


PM	Dokumentdatum 2021-06-17	Uppdragsnummer 176680	
	Uppdragsansvarig Lars Löwenadler	Handläggare Elin Andersson	

PM TRAFIKUTREDNING DP KVILLE BRÄCKE 2:3

WERNER ARKITEKTER

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND OCH SYFTE	2
2	FÖRUTSÄTTNINGAR	3
3	DETALJPLAN FÖR FJÄLLBACKA VERKSAMHETSOMRÅDE, DEL AV FJÄLLBACKA 163:1 M.FL.	4
4	NULÄGE	5
	4.1 VÄGNÄT.....	5
	4.2 TRAFIKFLÖDEN.....	7
5	TRAFIKANALYS	8
	5.1 TRAFIKFLÖDEN MED NYA BOSTÄDER OCH UTBYGGT VERKSAMHETSOMRÅDE.....	8
	5.2 TRAFIKFLÖDEN MED NYA BOSTÄDER OCH UTBYGGT VERKSAMHETSOMRÅDE – UTAN NY ANSLUTNING TILL VÄG 915.....	9
	5.3 TRAFIKFLÖDEN MED NYA BOSTÄDER OCH UTAN UTBYGGT VERKSAMHETSOMRÅDE.....	9
	5.4 SAMMANSTÄLLNING TRAFIKFLÖDEN.....	10
	5.5 TRAFIKSÄKERHET I KORSNINGAR UTIFRÅN FLÖDEN.....	11
	5.6 OSKYDDADE TRAFIKANTERS RÖRELSER.....	11
6	SLUTSATS	12

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Werner Arkitekter arbetar med en detaljplan för nya fritidshus på fastigheten Kville Bräcke 2:3 strax norr om Fjällbacka, se Figur 1.



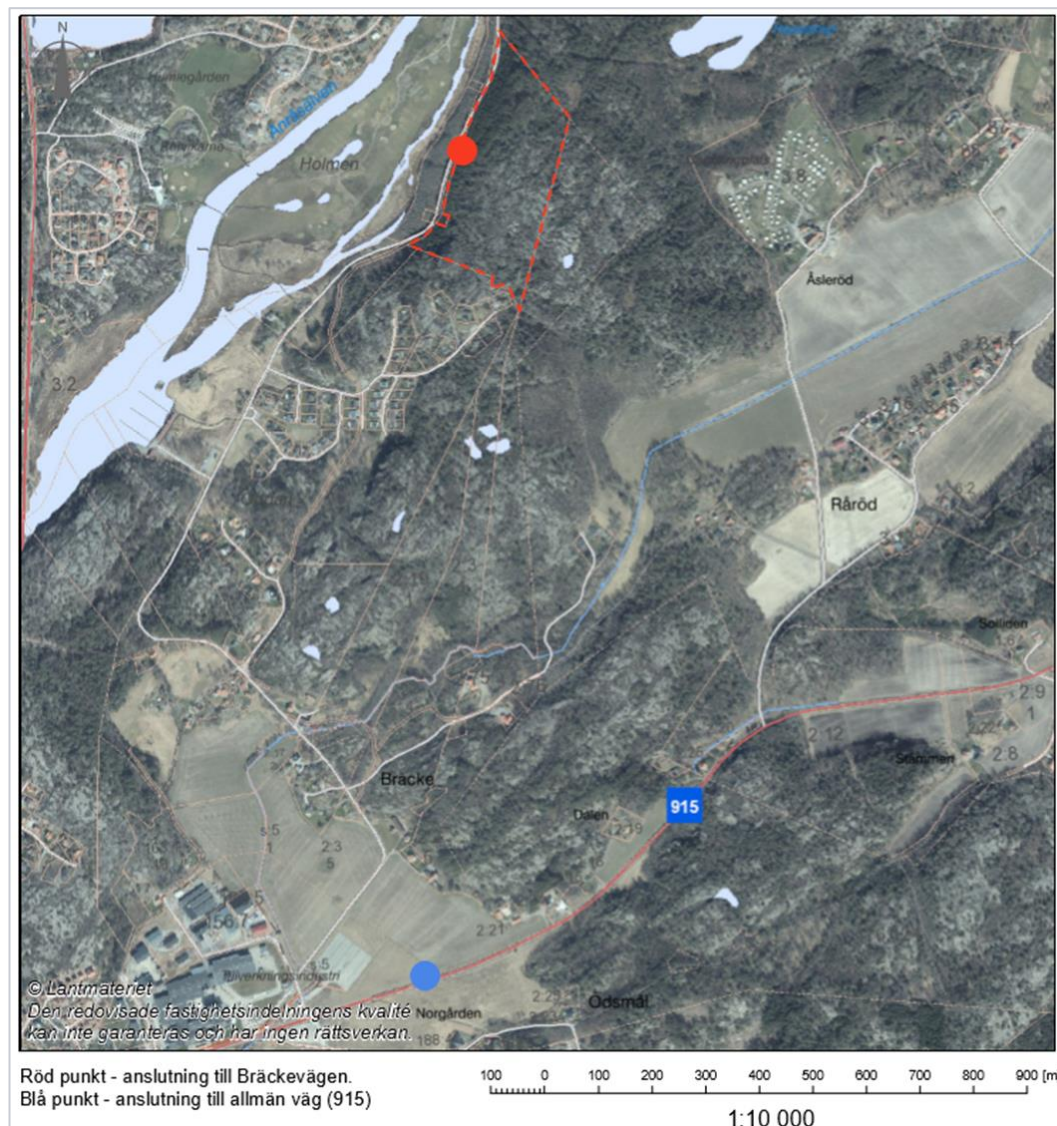
Figur 1. Överblick över området. (Källa: Lantmäteriet)

