Kungsbacka

Trafikutredning i planprojekt Skårby 2:3

Kungsbacka kommun

Sara Johansson, Kungsbacka kommun

Emelie Larsson, AFRY

Johanna Malm, AFRY

Styrbjörn Bergdahl, AFRY

Version 1.0

© Utges av Kungsbacka kommun
juni 2020

Innehåll

1 Inledning 5

2 Utredningens innehåll 6

2.1 Bakgrund och syfte 6
2.2 Nulägesbeskrivning 7
2.2.1 Lokalisering 7
2.2.2 Vägsystemet 8
2.2.3 Förutsättningar för gångtrafikanter och cyklister 10
2.2.4 Förutsättningar för kollektivtrafikresande 12
2.2.5 Parkering 13
2.2.6 Resvaneundersökning 2017 13
2.2.7 Trafiksäkerhet 14
2.3 Planförslaget 14
2.3.1 Trafikalstring 15
2.3.2 Kapacitet 16
2.3.3 Gatu- och parkstruktur 16
2.3.4 Anslutningar till planområdet 18
2.3.5 Parkering 19

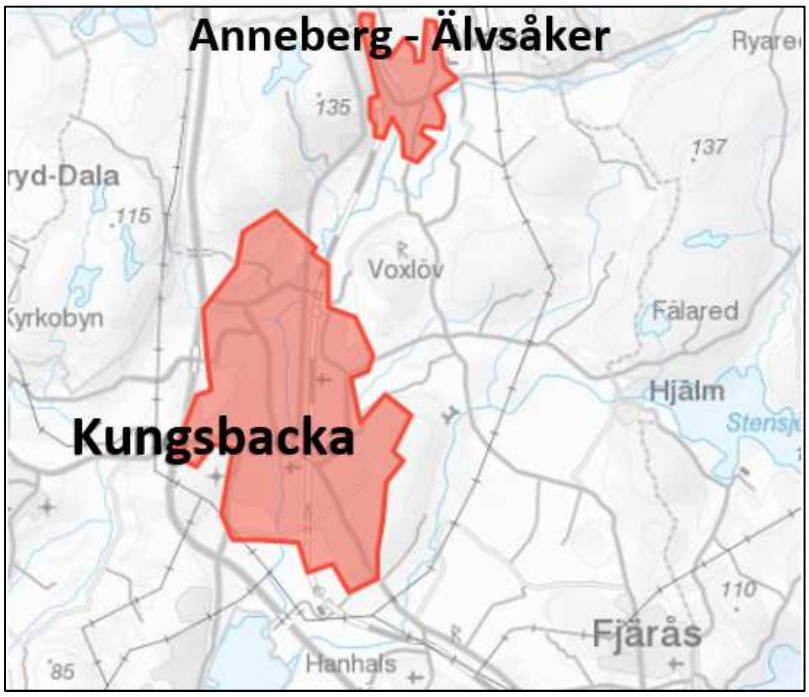
3 Referenser 21

4 Bilagor 22

1 Inledning

Kungsbacka kommun arbetar med framtagande av detaljplan för bostäder inom del av Skårby 2:3. Fastigheten är belägen i området Anneberg-Älvsåker, knappt 6 km norr om Kungsbacka centrum, se Figur 1. I Anneberg-Älvsåker bor cirka 3600 personer, varav cirka 1400 bor i Anneberg tätort. Detaljplanen omfattar befintliga modulhus och tempohus (72 lgh) samt nybyggnation av cirka 50 enbostadshus. Planområdet har ett attraktivt läge nära Anneberg station med goda pendlingsmöjligheter till både Kungsbacka och Göteborg. Norr om planområdet för Skårby 2:3 pågår planarbete för Anneberg centrum (dpl Alafors 2:16 m.fl.).

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.

2 Utredningens innehåll

2.1 Bakgrund och syfte

Under 2019 fick Samhällsbyggnadskontoret i uppdrag av Byggnadsnämnden att ta fram en detaljplan för bostäder inom del av Skårby 2:3. Planområdet är beläget söder om Älvsåkersvägen och begränsas i väster av Södra Annebergsvägen. I öster begränsas planområdet av Kungsbackaån.

Planläggningen av området syftar till att utveckla det stationsnära läget med bostäder. Idag finns flerbostadshus i form av modulhus och tempohus på tidsbegränsat bygglov inom aktuellt område. Kommunstyrelsen önskar att området planläggs för att kompletteras med villor för att skapa möjligheter för ökad integration och bidra till en mer hållbar samhällsplanering.

Fastigheten är kommunägd och ligger inom utvecklingsområde för Anneberg-Älvsåker enligt Kungsbacka kommuns översiktsplan, ÖP06 (Kungsbacka kommun, 2006). Området är även utpekat för bostäder på lång sikt enligt Fördjupad översiktsplan för Anneberg-Älvsåker (Kungsbacka kommun, 1993).

Syftet med denna trafikutredning är att se över anslutningar till planområdet för fordonstrafik samt för oskyddade trafikanter. I utredningen ingår även att ta fram förslag på åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter utmed Södra Annebergsvägen, samt att se över placering av gångstråk inom planområdet. Vidare har en kapacitetsanalys genomförts för att utreda planens påverkan på framkomligheten i korsningspunkter utmed Älvsåkersvägen. Kapacitetsanalysen har genomförts för detaljplanen för Skårby 2:3 tillsammans med detaljplanen för Anneberg centrum.

Denna utredning baseras på planförslag från våren 2020 där villor med tillhörande garage är fördelade på tre enklaver, samt med befintliga tempo- och modulhus. Utredningen utgår från att det är 50 villor som planeras. Vid förändringar i utformning och innehåll av planförslag ska erforderliga uppdateringar av trafikutredningen genomföras.

2.2 Nulägesbeskrivning

I Anneberg tätort består bebyggelsen huvudsakligen av enbostadshus i form av villor och radhus. Det finns även flerbostadshus i området.

