Kungsbacka

Kompletterande trafikutredning

Detaljplan för Åsa 5:155 m.fl.

Konsult: ÅF-Infrastructure AB (AFRY)

Projektnummer: D0080680

Uppdragsansvarig: Birgitta Björklund.

Handläggare: Jon Weihard och Bára Guðmundsdóttir.

Granskare: Birgitta Björklund

© Utges av Kungsbacka kommun
Oktober 2022

Sammanfattning

Den här utredningen redovisar konsekvenserna på omgivande vägnät av att placera parkeringsanläggningen, för bostäder inom detaljplan Åsa 5:155 m.fl., cirka 500 meter från detaljplanens bostäder och verksamheter.

Kapaciteten för att hantera den ökade belastningen på omgivande vägnät bedöms vara god. Däremot föreslås flera åtgärder för att främja trafiksäkerheten, framkomligheten och tryggheten inom utredningsområdet. Utredningen har fokuserat på vad som krävs för att förbättra oskyddade trafikanters möjligheter att resa. Bland annat föreslås separering av gående- och cyklister från övrig trafik på Hultavägen samt tydligare utformade korsningspunkter mellan parkeringsanläggningen och planområdet.

Utöver föreslagna förbättringar i den befintliga trafikmiljön beskrivs behovet av angöring och korttidsparkering inom planområdet.

Innehållsförteckning

1 Inledning 1
1.1 Syfte och mål 2
1.2 Planförslag 2

2 Dagens trafiksituation 3
2.1 Målpunkter 3
2.2 Resvanor 4
2.3 Olycksstatistik 4
2.4 Förutsättningar för olika trafikslag 5
2.4.1 Gång 5
2.4.2 Cykel 7
2.4.3 Kollektivtrafik 9
2.4.4 Motorfordon 9
2.4.5 Trafikvolymer 10

3 Framtida trafikalstring 13
3.1 Påverkan omgivande vägnät 13
3.1.1 Påverkan på statligt vägnät 14

4 Åtgärdsförslag 15
4.1 Åtgärdsförslag till följd av planerad exploatering 15
4.1.1 Korsningspunkten Varbergsvägen–Hultavägen 15
4.1.2 Gång- och cykelbana utmed Hultavägen. 15
4.1.3 Passager över Varbergsvägen 17
4.1.4 Korsningspunkter för gående- och cyklister utmed Varbergsvägen 18
4.1.5 Separera gående och cyklister 18
4.1.6 Siktåtgärder 18
4.1.7 Tydlig vägvisning för besökare 18
4.1.8 Utmärkning förbud mot genomfartstrafik av Åsa villaväg 18
4.2 Komplicerat att besluta om åtgärder 19

5 Parkerings- och angöringsbehov 20
5.1 För- och nackdelar med samlad parkering för bostäder 20
5.2 Behov av angöring i närhet till bostäder 20
5.2.1 Cykelparkering 20
5.2.2 Krav på angöringsplats inom 25 meter från entré till publika lokaler, arbetsplatser och bostadshus. 21
5.2.3 Parkering för rörelsehindrade 21
5.2.4 Lasta av matvaror och skrymmande föremål 21
5.2.5 Miljöbil 21
5.2.6 Tydlig utformning och reglering av parkeringsplatser 22
5.3 Behov av angöring i närhet till verksamheter 22
5.3.1 Besöksparkering 22
5.3.2 Lastplats 22

6 Bilagor i

7 Referenser ii

1 Inledning

AFRY har, på uppdrag av Kungsbacka kommun, tagit fram en kompletterande trafikutredning som underlag för arbetet med detaljplan Åsa 5:155 m.fl., Kungsbacka kommun. Denna utredning kompletterar tidigare trafikutredning som AFRY (2021) har levererat.

Syftet med aktuell utredning är att vidare undersöka konsekvenserna av att parkeringsplatserna för bostäder planeras på en extern parkeringsanläggning cirka 500 meter från detaljplanens planens bostäder och verksamheter. Vidare beskrivs påverkan på omgivande vägnät och relevanta åtgärder föreslås.

Figur 1. Kartbild som visar planområde (blåmarkerat område) samt lokalisering för planerad parkeringsanläggning (rödmarkerat område). Kartbild: Kungsbacka kommun.

1.1 Syfte och mål

Denna utredning fokuserar på att beskriva konsekvenserna av att en stor del av parkeringsbehovet till följd av den planerade exploateringen inom detaljplan Åsa 5:155 m.fl. ska tillgodoses på en parkeringsanläggning cirka 500 meter från detaljplanens bostäder och verksamheter.

Följande punkter utreds:

- Gång- och cykel
  - Beskrivning av färdväg från parkeringsanläggning till bostäder och inom planen.
  - Förslag på placering av passager, korsningar samt gång- och cykelåtgärder.
- Angöring
  - Analysering av behovet av angöring i direkt anslutning till bostäderna och verksamheterna eftersom en stor del av parkeringen placeras på en annan plats.
- Påverkan på övrigt vägnät
  - Bedömning och beskrivning av hur den statliga vägen Varbergsvägen samt Hultavägen påverkas av parkeringens lokalisering. Åtgärder och utformningsförslag redovisas i text samt principskisser.
  - Kapacitetsberäkning i Capcal för korsningen Varbergsvägen/Hultavägen.

1.2 Planförslag

Planförslaget omfattar bostäder och verksamhetslokaler vid Sörviksvägen och Åsa stationsväg. Inom den här utredningen har inte AFRY tagit del av något uppdaterat planförslag. Tidigare planförslag och en uppskattning av exploateringens storlek beskrivs i tidigare trafikutredning (AFRY, 2021).

