

Trafikutredning för Detaljplan Alafors 2:16 m.fl.

Anneberg centrum
Kungsbacka kommun

Olivia Hägglöf, Kungsbacka kommun

Sara Johansson, Kungsbacka kommun

Kim Enarsson, AFRY

2019-02-13

Revidering	Revidering avser	Utförd av	Datum
1	Uppdatering av kapacitetsanalys och rapporttext med anledning av förändrat innehåll av planens omfattning.	Emelie Larsson, Johanna Malm och Styrbjörn Bergdahl, AFRY	2020-04-09

Innehåll

1	Inledning	5
1.1	Bakgrund	5
1.2	Syfte	6
1.3	Avgränsningar	6
2	Nulägesbeskrivning	7
2.1	Målpunkter	9
2.2	Resvaneundersökning 2017	11
2.3	Trafikmängder	12
2.4	Trafiksäkerhet	12
2.5	Gång- och cykelvägnätet	13
2.6	Kollektivtrafik	14
3	Konsekvenser av planförslag	15
3.1	Vägarnas utformning	16
3.2	Fotgängares och cyklisters tillgänglighet	16
3.3	Alstrad trafik	16
3.4	Kapacitet	17
4	Åtgärdsförslag	18
4.1	Älvsåkersvägen (väg 980) som tätortsgata	18
4.2	Fordonstrafikens angöring till planområdet	21
4.3	Gång- och cykelstråk	22
4.4	Åtgärder på Norra Annebergsvägen, väg 981	24
4.5	Åtgärder på Storåvägen	24
4.6	Åtgärder på Göteborgsvägen, väg 970	24
5	Slutsatser och diskussion	25
6	Referenser	26
	Bilagor	27

1 Inledning

1.1 Bakgrund

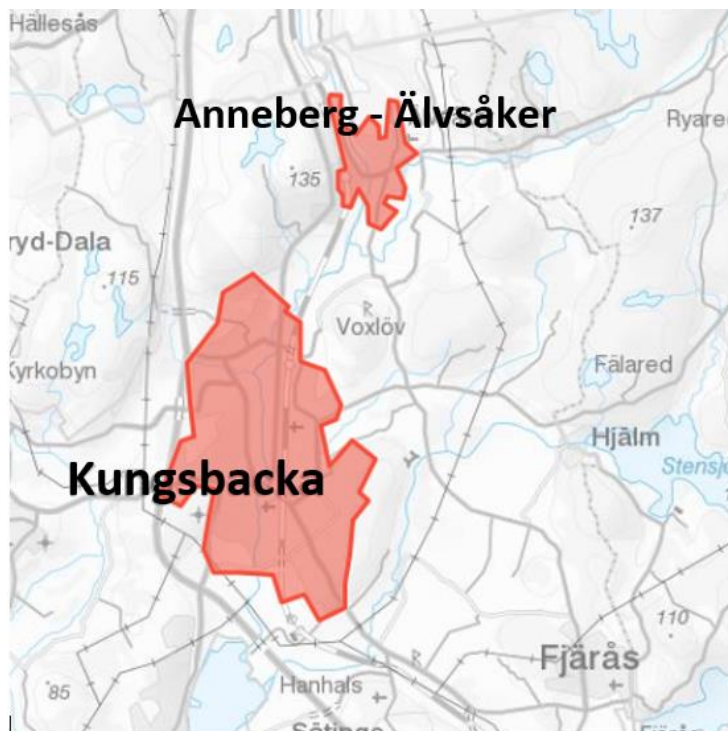
Området Anneberg-Älvsåker är beläget i den nordöstra delen av Kungsbacka kommun, knappt 6 km norr om Kungsbacka centrum, se Figur 1. I Anneberg-Älvsåker bor ca 3600 personer, varav ca 1400 bor i Anneberg tätort.

Nytt planprogram för Anneberg centrum beslutades 2015. Planprogrammet syftar till att pröva lämpligheten för att komplettera Anneberg med ett kommersiellt centrum och ca 400 nya bostäder. Fastigheten Alafors 2:16 som ligger inom planprogrammet för Anneberg centrum markanvisades 2017 och Sernekes förslag antogs.

Detaljplan för Alafors 2:16, Alafors 3:3, Alafors 2:49 och Skårby 22:5, (härefter benämnt som planområdet) startades upp våren 2018. Målet är att planen ska inrymma ca 400 bostäder varav ca 300 planeras norr om Älvsåkersvägen och ca 100 söder om Älvsåkersvägen. I planen ryms ca 500 kvm verksamhetsyta på delen norr om Älvsåkersvägen och ca 2500 kvm för verksamheter söder om Älvsåkersvägen. Vidare planeras även kommunal service i form av ett vård- och omsorgsboende med 80 platser, två gruppboendestäder och en förskola med ca 120 platser.

Söder om planområdet pågår ytterligare planarbete för fastigheten Skårby 2:3. Här planeras för utbyggnad av ca 60 villor.

Under 2018 tog Trafikverket fram en åtgärdssvalstudie (ÅVS) för Älvsåkersvägen på sträckan mellan Göteborgsvägen och Dalavägen. Det övergripande syftet med studien var att rekommendera åtgärder som säkrar en tillgänglig och säker trafikmiljö för de oskyddade trafikanterna utan att alltför mycket begränsa framkomligheten för genomfartstrafiken.



Figur 1. Karta över tätbebyggt område för Kungsbacka stad och Anneberg-Älvsåker.

1.2 Syfte

Denna utredning syftar till att:

- Redogöra Älvsåkersvägens funktion
- Kartlägga viktiga målpunkter i området.
- Beskriva den tunga trafikens anspråk på Älvsåkersvägen.
- Ta fram översiktliga principförslag på nya anslutningar till planområdet utifrån planförslag och utvärdera dem.
- Ta fram en översiktlig analys av gång- och cykelvägnätet inom Anneberg.
- Ta fram förslag på utformning av Älvsåkersvägen som tätortsgata och utvärdera det.
- Redogöra för tänkbara åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och eventuellt kapacitetshöjande åtgärder på Älvsåkersvägen, Norra Annebergsvägen, Storåvägen och korsningen Älvsåkersvägen-Göteborgsvägen.

