

Trafikutredning

Detaljplan för bostäder inom Nötegång 1:121,
Bukärrsgården i Särö



Konsult: ÅF Infrastructure AB (AFRY)

Projektnummer: D0074922

Uppdragsansvarig: Birgitta Björklund

Handläggare: Bára Guðmundsdóttir, Ardit Ramani

Granskare: Birgitta Björklund

© Utges av Kungsbacka kommun
Oktober 2022

Sammanfattning

På uppdrag av Kungsbacka kommun har AFRY gjort en trafikutredning i det pågående detaljplanearbetet för Nötegång 1:121 i Särö.

För att utreda dagens trafiksituation har AFRY undersökt platsens målpunkter, färdmedelsfördelning och olycksstatistik. Detta har kompletterats med förutsättningar för gång-och cykeltrafik, kollektivtrafik och motorfordon.

För att uppskatta hur mycket trafik som den planerade bebyggelsen alstrar har Trafikverkets trafikstringsverktyg använts. Påverkan på det närliggande statliga vägnätet som exploateringen kan tänkas medföra, bedöms med hjälp av resultat från Kungsbacka kommuns resvaneundersökning från år 2017, samt trafikmängder på det statliga vägnätet. Resultatet från denna alstring pekar på en försumbar effekt på den statliga vägen 158.

Olika alternativ för utformning av parkeringslösning inom fastigheten har utretts i samråd med kommunen. I Kungsbackas parkeringsstrategi har ett spann av parkeringstal angivits utifrån läge och förutsättningar, där AFRY och kommunen gjort en bedömning att använda sig av parkeringstal 1,0 och 0,5, där den senare förutsätter mobilitetsåtgärder. Parkeringstalet 0,5 kan ses som en ytterlighet och beroende på val av mobilitetsåtgärder kan ett rimligt parkeringstal hamna mellan 0,5 och 1,0.

Scenariot med 1,0 platser/bostad resulterar i 80 parkeringsplatser vid en total utbyggnad av planområdet. Inom området saknas lämpligt utrymme för dessa platser. För att tillmötesgå behovet krävs ingrepp i den östra delen av planområdet i syfte att frigöra yta för att uppföra ett parkeringsdäck.

I ett scenario med parkeringstal 0,5 skulle troligtvis antalet bilar med parkeringsbehov överstiga mängden parkeringsplatser. Det krävs med stor sannolikhet omfattande mobilitetslösningar som komplement. En mobilitetsutredning har inte ingått i detta uppdrag.

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Syfte och mål	2
1.2	Planförslag.....	2
2	Dagens trafiksituation	3
2.1	Målpunkter.....	3
2.2	Gaturum och stadskarakter	4
2.3	Resvanor	4
2.4	Olycksstatistik.....	5
2.5	Förutsättningar för olika trafikslag.....	7
2.5.1	Gång och cykel	8
2.5.2	Kollektivtrafik.....	10
2.5.3	Motorfordon.....	11
2.6	Parkering	12
3	Framtida trafikallsträng	14
3.1	Påverkan omgivande vägnät	15
4	Trafik- och utformningsförslag	18
4.1	Parkeringstal.....	18
4.2	Scenario 1 (Parkeringstal 1,0 plats/bostad)	19
4.3	Scenario 2 (Parkeringstal 0,5 plats/bostad)	21
5	Bortvald alternativ	0
5.1	Parkering i nordväst.....	0
5.2	Parkering på innergård	0
6	Bilagor	1
	Bilaga A. Trafikallsträng	
	Bilaga B. T-30-1-001	
	Bilaga C. T-30-1-002	
	Bilaga D. T-30-1-003	

1 Inledning

I Särö, beläget nordväst om Kungsbacka centrum ligger fastigheten Bukärrsgården, Nötegång 1:121, i Särö Centrum med närhet till väg 158, se lokalisering av planområdet i Figur 1. Tidigare har en del av denna fastighet använts som äldreboende men i dagsläget finns inte längre ett behov av att använda fastigheten i detta syfte. Som följd vill ägarna, Eksta Bostads AB, i stället bygga om befintliga byggnader till bostadslägenheter. Bakgrunden till planbeskedsansökan var den då pågående, och numera färdigställda, planeringen för ett nytt äldreboende i Särö. Byggnadsnämnden lämnade den 10 augusti 2017 planbesked som godkänner ombyggnationen av Fastighet 1:121 till lägenhetshus. För att möjliggöra användningen bostäder behövs en ny detaljplan. AFRYs uppdrag i framtagningen av denna detaljplan är att utreda trafiksituationen med fokus på parkering samt trafikalstring i området.



Figur 1. Kartbild över Särö Centrum med fastigheten i fråga markerat i rött. Källa: Kungsbacka kommun.

1.1 Syfte och mål

Syftet med trafikutredningen är att beskriva trafiksituationen i närområdet till detaljplanen för samtliga trafikförslag i nuläget, analysera konsekvenserna av planförslaget samt ta fram förslag på parkeringslösning. Utredningen syftar även till att ta fram aktuellt parkeringstal utifrån kommunens parkeringsstrategi. Analysen omfattar beräkning av trafikbelastning från planerade ändringar i användning av bebyggelsen och påverkan på det statliga vägnätet.

1.2 Planförslag

Inom fastigheten Nötegång 1:121 drevs tidigare äldreboendet Bukärrsgården. Verksamheten flyttades 2021 till Särö vård- och omsorgsboende, som är beläget ca 0,5 km väster om området. De senaste åren har byggnaden som tidigare inrymde äldreboendet bl a använts som flyktingboende. De södra byggnaderna inrymmer servicelägenheter (23 st).

Detaljplanen prövar nu möjligheten att bygga bostäder (80 lägenheter) som hyresrätter inom det kvarter som tidigare inrymde äldreboendet Bukärrsgården samt nuvarande servicelägenheter. Kommunens bostadsföretag Eksta Bostads AB äger större delen av det område som detaljplanen omfattar.

2 Dagens trafiksituation

För att utreda dagens trafiksituation har AFRY undersökt platsens målpunkter, färdmedelsfördelning och olycksstatistik. Detta har kompletterats med förutsättningar för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och motorfordon. Utöver detta har parkeringslösningar inom planområdet studerats.

2.1 Målpunkter

I Figur 2 illustreras målpunkter nära planområdet och nedanför den listas målpunkterna samt avståndet från planområdet, mätt från mittpunkten av planområdet.



Figur 2. Karta med utvalda målpunkter i närområdet. Källa: Kungsbacka kommun.

Fastigheten Nötegång 1:121 är belägen i den sydöstra delen av Särö centrum. Detta område bör räknas som ett av det mer tätbebyggda i Släp med många olika typer av service i närheten. Inom promenadavstånd (se Figur 2) finns handel i form av en matbutik, bensinstation & shoppingcentrum, skolor för olika åldrar, vårdcentral samt rekreation i form av gym, idrottshall, fotbollsplan och promenadstråk.

I det större området Särö finns ett utbud av rekreation. Exempelvis Särö Golf Club och Särö Hotell, konferens och Spa med restauranger.

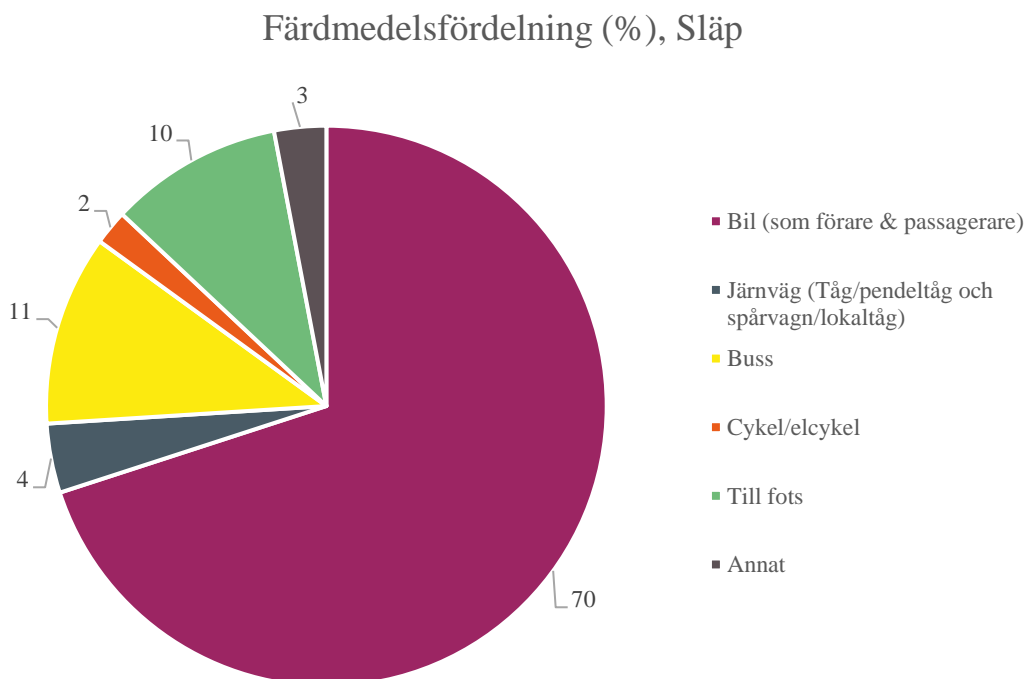
Ifrån Särö centrum går det att ta bil eller kollektivtrafik (se 2.5.2 Kollektivtrafik) till Kungsbacka innerstad (ca 7,5 km) eller Göteborg (ca 20 km). Dessa platser har de högsta utbuderna av arbetsplatser i området. En stor del av Nötegångs befolkning kan förväntas pendla till någon av de städerna för arbete.