2 Dagens trafiksituation

2.1 Målpunkter

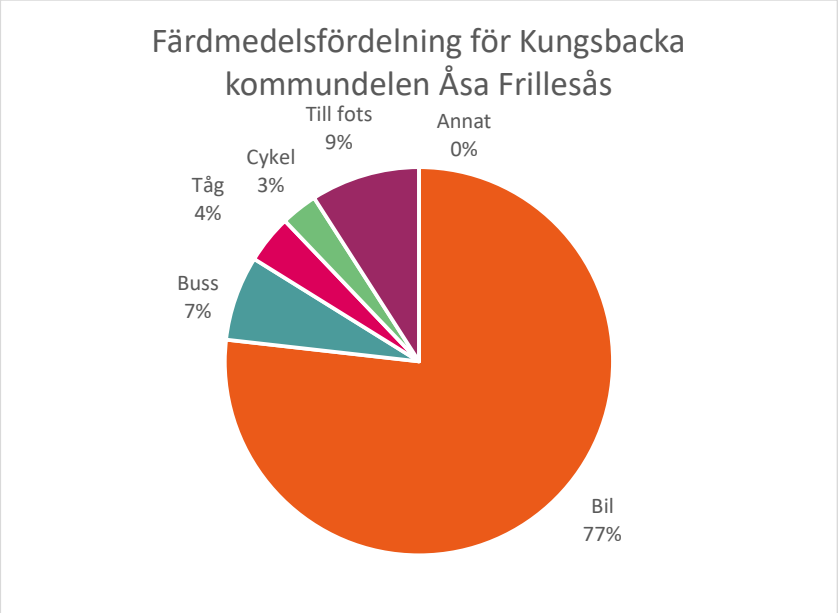
Den här utredningen fokuserar på resvägen för gående- och cyklister som färdas mellan de samlade parkeringsplatserna för bil på fastigheten Åsa 5:219 och bostäderna inom planområdet. På en generell nivå beskrivs även behovet av parkeringsplatser för verksamheter inom planområdet.

Mellan den samlade parkeringsplatsen och de planerade bostäderna inom bostadsområdet är det cirka 400–600 meter. Planområdet och den föreslagna parkeringsanläggningens placering redovisas översiktligt i Figur 2.

Figur 2. Kartbild som ungefärligt redovisar planområdet och den planerade parkeringsanläggningen.

2.2 Resvanor

Senaste resvaneundersökningen inom Kungsbacka kommun genomfördes 2017. Planområdet tillhör kommundelen Åsa Frillesås. I området är andelen som använder bil som huvudsakligt färdsätt större än i kommunen som helhet. Detaljerade andelar för huvudsakligt färdsätt redovisas i Figur 3.



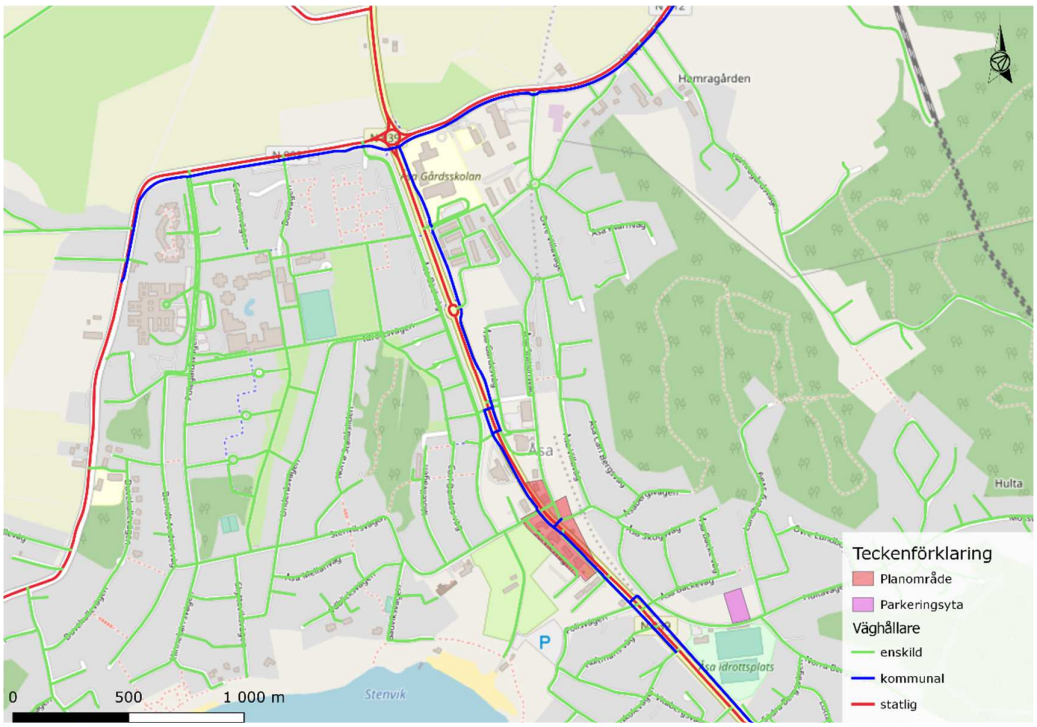
Figur 3. Färdmedelsfördelningen för kommundelen Åsa Frillesås. Siffrorna anges i procent. Källa: Resvaneundersökning, Kungsbacka kommun 2017.

2.3 Olycksstatistik

Kungsbacka kommun har gjort ett uttag ut Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Underlaget visar att det under den senaste tioårsperioden inte har inträffat olyckor som visar på bristande trafiksäkerhet inom utredningsområdet.

2.4 Förutsättningar för olika trafikslag

I det här avsnittet beskrivs förutsättningarna för de olika trafikslagen inom, till och från utredningsområdet. I Figur 4 redovisas väghållarna för gatorna samt gång- och cykelbanorna i området. Majoriteten av gatorna är enskild väg. Varbergsvägen som löper i nord-sydlig riktning genom området är statlig. Vägen är en viktig lokal och regional förbindelse samt har dessutom funktion som omledningsväg för E6/E20. Kungsbacka kommun är väghållare för gång- och cykelvägen utmed Varbergsvägen.



Figur 4. Kartbild över väghållare. Datakälla: NVDB.

2.4.1 Gång

Det tar mindre än tio minuter att gå mellan den planerade parkeringen på Åsa 5:219 och bostäderna inom planområdet. Två alternativa vägar för gående mellan planområdet och parkeringsytan redovisas i Figur 6. Förutsättningarna för att gå skiljer sig mellan de olika gatorna.