1.3 Avgränsningar

Utredningen innehåller översiktliga förslag och resonemang i detta skede. Mer detaljerade förslag blir föremål för fortsatt utredning.

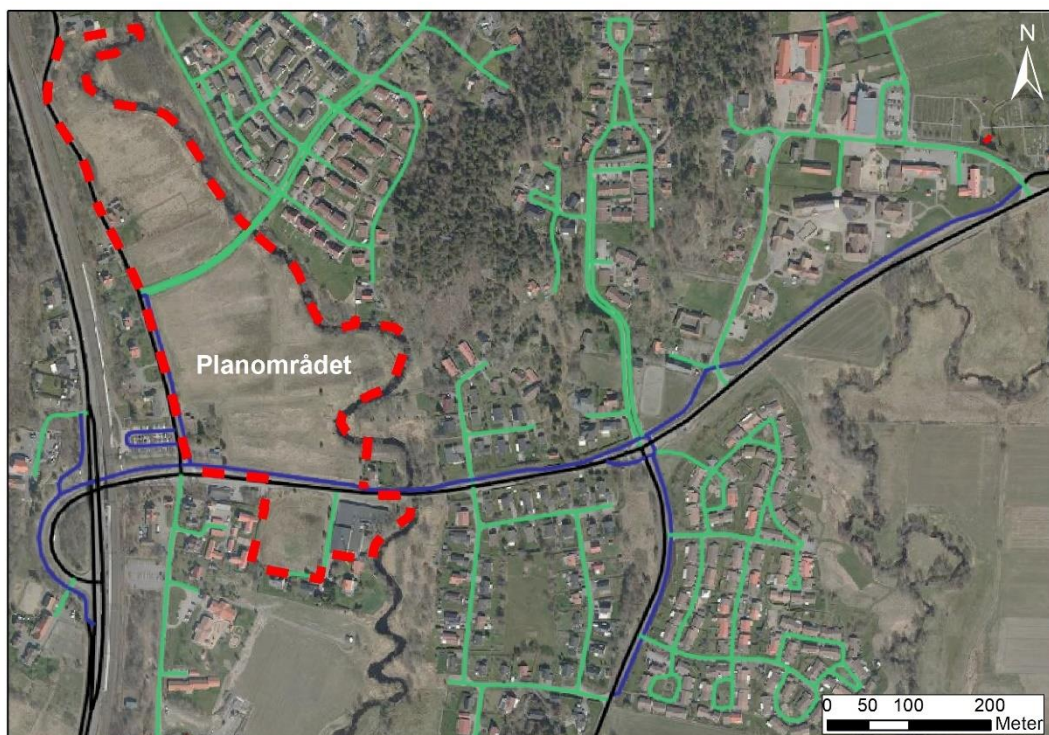
2 Nulägesbeskrivning

I Anneberg tätort består bebyggelsen till större delen av villa och radhus, men det finns även en del flerbostadshus.

De stora vägarna i Anneberg-Älvsåker är huvudsakligen statliga och de mindre bostadsgatorna har enskilt huvudmannaskap. Kommunen har hand om pendelparkeringarna samt ett antal gång- och cykelvägar i området.

Västkustbanan och Göteborgsvägen (statlig väg 970) går igenom västra delen av Anneberg, i nordsydlig riktning. Parallellt löper Norra Annebergsvägen (statlig väg 981) och den enskilda vägen Södra Annebergsvägen. Älvsåkersvägen (statlig väg 980) skär av centrum i öst-västlig riktning. Storåvägen är en enskild väg som går genom planområdet i norr och kopplar till ett bostadsområde som ligger öster om Kungsbackaån.

Väghållare för vägarna i området illustreras i Figur 2 nedan. Översikt över vägarna i området framgår av Figur 3 på nästa sida.



Figur 2. Väghållare. Svart=Statlig, Blå=Kommunal, Grön=Enskild



Figur 3. Gatunamn och vägnummer på vägarna i området.

2.1 Målpunkter

I Anneberg centrum finns i dagsläget få kommersiella aktörer. Tidigare låg det en elfirma inom planområdet, men den finns inte längre kvar. Kvar efter elfirman finns en grusad yta som idag används som pendelparkering (ej anvisad eller iordningsställd), se Figur 4 Strax söder om planområdet ligger en snickerifabrik samt en kiosk och en pizzeria. Tätorten saknar dagligvaruhandel och de närmaste butikerna finns i Borgås och Hede (Kungsbacka).

Norr om planområdet utmed Norra Annebergsvägen ligger Alafors Kvarnby. Här finns trädgårdsbutik, kafé och mikrobryggeri.

Pendeltågstationen ligger väster om planområdet, med två anordnade pendelparkeringar för bil; en i direkt anslutning till perrongen i norr och en vid Södra Annebergsvägen. Busshållplats finns vid korsningen Älvsåkersvägen-Norra Annebergsvägen.

På Södra Annebergsvägen finns det en förskola med 4 avdelningar. Mindre än en kilometer österut på Älvsåkersvägen ligger Älvsåkersskolan (F-9) med ytterligare två förskolor. Strax öster om Älvsåkersskolan ligger Älvsåkers kyrka och ytterligare lite längre österut ligger idrottsplatsen Dalavallen.