Berört område planeras att bebyggas med ca 40 nya enbostadshus/fritidshus på sluttningen och nya vägar behöver anläggas upp till bostadsområdet. Bostäder och vägar utgår från situationsplanen framtagen av Werner Arkitekter och kommer under planarbetet att justeras efter platsens förutsättningar. Detaljplanen för området har påbörjats och är i samrådsskedet.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

En trafikkonsekvensbeskrivning ska tas fram i arbetet med samrådshandlingarna. Beskrivningen ska redovisa vilka konsekvenser ett genomförande av detaljplanen får för befintligt vägnät, Bräckevägen samt anslutning till allmän väg (915), se Figur 2. Även eventuella åtgärder ska beskrivas.

Det finns i dagsläget en detaljplan för området vid Bräckevägens anslutning till Trafikverkets väg 915, *Detaljplan för Fjällbacka verksamhetsområde, del av Fjällbacka 163:1 m.fl.* Detaljplanen är i antagandeskedet och eftersom den inte är byggd än kommer både dagens anslutning och den planerade anslutningen till väg 915 att studeras.



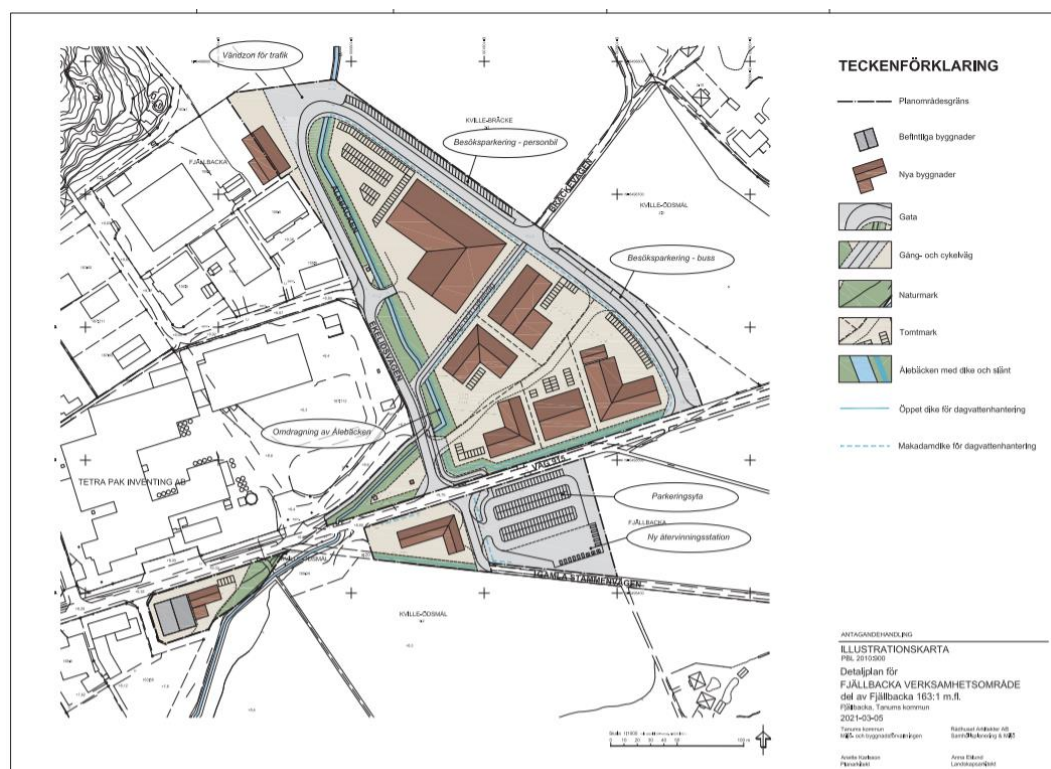
Figur 2. Det röda området i figuren visar detaljplaneområdet. Röd punkt är planens anslutning till Bräckevägen och blå punkt visar den planerade anslutningen till väg 915.