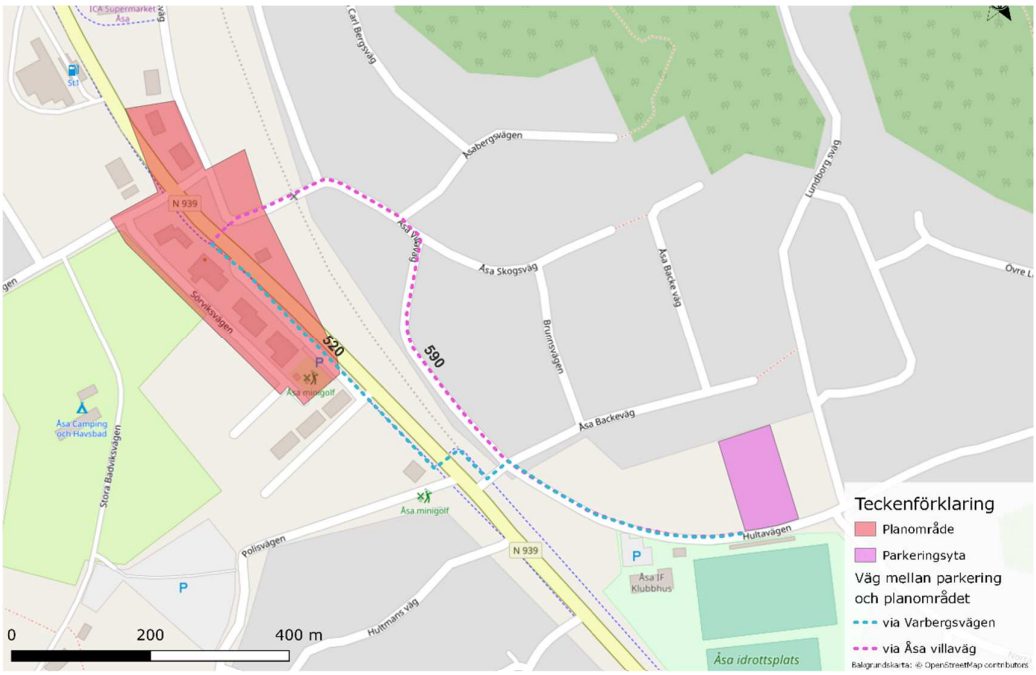
Längs med Hultavägen saknas gångbana. Vägen är av lantlig karaktär och gående rör sig i blandtrafik eller på informella stråk över den stora gräsbeklädda ytan norr om Hultavägen.

Även Åsa villaväg saknar gångbana vilket kräver att gående rör sig i blandtrafik. Bredden på gatans sektion är mycket varierande. På vissa sträckor är körbanans bredd knappt fyra meter och vägrenen är smal. I vissa korsningspunkter är sikten begränsad till följd av intilliggande växtlighet.

Figur 5. (a) Hultavägen, vy åt söder (b) Åsa villaväg, vy åt söder.

Längs med Varbergsvägens östra sida finns en cirka 2 meter bred gångbana. På den västra sidan finns en cirka 3 meter bred gemensam gång- och cykelbana. Passager och övergångsställen redovisas i Figur 8. Vissa passager över Varbergsvägen är inte tillgänglighetsanpassade, då kantstenssänkningar för rörelsehindrade samt höjd kantsten för synskadade saknas. Möjligheterna att gå längs med Varbergsvägen är goda, men vägen utgör en mindre barriär att passera. Inget av övergångsställena uppfyller råden enligt VGU om att fordonshastigheten vid övergångsställen bör vara hastighetssäkrade till 30 km/h.

Det finns inga uppgifter om antalet gående inom utredningsområdet.



Figur 6. Kartbild över möjliga vägar att gå mellan planområdets centrum och parkeringsanläggningen. Ungefärlig distans redovisas i meter.

2.4.2 Cykel

Möjligheterna att cykla i nord-sydlig riktning i Åsa är relativt goda. Genom Åsa löper Kattegattleden, som är en nationell cykelled. Gång- och cykelvägen är gemensam och cirka 3 meter bred. Väghållare är Kungsbacka kommun.

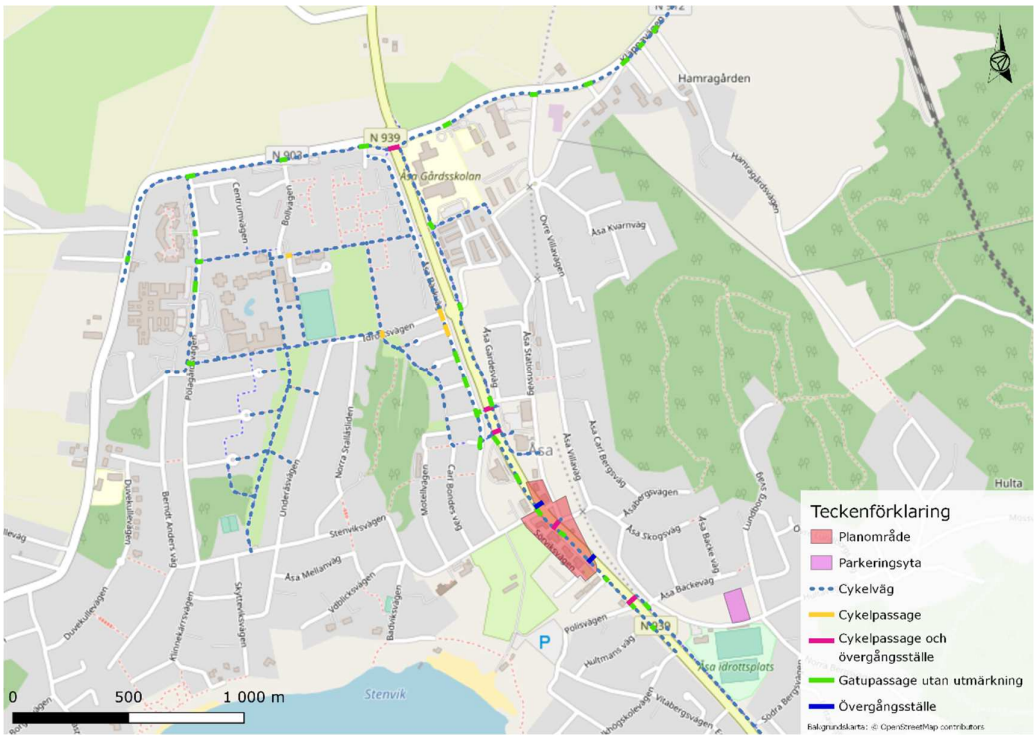
Inom utredningsområdets södra del löper Kattegattleden på en tidigare banvall öster om Varbergsvägen. I korsningen med Hultavägen, (Figur 7), är den utformad som genomgående gång- och cykelbana med marksten som markerar mot korsande fordon, vilket innebär att korsande fordonsförare ska väja mot gående och cyklister. Strax norr om korsningen med Hultavägen korsar gång- och cykelbanan Varbergsvägen och fortsätter väster om Varbergsvägen, avskild från körbanan med en trädrad. Där gång- och cykelbanan passerar anslutande lokalgator på västra sidan om Varbergsvägen finns varken övergångsställen eller utmärkning av cykelpassage (*vägmarkering M16*). Korsningspunkterna är markerade med marksten tvärgående mot gång- och cykelbanan (Figur 9) vilket innebär att oskyddade trafikanter ska lämna företräde till passerande fordon på körbanan. I vissa konfliktpunkter är väjningslinje (*vägmarkering M14*) placerad före gång- och cykelbanan, vid andra mot Varbergsvägens körbana.

