



Kungsbacka

PM Trafik arenan

Påverkan på statligt vägnät

Januari 2025

1 Inledning

I samband med detaljplan för en ny arena i Kungsbacka stad behöver en bedömning göras av hur statligt vägnät påverkas avseende trafikbelastning och detta dokument syftar till att redogöra för det.

2 Förutsättningar

En trafikutredning¹ har tagits fram för området med följande slutsats:

”Trafiksystemet i direkt anslutning till området bedöms ha kapacitet att ta hand om den nytillkomna trafiken under daglig drift. Vid större evenemang finns det dock risk att lokalnätet blir överbelastat vilket vid dessa få tillfällen får godtas. Ingen större förändring av trafiksystemet runt sporthallarna kommer att göras till följd av exploateringen.”

En avgörande faktor för hur mycket fordonstrafik som alstras till den nya arenan är tillgången till bilparkering och åtgärder för ökad andel resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Samma trafikutredning slog fast:

”Inom området finns idag ingen särskild evenemangsparkering och det planeras ingen ny inom detta planprojekt. Parkeringsutbudet i direkt anslutning till området, exempelvis i parkeringshuset Linden som byggs just nu, bedöms möta den efterfrågan som finns i området vid toppar som exempelvis större evenemang.”

En analys av utbud och efterfrågan på parkering har gjorts för en vardagssituation år 2028 då arenan planeras vara klar. Även en byggrätt som benämns annexet direkt norr om arenabyggnaden ingår i analysen. Analysen visar att befintligt parkeringsbestånd (med hänsyn tagen till planerade förändringar fram till 2028) motsvarar prognos om efterfrågan på platser inom en radie på 1300 meter från detaljplaneområde. Beräkningarna för efterfrågan utgår i huvudsak från samma färdmedelsandel som senaste resvaneundersökningarna har visat. Då tillkommande bostäder i kommunen främst byggs inom Kungsbacka stad, ges ökade förutsättningar för hållbara resor eftersom fler får kortare avstånd till sina vardagliga aktiviteter.

Inriktningen för projektet är därför fortsatt densamma, att inte anlägga nya bilparkeringsplatser som konsekvens av projektet. I samband med detaljplanearbetet har en åtgärdsplan tagits fram för arenan och Kungsbacka sportcenter, för att underlätta för besökare och verksamma i området att resa mer yteffektivt, speciellt i samband med evenemang. I åtgärdsplanen definieras tre typscenarier, mindre, mellan och max. Detta dokument redogör för mindre och max.

Enligt uppgift från Trafikverket ska trafikplats 60 (Särömotet) vara ombyggd år 2027 för ökad trafiksäkerhet genom ökad kapacitet på avfartsrampen i södergående riktning. Behov av åtgärder för trafikplats 59 (Onsalamotet) har även identifierats² men tidplanen är mer osäker för när de kan vara genomförda. Kungsbacka kommun genomför under 2024–2025 en åtgärdsvalsstudie för Onsalamotet. I båda moten är det risk för olyckor på E6 i södergående riktning som följd av köbildning från avfartsramperna.