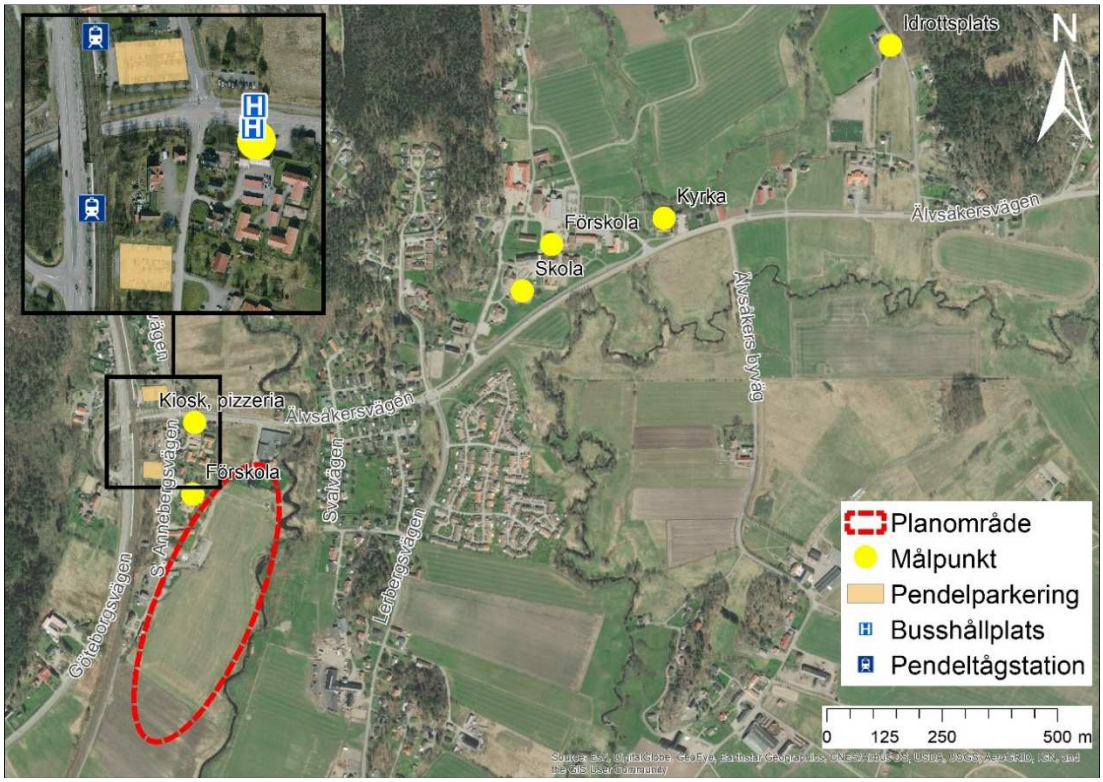
I norr ansluter planområdet till detaljplanen för Anneberg centrum där det planeras för både bostäder och verksamheter. I den planen inryms cirka 400 bostäder varav cirka 300 planeras norr om Älvsåkersvägen och cirka 100 söder om Älvsåkersvägen, i anslutning till planen för Skårby 2:3. I Anneberg centrum planeras även cirka 500 kvm verksamhetsyta på delen norr om Älvsåkersvägen och cirka 2500 kvm för verksamheter söder om Älvsåkersvägen. Vidare planeras kommunal service i form av ett vård- och omsorgsboende med 80 platser, två gruppbostäder och en förskola med cirka 120 platser.

2.2.1 Lokalisering

I Anneberg centrum finns i dagsläget få kommersiella aktörer. Strax norr om planområdet ligger en snickerifabrik samt en kiosk och en pizzeria (Figur 2). Tätorten saknar dagligvaruhandel och de närmaste butikerna finns i Borgås och Hede (Kungsbacka). Norr om planområdet, utmed Norra Annebergsvägen, ligger Alafors Kvarnby. Här finns kafé och mikrobryggeri.

Anneberg station ligger strax nordväst om planområdet. Stationen har två anordnade pendelparkeringar för bil; en i direkt anslutning till perrongen i norr och en vid Södra Annebergsvägen. Det finns även cykelparkeringar vid stationen. Busshållplats finns vid korsningen Älvsåkersvägen-Norra Annebergsvägen.

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



Figur 2. Målpunkter i anslutning till planområdet för Skårby 2:3.

2.2.2 Vägsystemet

Planområdet nås i dagsläget enbart via Södra Annebergsvägen. Västkustbanan och Göteborgsvägen (väg 970) löper i nordsydlig riktning genom västra delen av Anneberg.

Merparten av huvudvägarna i Anneberg-Älvsåker är statliga, medan de mindre bostadsgatorna har enskilt huvudmannaskap (Figur 3). Kommunen har hand om pendelparkeringarna samt ett antal gång- och cykelvägar i området. Parallellt med järnvägen och Göteborgsvägen löper Norra Annebergsvägen (väg 981) samt Södra Annebergsvägen som är en enskild väg. Älvsåkersvägen (väg 980) skär av centrum i öst-västlig riktning. Översikt över vägarna i området framgår av Figur 4.