2.2 Gaturum och stadskaraktär

Särö är ett ytterområde i Kungsbackas nordvästra delar inte långt från stadsgränsen mot Göteborg. Stadsdelen har många boplatser men relativt få arbetsplatser och servicefunktioner men med goda pendlingsmöjligheter till såväl centrala Kungsbacka som Göteborg. Det finns närhet till grön- och havsområden samt rekreation som golf och Spa. Fastigheten är belägen i Särö Centrum med närhet till länsväg 158.

2.3 Resvanor

En resvaneundersökning (RVU) i Kungsbacka utfördes år 2017. Särö redovisas under stadsdelen Släp där den slås samman med andra områden som Kullavik. Resultatet gällande fördelningen av färdmedel finns redovisat i Figur 3.

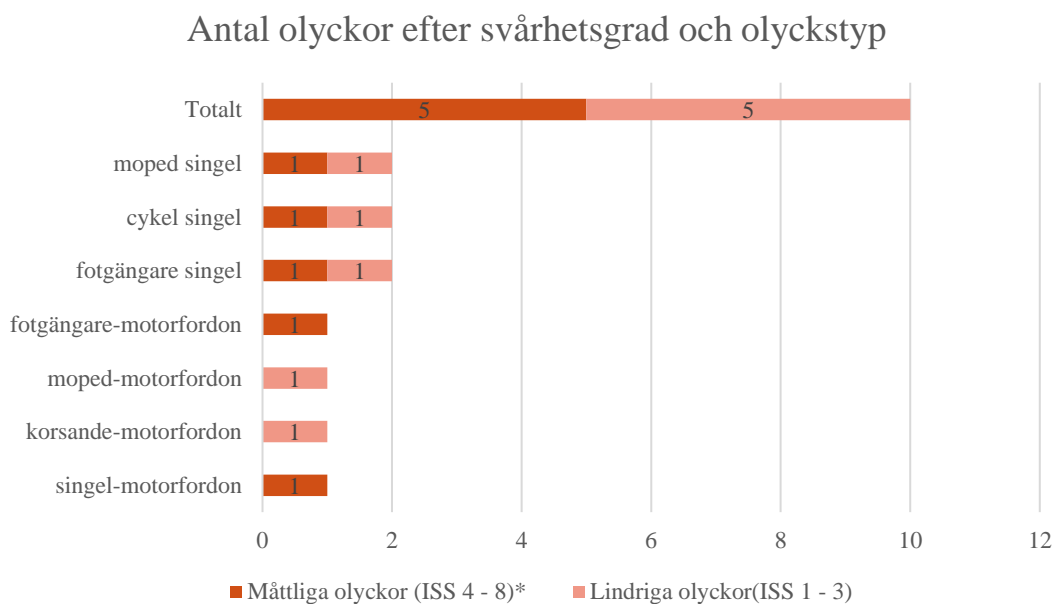


Figur 3. Diagram som illustrerar fördelning av färdmedel inom stadsområdet Släp, Kungsbacka. Källa: RVU, 2017.

Färdmedelsfördelningen i Släp är enligt RVU relativt lik den generella för Kungsbacka kommun, med något högre procent på bil och buss och lägre på exempelvis tåg och cykel. I denna stadsdel samt i kommunen görs den övervägande pendlingen av personbilar. Den större andelen buss gentemot tåg i stadsdelen Släp reflekterar utformningen av dess infrastrukturnät. I närområdet till fastigheten finns två busshållplatser och ett bra utbud av kollektivtrafik med flera linjer och en relativt hög turtäthet. Det indikerar att befolkningen i Särö centrum har större möjligheter att resa med buss än Släp i stort.

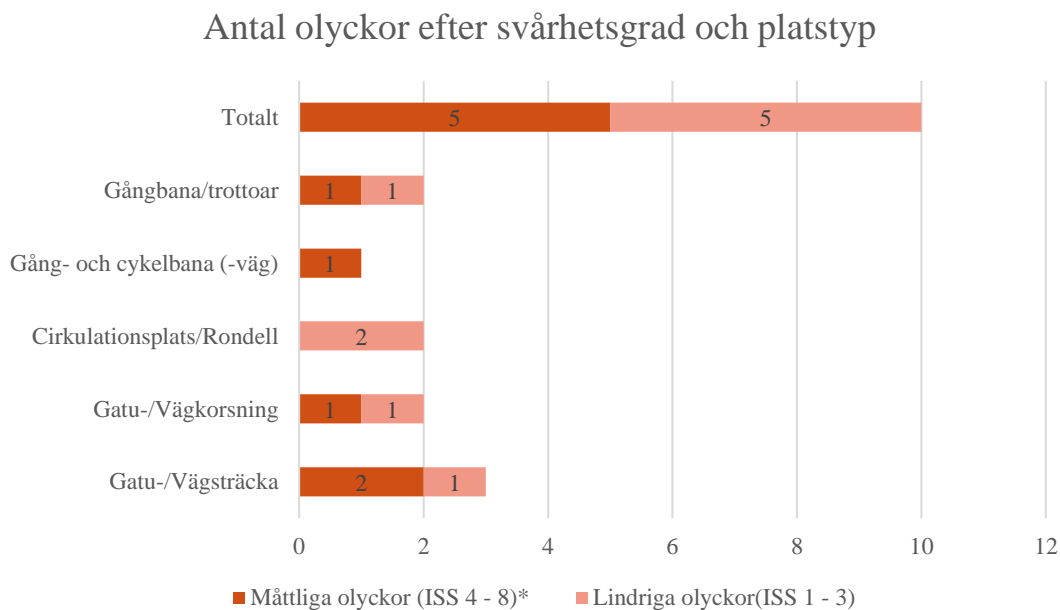
2.4 Olycksstatistik

I Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA har det under perioden 2012–2018 registrerats tio olyckor i området kring Särömotet och fastigheten. Av dessa tio olycksfall är det en jämn fördelning av vad som klassas som måttliga olyckor och lindriga olyckor, se fördelningen av olyckorna efter svårhetsgrad och platstyp i Figur 5.



Figur 4. Diagram som illustrerar olyckstyper i Särömotet 2012–2018. Källa: STRADA.

Utifrån statistiken gällande olyckstyp (som visas i Figur 4) går det att se att en majoritet av fallen (60%) är singelolyckor av sorten oskyddade trafikanter, bland dessa är det jämnt fördelat om det slutat i lindrig eller måttlig svårighetsgrad. Men även en del (40%) konflikter mellan motorfordon och andra trafikslag, även dessa jämnt fördelade.



Figur 5. Diagram som illustrerar platstyper för olyckor i Särömotet 2012–2018. Källa: STRADA.

Platserna för olyckorna (Figur 5) är relativt välspredda med den största delen i gatumiljöer (50%), men även på olika former av gångbanor (30%) samt några i cirkulationsplatsen (20%).

Majoriteten av olycksfallen har skett kring cirkulationsplatsen (se Figur 6), exempelvis en olycka som skedde vid ombyggnation. De tre olyckor som registrerats i närheten av fastigheten är alla fall från cykel eller singel-motorfordon och återkommande orsaker härleds till löst grus eller halt underlag.