¹ PM Trafik, Ny arenahall i södra centrum vid Kungsbacka sportcenter, 2020-06-23

² Åtgärdsvalsstudie Stråket Varberg-Göteborg Slutrapport, TRV 2020/86077

3 Beräkningar

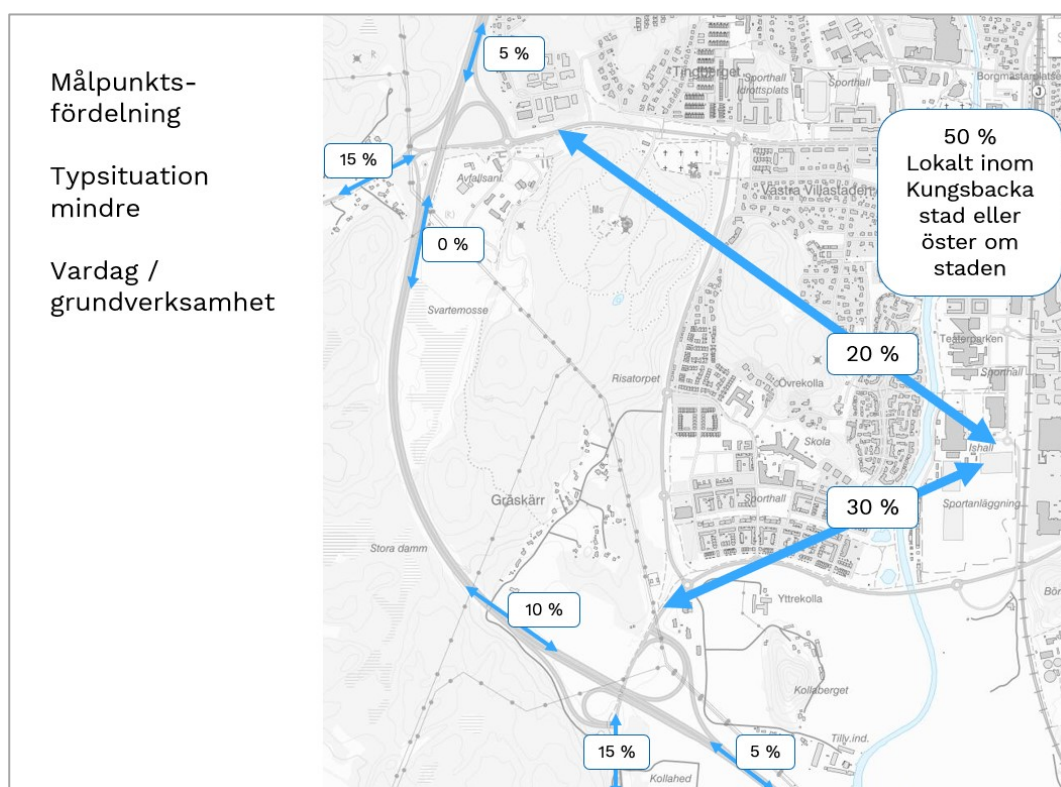
3.1 Nuläge och 2045

I pågående arbete med fördjupad översiktsplan för Kungsbacka stad har en makromodell tagits fram som visar nuläget (år 2021). Prognoser finns för både dygn och maxtimmen på eftermiddagen. Dessa har använts som utgångspunkt för Särömotet och Trafikverkets trafiktillväxttal³ har använts för uppräknings till år 2045. Uppräkningen har gjorts med 1,08% per år fram till 2040 och därefter 0,51% per år då Kungsbacka tillhör Stor-Göteborg. För Onsalamotet och maxtimmen har uppdaterat Sampers-underlag använts och sammanställts i pågående åtgärdsvalsstudie.

3.2 Tillkommande alstring – maxtimme eftermiddag vardag

Tillkommande trafikalstring till arenan och annexet som målpunkter har mycket osäkerheter och har därför bedömts för maxtimmen på eftermiddagen som ett intervall på 200–450 fordon. Det lägre utifrån generell beräkning av trafikalstring för ett dygn och antagande om att maxtimmen utgör 10 %. Det högre utifrån prognos om antal personer i byggnaderna samtidigt, beräknat bilparkeringsbehov med bedömning om antal resor som dessa väntas generera i maxtimmen på eftermiddagen.