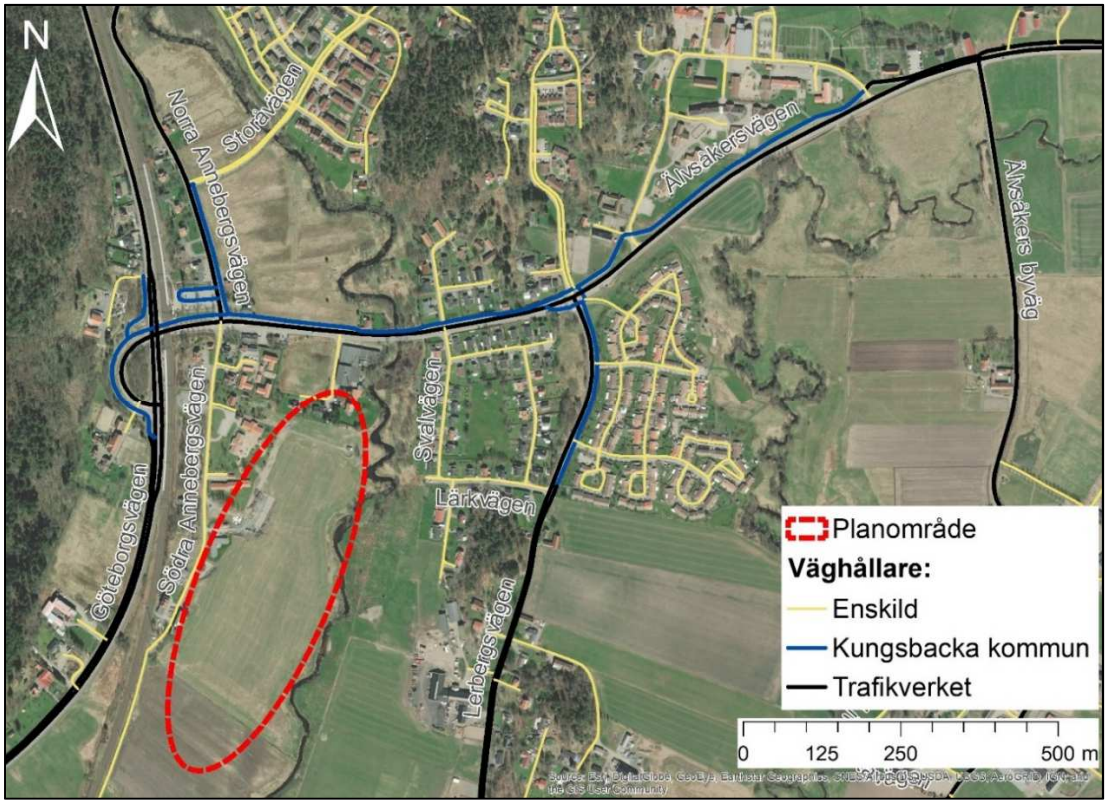
Hastighetsbegränsningen på Södra Annebergsvägen är 50 km/tim utmed planområdet (Trafikverket, 2020a). På Älvsåkervägen är hastighetsbegränsningen 40 km/tim i anslutning till planområdet.

Enligt Trafikverkets Trafikflödeskarta (Trafikverket, 2020b) är ÅDT på Älvsåkersvägen cirka 5100 f/d (år 2008) och andelen tung trafik cirka 5,5 %. På Norra Annebergsvägen är ÅDT cirka 1500 f/d (år 2008) varav tung trafik cirka 3 %. Manuell trafikräkning genomfördes i samband med arbetet med Kapacitetsanalysen, se avsnitt 2.3.1 och Bilaga 1.

Vägbredden på Södra Annebergsvägen varierar mellan 5,3 och 6,7 meter. Vägen är som bredast närmast korsningen med Älvsåkersvägen och smalnar av succesivt söderut. På en sträcka av cirka 170 meter utmed Södra Annebergsvägens östra sida, har en del av körbanan tagits i anspråk till förmån för en målad gångbana.

Det finns verksamheter i området som genererar viss mängd tung trafik. Längs Älvsåkersvägen, cirka 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 var vid tillfället reglerad till 50 km/tim och mätningen visade att medelhastigheten var 49 km/tim och 85-percentilen var 57 km/tim.



Figur 3. Väghållare för vägarna i området.

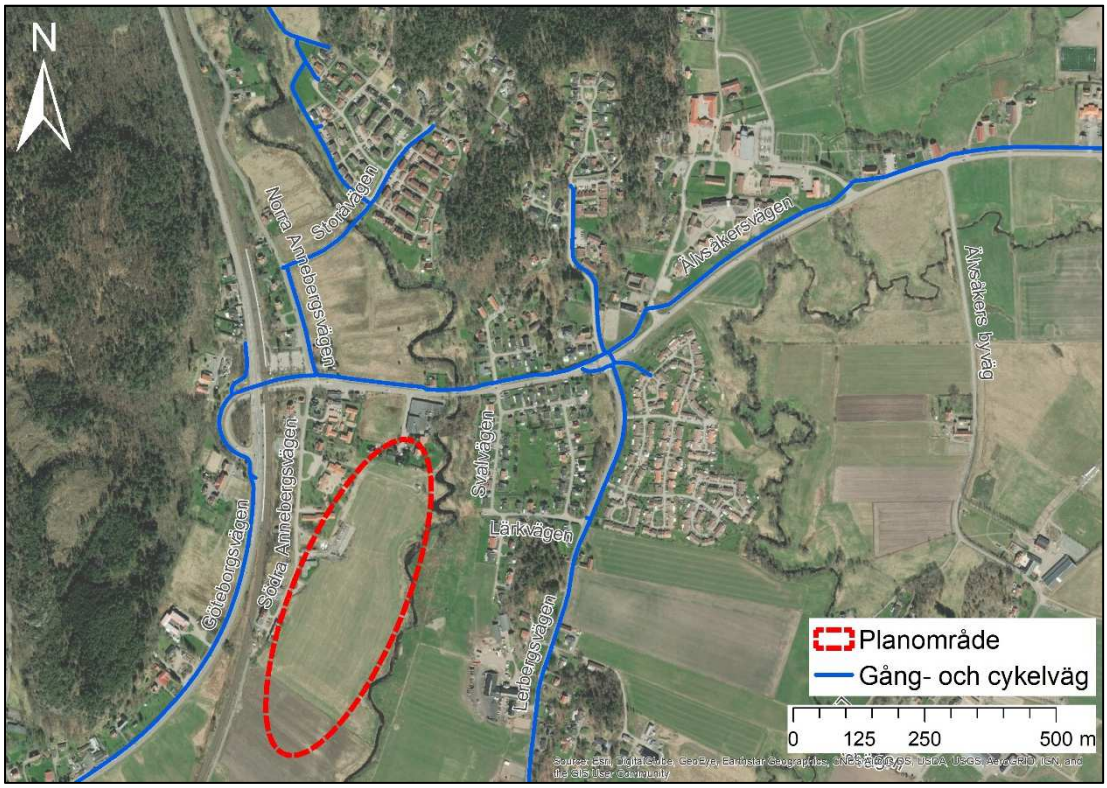
Figur 4. Gatunamn och vägnummer på vägarna i området.