3 DETALJPLAN FÖR FJÄLLBACKA VERKSAMHETSOMRÅDE, DEL AV FJÄLLBACKA 163:1 M.FL.

Detaljplanen innebär en utbyggnad av verksamhetsområdet i den östra delen av Fjällbacka. I detaljplanen planeras ytterligare en anslutning till väg 915, öster om den befintliga korsningen Ekelidsvägen/ väg 915, se Figur 3. De boende längs Bräckevägen förväntas använda den nya utfarten och korsningen Ekelidsvägen/ väg 915 används av de som ska till verksamheterna i området.

Den befintliga besöksparkeringen kommer att tas bort och ersättas med verksamheter. Det kommer istället att ges möjlighet till ny besöks- och långtidsparkering söder om väg 915. Parkering kommer även vara möjligt längs den nya vägen öster om Ekelidsvägen.

En del av Bräckevägen föreslås bli allmän gång- och cykelväg och gång- och cykelbanan ges möjlighet till förlängning ca 200 m från Ekelidsvägen och nordöst, med en bredd på minst 2,5 m.

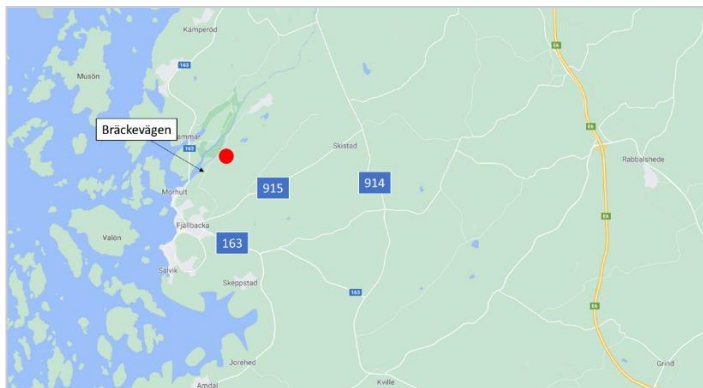


Figur 3. Illustrationskarta för Detaljplan Fjällbacka verksamhetsområde del av Fjällbacka 163:1 m.fl.

4 NULÄGE

4.1 VÄGNÄT

Söder om området ligger väg 915 som är Trafikverkets väg och går mellan väg 163 i väster till väg 914 i nordost, se Figur 4.