På övriga vägar inom utredningsområdet färdas cyklister i blandtrafik. Möjligheten att cykla tryggt och säkert i blandtrafik är relativt god. Både Hultavägen och Åsa villaväg är hastighetssäkrade med farthinder i form av gupp. Fartgupp utgör dock även ett hinder för cyklister, då det inte finns någon plats att passera vid sidan.

Samtliga cykelvägar och passager redovisas i Figur 8. I Kungsbackas gång- och cykelplan finns inga planerade utbyggnader av gång- och cykelvägarna inom planområdet. På sikt ska det, enligt planen, anläggas gång- och cykelväg utmed Varbergsvägen, norr om Åsa, samt Ölmanäs ringväg, väster om Åsa. Det förväntas underlätta långväga cykelresor till och från planområdet. Det finns inga uppgifter om antalet cyklister som färdas på gång- och cykelbanorna inom utredningsområdet.

Figur 7. Bild över korsningspunkten Varbergsvägen–Hultavägen.

Figur 9. Bild över Varbergsvägen med gång- och cykelbana till vänster. Vy åt norr.

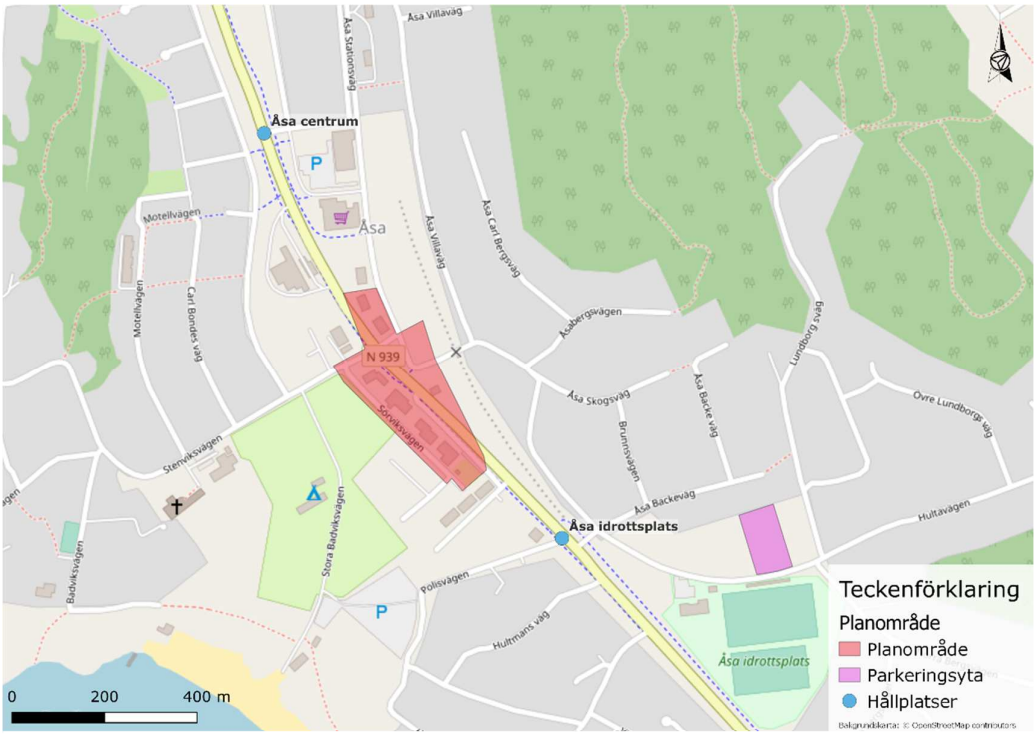


Figur 8. Karta över cykelvägar och passager. Datakälla: NVDB.

2.4.3 Kollektivtrafik

Inom och i närheten av utredningsområdet finns två busshållplatser, Åsa idrottsplats och Åsa centrum (Figur 10). Busshållplatserna trafikeras av linje 615 (Varberg-Åsa), linje 732 (Kungsbacka-Frillesås), linje 745 (Fjärås-Idala), linje 746 (Kungsbacka-Varberg).

Närmaste tågstation är Åsa station som är belägen cirka 2 km från planområdet. Här avgår pendeltåg mot Kungsbacka/Göteborg samt Varberg. Öresundstågen stannar också här. Eftersom kollektivtrafiken inte är den här utredningens presenteras ingen turtäthetstabell. Turtätheten redovisas i tidigare utredning (AFRY, 2021).



Figur 10. Kartbild som visar hållplatser inom och i närheten utredningsområdet. Datakälla: NVDB.

2.4.4 Motorfordon

Hultavägen är en enskild väg. Körbanan är cirka 6 meter bred. Hastigheten är begränsad till 30 kilometer i timmen. På sträckan som berörs i den här utredningen finns två farthinder i form av vägbulor. Vägbulorna är utmärkta med vägmarkering *M17. Farthinder* samt *skärm X3*. Vägbulorna är placerade med cirka 100 meters mellanrum. Längs med Hultavägen är parkering förbjuden. På Hultavägens södra sida finns en återvinningsstation samt en större parkeringsyta för Åsa idrottsplats. Parkeringsytan har ingen tydligt utformad in- och utfart. I stället är det möjligt att angöra parkeringen på en cirka 50 meter lång sträcka längs med Hultavägens södra sida.

Åsa villaväg är en enskild väg. Körbanan är, undantaget vid ett par bredare sektioner, cirka 4 meter bred. Hastigheten är begränsad till 30 kilometer i timmen. Möte mellan bilar sker vid enskilda fastigheters anslutningar. På grund av vägens bredd är genomfartstrafik med fordon inte tillåten. På sträckan som berörs i den här utredningen finns två farthinder i form av vägbulor. Vägbulorna är utmärkta med *vägmarkering M17.* Farthinder samt *skärm X3*. Vägbulorna är placerade med knappt 100 meters mellanrum. Utöver farthindren på sträckan kan vägens utformning, med smal bredd och slingrande linjeföring, antas ha en hastighetsdämpande effekt. Anslutningarna är utmärkta med *vägmärke C2. Förbud mot trafik med fordon*. Vid den västra anslutningen finns tilläggstavlan *"Gäller genomfart*" och vid den östra anslutningen *"Gäller ej cyklister"*. Enligt den lokala trafikföreskriften *(1384 2010-00339)* gäller förbudet mot all genomfartstrafik.

Varbergsvägen (väg 939) är en statlig väg. Körbanan är cirka 6,5 meter bred. Hastigheten är begränsad till 40 kilometer i timmen. Längs med aktuell sträcka på Varbergsvägen finns hastighetsdämpande åtgärder i form av sidoförskjutande refuger.