2.2.3 Förutsättningar för gångtrafikanter och cyklister

Det finns separata gång- och cykelvägar som är 2,5 meter breda på norra sidan av Älvsåkersvägen, östra sidan av Norra Annebergsvägen, samt på södra sidan av Storåvägen, se Figur 5.

Gång- och cykelvägen utmed Älvsåkersvägen binder ihop samhällets två huvudsaklig målpunkter; pendeltågstationen och Älvsåkersskolan. Den fortsätter sedan österut till Ryared. På södra sidan av Älvsåkersvägen finns en trottoar med varierande bredd (1,5–2 meter).

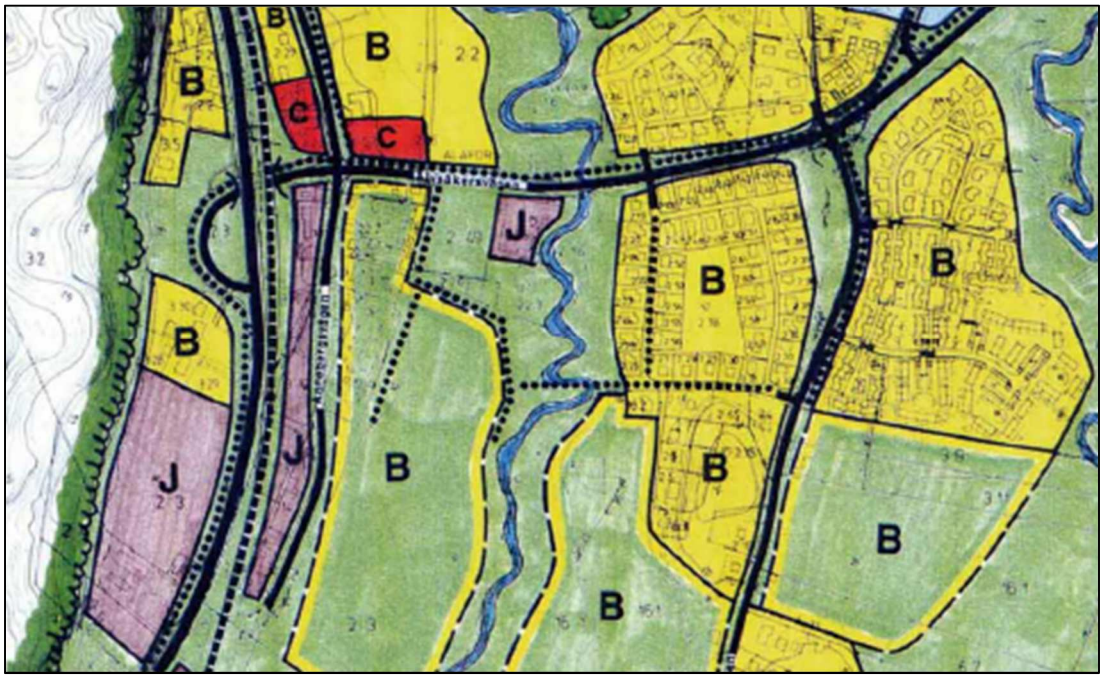
Det finns en gång- och cykelväg längs Göteborgsvägen som kopplar ihop Anneberg med Kungsbacka tätort. En nybyggd gång- och cykelväg söderut längs Lerbergsvägen, kopplar numera ihop Anneberg och Höglanda.



Figur 5. Gång- och cykelvägar i närområdet.

Planområdet kan nås av gångtrafikanter via en gångbana utmed västra sidan av Södra Annebergsvägen. Gångbanan har en varierande bredd och separeras från körbanan med en heldragen linje. Denna gångbana smalnas av succesivt och avslutas helt i höjd med Annebergs förskola.

I Fördjupad översiktsplan för Älvsåker-Anneberg (Kungsbacka kommun, 1993) finns gång- och cykelstråk utmed Södra Annebergsvägen, samt stråk som knyter ihop planområdet med Älvsåkersvägen utpekade. Vidare finns ett möjligt stråk över Kungsbackaån som i så fall knyter ihop planområdet med bostadsområdet vid Lerbergsvägen.



Figur 6. Del av karta från Fördjupad översiktsplan för Älvsåker-Anneberg, daterad maj 1993, reviderad augusti 1994.

2.2.4 Förutsättningar för kollektivtrafikresande

Västtågen som trafikerar Anneberg station har hög turtäthet, med en avgång varje kvart i vardera riktningen under rusningstid. Restiden till Kungsbacka station är åtta minuter och det tar cirka 20 minuter att resa till Göteborgs centralstation. Anneberg station har cirka 400–500 av- och påstigande per vardagsdygn.

Stationen har två anordnade pendelparkeringar, en i direkt anslutning till perrongen på östra sidan av spåren och en nybyggd ett par hundra meter söder om Älvsåkersvägen. I samband med byggnationen av den södra parkeringen anordnades en gångbana utmed Södra Annebergsvägen genom målning av en heldragen linje. Inga övriga fysiska åtgärder utfördes för att höja trafiksäkerheten för gångtrafikanterna.

Perrongerna på Anneberg station byggdes om och förlängdes år 2013 för att anpassas till längre pendeltåg. All utrustning på perrongerna, såsom väderskydd, belysning och bänkar, byttes ut. Kommunen lade ny beläggning på parkeringen, samt på gång- och cykelvägarna 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 2.

2.2.5 Parkering

Inom planområdet finns i dagsläget 82 parkeringsplatser. Samtliga platser är lokaliserade i anslutning till tempo- och modulhusen.