Figur 4. Överblick av vägnätet, röd markering visar området för detaljplan Kville Bräcke 2:3.(Källa: Google)

I anslutning till detaljplaneområdet ligger Bräckevägen. Bräckevägen är en enskild väg som går från korsningen Ekelidsvägen/Bräckevägen och sträcker sig nordost där den avslutas i ett bostadsområde norr om den aktuella detaljplanen.

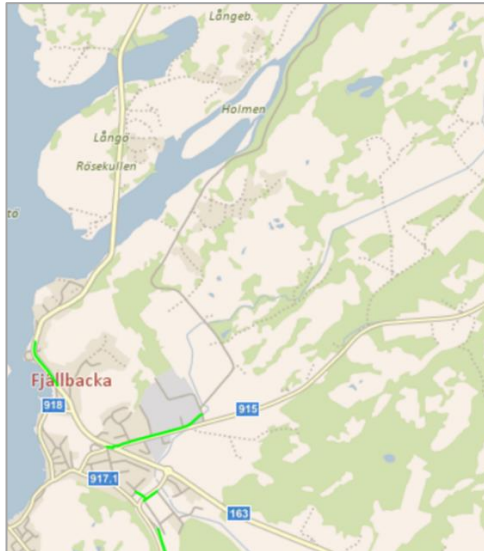
Söder om korsningen Ekelidsvägen/Bräckevägen ansluter Ekelidsvägen till väg 915, enligt Figur 5.



Figur 5. Översikt över väganslutning Ekelidsvägen, Bräckevägen och väg 915. (Källa: Lantmäteriet)

Gång- och cykelinfrastruktur

I dagsläget finns det en gång- och cykelbana längs väg 915 som sträcker sig mellan korsningen väg 163/väg 915 och Ekelidsvägen, se Figur 6. Längs Bräckevägen har det nyligen även byggts en gång- och cykelbana med en bredd på omkring 2 m, från hamnen vid Holmen och norrut. I övrigt gäller blandtrafik på körbanan som enligt NVDB (Trafikverket) är ca 5 m bred.



Figur 6. Grön markering i kartbilden visar dagens gång- och cykelbana. Även Bräckevägen har i dagsläget en gång- och cykelbana. (NVDB)

Hastighetsgränser

Högsta tillåtna hastighet på Bräckevägen och Ekelidsvägen är 70 km/h. Längs väg 915 är det 70 km/h fram till strax innan korsningen Ekelidsvägen/väg 915, då hastigheten begränsas till 60 km/h, se Figur 7.

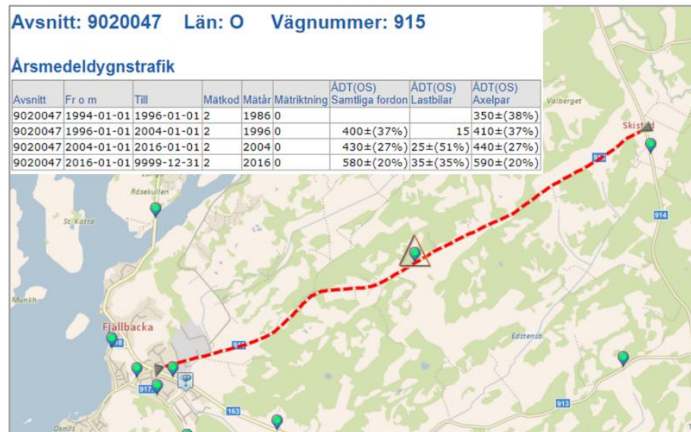


Figur 7. Skyltad hastighet. (Källa: NVDB)

4.2 TRAFIKFLÖDEN

Trafikflöde väg 915

Årsmedeltdygnstrafiken på väg 915 för 2016 redovisas i Figur 8 nedan.



Figur 8. Årsmedeltdygnstrafik, stickprovspunkt på väg 915. (Trafikverket).