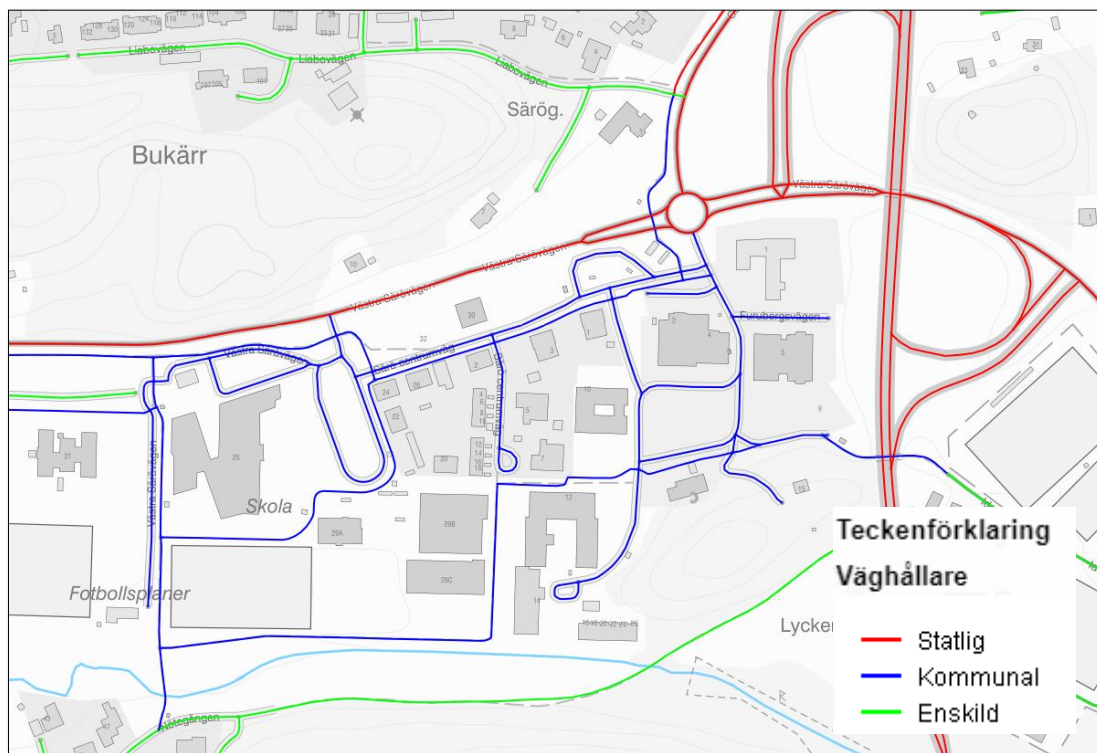


Figur 6. Karta över området där olyckor registrerats med markeringar för specifika fall. Källa: STRADA.

2.5 Förutsättningar för olika trafikslag

I följande avsnitt presenteras förutsättningar för olika trafikslag att nå planområdet idag.

Vägarna i det närliggande planområdet, Särö centrumväg och Furubergsvägen, har kommunen som väghållare (se Figur 7 **Error! Reference source not found.**). Väg 158, Gamla Särövägen och Västra Särövägen är Trafikverket väghållare för. De flesta bostadsområden är enskilda vägar som ansvaras för av lokala fastighetsägare.

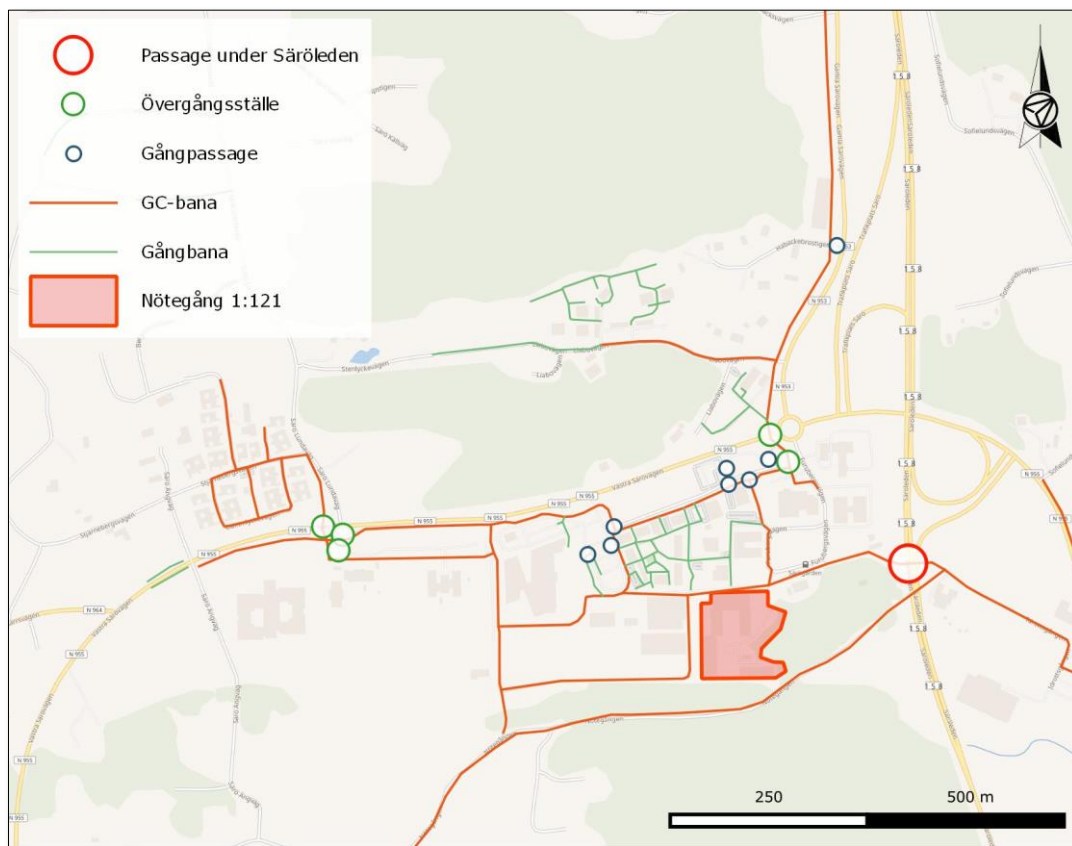


Figur 7. Karta över väghållare i Särö. Kommunen i blått, Trafikverket i rött och enskilda vägar i grönt.
Källa: NVBD.

2.5.1 Gång och cykel

I närheten av fastighetsområdet finns flera kombinerade gång- och cykelstråk samt några områden där separata banor för gående etablerats (se Figur 8). I figuren framgår att det saknas cykelväg på en sträcka längs Östra Särövägen, men en förlängning för att binda ihop cykelnätet håller på att byggas i dagsläget. Det saknas även en kort sträcka längs väg 158, vid Bröndomevägen. Cykelpendling till Kungsbacka är dock möjlig.

Längs ett antal mindre bostadsgator saknas både gång- och cykelbanor. Längs dessa gator samsas samtliga trafikslag i blandtrafik.



Figur 8. Karta med GC-banor, gångbanor och olika typer av passager. Källor: Kungsbacka kommun, OpenStreetMap.

I området finns flera olika typer av passager. Promenadstråket längs Nötegången leder till en passage under väg 158 till Idrottsgången öster om vägen.

Fem övergångsställen finns i närområdet. I öster finns två övergångsställen; ett över Västra Säröleden, strax väster om cirkulationsplatsen samt ett över Särö Centrumväg. Inget av dessa två är hastighetssäkrat, dock har båda refuger mellan körfälten. Övergångsställena förbinder gångstråket från Särö Centrum busshållplats till områden norr om Västra Särövägen.

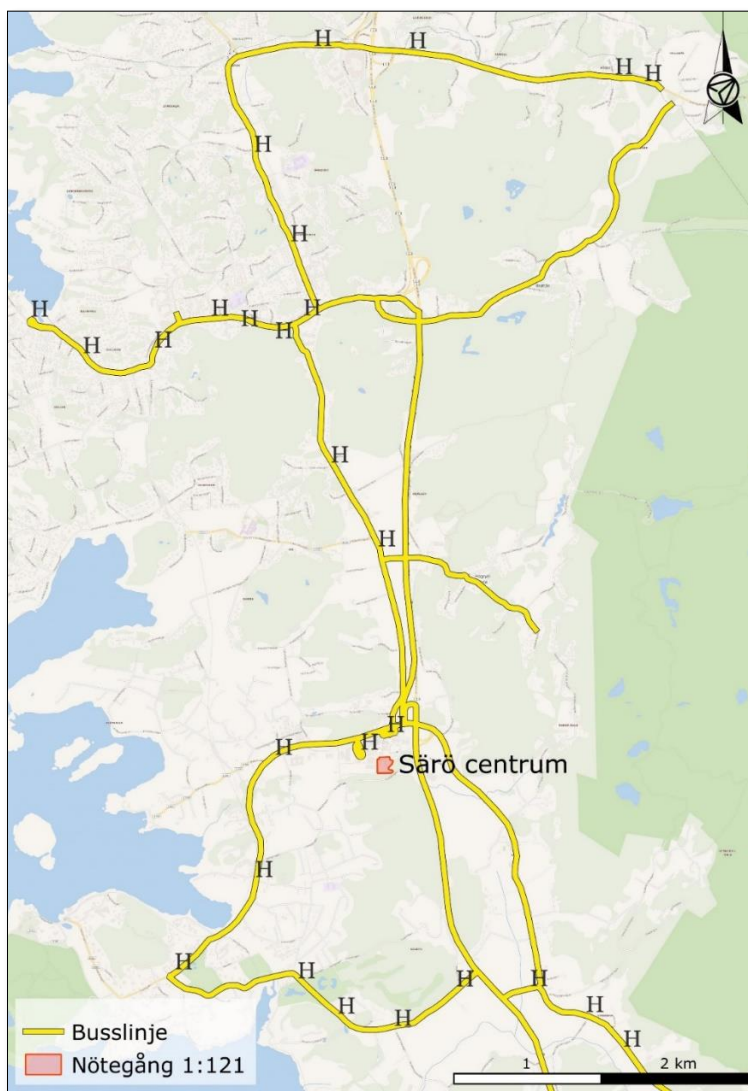
Tre övergångsställen finns placerade i den västra delen av området, längs vägar som leder från ett boende, en förskola och en skola mot ett bostadsområde norr om området. Samtliga är hastighetssäkrade genom upphöjning. Den norra passagen, över Västra Särövägen, har även en refug.