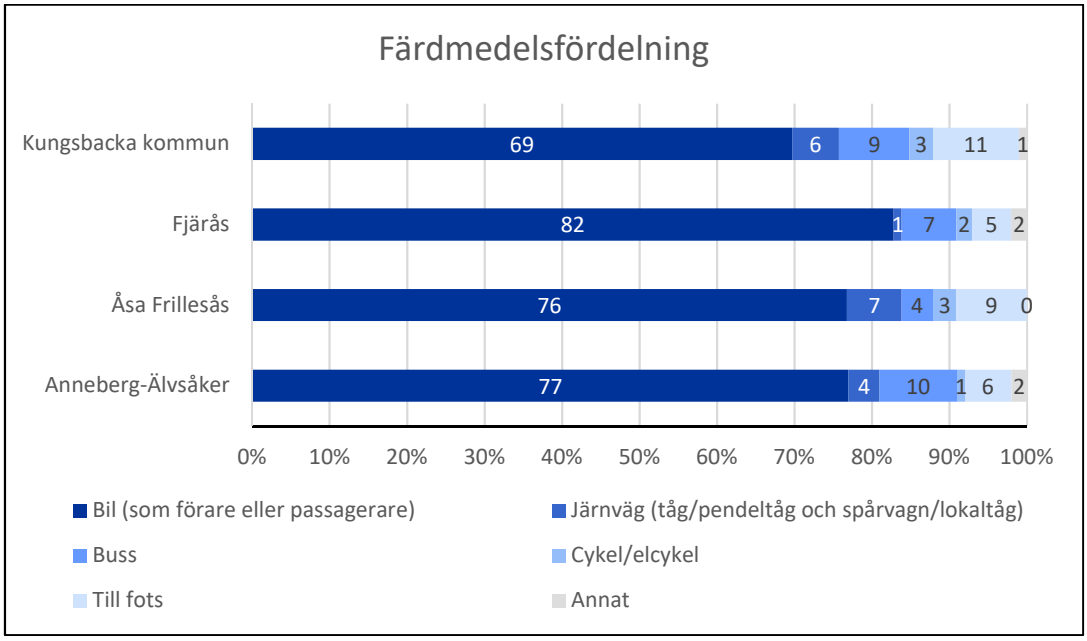
Vid den norra infarten till planområdet från Södra Annebergsvägen finns en boendeparkering för tempo- och modulhusen. Parkeringen behöver korsas för att nå planområdet. Placeringen av denna parkering är inte optimal, framförallt är det inte lämpligt att ha backande fordon från två håll ut i körbanan. Trafiksäkerheten på denna plats kan förbättras genom att parkeringen byggs om till att bli ensidig.

I anslutning till planområdet finns den södra av de två pendelparkeringar som nämnts i avsnitt 2.2.1.

2.2.6 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 7).

För området Anneberg-Älvsåker är andelen resor med gång- och cykel för arbetspendling lägre än genomsnittet i Kungsbacka kommun. Andelen resande med kollektivtrafik ligger nära genomsnittet för kommunen som helhet.



Figur 7. Färdmedelsfördelning, Anneberg-Älvsåker jämfört med Åsa Frillesås, Fjärås och Kungsbacka kommunen i sin helhet (RVU 2017).

2.2.7 Trafiksäkerhet

Uttag från trafikolycksstatistikdatabasen STRADA (Transportstyrelsen, 2020), visar de olyckor som rapporterats in till polis eller sjukvård under perioden juni 2008 t.o.m. maj 2020. Det har inte inträffat någon olycka som bedöms påverka planeringen eller utformningen av väganslutningar till planområdet.

2.3 Planförslaget

Som nämnts i utredningens inledning, omfattar detaljplanen befintliga modulhus och tempohus (72 lgh) samt nybyggnation av cirka 50 villor. Denna utredning har utgått från planförslag från våren 2020 där villor med tillhörande garage är fördelade på tre enklaver.

Planområdet nås för närvarande via Södra Annebergsvägen. Nya anslutningar till planområdet från Södra Annebergsvägen erfordras vilka presenteras i avsnitt 2.3.4. I detaljplanen för Anneberg centrum planeras en ny väganslutning från Älvsåkersvägen. Den norra av de tre enklaverna med villabebyggelse kommer att nås via denna anslutning.

Områdets stationsnära läge skapar goda förutsättningar för boende och besökare att resa kollektivt, i synnerhet för arbetspendling. Planområdet ligger inom gångavstånd från stationen (cirka 500 meter uppmätt från mitten av planområdet). Det är därför av extra stor vikt att det anläggs ett trafiksäkert gångstråk mellan planområdet och Anneberg station.

Vidare bör det finnas en bra kopplingen till den befintliga gång- och cykelvägen utmed Älvsåkersvägen för att skapa möjligheter för barn och ungdomar att resa hållbart till skola och fritidsaktivtiter på ett trafiksäkert sätt.

2.3.1 Trafikalstring

Tillkommande trafik för detaljplan Skårby 2:3 har tagits fram tillsammans med planen för Anneberg centrum. 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 trafikalstringsverktyg 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 1 nedan redovisar beräknade trafikmängder för de statliga vägarna inom exploateringsområdet. I kolumnen för ÅDT år 2040 har tillkommande trafik från exploateringsområdet inkluderats.

Tabell 1. Trafik på statlig väg uppräknad med Trafikverkets prognos. Tillkommande trafik från planerna Anneberg centrum och Skårby 2:3 är tillagd utöver detta för år 2040.

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

2.3.2 Kapacitet

Som en del i denna utredning har det genomförts en kapacitetsanalys som framgår i sin helhet av Bilaga 1. Exploateringen av Skårby 2:3 uppskattas generera en trafikmängd på drygt 200 fordon per vardagsmedeldygn. Den intilliggande planen för Anneberg centrum uppskattas generera cirka 1400 fordon per vardagsmedeldygn. Kapacitetsutredningen visar att planerna inte beräknas skapa några framtida problem avseende framkomligheten längs Älvsåkersvägen. Belastningsgraden i korsningen mellan Älvsåkersvägen och Norra respektive Södra Annebergsvägen är låg även år 2040 med genomförd exploatering.

I korsningen mellan Göteborgsvägen och Älvsåkersvägen uppstår år 2040 en överbelastning, om än med mycket liten marginal. Antas att vänstersvängande fordon från Älvsåkersvägen kan korsa etappvis, är belastningsgraden < 1. Med hänsyn till vägens utformning och hastigheterna på Göteborgsvägen, bedöms det vara få 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.