Trafikflöde Ekelidsvägen

I trafikbedömningen framtagen för detaljplan för Fjällbacka verksamhetsområde, har trafikflöden för nuläget beräknats. I Tabell 1 nedan redovisas beräknade flöden för nuläget på Ekelidsvägen baserat på beräkningarna i trafikbedömningen för detaljplanen för utbyggt verksamhetsområde.

Det har uppskattats att det finns 177 bostäder nordost om Ekelidsvägen och att det sker 4 fordonsrörelser per fastighet och dygn under högsäsongen.

Parkeringsplatsen rymmer i dagsläget 200 platser och det har antagits att det sker 2 fordonsrörelser per plats och dygn under högsäsongen.

Tabell 1. Beräknade flöden för Ekelidsvägen. Tung trafik inom parentes.

	Högsäsong (fordonsrörelser/dygn)	Lågsäsong (fordonsrörelser/dygn)
Befintligt industriområde	800	800
TetraPak	30	30
Boende	708	236
Parkering	400	33
Totalt	1 938 (190)	1 099 (190)

5 TRAFIKANALYS

Nedan har det framtida trafikflödet på Ekelidsvägen studerats utifrån tre scenarier.

- Utbyggt bostadsområde enligt detaljplan Kville Bräcke 2:3 och utbyggt verksamhetsområde enligt detaljplan Fjällbacka verksamhetsområde, del av Fjällbacka 163:1 m.fl.
- Utbyggt bostadsområde enligt detaljplan Kville Bräcke 2:3 och utbyggt verksamhetsområde enligt detaljplan Fjällbacka verksamhetsområde, del av Fjällbacka 163:1 m.fl. Ny anslutning till väg 915 är ej med i detta scenario.
- Endast utbyggt bostadsområde enligt detaljplan Kville Bräcke 2:3.

5.1 TRAFIKFLÖDEN MED NYA BOSTÄDER OCH UTBYGGT VERKSAMHETSOMRÅDE

Enligt trafikbedömningen för utbyggt verksamhetsområde beräknades trafiken öka med 950 fordonsrörelser/dygn under högsäsong, varav tunga transporter är 108 fordonsrörelser/dygn. För lågsäsongen beräknades trafiken öka med 720 fordonsrörelser/dygn, varav 53 fordonsrörelser/dygn är tunga transporter.

I Tabell 2 nedan redovisas beräknat trafikflöde för bostäder och utbyggt verksamhetsområde enligt de två detaljplanerna.

I dagsläget finns det 177 fastigheter längs Bräckevägen varav omkring 20 % är helårsboende. Med 40 nya fastigheter ökar antalet till 217 fastigheter nordost om Ekelidsvägen. Med antagandet att det sker 4 fordonsrörelser per fastighet och dygn under högsäsongen skulle det innebära att antalet fordonsrörelser per dygn skulle öka till cirka 868 under högsäsongen, det vill säga en ökning på 160 fordonsrörelser/dygn. Under lågsäsongen antas trafikflödet för boende vara 3 gånger lägre än under högsäsongen.

Tabell 2. Tabellen visar trafikflöde för bostäder och utbyggt verksamhetsområde.

	Högsäsong (fordonsrörelser/dygn)	Lågsäsong (fordonsrörelser/dygn)
Befintligt industriområde	800	800
Utbyggt verksamhetsområde	950	720
TetraPak	30	30
Boende inkl. Kville-Bräcke 2:3	868	290
Parkering	120	10
Totalt	2 768 (298)	1 850 (243)

Antal fordonsrörelser för befintlig industri, TetraPak och parkering antas vara samma som i trafikbedömningen för utbyggt verksamhetsområde, då inga ytterligare verksamheter ingår i den här utredningen.

Det sammanlagda fordonstrafikflödet för högsäsong och lågsäsong med tillkommande 40 bostäder skulle enligt beräkningarna ovan bli, 2 768 fordonstrafikrörelser per dygn respektive 1 850 fordonstrafikrörelser per dygn. Antalet tunga transporter antas vara samma som beräknat i detaljplanen för Fjällbacka verksamhetsområde, det vill säga 298 fordonstrafikrörelser per dygn för högsäsong och 243 fordonstrafikrörelser per dygn för lågsäsong.