Diverse gångpassager finns även utplacerade inom eller i koppling till busshållplatserna Särö centrum samt Särö skola. De vid Särö centrum är upphöjda och har en avvikande beläggning. Två av de tre vid Särö skola saknar hastighetssäkrande åtgärder utan markeras endast med vita streck på beläggningen. Den tredje har en liten förhöjning och gatsten som markerar gångpassagen. Norr om

Särö centrum, vid Häckebrostigen, finns en passage för gång och cykel som helt saknar markering och hastighetssäkring.

2.5.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Särö består av busstrafik. Två busshållplatser finns på ca 200 meters avstånd från fastigheten, Särö skola och Särö centrum, som bör anses väl utbyggda med sittplatser samt vind- och regnskydd. Ifrån dessa går två linjer: 720 till Kungsbacka Centrum, restid 25 min, samt X3 mot Göteborg, restid 44 min till Polhemsplatsen. Båda går var 30 minut på vardagar och en gång i timmen på helger, med ett undantag på vardagar 07:00-08:00 då X3 går fyra gånger under en timme. Särö, och Släp, har ett väl utbyggt nät av busshållplatser (se Figur 9) som binder samman området.

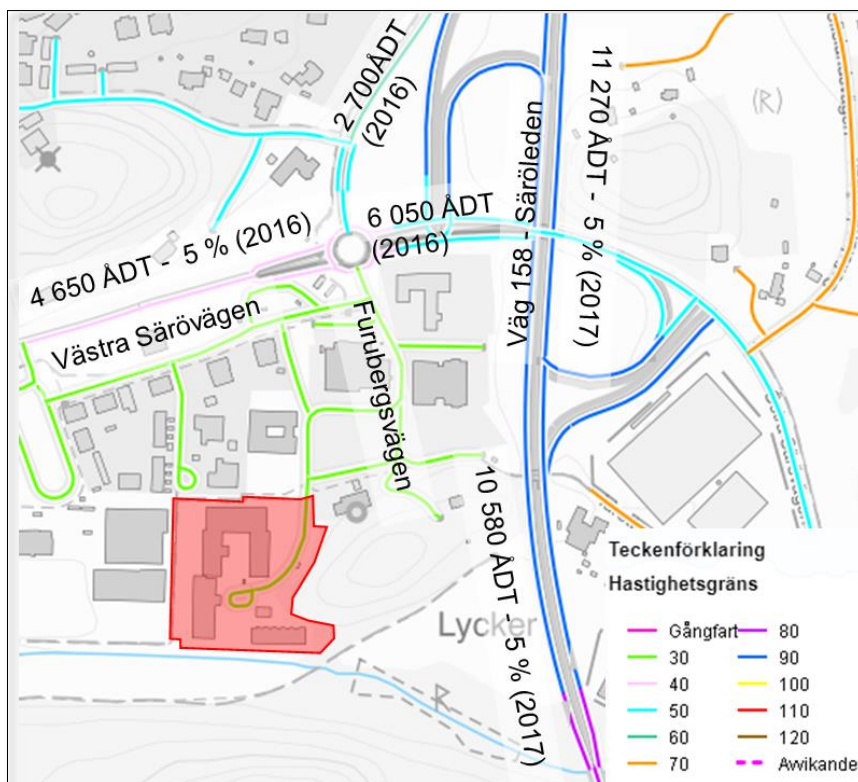


Figur 9. Karta visande vägar med kollektivtrafik samt hållplatser. Källor: Kungsbacka kommun, OpenStreetMap.

2.5.3 Motorfordon

Planområdet ligger vid Furubergsvägen som ansluter till cirkulationsplatsen Furubergsvägen/Västra Särövägen. Öster om Västra Särövägen ligger Säröleden som är en mötesfri länsväg som leder till Göteborg och Kungsbacka. Vägarna vid planområdet (Särö centrumväg och Furubergsvägen) är kommunala vägar och Västra Särövägen och Säröleden är statliga vägar. Furubergsvägen och vägarna i närheten har en hastighetsgräns på 40 km/h, Västra Särövägen har en hastighetsgräns på 40 - 50 km/h och Säröleden 80 - 90 km/h, se Figur 10. Enligt mätningar från Trafikverkets flödeskarta från 2016 uppgick trafikmängderna på Västra Särövägen till 4 650.

Säröleden har mätningpunkter i norr och söder om Särö trafikplats, mätningarna genomfördes senast år 2021 och visade då mindre trafikmängd än år 2017, som troligtvis beror på ändringar i trafikmönster under pandemin. Trafikmängderna från år 2017 användes i denna trafikutredning för att de bedöms presentera en mer vanlig situation. Andelen tung trafik uppgick till cirka 5 % på alla vägarna. Utifrån mätningar på Västra Särövägen inträffar maxtimmen 07:00-08:00, och 70 % av trafiken körde österut och 30 % västerut.



Figur 10. Översiktsskarta med vägar och gators hastighetsbegränsningar i närheten till planområdet (rött). Källa: NVDB.

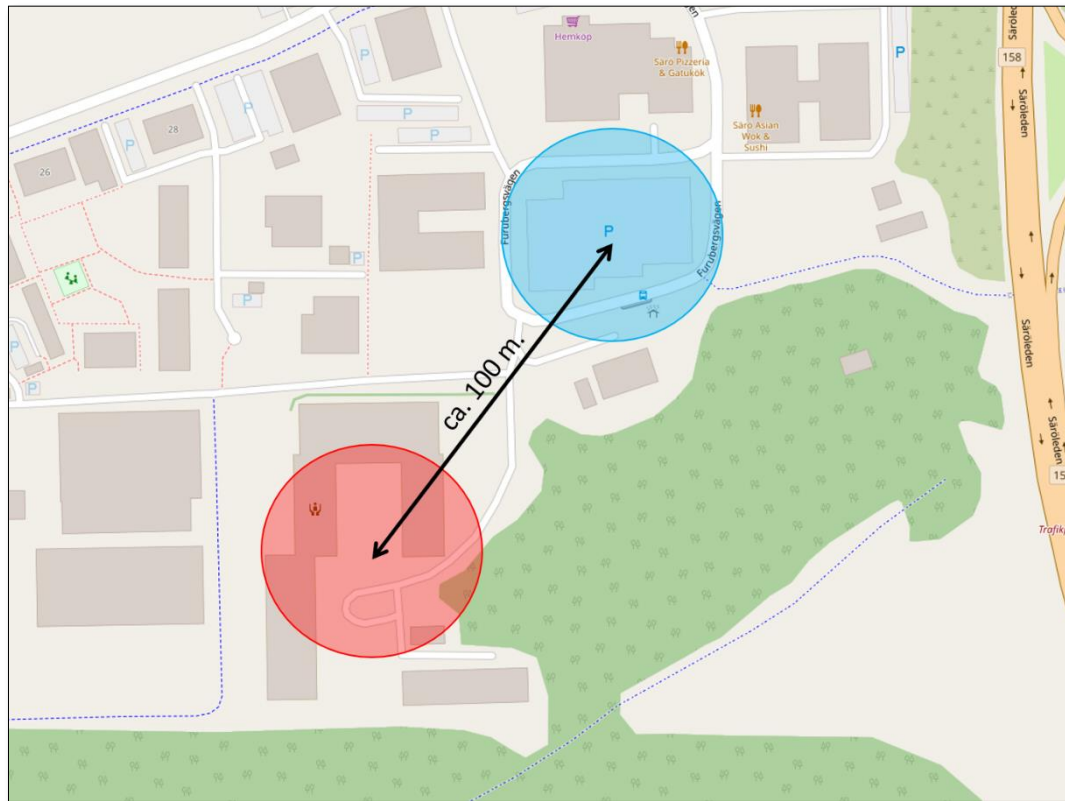
Inga mätningar har genomförts på Furbergsvägen. Ramböll har tidigare genomfört en trafikutredning för Särö Centrum. I den uppskattades trafiken på Furbergsvägen med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg, för *den* befintliga verksamheter (2016). Med tillkommande planerad exploatering i den trafikutredningen uppskattades trafiken på Furbergsvägen uppgå till ca. 4 000 ÅDT för år 2040. Utifrån illustrationsplanen och Google Maps, har inte allt byggts som var planerat.