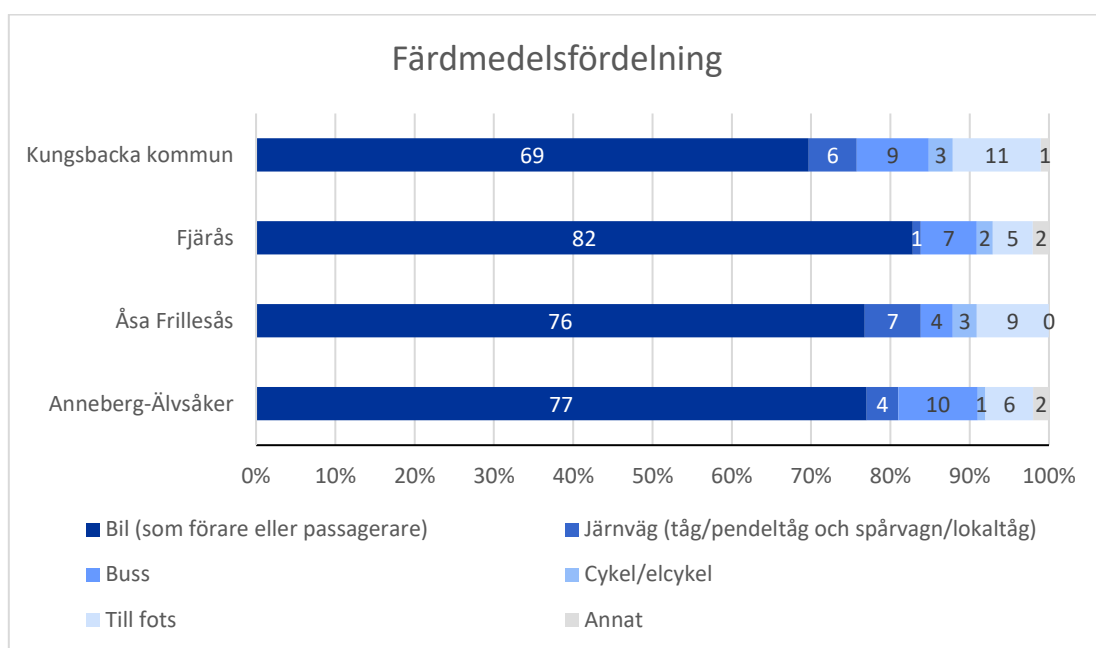


Figur 4. Målpunkter i Anneberg centrum

2.2 Resvaneundersökning 2017

Under 2017 genomfördes en resvaneundersökning (RVU) i Kungsbacka kommun tillsammans med de övriga kommunerna som tillhör Göteborgsregionen. I denna undersökning kartlades kommuninvånarnas resvanor och svarsfrekvensen var totalt 27 %. Trots att det finns en pendeltågsstation i Anneberg sker 77 % av arbetspendlingen i området Anneberg-Älvsåker med bil. Det kan jämföras med genomsnittet för kommunen som är 69 % (Figur 5).

Man kan också se att andelen gång- och cykeltrafik är lägre jämfört med Kungsbacka kommuns genomsnitt och att andelen resande med kollektivtrafik (buss och tågtrafik) ligger nära genomsnittet för kommunen.



Figur 5. Färdmedelsfördelning, Anneberg-Älvsåker jämfört med Åsa Frillesås, Fjärås och Kungsbacka kommunen i sin helhet (RVU 2017).

2.3 Trafikmängder

Enligt Trafikverkets Trafikflödeskarta är ÅDT på Älvsåkersvägen ca 5100 f/d (2008) och andelen tung trafik ca 5,5 %. På Norra Annebergsvägen är ÅDT ca 1500 f/d (2008) varav tung trafik ca 3 %.

Det finns verksamheter i området som genererar viss mängd tung trafik. Längs Älvsåkersvägen, ca 4,5 km öster om Anneberg centrum, finns en hustillverkare och ett sågverk.

Kungsbacka kommun genomförde under hösten 2018 en trafikmätning på Älvsåkersvägen på sträckan mellan Norra Annebergsvägen och infarten till snickerifabriken. Älvsåkersvägen är idag reglerad till 50 km/tim och mätningen visade att medelhastigheten var 49 km/tim och 85-percentilen 57 km/tim.

2.4 Trafiksäkerhet

Uttag från trafikolycksstatistikdatabasen STRADA visar de olyckor som rapporterats in till polis eller sjukvård under den senaste 10-årsperioden (080601-180601), (STRADA, Uttag: 180629).

Göteborgsvägen 970

I korsningen Göteborgsvägen-Älvsåkersvägen har det rapporterats 9 trafikolyckor till STRADA de senaste 10 åren. En av dessa var en allvarlig olycka mellan en personbil och två cyklister i samband med ett vägarbete. Ytterligare en allvarlig olycka har förekommit i korsningen då en personbil kört ut på Göteborgsvägen och kolliderat med en motorcykel. Övriga olyckor har varit personbil-personbilsolyckor, varav fem av svårighetsgraden lindrig och en av svårighetsgraden måttlig.

Älvsåkersvägen 980

På Älvsåkersvägen har det inom planområdet rapporterats två singelolyckor av måttlig skadegrad. Det har även rapporterats en lindrig upphinnandeolycka och en frontalkrock mellan två bilar där svårighetsgraden var måttlig.

Norra Annebergsvägen 981

På Annebergsvägen har det inom planområdet den senaste 10-årsperioden rapporterats en lindrig olycka till STRADA då en lätt lastbil och kolliderat med en motorcykel.

Korsningen Södra Annebergsvägen-Älvsåkersvägen

Inga rapporterade trafikolyckor i STRADA de senaste 10 åren.

Storåvägen

Inga rapporterade trafikolyckor i STRADA de senaste 10 åren.

2.5 Gång- och cykelvägnätet

Det finns separata gång- och cykelvägar som är 2,5 m breda på norra sidan av Älvsåkersvägen, östra sidan av Norra Annebergsvägen samt på södra sidan av Storåvägen, se Figur 6. På södra sidan av Älvsåkersvägen finns en trottoar med varierande bredd (1,5–2 m). Gång- och cykelvägen längs med Älvsåkersvägen binder ihop samhällets två viktigaste målpunkter; pendeltågstationen och Älvsåkersskolan. Den fortsätter sedan österut till Ryared.