I trafikbedömningen för nya verksamheter antogs trafikfördelningen bli 1 135 (54) fordon/dygn på den nya anslutningen och 1 365 (244) fordon/dygn på Ekelidsvägen. All ny trafik som det nya bostadsområdet ger bedöms åka via den nya anslutningen till väg 915, vilket gör att trafikfördelningen i så fall skulle bli 1 403 (54) fordon/dygn för den nya anslutningen och 1 365 (244) fordon/dygn för Ekelidsvägen under högsäsong. På samma sätt skulle fördelningen under lågsäsong bli 654 (27) fordon/dygn för den nya anslutningen och 1 195 (216) fordon/dygn för anslutningen Ekelidsvägen.

5.2 TRAFIKFLÖDEN MED NYA BOSTÄDER OCH UTBYGGT VERKSAMHETSOMRÅDE – UTAN NY ANSLUTNING TILL VÄG 915

I ett scenario med utbyggnad av både bostäder och verksamhetsområde, men utan ny anslutning till väg 915 skulle trafikmängden bli densamma som för föregående scenario, se Tabell 3. Fördelningen av trafiken blir däremot annorlunda då det innebär att all trafik sker i befintlig korsning.

Då det i dagsläget beräknas vara 1 938 fordon /dygn under högsäsong, skulle detta scenario innebära en ökning på 830 fordon/dygn på Ekelidsvägen. Ökningen under lågsäsong skulle bli 751 fordon/dygn.

Tabell 3. Tabellen visar trafikflöde för bostäder och utbyggt verksamhetsområde.

	Högsäsong (fordonstrafikrörelser/dygn)	Lågsäsong (fordonstrafikrörelser/dygn)
Befintligt industriområde	800	800
Utbyggt verksamhetsområde	950	720
TetraPak	30	30
Boende	868	290
Parkering	120	10
Totalt	2 768 (298)	1 850 (243)

5.3 TRAFIKFLÖDEN MED NYA BOSTÄDER OCH UTAN UTBYGGT VERKSAMHETSOMRÅDE

Scenariot innebär att det sker en utbyggnad av bostäder enligt detaljplan Kville Bräcke 2:3, men att en utbyggnad av verksamhetsområdet enligt detaljplan Fjällbacka verksamhetsområde, del av Fjällbacka 163:1 med flera, inte sker. Då detaljplanen för utbyggnad av verksamhetsområdet inte sker i detta scenario innebär det att den nya anslutningen till väg 915 inte byggs.

Trafikflödena för befintligt industriområde och TetraPak blir samma som i dagsläget. Antal fordon rörelser för boende ökar på grund av tillkommande fastigheter längs Bräcke vägen och trafiken till parkeringen ökar, eftersom parkeringsplatserna ligger kvar där de är idag, det vill säga strax norr om korsningen Ekelidsvägen/väg 915.

Antalet tung trafik antas bli samma som beräknats i trafikbedömningen för utbyggt verksamhetsområde.

Tabell 4. Tabellen visar trafikflöde för bostäder och utan utbyggt verksamhetsområde.

	Högsäsong (fordonsrörelser/dygn)	Lågsäsong (fordonsrörelser/dygn)
Befintligt industriområde	800	800
TetraPak	30	30
Boende	868	290
Parkering	400	33
Totalt	2 098 (190)	1 153 (190)

5.4 SAMMANSTÄLLNING TRAFIKFLÖDEN

I trafikbedömningen för utbyggt verksamhetsområde antogs att trafikflödet på väg 915, mellan den nya anslutningen och Ekelidsvägen, var 1 500 fordon/dygn under högsäsong och 600 fordon/dygn under lågsäsong.

I beräkningarna ovan uppskattades att det finns 177 bostäder längs Bräcke vägen, medan det i trafikbedömningen för utbyggt verksamhetsområde antogs vara 150 bostäder. Det innebär att antalet tillkommande fastigheter är 67 bostäder inklusive de i detaljplan Kville Bräcke 2:3. Bland det tillkommande trafikflödet antas att alla åker via den nya anslutningen och att fördelningen är lika mellan de som svänger västerut och österut på väg 915.