2.6 Parkering

I syfte att kartlägga den befintliga parkeringssituationen som finns i området idag har visuella observationer gjorts på en överskådlig nivå genom karttjänster online.

På den nordöstra delen av planområdet, längs med Furbergsvägen, finns totalt 18 utmålade parkeringsplatser uppdelat på bägge sidor av vägen. Tio av dessa platser är tillståndsparkering, fem platser är reserverade för hemtjänsten och tre är reserverade för personer i verksamhetsledning. I anslutning till vändplatsen på Furbergsvägen finns ytterligare tre parkeringsplatser som antas vara reglerade som tillståndsparkering. Det finns inom planområdet inga angivna platser för besökare, men däremot finns det goda möjligheter till parkering strax nordöst om detaljplanen. Inom ett rimligt gångavstånd på cirka 100 meter från planområdets centrum finns en stor yta med fri parkering och 95 platser. Dessa antas höra till de omkringliggande verksamheter runt Särö centrum.

I kartunderlaget är inga cykelparkeringar synliga. Finns det inom planområdet så är det troligtvis beläget i byggnadernas förråd.



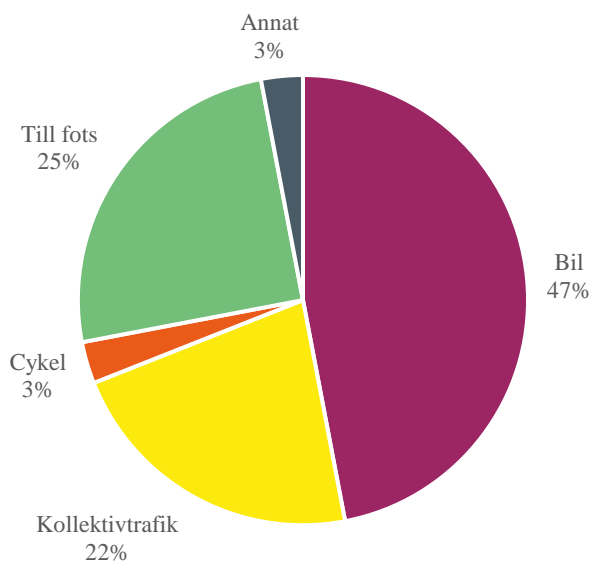
Figur 11. Parkeringsyta i blått nordöst om planområdet i rött. Bild: OpenStreetMap.

3 Framtida trafikalsstring

För att uppskatta hur mycket trafik som den planerade bebyggelsen alstrar har Trafikverkets trafikalsstringsverktyg använts för lägenheterna. Utifrån information från kommunen kommer detaljplanen att möjliggöra för 80 lägenheter. I denna trafikutredning har det antagits att de 23 servicelägenheterna som finns idag står för 23 lägenheter vilket resulterar i att 57 lägenheter kommer att ersätta äldreboendet. En sammanställning av resultaten från trafikalsstringsverktyget redovisas i Bilaga A.

Färdmedelsfördelningen enligt Trafikverket visas i Figur 12. Trafikverket uppskattar en mindre andel som använder bil och en större andel som går jämfört med resevaneundersökningen för Släp. Denna fördelning styrker även kommunen som trolig för Särö centrum då området har bättre kollektivtrafikutbud och nära service i jämförelse med området Släp i stort.

Skattad färdmedelsfördelning för planområdet enligt
Trafikverket



Figur 12. Färdmedelsfördelningen för planområdet. Källa: Trafikverkets trafikalsstringsverktyg.

Enligt Trafikalstringsverktyget alstras cirka 119 fordon/dygn (ÅDT) eller 132 fordon vardagsdygn (ÅVDT) från 57 lägenheter och 167 fordon/dygn (ÅDT) eller 185 fordon vardagsdygn (ÅVDT) för 80 lägenheter. Den uppskattade trafikmängden inkluderar nyttotrafik. De trafikalsstringstal som verktyget använder (lägenheter) har låg osäkerhet.

Eftersom äldreboendet kommer ersättas av lägenheter kommer trafiken som har alstrats från äldreboendet att försvinna. I dagsläget finns inte någon information kring trafikstringen från äldreboendet; Trafikverkets alstringsverktyg innehåller uppskattning på alstring efter flera typer av byggnation (exempelvis sjukhus och förskola) men inte för äldreboende. Därför har några antaganden gjorts för att uppskatta trafikstringen från äldreboendet. Enligt kommunen är det 80 boende och 24 anställda på äldreboendet. Med antagandet att alla anställda jobbar varje dag, nyttotrafiken är 10% av alstringen, varje boende får besök en gång i veckan och att alstringen följer Trafikverkets, uppskattas alstringen vara 32 ÅVDT. I uppskattningen (Tabell 1) har det antagits att alla resenärer reser ensamma.

Tabell 1. Uppskattning av trafikstringen från äldreboendet.

Färdmedelsfördelning	47 %	22 %	3 %	25 %
Trafikstring fordon/dygn	Bil/lastbil	Kollektiv	Cykel	Till fots
Personal	11	5	1	6
Nyttotrafik	3			
Besökare	4	2	0	2
Summa (personer)	18	7	1	8
ÅVDT (till/från)	36			

I dagsläget finns inte någon information kring trafiken som alstras från servicelägenheterna. Det finns heller inte någon bestämmelse om vilken typ av bostäder lägenheterna ska vara (till exempel servicelägenheter/BmSS). Därför antas att skillnaden mellan de 23 servicelägenheterna som finns där i dag och planförslaget ligger mellan noll (att typen blir densamma) och cirka 50 ÅVDT (att servicelägenheterna inte alstrar någon trafik). Eftersom det är ganska stor osäkerhet kring alstringsberäkningen för planområdet har scenariot med störst påverkan på det omgivande statliga vägnätet använts i analysen.

Alstringen då äldreboenden omvandlas till lägenheter uppskattas som: +132 ÅVDT (57 lägenheter) – 36 ÅVDT (80 äldreboende) + 50 ÅVDT (23 lägenheter) = 146 ÅVDT.

3.1 Påverkan omgivande vägnät

Påverkan på det närliggande statliga vägnätet bedöms med hjälp av resultat från Kungsbacka kommuns resvaneundersökning från år 2017 samt trafikmängder på det statliga vägnätet. Utifrån resvaneundersökning från år 2017 har cirka 40% av resorna som startar i Släp målpunkt norrut mot Göteborg och Mölndal, 40% som

Ovanstående resonemang innebär att cirka 90 fordon/dygn av de 150 fordon/dygn som bostäderna genererar kommer trafikera Säröleden via Särö trafikplats, ca 10 fordon under maxtimmen. Baserat på mätningar tillsammans med uppräkningsstat uppskattas årsdygnstrafiken på Säröleden till cirka 12 000 ÅDT år 2040. Trafiken från exploateringen utgör därmed en väldigt liten del av den totala trafiken på Västra Särövägen samt Säröleden för prognosår 2040, och påverkan på dessa statliga vägar anses därför försumbar.

Totalt sett bedöms påverkan på statligt vägnät från den enskilda planen vara liten och inga åtgärder behöver vidtas utöver ordinarie långsiktig planering för hållbart och säkert resande.

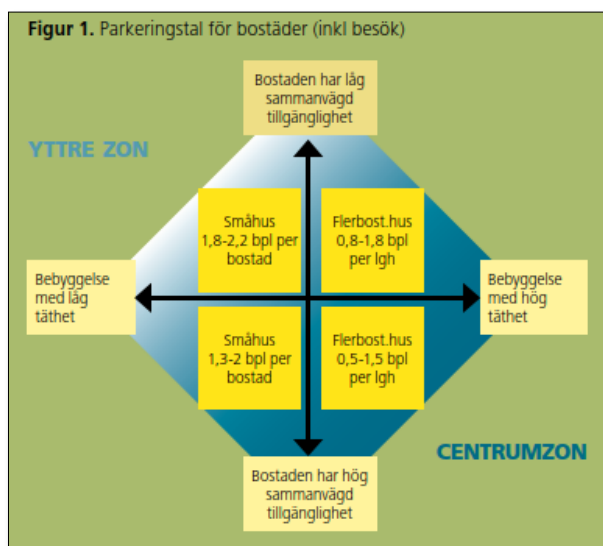
4 Trafik- och utformningsförslag

AFRY har inom ramen av detta uppdrag fått i uppgift att se över en parkeringsutformning för att klara behovet av en eventuell på- och ombyggnad i planområdet. De förutsättningar som legat till grund för de framtagna förslagen har tagits fram i samråd med kommunen. Vid ett totalt färdigställande så medger planen cirka 80 bostäder av varierande storlek.