Det finns även en grusad gång- och cykelväg genom skogspartiet som förbinder bostadsområdet norr om planområdet med Älvsåkersskolan, se prickad linje i Figur 6 nedan.



Figur 6 – Gång- och cykelvägar. Streckade linjer är cykling i blandtrafik.

Det finns en gång- och cykelväg längs Göteborgsvägen som kopplar ihop Anneberg med Kungsbacka tätort. En nybyggd gång- och cykelväg söderut längs Lerbergsvägen, kopplar numera ihop Anneberg och Höglända.

2.6 Kollektivtrafik

Västtågen som trafikerar tågstationen i Anneberg har god turtäthet, med en kvarts turtäthet i vardera riktningen i rusningstid. Restiden till Kungsbacka station är 8 minuter och det tar ca 20 minuter till Göteborgs centralstation. Anneberg station har ca 400–500 av- och påstigande per vardagsdygn.

Stationen har två anordnade pendelparkeringar, en direkt vid perrongen på östra sidan av spåren och en nybyggd ett par hundra meter söder om Älvsåkersvägen. Även denna på östra sidan av spåren i höjd med perrongen för tåg i norrgående riktning. I samband med byggnationen av den södra parkeringen markerades en gångväg på Södra Annebergsvägen. Inga övriga fysiska åtgärder utfördes för att höja trafiksäkerheten för gångtrafikanterna.

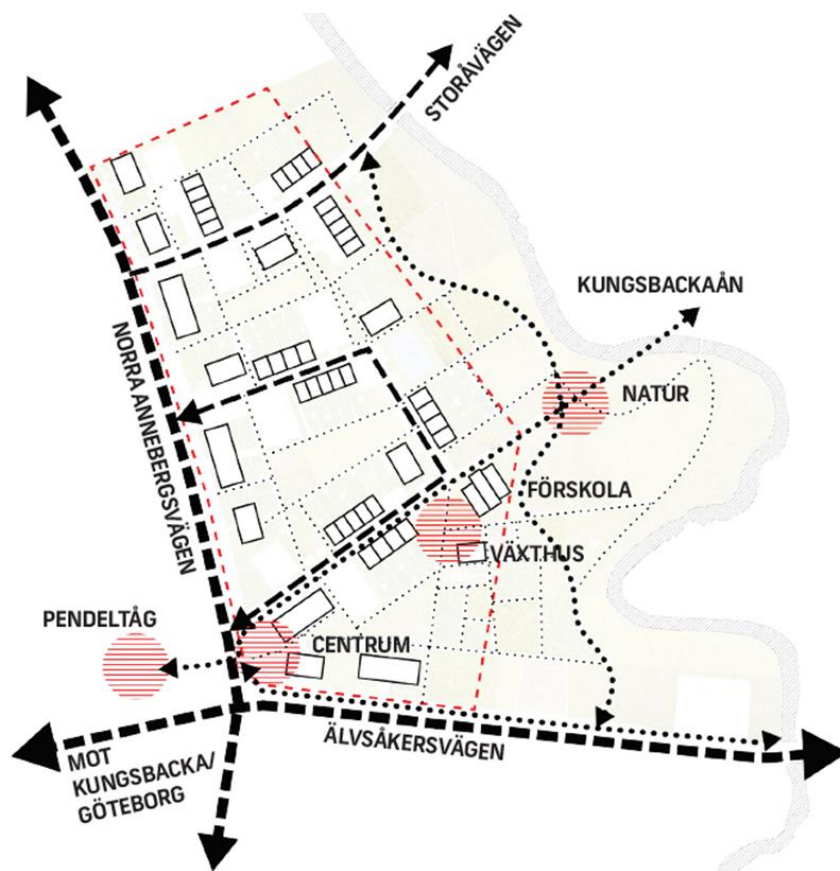
Perrongerna byggdes om och förlängdes år 2013 för att klara av de nya längre pendeltågen. All utrustning på perrongerna, t.ex. väderskydd, belysning och bänkar byttes ut. Kommunen lade ny beläggning på parkeringen samt på gång- och cykeltvägarna runt stationen. Även anslutande trappor renoverades. Väderskyddad cykelparkering finns vid den norra pendelparkeringen.

Vid Annebergs station ansluter bussar som tar resenärer vidare mot Kungsbacka resecentrum (linje 717) och Lindome (linje 735). Dessa linjer trafikerar Annebergs station 6-7 gånger per vardag och riktning. Busshållplatserna ligger på Älvsåkersvägen, strax öster om korsningen med Norra Annebergsvägen, se Figur 4.

3 Konsekvenser av planförslag

Den föreslagna exploateringen inom planområdet omfattar ca nya 400 bostäder, centrumfunktioner, förskola, omsorgsboende samt gruppboende. Området norr om Älvsåkersvägen föreslås ansluta via Storåvågen, två nya anslutningar från Norra Annebergsvägen samt en ny anslutning från Älvsåkersvägen. För fotgängare och cyklister föreslås även en anslutning över Kungsbackaån i öster.

Området söder om Älvsåkersvägen föreslås anslutas via en ny anslutning från Älvsåkersvägen.



Figur 7. Ursprungliga planerade stråk inom Annebergs centrum, enligt exploatörens markanvisningsförslag innan ytterligare områden tillkom (Serneke, 2017, s. 4)

Exploateringen ställer andra krav på infrastrukturen än vad dagens situation gör. Följande utmaningar analyseras:

- Vägarnas utformning för god boendemiljö, trygghet och trafiksäkerhet
- Fotgängares och cyklisters tillgänglighet till området
- Vägarnas framkomlighet och korsningars kapacitet

3.1 Vägarnas utformning

Norra Annebergsvägen och Älvsåkersvägen är i dagsläget utformade som landsvägar med Trafikverket som väghållare. Genom exploateringen kommer det inom planområdet att bli bostäder utmed Norra Annebergsvägen, samt på båda sidor av Älvsåkersvägen. Fler oskyddade trafikanter kommer att röra sig i området och göra anspråk på att korsa de statliga vägarna. Det gäller framförallt Älvsåkersvägen. Det medför att behovet av trygga och säkra gång- och cykelpassager över Älvsåkersvägen ökar.