Det finns ingen hastighetsmätning på aktuell sträcka, men vid platsbesök (2021-03-31) inom tidigare trafikutredning (AFRY, 2021) upplevdes efterlevnaden av hastighetsbegränsningen som god.

2.4.5 Trafikvolymer

Enligt mätningar från Trafikverkets flödeskarta från 2014 uppgick trafikmängderna på Varbergsvägen till 5 960 årsdygnstrafik (ÅDT), varav andel tung uppgick till ca 5 %. Inga mätningar finns på Hultavägen och därför har trafiken på vägen uppskattats.

Metoden för att uppskatta trafiken innebär att alla bostäder samt verksamheter som antas använda Hultavägen har identifierats med hjälp av Google maps, se området som uppskattas använda Hultavägen i Figur 11. I området identifierades 241 bostäder, 2 kontor, ett idrottsområde och en återvinningscentral.

Alla bostäderna i området har uppskattats som villor och Trafikverkets alstringsverktyg användes för att uppskatta trafiken från bostäderna. Enligt Trafikalstringsverktyget alstras cirka 1 012 fordon/dygn (ÅDT) eller 1 124 fordon/vardagsdygn (ÅVDT) från bostäderna, med nyttotrafik. De trafikalstringstal som verktyget använder har låg osäkerhet. Indata och beräkning med trafikalstringsverktyget redovisas i Bilaga B. I området finns två kontor, max 5 personer antas arbeta på respektive kontor och alla använder bil. Vid idrottsplatsen finns 23 parkeringsplatser, och under maxtimmen antas att 80 % av parkeringen används.

Figur 11. Uppskattat upptagningsområde som använder Hultavägen.

Följande antaganden har gjorts för att ta fram svängfördelning samt timflöden för trafiken till och från Hultavägen under eftermiddagens maxtimme:

- Trafiken från bostäderna antas utgöra 10 % av ÅVDT.
    - 70 % av den trafiken är på väg in i området samt 30 % ut från området.
- 50 % av trafiken från idrottsplatsen är på väg in i området samt 50 % ut från området.
- 30 % av trafiken från kontoren är på väg in i området samt 70 % ut från området.

En trafikräkning genomfördes i tidigare trafikutredning (AFRY, 2021) i korsningspunkten Varbergsvägen/Stenviksvägen onsdagen den 31 mars 2021 under eftermiddagens maxtimme. Eftermiddagens maxtimme antas, utifrån Trafikverkets mätningar längs Varbergsvägen, infalla mellan klockan 16 och 17. Resmönstret in och ut från Hultavägen antas vara detsamma som från Stenviksvägen. Trafikmängden som räknades på Varbergsvägen används även i denna utredning.

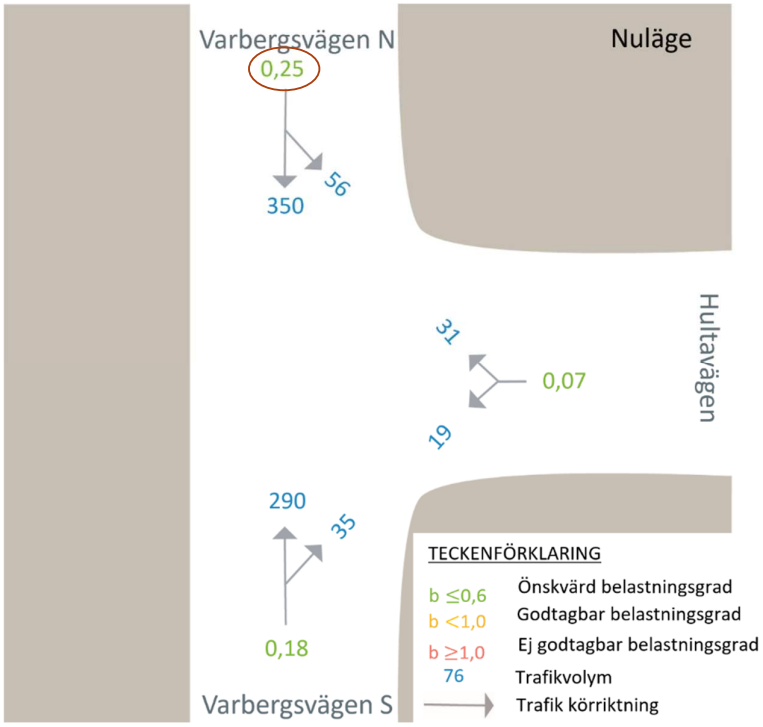
Kapaciteten och belastningen i korsningspunkterna har beräknats med hjälp av kapacitetsberäkningsprogrammet Capcal. Verktyget beräknar kapacitet och belastning efter korsningsutformning, trafikmängd och svängandelar. Belastningsgrad är ett mått på korsningens belastning i förhållande till kapacitet. Måttet beräknas i Capcal som baseras på Trafikverkets beräkningshandledning

TRVMB *Kapacitet och framkomlighetseffekter TRV 2013:64346*. Belastningsgraden jämförs med korsningens önskade servicenivå där Trafikverket har gränsvärden för önskvärd respektive godtagbar servicenivå, se Tabell 1.

Tabell 1. Bedömning av servicenivå från VGU Trv 2022:001.

Korsningstyp	Önskvärd servicenivå	Godtagbar servicenivå
Korsning med väjningsplikt	b ≤ 0,6	b <1,0

I Figur 12 redovisas de trafikflöden som uppskattas för nuläge under eftermiddagens maxtimme samt belastningsgraden för respektive tillfart. Samtliga tillfarter har önskvärd servicenivå för nuläget. Det råder därmed inga kapacitetsproblem under maxtimmen enligt Capcal. En sammanställning av kapacitetsberäkningar för nuläget redovisas i Bilaga A.



Figur 12. Trafikflöden för nuläge 2022 under eftermiddagens maxtimme samt belastningsgrad i korsningspunkten Varbergsvägen/Kläppavägen.