4.1 Parkeringstal

Parkeringstal hämtas från Kungsbackas parkeringsstrategi och motiveras utifrån planområdets läge och förutsättningar. Området Nötegång 1:121 bedöms tillhöra kategori ”Centrumzon” med hög bebyggelsetäthet och sammanvägd tillgänglighet. I denna kategori rekommenderas ett parkeringstal inom ett spann på 0,5 till 1,5 platser per lägenhet. I samråd med kommunen bedöms ett scenario med parkeringstal 1,5 som orimlig med anledning av att det finns bra service i närområdet och god kollektivtrafik nära. Det betyder att två olika scenarion utreds, ett med parkeringstal 1,0 och ett med parkeringstal 0,5. Ett scenario med parkeringstal 0,5 innebär även mobilitetsåtgärder i planen.

För att kunna fastställa hur många cykelparkeringar som behövs enligt Kungsbackas parkeringsstrategi behövs information om antal lägenheter per entré för cykelställ utomhus, alternativt uppgifter om antal boende för cykelparkering i förråd inomhus.



Tabell 1 – Parkeringstal för cykel vid bostäder

Parkeringsplats	Antal cykelplatser	Användare
Cykelförråd	1 per invånare	Boende
Anslutning till entré	0,5 cp/lgh	Boende
Anslutning till entré	0,5 cp/lgh	Besökande

Figur 14. Utsnitt ur Kungsbackas parkeringsstrategi.

4.2 Scenario 1 (Parkeringstal 1,0 plats/bostad)

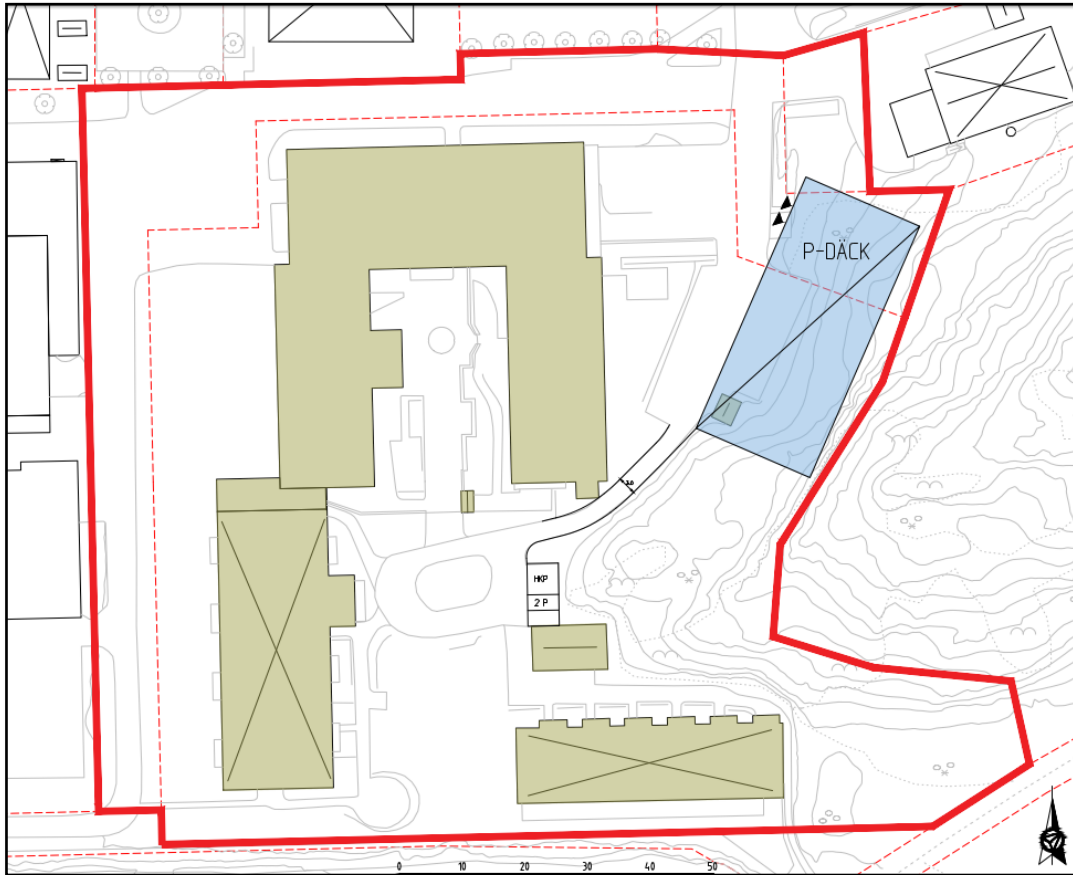
P-däck

Ett parkeringstal på 1,0 skulle det innebära totalt 80 parkeringsplatser som behöver anläggas inom planområdet. Detta är en kombination av boendeparkering, besöksparkering samt parkering för personer med funktionsvariation. I förslaget har ingen specifik uppdelning gjorts för att redovisa hur antalet parkeringar för boende respektive besökare fördelas. Detta eftersom syftet endast varit att se över vilken yta förslaget tar i anspråk och vilka konsekvenser detta medför i planen.

Då erforderlig lämplig yta för markplansparkering saknas, återstår alternativet att uppföra ett parkeringsdäck. Ett parkeringsdäck är dyrare än markparkering, men frigör markyta för andra ändamål som exempelvis lekytor och grönytor som tillför kvaliteter för de boende. Parkeringsdäcket kan vara fristående eller i kombination med markparkeringar.

I figuren nedan är förslaget endast en princip, en schematisk placering, och behöver detaljstuderas sett till utformning och dimensionering. Fördelar är en större flexibilitet kring parkeringstal och ytmässigt fokuserad samlingspunkt. Nackdelar är bland annat stort ingrepp på intilliggande bergsområde och stora kostnader.

Längre ned på Furubergsvägen, vid vändplatsen, finns idag redan angivna platser för parkering som med fördel kan behållas. Miljön runt vändplatsen bör dock ses över och utformas på ett trafiksäkert sätt för att förhindra olovlig körning och angöring till fastigheter genom innergårdar. Den befintliga vägen som idag leder in mot vändplatsen är cirka 2,8–2,9 meter bred och har i förslaget breddats upp till tre meter för att säkerställa god framkomlighet för räddningstjänst.



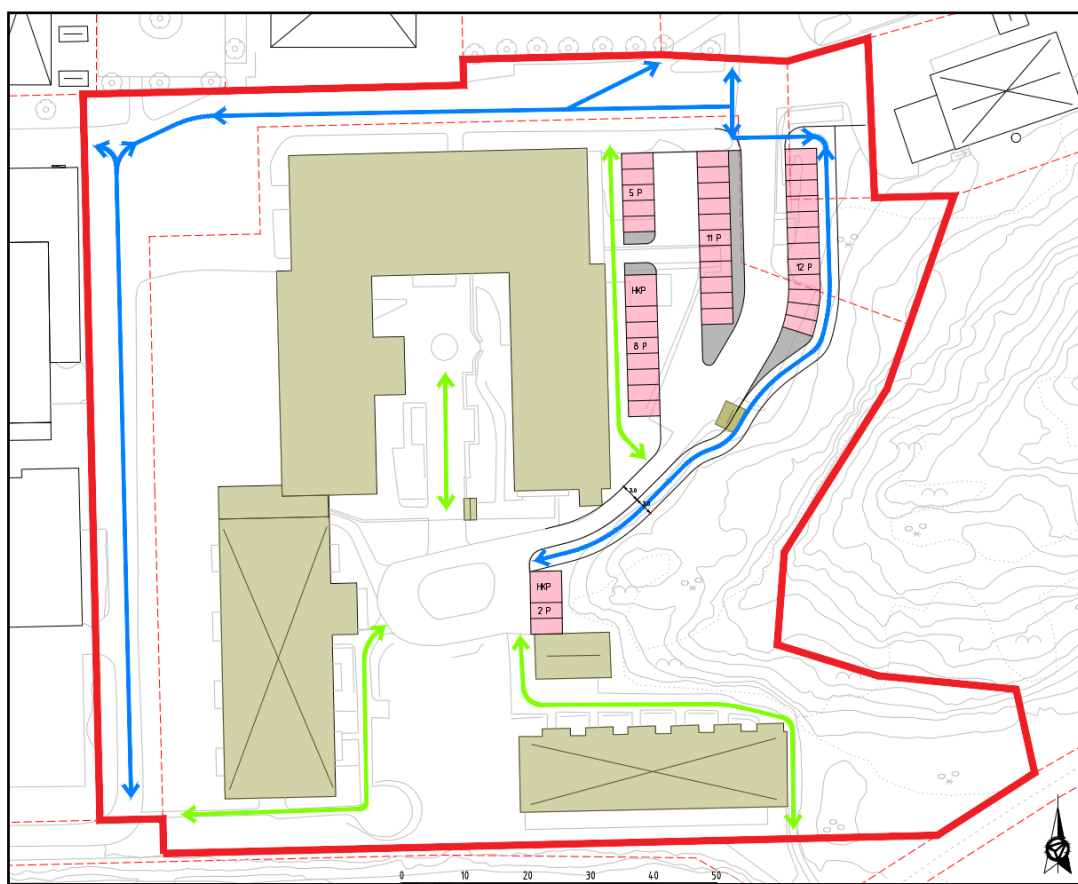
Figur 157. Parkeringsförslag, Scenario 1 P-däck (Se även Bilaga B).