I och med att antalet boende utmed de berörda vägarna ökar kommer fler människor i området att utsättas för vägtrafikbuller och emissioner från fordonstrafiken.

Nuvarande utformning av Älvsåkersvägen inbjuder till högre hastigheter än den reglerade vilket inte är förenligt med den planerade exploateringsens bebyggelse och karaktär. Utformningen av gatorna bör förändras för att skapa en säkrare trafiksituation samt en tryggare och trevligare boendemiljö.

3.2 Fotgängares och cyklisters tillgänglighet

Planområdet är bra placerat ur ett fotgängar- och cyklistperspektiv då det är nära till viktiga målpunkter. Förbindelserna med gång- och cykelvägar är också goda. Älvsåkersvägen och Norra Annebergsvägen utgör dock barriärer för fotgängare och cyklister eftersom fordonstrafiken kan hålla hög hastighet samt att det är långt mellan passager. Då området är beläget på båda sidor av Älvsåkersvägen kommer gång- och cykeltrafik behöver passera vägen mellan bostad och samhällsviktiga funktioner.

3.3 Alstrad trafik

För att beräkna trafikutvecklingen till år 2040 har Trafikverkets prognostal för Stor-Göteborg använts och genererat en trafikutveckling på 22%.

Tillkommande trafik för exploateringsområdet har beräknats med Trafikverkets trafikstringsverktyg och redovisas nedan per område.

Anneberg C norr om Älvsåkersvägen:	1233 ÅDT
Anneberg C söder om Älvsåkersvägen:	172 ÅDT
Skårby 2:3:	214 ÅDT

Fördelningen av den tillkommande trafiken i och med exploateringen har antagits, med stöd i befintliga trafikmönster och målpunkter, enligt följande:

Älvsåkersvägen österut:	15 %
Göteborgsvägen norrut:	30 %
Göteborgsvägen söderut:	55 %

85% av all tillkommande trafik från exploateringsområdena Anneberg och Skårby kommer alltså färdas västerut på Älvsåkersvägen mot Göteborgsvägen och 15% kommer att färdas österut på samma väg.

Tabell 8 nedan redovisar beräknade trafikmängder för de statliga vägarna inom exploateringsområdet. I kolumnen för ÅDT år 2040 har tillkommande trafik från exploateringsområdet inkluderats.

Väg	ÅDT uppmätt av TrV (f/d)	ÅDT 2020 (f/d)	ÅDT 2040 (f/d)
Göteborgsvägen (väg 970)	6500 (år 2014)	6900	9400
Älvsåkersvägen (väg 980)	5100 (år 2008)	5700	7800
Norra Annebergsvägen (väg 981)	1500 (år 2008)	1700	2900
Södra Annebergsvägen	i.u	600	800

Figur 8. Trafik på statlig väg uppräknad med Trafikverkets prognos. Tillkommande trafik från planerna Anneberg C och Skårby 2:3 är tillagd utöver detta för år 2040.

3.4 Kapacitet

Som en del i denna utredning har det genomförts en kapacitetsanalys som framgår i sin helhet av Bilaga 1. Exploateringen i Annebergs centrum kan uppskattas generera en trafikmängd på ca 1400 fordon per vardagsmedeldygn. Kapacitetsutredningen visar att detta inte beräknas skapa några framtida problem avseende framkomligheten längs Älvsåkersvägen. Belastningsgraden i korsningen mellan Älvsåkersvägen och Norra respektive Södra Annebergsvägen är låg även 2040 med genomförd exploatering.

I korsningen mellan Göteborgsvägen och Älvsåkersvägen uppstår 2040 en överbelastning, om än med mycket liten marginal. Antas att vänstersvängande fordon från Älvsåkersvägen kan korsa etappvis så är belastningsgraden < 1. Med hänsyn till vägens utformning och hastigheterna på Göteborgsvägen bedöms det inte vara så många som väljer att korsa etappvis och en överbelastning är därmed sannolik. Köbildningen uppstår på Älvsåkersvägen vilket utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv är positivt eftersom det är en lägre hastighet på denna väg. Sikten runt kurvan skulle potentiellt kunna vara en risk ur detta perspektiv men det gäller oavsett om det är en liten acceptabel köbildning eller en längre kö.

4 Åtgärdsförslag

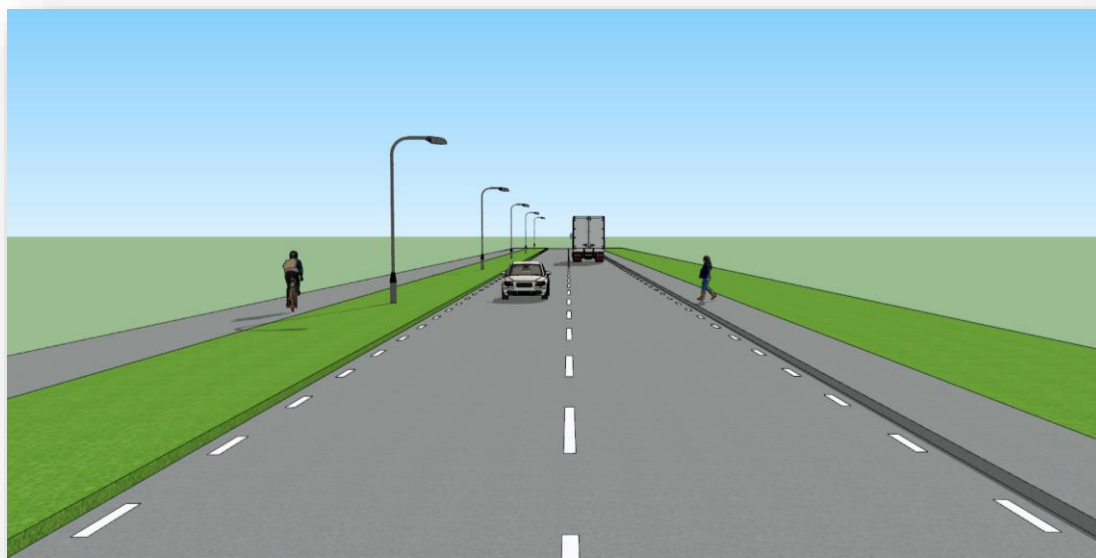
4.1 Älvsåkersvägen (väg 980) som tätortsgata