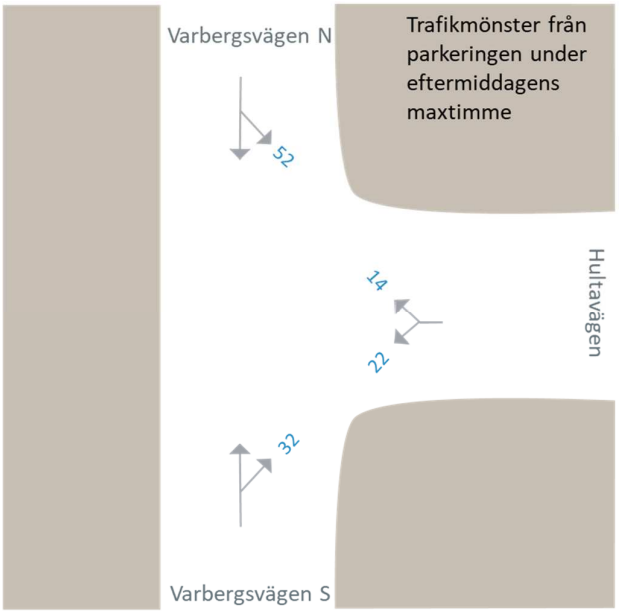
3 Framtida trafikalstring

För att uppskatta hur mycket trafik som alstras från den planerade parkeringsanläggning antas att de 119 parkeringsplatserna användes till 100 % under maxtimmen. Trafiken kopplad till parkeringen antas vara 70 % till parkeringen och 30 % från parkeringen under eftermiddagens maxtimme. Resmönstret från parkeringen antas vara detsamma som för Stenviksvägen.

Trafikverkets uppräkningstal användes för Varbergsvägen i kapacitetsanalysen. Trafikvolymen på Varbergsvägen räknades upp till år 2050 med Trafikverkets uppräkningstal för EVA daterade 2020-06-15. Uppräkningen omfattar perioden 2017–2040 och 2040-2065. Uppräkningstalen för personbil är 1,31 och för lastbilar är det 1,62 och mellan 2022–2050. Justering av uppräkningstalen för åren mellan 2017 och 2065 har gjorts genom att anta en linjär förändring av trafiken.

3.1 Påverkan omgivande vägnät

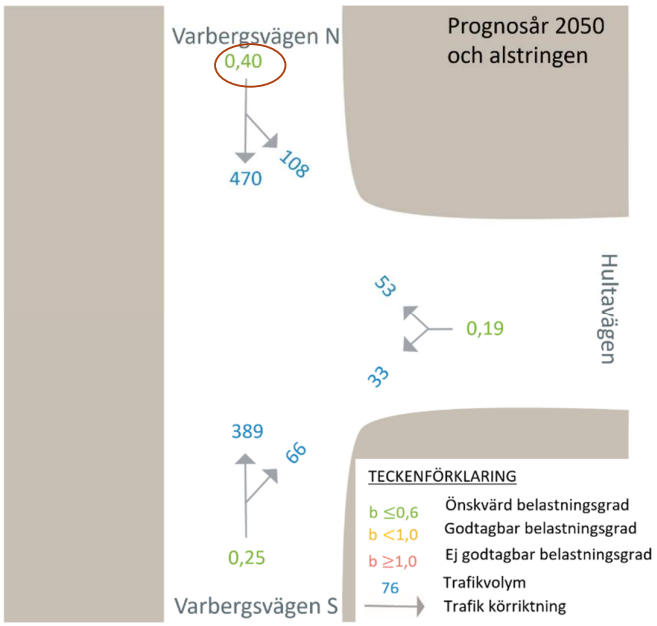
Den alstrade trafiken till och från parkeringen under maxtimmen i korsningspunkten Varbergsvägen/Hultavägen redovisas i Figur 13.



Figur 13. Trafikalstring och rörelsemönster för alstrad trafik från tillkommande parkeringen under eftermiddagens maxtimme.

En kapacitetsanalys har genomförts för prognosåret 2050. Korsningen till planområdet har beräknats som trevägskorsning, som den ser ut i dagsläget. I denna kapacitetsanalys har nulägets trafik räknats upp till år 2050 med Trafikverkets

uppräkningstal för EVA och trafikalstringen från parkeringen adderas. Resultaten och de beräknade trafikflödena redovisas i Figur 14. Resultaten visar ändå på låga belastningsgrader i korsningspunkten och därför bedöms framkomligheten vara god för prognosår 2050. Högsta belastningsgraden är på Varbergsvägen N som 0,40. En sammanställning av kapacitetsberäkningar för prognos år 2050 med alstringen redovisas i Bilaga A.



Figur 14. Beräknade trafikflöden och kapacitet för prognosår 2050.

I den analyserade korsningspunkten finns utrymme för ytterligare trafik och god marginal för osäkerheter i planområdets alstring samt trafikmängd på Varbergsvägen. Därför har ingen särskild känslighetsanalys genomförts.

3.1.1 Påverkan på statligt vägnät

Planförslaget ansluter till den statliga Varbergsvägen och påverkan i anslutningspunkten är enligt utförda kapacitetsberäkningar väl inom ramarna för godkända belastningsgrader.

Totalt sett bedöms den belastningsmässiga 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 Åtgärdsförslag

I den här utredningen presenteras inget sammanhållet trafik- eller utformningsförslag. I stället beskrivs föreslagna åtgärder till följd av den planerade exploateringen och parkeringsanläggningens placering i avsnitten nedan. Fokus ligger på åtgärder som prioriterar oskyddade trafikanter och som kompenserar för den ökade trafikmängden på Hultavägen.

4.1 Åtgärdsförslag till följd av planerad exploatering

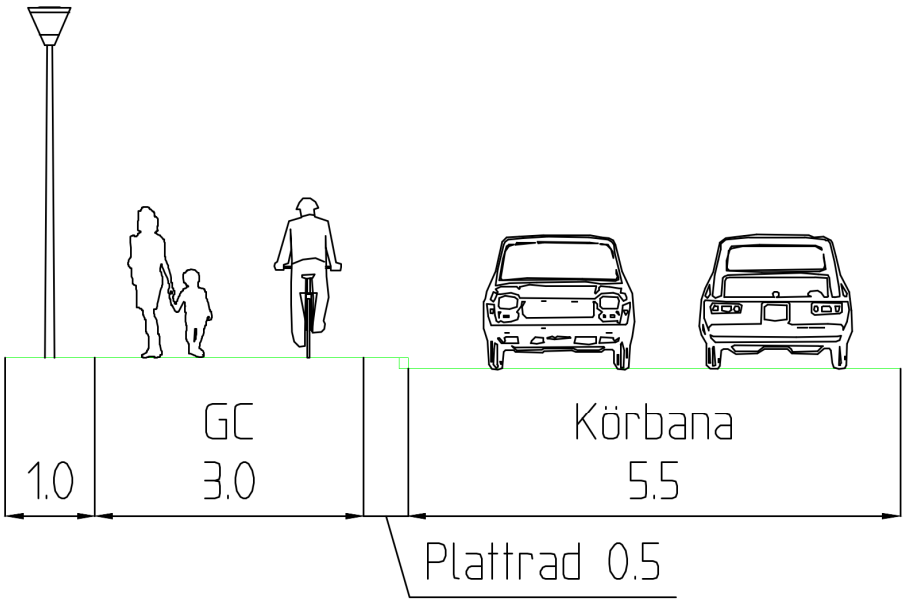
4.1.1 Korsningspunkten Varbergsvägen–Hultavägen

Utformningen av korsningspunkten mellan Varbergsvägen och Hultavägen är bristande. Anslutningsgatan till Hultavägen är smal (cirka 4,5 meter bred). Det gör det svårt för fordonsförare från Varbergsvägen att svänga in på Hultavägen om det samtidigt kommer fordon på väg ut från Hultavägen. På anslutande gräsyta syns tydliga spår av fordon som har kört utanför körbanan. Väntytan för fordon mellan gång- och cykelbanan samt Varbergsvägen är kort (cirka 4 meter) vilket riskerar att gående och cyklister hindras av bakre delen av fordon som står stilla i väntan på att komma ut på Varbergsvägen.