4.3 Scenario 2 (Parkeringsstal 0,5 plats/bostad)

Ett parkeringstal på 0,5 skulle innebära totalt 40 parkeringsplatser som behöver anläggas inom planområdet. Det är en kraftig underdimensionering mot föregående förslag i syfte att freda ytor i planen.

Det kräver troligtvis omfattande mobilitetslösningar för att kunna genomföra detta förslag, men en mobilitetsutredning har inte ingått i detta uppdrag.

I övrigt gäller samma omkringliggande förutsättningar för detta förslag som för alternativ i scenario 1.



Figur 18. Parkeringsförslag, Scenario 2 (Se även Bilaga C). Blå linjer illustrerar en tänkt princip för kombinerad gång- och cykelbana, samt koppling över den norra vägen till det befintliga nätet norr om planområdet. Gröna linjer redovisar separata gångbanor.

5 Bortvalda alternativ

5.1 Parkering i nordväst

Platsen i det nordvästra hörnet av planområdet, ligger idag framför allt inom kommunens fastighet Nötegång 1:91. Detaljplanen utreder om delar av denna plats kan bli kvartersmark för bostadsändamål, men det är inte beslutat än om det blir så. En förutsättning för detta är att den befintliga platsen tas om hand på ett bra sätt och att dess användning tillför något positivt till det kommunala gång- och cykelstråket som passerar förbi. Området är allmän plats, park, enligt gällande detaljplan och detta har varit en förutsättning vid planering av angränsande bostadsområde. En ytterligare anledning till att inte ha parkering här är att det skulle innebära trafik på den norra vägen som idag är gång- och cykelväg. I Särö centrum finns det idag problem med att det körs motorfordon och mopedklass 1 på gång- och cykelbanor.

5.2 Parkering på innergård

Den markyta söder om vändplatsen i området har i tidigare arbeten pekats ut som en möjlig yta att ta i anspråk för parkeringsplatser. Detta vid ett scenario med parkeringstal 1,0 och i syfte att få plats med totalt 80 parkeringsplatser inom planen.

Detta förslag är inte önskvärt utifrån trafiksäkerhet och trygghet, samtidigt som platsen är bättre lämpad för parkaktivitet och lek för boende.



Figur 19. Gulmarkerad yta i nordväst för parkering och grönmarkerad yta i söder för parkering.

6 Bilagor

Bilaga A. Trafikalstring

Bilaga B. T-30-1-001

Bilaga C. T-30-1-002

Trafikalstringsverktyg - Kungsbacka - Nötegång Särö

[Användarhandledning](#) (pdf)**Allmänt om projektet****Projektnamn**

Projektnamn	Kungsbacka - Nötegång Särö
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2022-08-30 15:13

Verktyget

Version	1.0
----------------	-----

Resultat**Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)**

Bästa skattning: 407 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning

med bil: 47 %
 med kollektivtrafik: 22 %
 med cykel: 3 %
 till fots: 25 %
 med annat: 3 %

Osäkerhet

Andelen av resorna som är baserade på trafikalstringstal med **låg** / **medel** / **hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor / dygn	192	88	13	101	12	407

Resor uppdelat efter markanvändning**Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning**

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	192	88	13	101	12	407
Totalt	192	88	13	101	12	407

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 192 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 142 bilar (ADT),vilket motsvarar ungefär 157 AVDT.

Antaganden:

- 1,2 personer per bil för arbetsresor
- 1,4 personer per bil för inköp/serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor
- Bostäders resor fördelar sig enligt:
 - 35% arbetsresor
 - 23% inköp/serviceresor
 - 42% fritidsresor
- Övrig markanvändning ger:
 - 34% arbetsresor
 - 27% inköp/serviceresor
 - 39% fritidsresor

Uppskattat markbehov för transporter

Beräknad markanvändning avser den yta som de genererade resorna använder i samhället, alltså inte enbart i området som studeras.

Markanvändning per färdmedel

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Area (m ²)	6 096	371	143	80	-	6 690

Antaganden:

- Bil: 31,7 m² / bilresa
- Kollektivtrafik: 4,2 m² / kollektivtrafikresa
- Cykel: 10,7 m² / cykelresa
- Till fots: 0,8 m² / gångresa

Detta kan påverka resultaten:**Observera:** Endast personresor

Resultaten innehåller endast personresor. För att inkludera nyttotrafik, måste en uppräknig göras. (ett stöd för detta nås under rubriken Nyttotrafik på resultatsidan) Observera att även om nyttotrafik-beräkning har gjorts så påverkar det inte resultaten på resultatsidan eller i sammanställningen.

Indata**Lokalisering**

Kommun	Kungsbacka
Var i kommunen	I mindre tätort i kommunen

Markanvändning

Lägenhet	80 bostadsenheter 143 boende (automatiskt värde)
----------	---

Svar på frågor om Kollektivtrafik

Turtäthet under högtrafik i området (sammanlagt för alla linjer)	10-15-minuterstrafik
Avstånd till hållplats (genomsnitt i området)	Mindre än 250 m
Är tidtabeller i tätorten taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.
Hur stor del av tätorten täcks av kollektivtrafiknät?	Stora delar av tätorten och alla viktiga målpunkter. Tidtabellerna är inte koordinerade.
Avstånd till station med regional tågtrafik (genomsnitt i området)	Mer än 1500 m
Är tidtabeller i regionaltrafiken taktfasta/styva (dvs är det regelbundna minuttal alla timmar)?	Alla linjer har i princip taktfasta tidtabeller.

Svar på frågor om Gång

Avstånd till lokalt centrum (genomsnitt i området)	Mindre än 500 m
Hur är standarden på gångvägnätet i tätorten?	Större delen har god standard. Vissa områden har dock brister.

Svar på frågor om Cykel

	Inga besvarade frågor
--	-----------------------

Svar på frågor om Bil

Hur planeras tillgången till bilparkering vid bostäder i området?	Kommunens parkeringspolicy tillämpas.
--	---------------------------------------