Enligt åtgärdsvalsstudien för Älvsåkersvägen (väg 980) genom Anneberg (ÅVS, s. 22) finns flera tänkbara lösningar för att förbättra trafiksituationen, till exempel genom att anlägga tätortsportar, smalare gatusektioner, bredare refuger och tydliga passager. Studien mynnar dock ut i att sådana åtgärder inte är prioriterade för att få Älvsåkersvägen till en tätortsgata (ÅVS, s. 25-30). Vidare fastslås att *”vägens relativt låga dignitet kan tillgodoses med hastighetsdämpande åtgärder. Framkomligheten för genomfartstrafiken får anses tillräckligt god när de kan hålla gällande eller rekommenderad hastighet utan alltför obekväma körning”* (ÅVS, s. 18).

För att lösa de problem som anges i kapitel 3 bör vägen byggas om till en gata med tätortskaraktär. Det inbegriper exempelvis:

- Tätorts-/områdesentré
- Smalare körbanor
- Gång- och cykelvägar på båda sidor om gatan
- Tätare passager för fotgängare och cyklister
- Utsmyckning och grönytor

Figur 9 och 10 illustrerar skillnaden i sektion mellan Älvsåkersvägen med befintlig utformning och en möjlig utformning som tätortsgata. Bilderna ska ses som principförslag med exempel på utseende och är inte kompletta i sin utformning.

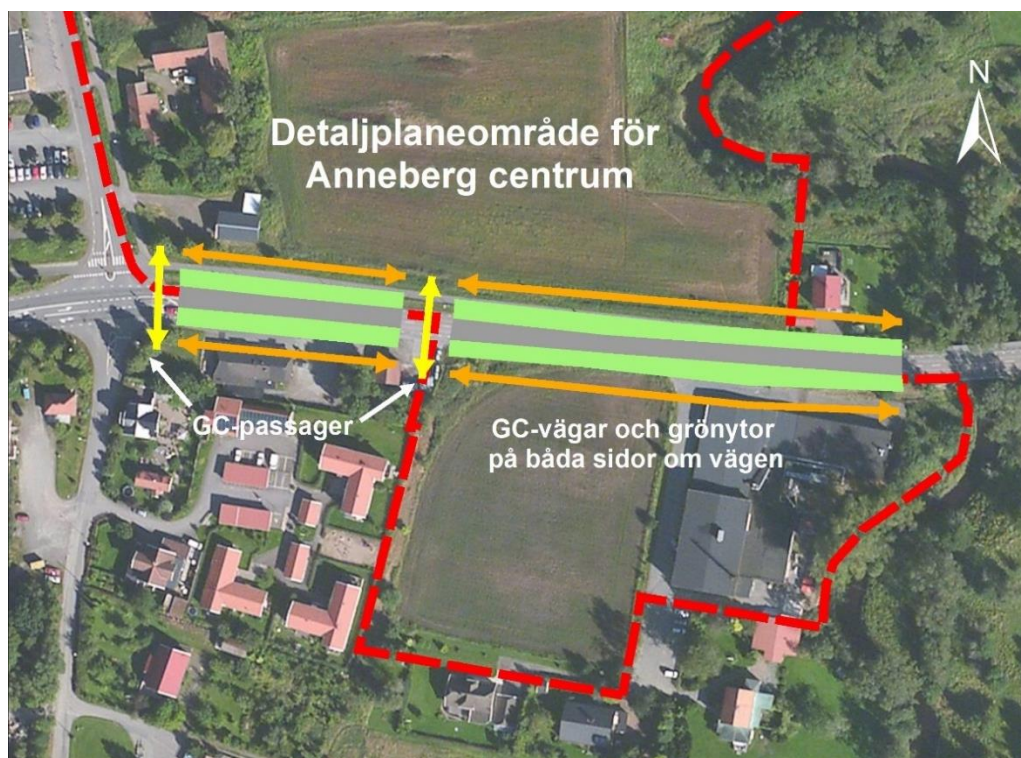


Figur 9. Modell av befintlig sektion av Älvsåkersvägen



Figur 10. Modell av ett exempel på en sektion med samma bredd som i 9 men med utformning som en tätortsgata

Figur 11 visar hur Älvsåkersvägen principiellt skulle kunna utformas som en tätortsgata med två gångpassager separerade med mittrefug.



Figur 11. Schematisk bild över hur Älvsåkersvägen kan utformas som tätortsgata

De problem som finns utmed Älvsåkersvägen kommer sannolikt att förvärras efter exploateringen om vägen bibehåller sin nuvarande utformning. Detta på grund av ökande trafikmängder och av att fler människor bor nära vägen. Vägens barriäreffekt för fotgängare och cyklister kommer att bestå och vid eventuell ytterligare exploatering söder om Älvsåkersvägen i och med detaljplanen för Skårby 2:3, kommer den att bli mer påtaglig.