Korsningens utformning bör utredas i detalj. Körbanan in till Hultavägen bör breddas och kantstenens radie förtydligas. Likaså bör gång- och cykelbanans utformning över Hultavägen förtydligas. Även om den tolkas som en genomgående gång- och cykelbana i dag är utformning otydlig. En ny utformning bör innebära att det blir tydligare för förare av motorfordon att de korsar en gång- och cykelbana alternativt att den ersätts med ett övergångsställe och cykelöverfart. Om det bedöms vara lämpligt att införa en cykelöverfart bör åtgärden genomföras i fler korsningspunkter på sträckan för att skapa en tydlig trafikmiljö för cyklister.

4.1.2 Gång- och cykelbana utmed Hultavägen.

Med hänsyn till att trafikflödet på Hultavägen förväntas öka om den nya parkeringsytan anläggs bör möjligheten att separera gående- och cyklister från motortrafik utredas. I Figur 15 visas exempel på en sektion för lokalgata av Hultavägens storlek. Åtgärden skulle öka tryggheten och säkerheten för både gående och cyklister. Lösningen innebär en bättre gångväg mellan planområdet och parkeringsytan samt förbättrar för de oskyddade trafikanter som rör sig längs sträckan, bland annat till idrottsplatsen, i dag. Om en gång- och cykelbana anläggs nordöst om Hultavägen bör den även kompletteras med en hastighetssäkrad passage till idrottsplatsen, för att främja möjligheten för unga att gå och cykla dit.



Figur 15. Exempel på lämplig sektion med gång- och cykelbana längs Hultavägen.

Om en gång- och cykelbana utmed Hultavägen bedöms vara en för omfattande åtgärd finns möjligheten att omforma vägen till en så kallad bygdeväg. En bygdeväg har en dubbelriktad körbana som är så smal att två bilar inte kan mötas. På varje sida av körbanan finns väl dimensionerad vägren där cyklister och gående kan röra sig. När motorfordon ska mötas får de använda vägrenen om det kan ske utan fara. Investeringen för att utforma en bygdeväg är relativt liten. Åtgärderna som krävs i Hultavägens fall är utmärkning med *Varning för avsmalnande väg* samt kantmarkeringar i form av vägmarkering M2. Lämpliga förhållande för bygdeväg är (Trafikverket, 2022):

- ÅDT under 2000 fordon/dygn.
- Befintlig vägbredd mellan 5 och 7 meter.
- Hastighetsbegränsning 60 km/h eller lägre.

I Sverige är antalet bygdevägar få men studier av motsvarande vägtyp i Danmark visar att olyckorna minskar med 25 procent efter införandet av åtgärden (Trafikverket, 2022).

Hultavägen uppfyller samtliga kriterier för att utformas som en bygdeväg. Trots det bör en separerad gång- och cykelbana prioriteras, eftersom undersökningar visar att majoriteten av gående- och cyklister föredrar den lösningen.

Figur 16 Exempel på utformning av bygdeväg/bymiljöväg, John Halls väg, Mölndals kommun.

4.1.3 Passager över Varbergsvägen

Befintliga övergångsställen och cykelpassager över Varbergsvägen är inte hastighetssäkrade till 30 km/h. För att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister bör möjligheten att hastighetssäkra sträckan ytterligare utredas. Typ av eventuella farthinder bör väljas med hänsyn till att Varbergsvägen trafikeras av kollektivtrafik och ska vara framkomlig för utryckningsfordon. Om dagens passager hastighetssäkras till 30 km/h finns även möjlighet att reglera dem som cykelöverfarter. Åtgärden bör övervägas i de fall där Kattegattleden korsar Varbergsvägen samt passagerna med större flöden av cyklister inom planområdet.

Utöver hastighetssäkringen bör de passager över Varbergsvägen som inte är tillgänglighetsanpassade åtgärdas. För rörelsehindrade ska det finnas ett nollplan som möjliggör en passage utan hinder. För synskadade är det viktigt med ledning i form av en 6 cm hög kantsten ortogonalt mot gatan.

I framtida arbete bör det också finnas en öppenhet för att passager över Varbergsvägen inom planområdet kan behöva flyttas för att möta behovet. Frågan behöver utredas vidare när arbetet med detaljplanen har kommit längre.

4.1.4 Korsningspunkter för gående- och cyklister utmed Varbergsvägen

Korsningspunkterna där gång- och cykelvägen väster om Varbergsvägen passar anslutande lokalgator är otydligt utformade samt försedda med marksten som kan utgöra ett hinder för cyklister. Utformningen bör förtydligas med hänsyn till att det är ett viktigt stråk för både gående och cyklister.

4.1.5 Separera gående och cyklister

I dag färdas gående och cyklister på gemensamma ytor inom utredningsområdet. Att separera trafikslagen åt leder framför allt till en ökad framkomlighet för cyklister och tryggare stråk för gående. Med hänsyn till att Kattegattleden är en nationell cykelled och att många oskyddade trafikanter rör sig i området sommartid är åtgärden väl motiverad.

Tidigare utredning (AFRY, 2021) har visat hur gång- och cykelvägen kan breddas och separeras på sträckan förbi det befintliga restaurangstråket. Om lösningen med en samlad parkeringsyta utanför planområdet förverkligas bör det utredas om det är möjligt att genomföra på en längre sträcka. Ett hinder kan vara den trånga sektionen mellan trädallén och privata fastigheter mellan Karlsviksvägen och Polisvägen.