2.3.3 Gatu- och parkstruktur

För att skapa en fungerande väg för fordonstrafik till planområdet föreslås att Södra Annebergsvägen breddas på delar av sträckan. Minsta körbanebredd ska vara 5,5 meter för att möjliggöra för en personbil och lastbil att mötas utan problem (se trafikförslag i Bilaga 2). Vidare föreslås att vägen breddas för att inrymma en 1,7 meter bred upphöjd gångbana utmed Södra Annebergsvägen. Gångbanan föreslås sträcka sig från korsningen med Älvsåkersvägen och vidare ned till den norra av de två föreslagna infarterna i södra delen av planområdet. På så sätt kopplas planområdet ihop med den gång- och cykelväg som löper utmed Älvsåkersvägen. Det skapas även en koppling till Anneberg station. Typsektion över utformningen av Södra Annebergsvägen framgår av Figur 8.

Ovanstående breddning bedöms kunna genomföras med mindre intrång på tomtmark, som påverkar grönytor. Belysningsstolpar kommer att behöva flyttas.

Gångbanan placeras lämpligen på den östra sidan av vägen och leds in vid den norra infarten till villaområdet (Figur 9). Här knyts gångbanan samman med en gångbana som leder vidare in i villaområdet. Gående kan då gå helt separerade från biltrafiken på gångbanan. Användare av pendelparkeringen behöver fortsatt korsa Södra Annebergsvägen för att ta sig mellan parkeringen och den föreslagna gångbanan.

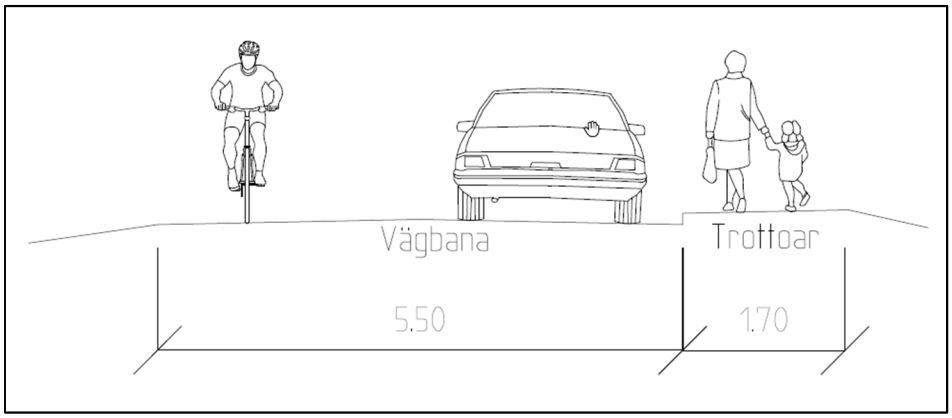
På Södra Annebergsvägen hänvisas cyklister att cykla i blandtrafik. Därmed kan hastighetsbegränsningen på Södra Annebergsvägen lämpligen sänkas från nuvarande 50 km/tim till 30 km/tim för att erhålla en god kvalitet avseende trafiksäkerhets-situationen på sträckan. För att få bättre efterlevnad av en lägre hastighet, kan det

krävas hastighetssäkrande åtgärder, t.ex. portar, gupp eller sidoförskjutning. Lämplig placering för sådan åtgärd bedöms vara på raksträckan mellan infarten till Annebergs förskola och infarten till modulhusen. En sådan åtgärd kan studeras närmare i samband med att ombyggnationen av Södra Annebergsvägen detaljprojekteras.

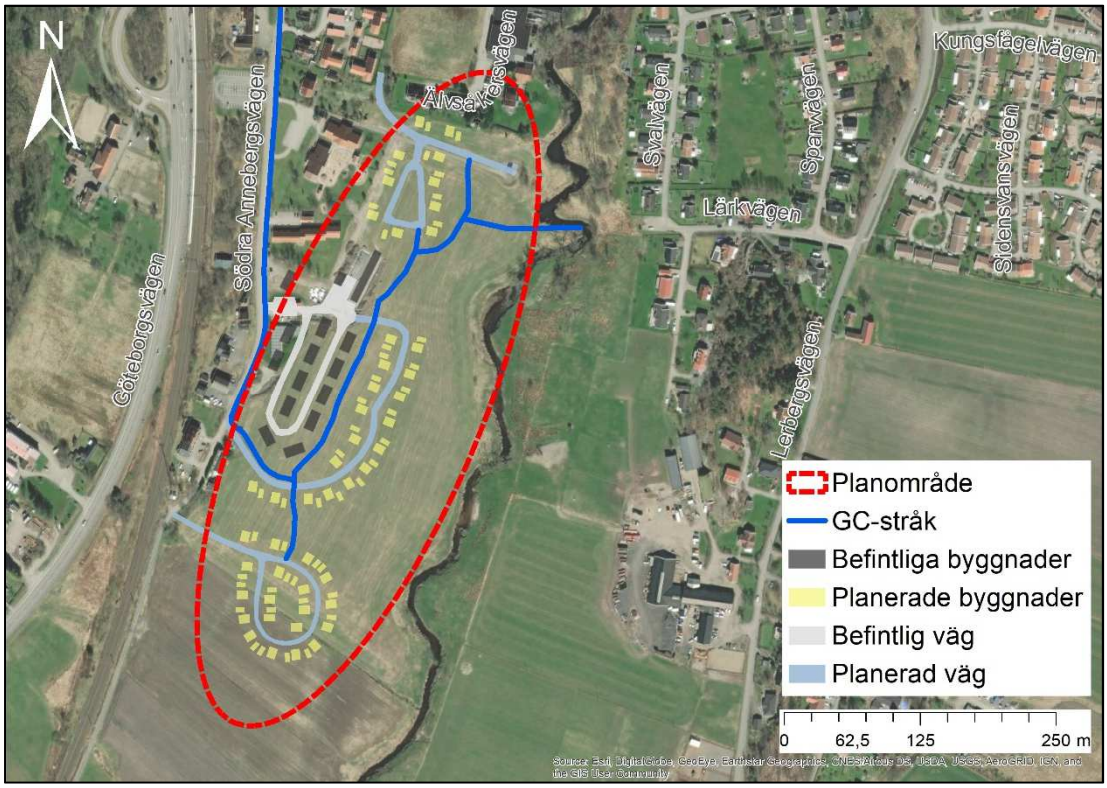
Lokalgatorna inom de tre enklaverna föreslås bli cirka sex meter breda och dimensioneras för framkomlighet med sopbil. I den mellersta enklaven finns ingen vändmöjlighet för större fordon (t.ex. sopbil). Enklaven har två väganslutningar vilket innebär att genomfart utan vändning är möjligt.