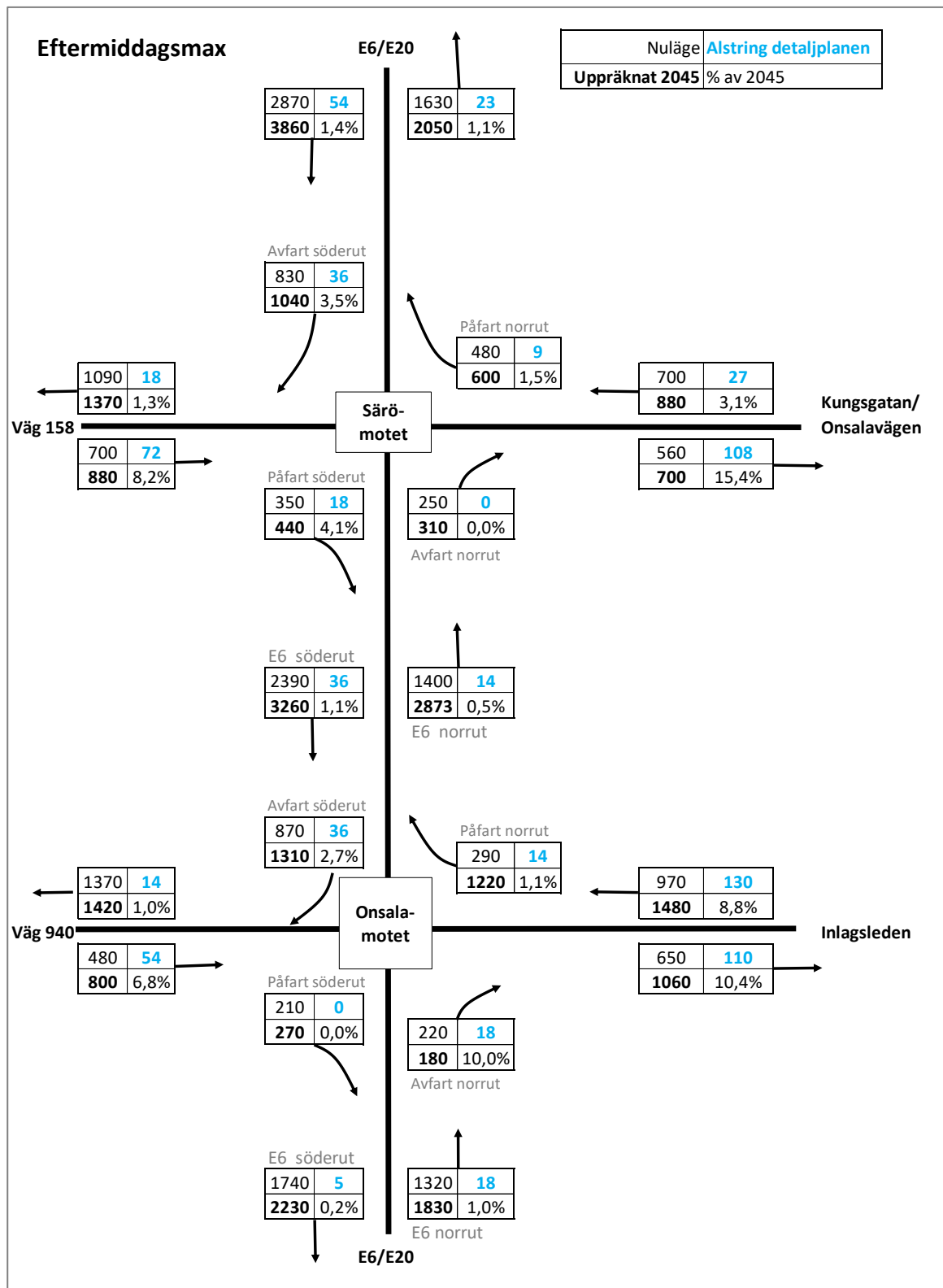
Vidare har antaganden om fördelning av dessa alstrade fordon gjorts enligt figur 1, där 50 % förväntas alstras inom Kungsbacka stad eller öster om E6. I beräkningsresultaten antas också att 80 % av resorna är till detaljplaneområdet och 20% därifrån.



Figur 1 Antagen procentuell fördelning av vart besökare med bil färdas till och från detaljplaneområdet i en vardagssituation.