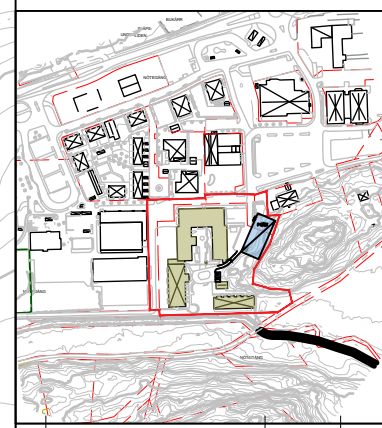
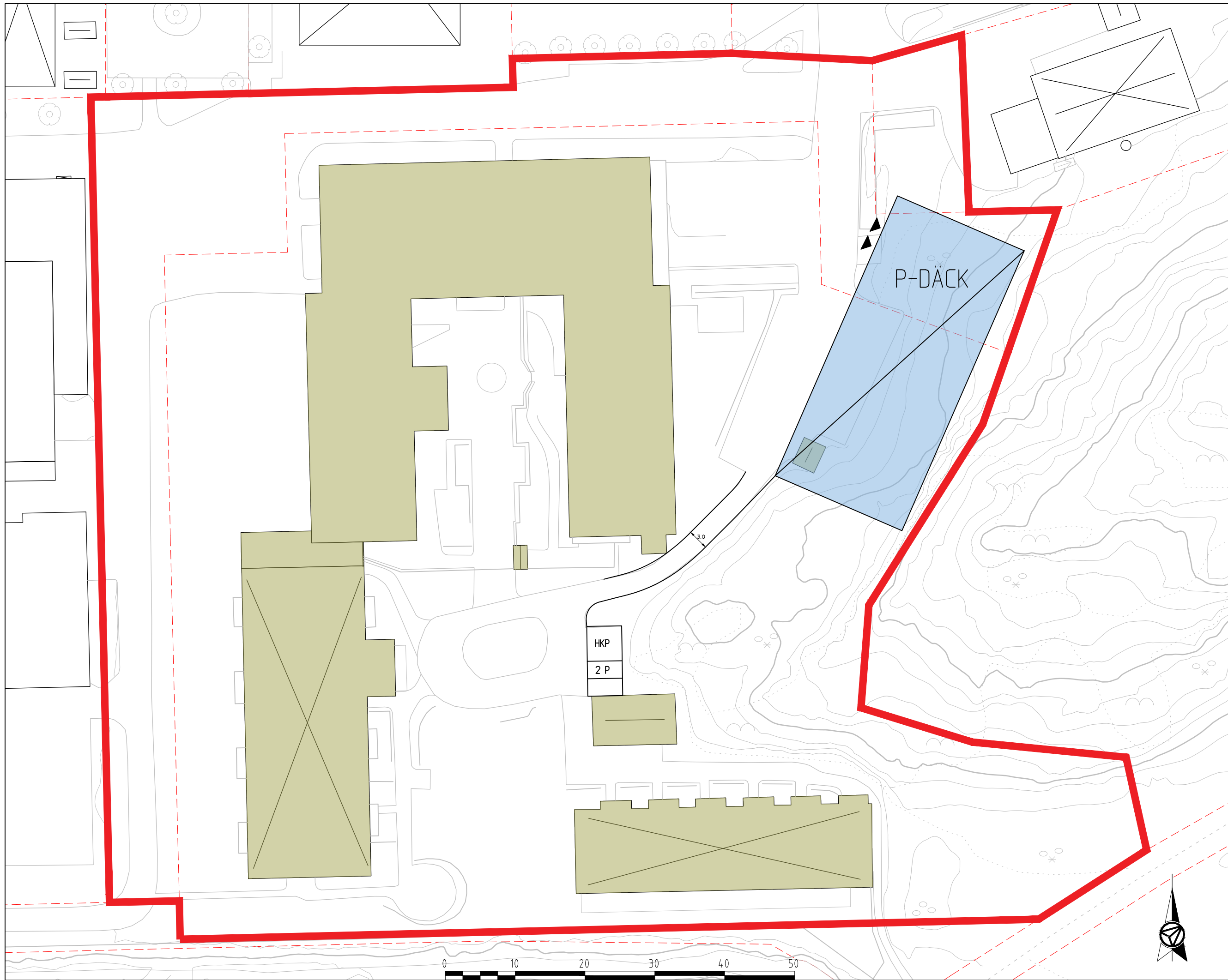
Svar på frågor om Mobility Management

Arbetar kommunen med mobility management dvs. mjuka åtgärder för att ändra resbeteende?	Nej
Grön resplan/mobilitetsplan	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Kampanjer för mer miljövänligt resande	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Samlad reseinformation för flera färdsätt	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Utbildning om hållbart	Kommunen arbetar inte med åtgärden

resande	
Distansarbete	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Resfria möten	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Målgruppsanpassade kampanjer t.ex. testresenärer. hälsotrampare	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Bättre cykelfaciliteter (ej infrastruktur)	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Bilpooler	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Sparsam körning/Eco-driving	Kommunen arbetar inte med åtgärden
Hur länge har kommunen arbetat med mobility management?	Kortare än 2 år

Version: 1.0

SCHEMATISK PLACERING ÖVER
P-DÄCK. UTFORMNING OCH
DIMENSIONERING BEHÖVER
DETALJSTUDERAS.



BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
-----	-----------------	-------	------

TRAFIKFÖRSLAG
DETALJPLAN NÖTEGÅNG 1:21
KUNGSBACKA KOMMUN



UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR AV	HANDLAGGARE
D0074922	A. RAMANI	A. RAMANI
DATUM	ANSVARIG	
2022-10-11	B. BJÖRKLUND	

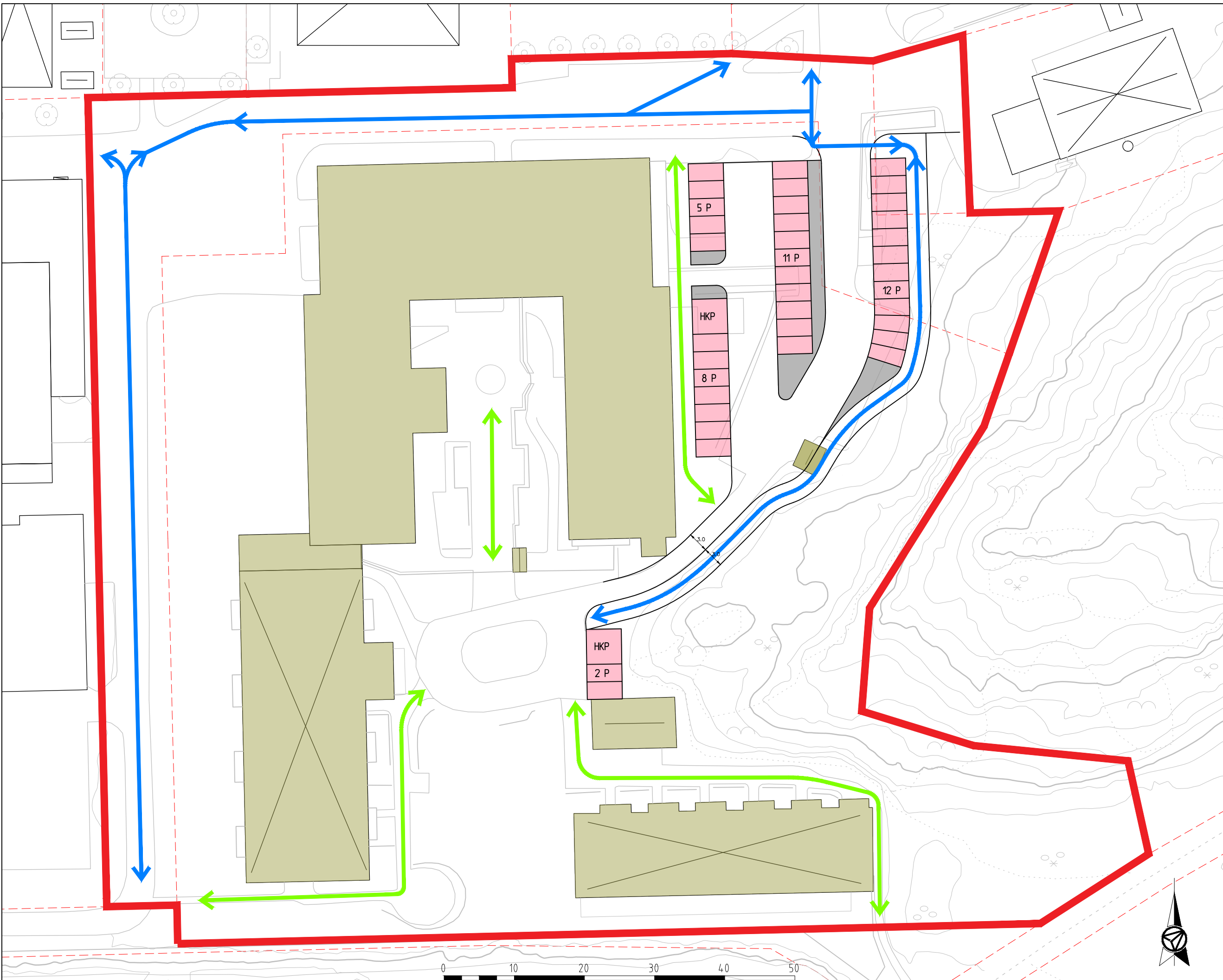
PRINCIP FÖR PARKERINGSUTFORMNING
SCENARIO 1: P-DÄCK

SKALA	NUMMER	BET
1:500 (A3)	T-30-1-001	



Skala: 1:500





FÖRKLARING

- PLANGRÄNS
- KOMBINERAD GC-BANA
- GÅNGBANA
- - - FASTIGHETSGRÄNS
- BYGGNAD
- PARKERINGSPLATS
- REFUG

ANMÄRKNING

TOTALT 38 PLATSER + 2 HKP
 40 PARKERINGSPLATSER FÖR BOENDE, BESÖKARE OCH HKP.



BET	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
<p>TRAFIKFÖRSLAG DETALJPLAN NÖTEGÅNG 1:21 KUNGSBACKA KOMMUN</p>			
UPPDRAG NR D0074922	RITAD/KONSTR AV A. RAMANI	HANDLAGGARE A. RAMANI	
DATUM 2022-10-11	ANSVARIG B. BJÖRKLUND		
PRINCIP FÖR PARKERINGSUTFORMNING SCENARIO 2: 40 PLATSER (P-TAL 0,5)			
SKALA 1:500 (A3)	NUMMER T-30-1-002	BET	



Skala: 1:500