Inom planområdet bedöms behovet av gångbanor vara mindre än utmed Södra Annebergsvägen. På villagatorna förväntas hastigheterna vara lägre och oskyddade trafikanter kan därmed vistas i gaturummet tillsammans med fordonstrafiken på ett annat sätt. Dock bör de tre enklaverna kopplas samman med gångstråk för att binda ihop området som helhet. Gångstråken ska vara gena och ha en logisk sträckning utifrån placering av eventuella park- och lekytor i området. I Figur 9 illustreras de gångstråk som bedöms behövas för att möjliggöra gena och attraktiva gångstråk inom planområdet.

Trafikförslag avseende breddning av Södra Annebergsvägen med intilliggande gångbana framgår i sin helhet i Bilaga 2. Tillhörande kostnadsbedömning återfinns i Bilaga 3.



Figur 8. Typsektion över ny utformning av Södra Annebergsvägen med körbana för blandtrafik samt upphöjd gångbana.



Figur 9. Förslag på gångstråk inom planområde.

2.3.4 Anslutningar till planområdet

I nuläget finns en väganslutning till planområdet (se rosa pil i Figur 10). Via denna anslutning nås modul- och tempohusen samt den mellersta av de tre enklaverna med villor.

Nya anslutningar till planområdet från Södra Annebergsvägen erfordras vilka framgår i sin helhet av trafikförslag i Bilaga 2. Anslutningarnas placering har anpassats utifrån befintlig bebyggelse utmed Södra Annebergsvägen, samt områdets planering enligt planförslag från våren 2020. Vidare har hänsyn tagits till att anslutningarna ska ansluta till planerade villaområden på ett bra sätt gällande linjeföring, vägbredd och sikt. Hänsyn har även tagits till de delar av planområdet som redan bebyggts med tempo- och modulhus.

Den norra av de tre enklaverna av villor nås via en ny väganslutning från Älvsåkersvägen som planeras inom detaljplanen för Anneberg centrum (Kungsbacka kommun, 2019). Denna anslutning illustreras med en grön pil i Figur 10.

Den norra av de två nya anslutningarna från Södra Annebergsvägen (gul pil i Figur 10) är placerad strax söder om området med tempohus (Bilaga 2). Intill denna anslutning löper en gångbana som leder in i villaområdet. Via denna väganslutning nås den mellersta enklaven och därmed även tempo- och modulhusen då lokalvägen går som en båge genom området.

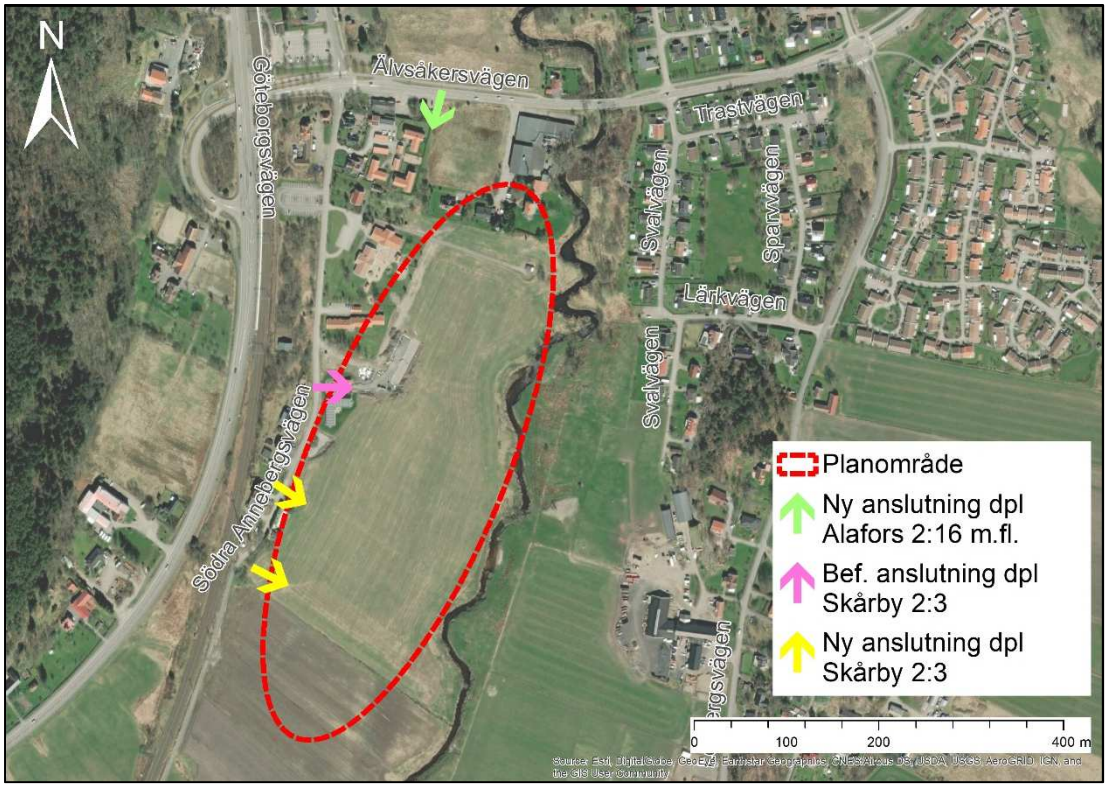
Den södra enklaven (nedersta gula pilen i Figur 10) med villor nås via den nya anslutningen som är belägen längst ned på Södra Annebergsvägen. Det är den enda anslutningen till den södra enklaven.

Området är relativt plant med mindre höjdskillnader. Vid detaljprojektering bör det inte vara några problem att klara lutningskrav för de nytillkomna vägarna.