³ https://bransch.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/2023/trafikupprakningstal---vaganalyser-trafikutredningar-och-buller-230401_2.pdf

Fördelningen mellan att köra via Särömotet respektive Onsalamotet kan variera beroende på hur framkomligheten är vid respektive trafikplats samt på vägnätet i Kungsbacka stad. De 10 % som belastar Onsalamotet norra fördelas även ut på Särömotet västra respektive norra med hälften vardera. Figur 2 visar resultatet av beräkningarna i form av storlek och procentuell andel som detaljplanens tillkommande alstring förväntas ge på Särömotet respektive Onsalamotet.

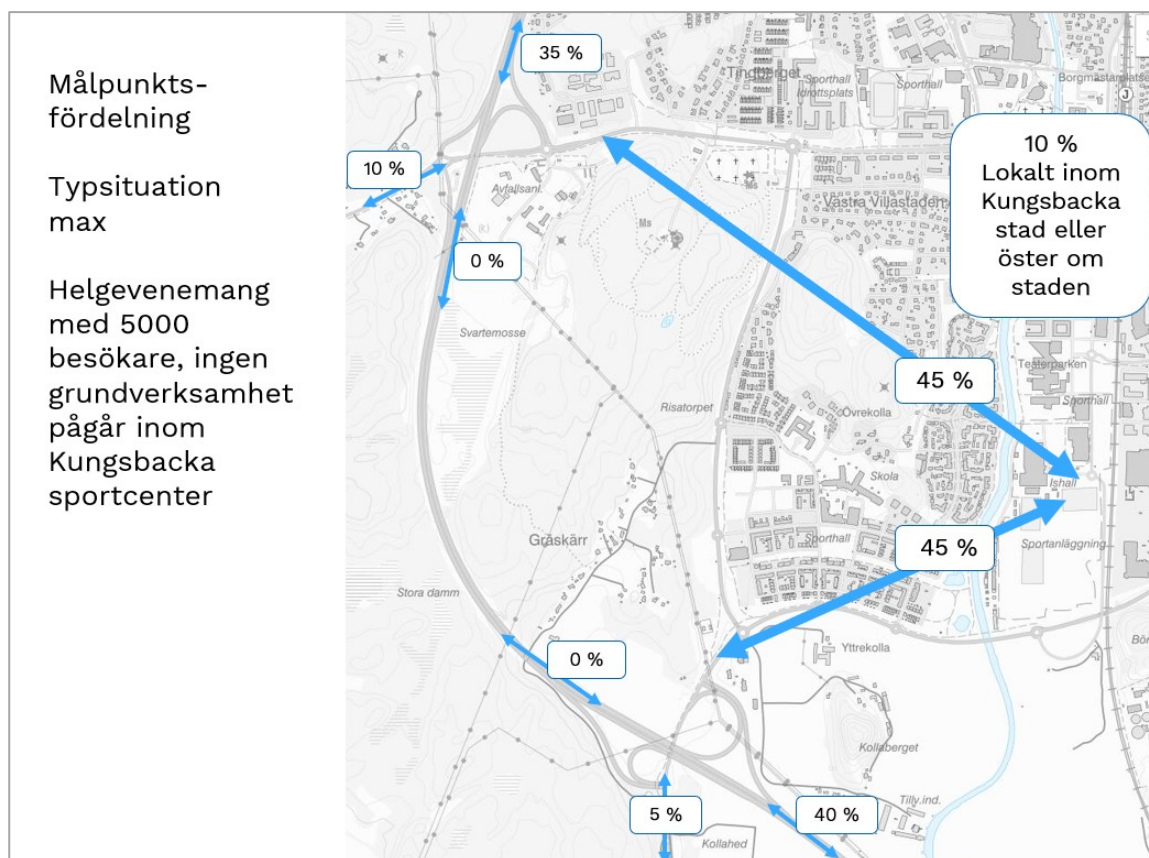


Figur 2 Resultat av beräkningarna som visar storlek och procentuell andel av annan trafik som den av detaljplaneområdet alstrade trafiken utgör under maxtimmen på eftermiddagen en vardag.