Nedan sammanfattas uppskattade trafikflöden för respektive anslutning till väg 915 under högsäsong och lågsäsong, se Tabell 5 och Tabell 6.

Tabell 5. Beräknade trafikflöden för högsäsong för respektive scenario och väganlutning till väg 915. Tunga transporter inom parentes.

HÖGSÄSONG				
	Nuläge	Utbyggnad bostäder + verksamheter + ny anslutning (fordonsrörelser/dygn)	Utbyggnad bostäder + verksamheter (fordonsrörelser/dygn)	Utbyggnad bostäder (fordonsrörelser/dygn)
Ekelidsvägen	1 938 (190)	1 365 (244)	2 768 (298)	2 098 (190)
Ny anslutning	-	1 403 (54)	-	-
Väg 915 (mellan korsningspunkterna)	1 500 (90)	1 366 (90)	1 366 (90)	1 366 (90)

Tabell 6. Beräknade trafikflöden för lågsäsong för respektive scenario och väganslutning till väg 915. Tunga transporter inom parentes.

LÅGSÄSONG				
	Nuläge	Utbyggnad bostäder + verksamheter + ny anslutning (fordonsrörelser/dygn)	Utbyggnad bostäder + verksamheter (fordonsrörelser/dygn)	Utbyggnad bostäder (fordonsrörelser/dygn)
Ekelidsvägen	1 099 (190)	1 195 (216)	1 850 (243)	1 153 (190)
Ny anslutning	-	654 (27)	-	-
Väg 915 (mellan korsningspunkterna)	600 (36)	645 (36)	645 (36)	645 (36)

5.5 TRAFIKSÄKERHET I KÖRSNINGAR UTIFRÅN FLÖDEN

I VGU guide-Stödjande kunskap (2021) har Trafikverket tagit fram en säkerhetsklassificering av vägar. Med ovan beräknade trafikflöden och hastighetsbegränsning 60–70 km/h, bedöms trevägskorsningarna vara acceptabla utifrån trafiksäkerhetssynpunkt.

5.6 OSKYDDADE TRAFIKANTERS RÖRELSER

Då körbanan för Bräckevägen överlag är smal, enligt NVDB (Trafikverket) ca 5 m, bedöms förutsättningarna vara mindre goda för gående och cyklister. Där GC-bana finns råder en separering som är fördelaktig för oskyddade trafikanter.

6 SLUTSATS

Detaljplanen med 40 nya enbostadshus/fritidshus på fastighet Kville Bräcke 2:3 bedöms inte ge några kapacitetsproblem i den befintliga korsningen mellan Ekelidsvägen och väg 915. Någon närmare analys i form av kapacitetsberäkning har ej gjorts i detta skede, men flödenas storleksordning indikerar att det inte kommer att uppstå några kapacitetsproblem. Tillskottet av trafik från aktuell detaljplan är relativt litet, cirka 160 fordon/dygn under högsäsong, jämfört med befintlig trafik och eventuell tillkommande trafik som till stor del knyts till verksamheterna.

I detaljplanen för verksamhetsområdet med en till anslutning till väg 915 delas trafikflödet upp. Det gör att den befintliga anslutningen mellan Ekelidsvägen och väg 915, trots utbyggt verksamhetsområde och nya bostäder, kan få en lägre belastning än vad den har idag.

Sammantaget rekommenderas inga åtgärder i korsningen till följd av exploateringen, som ger ett marginellt tillskott av flöde.

Vad gäller oskyddade trafikanters möjligheter att röra sig till och från planområdet, så är den nyligen byggda GC-banan fördelaktig och något som främjar trafiksäkerheten. I övrigt så är det dock viktigt att knyta området med GC-bana hela vägen till väg 915 och vidare mot Fjällbacka, för att undvika biltrafik från det nya området och istället uppmuntra cykling till Fjällbacka.