Vid ombyggnation till tätortsgata enligt Figur 9-11 (s 1-2 i Bilaga 2) sänks hastigheterna, vilket förbättrar trafiksäkerheten, tryggheten och nivån av vägtrafikbuller. Barriäreffekten för oskyddade trafikanter minskas genom anläggning av en gångpassage med mittrefug utmed vägen. På grund av dålig geoteknik föreslås minsta möjliga åtgärd och därav så liten refugen som möjligt (s 6, Bilaga 2).

En cirkulationsplats i korsningen mellan Älvsåkersvägen och Norra Annebergsvägen (s. 1 i Bilaga 2) skulle medföra flera positiva effekter för trafiksituationen i området. Den skulle förbättra tryggheten och säkerheten för oskyddade trafikanter genom att verka hastighetsdämpande. Den skulle även fungera som tätortsentré för trafiken på Älvsåkersvägen.

En antagen sänkning av medelhastigheten från 50 till 40 km/tim ger en ökning av restiden på sträckan på drygt 10 sekunder.

4.2 Fordonstrafikens angöring till planområdet

Utöver anslutning från den befintliga Storåvågen (s. 3 i Bilaga 2) föreslås fyra nya anslutningar för fordonstrafiken till planområdet, se Figur 12.

Två anslutningar till planområdet föreslås från Norra Annebergsvågen, den ena ca 100 meter norr om Storåvågen och den andra mitt emellan korsningarna med Älvsåkersvågen och Storåvågen (s. 4-5 i Bilaga 2). Avståndet mellan korsningarna är ca 115 meter.

Ytterligare två anslutningar föreslås från Älvsåkersvågen. Den ena leder till södra delen av planområdet och den andra norrut (s. 6-7 i Bilaga 2). Avståndet mellan korsningarna är ca 95 meter.

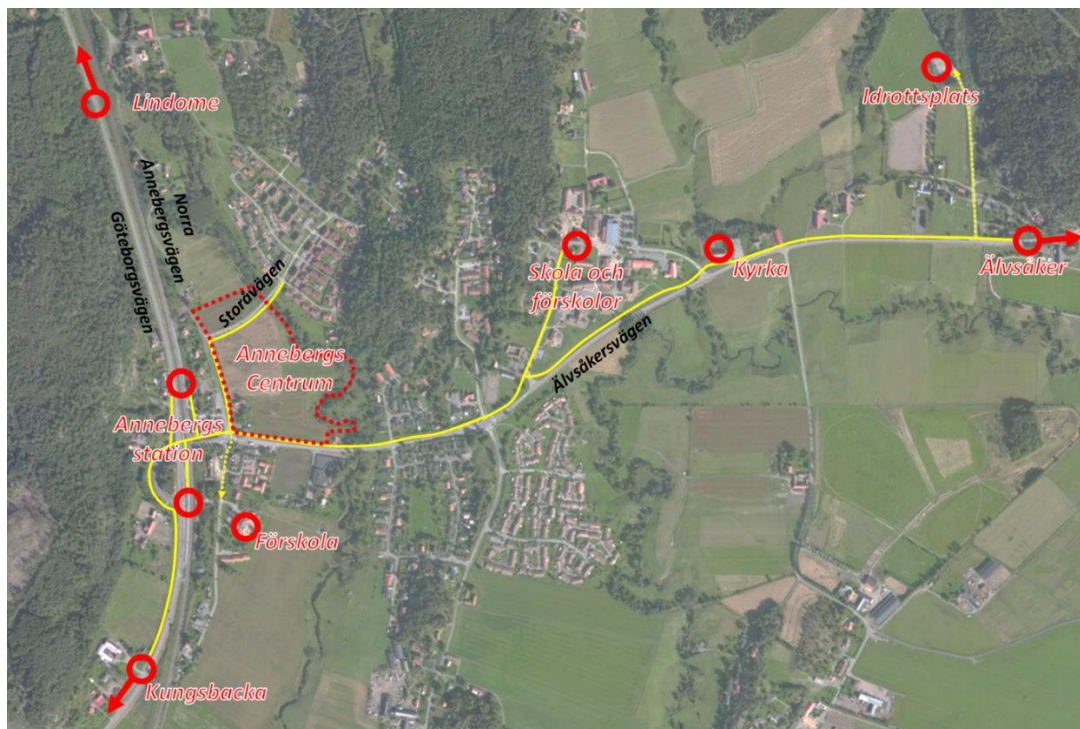
Enligt VGU (Krav för Vågar och gators utformning, 2020, s. 180), ska avståndet mellan två korsningar vara 120 meter. Vid korsningstyp A, som i detta fall, kan mindre avstånd användas efter att det motiverats och godkänts av beställaren. Avståndet får dock aldrig vara mindre än 50 meter.



Figur 12. Ungefärliga placeringar av nya anslutningar

4.3 Gång- och cykelstråk

Målpunkterna för gång- och cykeltrafiken i Anneberg ligger i hög utsträckning i öst-västlig riktning och kan därför nås via Älvsåkersvägen, se Figur 13.



Figur 13. Gång- och cykelvägar och målpunkter för gång- och cykeltrafiken i Anneberg

För att tillgängligheten för gång- och cykeltrafik ska bli god bör anslutningar till och från planområdet finnas i både östra och västra delen av planområdet, se Figur 14. Vid anslutningar mot Norra Annebergsvägen bör även gång- och cykelkopplingar finnas.

Ett inre nät av gång- och cykelvägar inom planområdet leder gång- och cykeltrafiken mot närmaste anslutning.



Figur 14. Förslag på struktur för gång- och cykeltrafik till och från Annebergs centrum

Passagen för oskyddade trafikanter över Älvsåkersvågen bör förbättras ur trygghets- och trafiksäkerhetssynpunkt. Passagen vid Södra Annebergsvågen, där en förskola finns, saknar hastighetsdämpning. Ökad säkerhet kan uppnås genom att en cirkulationsplats anläggs, enligt kapitel 4.1, eller genom att anlägga gångpassager med mittrefug.