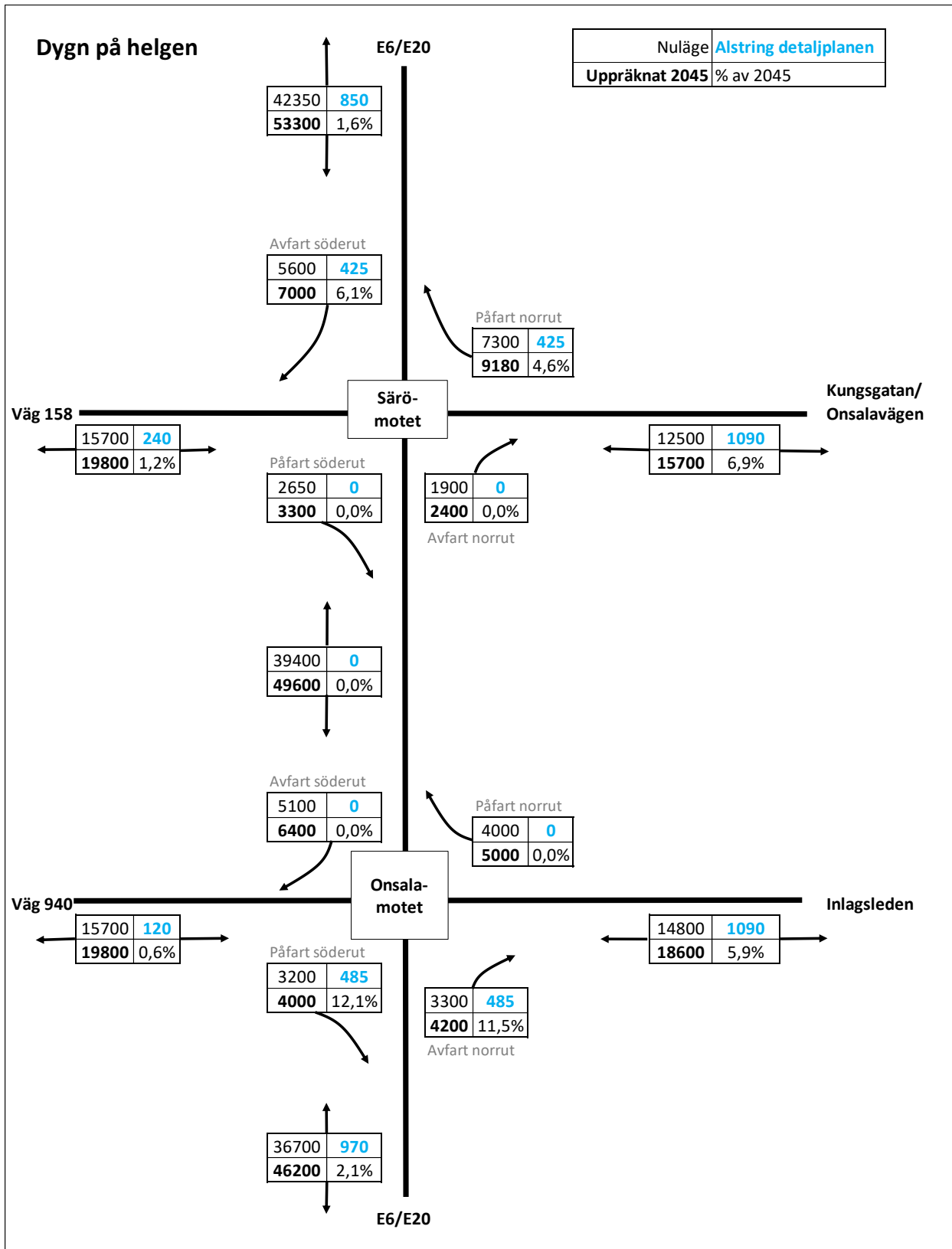
3.3 Tillkommande alstring – dygn helg

Evenemang i arenan med större mängd besökare väntas i huvudsak att ske på en fredagskväll, lördagar eller söndagar. Olika evenemangsscenarion har tagits fram och redogörs för i rapporten *Mobilitet- och parkering för Kungsbacka sportcenter, åtgärdsplan för tillgängliga evenemang* som detta PM är en bilaga till. I den redogörs för en känslighetsanalys i relation till bedömd ledig kapacitet på bilparkering under helgen, vilken är beräknad till 1100 platser. Det har gjorts för att visa på hur stor andel av besökarna som kan resa med bil till och från hela idrottsområdet (Arenan, Badhuset, Ishallarna, Sporthallarna, fotbollsplanerna) utifrån den allmänna parkeringskapacitet som förväntas finnas år 2028.

