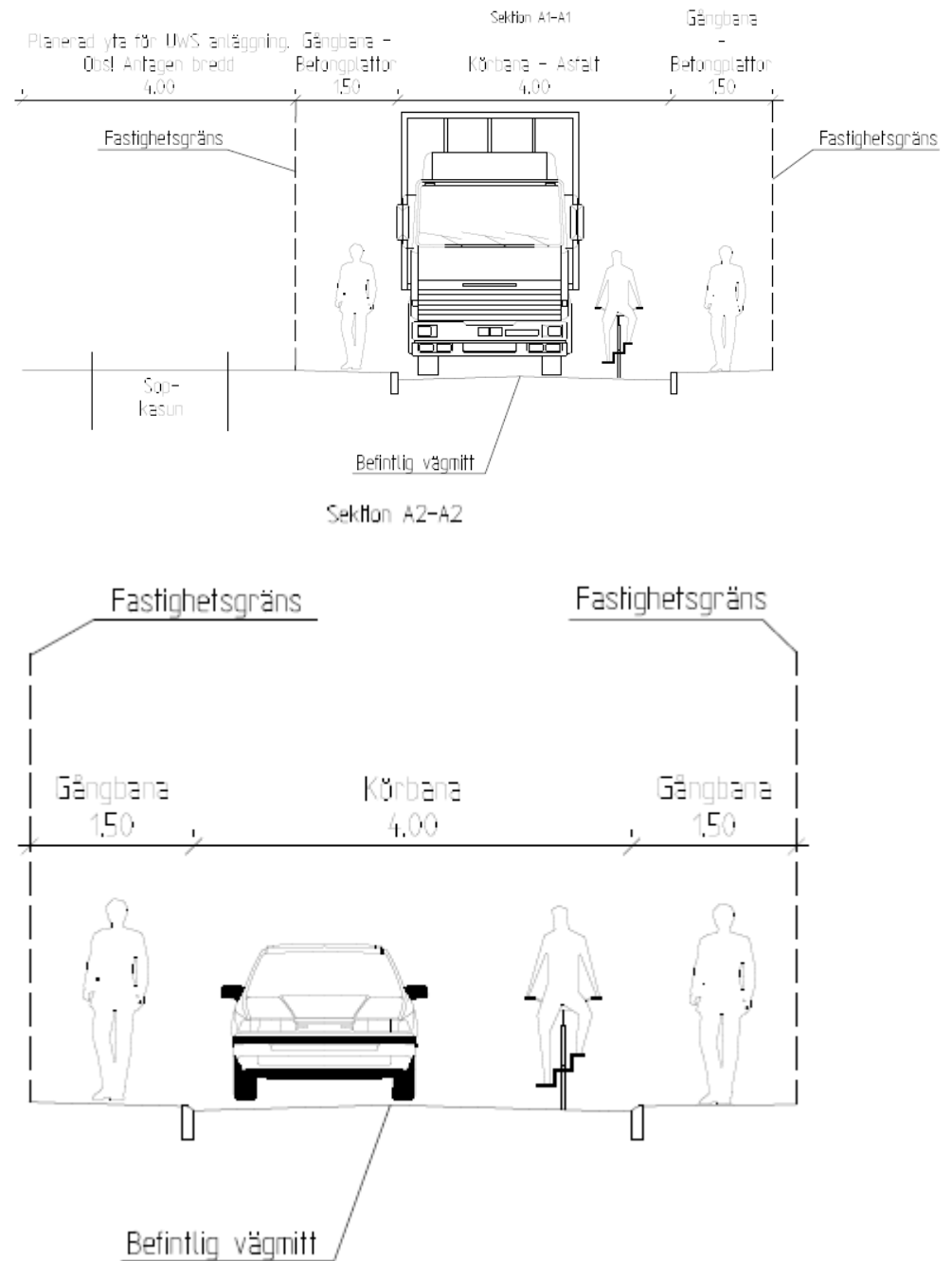
Med dubbelsidig gångbana föreslås en bredd på 1,50 meter på respektive gångbana. Detta skapar god tillgänglighet och framkomlighet för gångtrafik på båda sidor av Norra Ringvägen. Som beläggning föreslås betongplattor. Kantsten finns längs hela sträckningen och vid infarter är den fasad och har 4 centimeters visning.

Med gångbana på 1,50 meter på båda sidor av vägen blir vägbanan dock bara 4,00 meter bred, vilket inte uppfyller VGU:s krav på 4,05 meter (enkelriktad gata, lastbil ska kunna passeras av cykel). Dubbelsidig gångbana får alltså som

konsekvens att enkelriktning på denna del av Norra Ringvägen krävs. Vid dubbelsidig gångbana är utrymmet på vägen så pass litet att de längsgående parkeringarna inte får plats längre och därför måste tas bort.

Likt förslagen ovan kommer brunnarna att flyttas och cykling sker fortsatt i blandtrafik.

Vid enkelriktning görs bedömningen att ifall trafiken regleras från väster till öster så kommer den prognosticerade trafiken för år 2025 att minska.



Figur 9 Illustrationer gatusektion med dubbelsidig gångbana.

4.5 Förda diskussioner under arbetet/antagna förutsättningar

Vi har kort utrett ifall kantsten, på den sida som inte blir gångbana, hade kunnat vara kvar för att få ett ekonomiskt billigare alternativ då inte rivning hade behövts. Detta är dock inte möjligt med hänsyn till de krav på vägbredder som finns i VGU.

Vidare har vi undersökt ifall skiljeremsan hade kunnat markeras med målning, men vi anser att kantsten behövs för att påvisa dels höjdskillnad jämfört med vägen, dels att skiljeremsan inte är en yta för trafik. Detta innebär att alla alternativ förses med granitkantsten längs båda sidor av gatan.

Befintlig kantsten är en blandning av korta kantstenselement, men i åtgärdsförslagen föreslår vi längre kantstenselement för att skapa hållbara åtgärder. Detta innebär att inte all den befintliga kantstenen kommer att kunna återanvändas. I kalkylen har antagits att cirka 50 procent av kantstenen är ny.



Figur 10 Befintliga korta kantstenselement.

Då kantstenen behöver flyttas i alla alternativen har antagits att gatan förses med ny asfaltstopp. Denna kostnad är inlagd i kalkylen. Vidare har antagits att de nedstigningsbrunnar som finns i höjd med Norra Ringvägen 8 inte berörs av kantstensflytt samt att inga åtgärder krävs avseende gatans belysningsanläggning.

5 Syntes

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Kostnad	720 000 kr	720 000 kr	760 000 kr
Antal kvarvarande p-platser	5*	5*	0
Tillgänglighet gångtrafik	God	God	Mycket god
Tillgänglighet för boende	God	God	Mindre god

* Detta gäller om UWS-anläggning byggs, annars är platsantalet två stycken till.