Närheten till Annebergs station gör att korsningsbehovet för fotgängare över Norra Annebergsvågen kan förväntas öka på grund av exploateringen. Områdets koppling till tågstationen och busshållplatserna på Göteborgsvågen kan förbättras genom att en cirkulationsplats anläggs i korsningen mellan Älvsåkersvågen och Norra Annebergsvågen. Det skulle förbättra tryggheten och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister som korsar Norra Annebergsvågen.

Vägporten under järnvågen och Göteborgsvågen är i behov av trygghetsförbättrande åtgärder, till exempel genom förbättrad belysning och ökat underhåll.

De nya gång- och cykelanslutningar mot Älvsåkersvägen och Norra Annebergsvägen bidrar till god tillgänglighet för fotgängare och cyklister till och från planområdet.

4.4 Åtgärder på Norra Annebergsvägen, väg 981

Till följd av exploateringen kommer Norra Annebergsvägen förbi området att ändra karaktär till en genomfartsgata i en tätort. Trafikmängderna kan förväntas vara små och det finns inget behov av kapacitetshöjande åtgärder vid anslutningarna. Korsningsbehovet för fotgängare och cyklister kommer vara litet eftersom gång- och cykelväg finns på östra sidan av vägen, där exploateringen sker. Däremot bidrar farddämpande åtgärder och andra åtgärder, till exempel träd och bänkar, till att skapa en mer tätortsanpassad trafikmiljö.

Om det finns planer på en gång- och cykelväg norrut på Norra Annebergsvägen bör den vara förhöjd vid korsningen med Storåvägen.

4.5 Åtgärder på Storåvägen

Till följd av exploateringen kommer Storåvägen genom planområdet att ändra karaktär och bli antingen en uppsamlingsgata eller en bostadsgata, beroende på hur bebyggelsen ansluts till den. Oavsett bör hastighetsdämpande åtgärder anläggas för att skapa en trygg och säker trafikmiljö som är bättre anpassad för en gata genom ett bostadsområde. För boende längre in på Storåvägen kommer de hastighetsdämpande åtgärderna påverka restiden till att bli marginellt längre.

Kapaciteten på Storåvägen och i korsningen med Norra Annebergsvägen kommer även efter exploateringen att vara fortsatt god. Därför kommer det inte finnas behov av kapacitetshöjande åtgärder.

4.6 Åtgärder på Göteborgsvägen, väg 970

I Älvsåkersvägens anslutning till Göteborgsvägen behöver kapacitetshöjande åtgärder genomföras. Enligt kapacitetsanalysen (Bilaga 1) kommer korsningen år 2040 vara marginellt överbelastad.

Med vänster- och högersvängfält på Älvsåkersvägen förbättras kapacitet i korsningen. Även en rätvinklig anslutning av Älvsåkersvägen till Göteborgsvägen skulle bidra till förbättrad trafiksäkerhet.

ÅVS:en anger inga förslag för att förbättra kapaciteten i korsningen utan föreslår ATK-trafiksäkerhetskamera samt trimning av väggkantsradier, droppformad refug och avsmalnade körfält på Göteborgsvägen som åtgärder för att sänka hastighetsnivåerna (ÅVS, s. 23). Dessa åtgärder skulle visserligen förtydliga korsningens funktion och bidra till en förbättrad trafiksäkerhet, men de kommer inte ge korsningen den förbättrade kapacitet som den behöver för att möta de prognosticerat ökade trafikmängderna.

5 Slutsatser och diskussion

Som en del i denna trafikutredning genomfördes kapacitetsberäkningar för de två korsningar som påverkas av exploateringen (Bilaga 1). Resultatet visar att kapaciteten i korsningarna i området vid Trafikverkets prognosår 2040 överlag är god med befintlig utformning. Det gäller för samtliga korsningar i området förutom mellan Älvsåkersvägen och Göteborgsvägen. Där finns viss kapacitetsproblematik redan idag, vilket studien också belyser (ÅVS, s. 13). Med den förväntade generella trafikökningen fram till 2040 kan dessa problem behöva åtgärdas även om exploateringen av planområdet inte skulle genomföras.

Trots att kapaciteten förväntas vara god i korsningarna närmast planområdet, kan åtgärder behöva genomföras av trafikmiljöskäl och för att uppnå en god boendemiljö. Det är också av vikt ur trygghets- och trafiksäkerhetssynpunkt, framförallt för oskyddade trafikanter.

Älvsåkersvägen, och till viss del Norra Annebergsvägen, är barriärer för oskyddade trafikanter i området. Trafiken på Älvsåkersvägen kan upplevas otrygg då utformningen inbjuder till höga hastigheter. Korsningspunkter för fotgängare och cyklister över dessa vägar behöver hastighetssäkras, för att deras trygghet och trafiksäkerhet ska bli god. Hastighetsdämpande åtgärder kan också behövas för att skapa en god boendemiljö, både avseende trygghet och ur bullersynpunkt.

På Älvsåkersvägen kan detta uppnås genom att vägens utformning ändras, från dagens landsväg till att utformas som en tätortsgata enligt förslag i kapitel 4.

6 Referenser

Anneberg – Markanvisning, Serneke, 2017

Krav för Vägars och gators utformning (VGU), Trafikverket, SKL, 2020

Åtgärds katalog för säker trafik i tätort (Åtgärds katalog), Sveriges kommuner och landsting (SKL), 2009

Åtgärdsvalsstudie – Väg 980 genom Anneberg (ÅVS), Trafikverket, TRV 2018/48251, 2018

Trafikflödeskartan, Trafikverket, 2020

Bilagor

Bilaga 1. Uppdaterad kapacitetsanalys Anneberg centrum

Bilaga 2. Trafikförslag

Bilaga 3. Kostnadsbedömning