Bedömningen är att Södra Annebergsvägen har låga trafikmängder idag (Tabell 1). Den tillkommande trafiken från planerade villaområde bedöms inte medföra kapacitetsproblem vid de nya anslutningarna. Kapacitetsanalys av korsningspunkter med högre belastning i närområdet redovisas i avsnitt 2.3.2.

Vid detaljprojektering av de nya anslutningarna behöver sikten i korsningarna analyseras så att den uppfyller ställda krav.

Trafikförslag över de nya väganslutningar från Södra Annebergsvägen framgår i sin helhet i Bilaga 2. Tillhörande kostnadsbedömningar återfinns i Bilaga 3.



Figur 10. Befintliga och föreslagna anslutningar till planområdet.

2.3.5 Parkering

Parkeringsbehovet inom planområdet har setts över med utgångpunkt från kommunens parkeringstal. Parkeringsbehovet (boende och gäst) framgår av Tabell 2. Förslag på placering av de parkeringsplatser som erfordras för att uppfylla områdets parkeringsbehov redovisas i Figur 11.

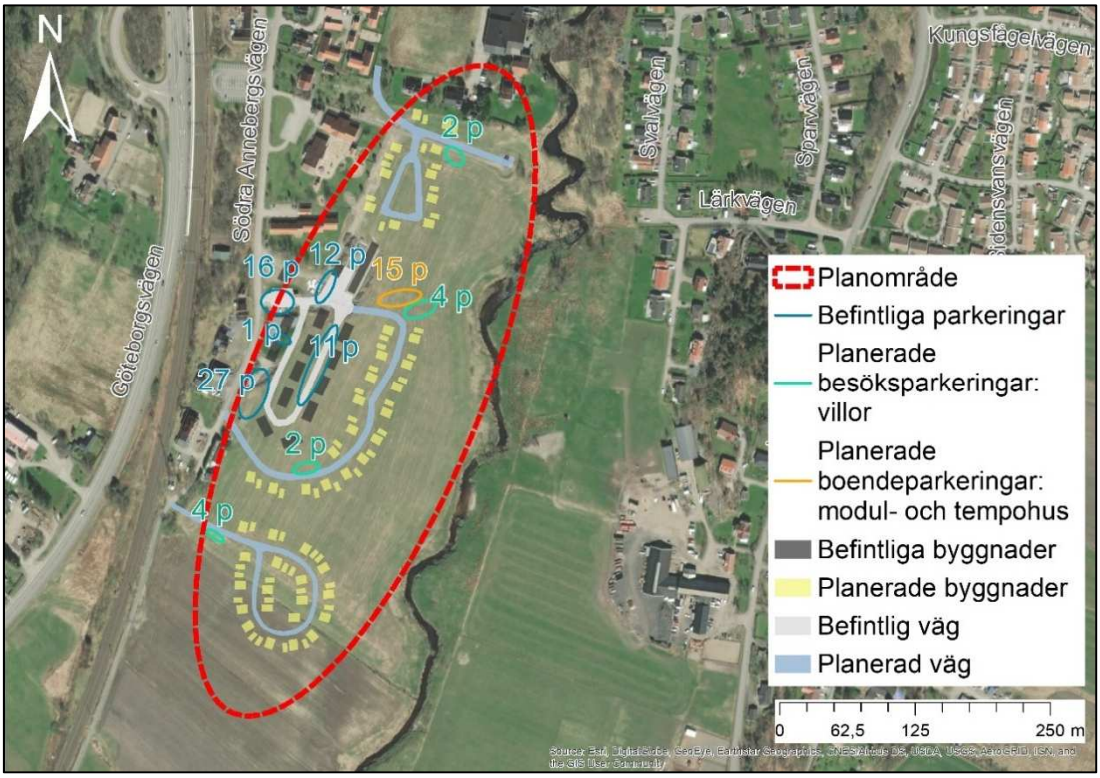
Vid villabebyggelse ska det finnas plats för två boendeparkeringar på den egna tomten. Besöksparkering (p-tal 0,2) för villabebyggelsen föreslås anordnas på separata gästparkeringar inom området. Gästparkeringarna fördelas lämpligen mellan de tre enklaverna för att möjliggöra för gästparkering i nära anslutning till bostäderna, se förslag på placering i Figur 11. Besöksparkeringarna bör placeras nära respektive anslutning från Södra Annebergsvägen för att minimera mängden fordonstrafik på villagatorna.

I nuläget finns 67 anordnade parkeringsplatser vid tempo- och modulhusen. Det innebär att parkeringsbehovet på 82 platser för boende och gäster inte uppfylls (Tabell 2). Därför föreslås en större parkering som kan inrymma platser för tempo- och modulhus, samt gästparkeringar för den mellersta enklaven med villor.

Vidare föreslås att den befintliga dubbelsidiga parkeringen vid infarten till tempo- och modulhusen byggs om till att bli ensidig i syfte att förbättra trafiksäkerheten.

Tabell 2. Redovisning av parkeringstal samt parkeringsbehov.

	Antal bostäder (st)	P-tal boende (st)	P-tal, besök (st)	Totalt parkerings-behov (st)
Villa	50	2	0,2	110
Modulhus	25	1	0	25
Tempohus	47	1,2	0	57



Figur 11. Placering av befintliga parkeringar samt förslag på placering av planerade parkeringar i planområdet.

3 Referenser

Kungsbacka kommun, *Fördjupad översiktsplan Älvsåker-Anneberg (karta)*, 1993

Kungsbacka kommun, *Trafikutredning för dpl Alafors 2:16 m.fl*, 2019

Kungsbacka kommun, *Översiktsplan för Kungsbacka kommun, ÖP06*, 2006

Trafikverket (2020a). *Nationell vägdatabas NVDB.*
http://www.nvdb.se/sv

Trafikverket (2020b). *Trafikflödeskartan.*
http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation

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

Transportstyrelsen (2020), Strada uttagswebb.
www.transportstyrelsen.se [2020-05]

4 Bilagor

Bilaga 1. Uppdaterad kapacitetsanalys Anneberg centrum

Bilaga 2. Trafikförslag

Bilaga 3. Kostnadsbedömning