Vid evenemang på helgen tenderar trafikbelastningen bli mer utspridd varför resultaten i detta fall redovisas per dygn. Evenemangssituationen som redovisas utgår från 5000 besökare till området en helgdag och förutsätter att ingen annan verksamhet inom Kungsbacka sportcenter pågår samtidigt. Om antagande görs att varje ledig parkeringsplats alstrar två resor i ger det 2200 bilresor per evenemang som sker någon gång i samband med det. Utöver det tillkommer angörande fordon som släpper av personer eller gods vid målpunkten, vilka grovt bedömts till 10 %. Vid evenemang antas fördelningen i vägnätet vara enligt Figur 3 och för schablonmässigt antas att fordon med målpunkt norrifrån använder Särömotet och söderifrån Onsalamotet, även om det i verkligheten kommer att variera.



Figur 3 Antagen procentuell fördelning av vart besökare med bil färdas till och från detalplaneområdet på helgen vid större evenemang.



Figur 4 Resultat av beräkningarna som visar storlek och procentuell andel av annan trafik som den av detaljplaneområdet alstrade trafiken utgör under ett dygn på helgen vid evenemang med 5000 besökare.

4 Analys och slutsats

Den ökade mängden trafik på avfartsramperna i södergående riktning på Särö- respektive Onsalamotet beräknas under maxtimmen att utgöra cirka 3 % (30–40 tillkommande fordon) av totala mängden trafik år 2045.

För väg 158 och 940 i östlig riktning är motsvarande siffror 8 % respektive 7 % (70 och 50 tillkommande fordon) och i västlig riktning ca 1 %. Kapacitetsberäkningar för dessa korsningspunkter har inte gjorts särskilt för denna detaljplan utan analyseras på systemnivå i samband med den fördjupade översiktsplanen för Kungsbacka stad. Men baserat på planerad utformning vid moten, redovisade mängder och dess förhållande till övrig ökning i vägnätet på dessa trafikplatser, bedöms inte detaljplanens tillskott påverka köbildning på E6:ans avfartsramper i södergående riktning under maxtimmen på vardagar.

Evenemangstillfällen är svårare att analysera och resultatet är mer osäkert då situationerna kan variera stort. Resultatet av beräkningarna för ett större evenemang enligt avsnitt 3.3 visar att för Onsalamotet väntas trafikökningen per dygn på helgen bli procentuellt relativt högt (cirka 12 %) på av- och påfarterna till/från södergående riktning på E6/E20. Trafikvolymerna just där, om knappt 500 fordon per dygn på dessa ramper bedöms generellt inte medföra kapacitetsbrist på helgen när övrig belastning i systemet är lägre jämfört med vardagar. Självklart är belastningen högre i riktning mot arenan strax innan / i början av evenemanget och högre från arenan / efter att evenemanget är slut. Dessa flöden bedöms ändå vara så pass utspridda att det kan vara acceptabla nivåer.

Vid enstaka händelser, en gång per år eller mer sällan, om till exempel besöksantalet är ännu större och trafikmängderna blir mer koncentrerade till kortare stunder kan det finnas risk för ökad köbildning på avfartsramperna.

Sannolikt bidrar åtgärdsplanen för mobilitet och parkering till en något mindre trafikbelastning till och från området än vad resultaten visar och vid planering av evenemang är det viktigt att säkerställa att tidpunkten inte sammanfaller då E6 redan är högt belastad.