4.1.6 Siktåtgärder

För att gående och cyklister ska kunna färdas tryggt och säkert i blandtrafik är det viktigt att sikten är god i korsningar och tvära kurvor. Längs Åsa villaväg är växtligheten i närheten av vägen skymmande på vissa platser. Sträckan bör inventeras enligt SKR:s riktlinjer *Klipp häcken!*

4.1.7 Tydlig vägvisning för besökare

Om besöksparkering tillhörande bostäderna placeras på Åsa 5:219 är det viktigt att förtydliga vägvisningen i området. Mellan planområdet och parkeringsytan bör finnas en tydlig vägvisning för både gående och cyklister. Mellan Varbergsvägen och parkeringsytan bör bilister vägvisas på ett tydligt sätt. Möjligheten att låta gång- och cykelbanan löpa vidare i samma nivå och med samma ytskikt som på intilliggande sträckor över korsningspunkterna bör utredas. Den förändrade utformningen skulle innebära att korsande fordonsförare ska väja för gående- och cyklister på gång- och cykelbanan.

4.1.8 Utmärkning förbud mot genomfartstrafik av Åsa villaväg

Nuvarande utmärkning av förbudet mot genomfartstrafik på Åsa villaväg stämmer inte överens med den lokala trafikföreskriften *(1384 2010-00339)*, som innebär att all genomfartstrafik är förbjuden. Om den lokala trafikföreskriften skulle märkas ut på korrekt sätt skulle det innebära att cyklister inte får färdas på vägen. Därför föreslås att den lokala trafikföreskriften upphävs. Istället kan väghållaren märka ut de

aktuella anslutningarna till Åsa villaväg med vägmärke *C2. Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II*.

4.2 Komplicerat att besluta om åtgärder

Som tidigare beskrivet är det fler olika väghållare inom området för den här utredningen. Kungsbacka kommun är endast väghållare för gång- och cykelvägen utmed Varbergsvägen. Det ställer stora krav på dialog med Trafikverket och den berörda vägföreningen under fortsatt planarbete.

5 Parkerings- och angöringsbehov

Den här utredningen utgår från att parkeringsbehovet för bostäder löses genom markparkering på fastigheten Åsa 5:219, se Figur 2. Typen och omfattningen av olika verksamheter inom planområdet är också osäkert. Därför har inget parkeringsbehov beräknats.

I stället beskrivs behovet och utformningen av angöring i närhet till bostäder och verksamheter i text under avsnitten nedan.

5.1 För- och nackdelar med samlad parkering för bostäder

Att samla bilparkeringsplatserna för bostäderna inom planområdet på en anläggning utanför området får flera konsekvenser, både positiva och negativa. Fördelarna är flera. Att samla parkeringsplatserna är yteffektivt. Flödet av motorfordon i närheten av bostäderna kan förväntas minska vilket möjliggör att tillägna större ytor av gaturummet åt oskyddade trafikanter och grönytor. Det underlättar också för gemensamma mobilitetsformer som bilpooler. En stor fördel är att det främjar hållbara transporter, då tröskeln att ta bilen blir större i relation till att gå, cykla eller åka kollektivt. Parkeringsytan är också lättare att omforma och ge en ny funktion i framtiden om behovet av privat bilägande minskar.

Men det finns också risk för negativa konsekvenser. I det här fallet handlar det framför allt att om att boende riskerar att parkera på platser inom eller i närheten av planområdet på ett sätt som försämrar framkomligheten och tillgängligheten för övriga trafikanter. För att minimera risken krävs att korttidsangöringen i närheten av bostäder utformas på ett sätt som är självförklarande. Målet är att korttidsangöringen ska vara tydlig för trafikanten att använda utan att den bidrar till oönskad långtidsuppställning.

5.2 Behov av angöring i närhet till bostäder

Trots att parkeringsbehovet som uppstår till följd av den planerade exploateringen inom planområdet planeras att lösas inom fastigheten Åsa 5:219 kommer det fortsatt att finnas ett behov av korttidsangöring samt parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning nära entréer. Korttidsangöringen och parkeringsplatserna i närheten av bostäderna ska fylla en rad funktioner som redovisas nedan.

5.2.1 Cykelparkering

För att främja cykling, som är ett hållbart transportsätt, bör cykelparkering anläggas nära entréer, vara väderskyddade och erbjuda möjlighet att låsa fast cykeln. Enligt Parkeringsstrategi för Kungsbacka stad (2018) bör det finnas en cykelparkeringsplats

per invånare i förråd. Utöver det bör det finnas en cykelparkeringsplats för per lägenhet för boende och besökare i anslutning till entré.

Med hänsyn till det korta avståndet mellan den planerade boendeparkeringen och bostäderna inom planområdet bedöms cykelparkeringsbehovet vid parkeringen att vara litet. Därför föreslås inget krav på cykelparkering på Åsa 5:219 i ett första skede. Däremot bör det lämnas utrymme att bygga en ordnad cykelparkering där i framtiden, då det underlättar att anpassa parkeringsmöjligheterna efter framtidens behov. Det kan till exempel handla om att parkeringsplatsen nyttjas av boende inom ett större område eller för en bilpool som är öppen för fler än de boende inom planområdet.

5.2.2 Krav på angöringsplats inom 25 meter från entré till publika lokaler, arbetsplatser och bostadshus.

Boverkets byggregler (BBR) kräver att ”en angöringsplats för bilar ska finnas och att parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.”

5.2.3 Parkering för rörelsehindrade.

Se krav enligt BBR ovan. Det är viktigt att parkeringsplatser för rörelsehindrade tillgänglighetsanpassas. Det innebär bland annat att det måste finna tillräckligt med utrymme att röra sig med rullstol och andra hjälpmedel till och från fordonet. Till och från parkeringsplatserna ska också finnas tydlig ledning för personer med synnedsättning.

5.2.4 Lasta av matvaror och skrymmande föremål

Utöver lagstadgade krav på angöringsplatser är det viktigt att skapa en attraktiv boendemiljö. I det ingår möjligheten att transportera till exempel matkassar och tyngre föremål nära bostadsentréer. Angöringsplatserna för ändamålet bör tidsregleras för att undvika långtidsuppställning. Platserna bör även placeras nära entréer för att minimera uppställningstiden. Åtgärden är viktig för att undvika felparkering på platser, bland annat längs med Varbergsvägen, som hindrar övriga trafikanters framkomlighet, trygghet och säkerhet.

Antalet parkeringsplatser som krävs för korttidsangöring är svårt att definiera eftersom planarbetet fortfarande är i ett tidigt skede. Framför allt väntas BBR:s krav på tillgängliga angöringsplatser i närheten av entréer styra behovet.

5.2.5 Miljöbil

För att möjliggöra hämtning av sopor och återvinningsavfall måste miljöbilens framkomst i området säkras. Utöver att gatorna och vändplatser inom området måste anpassas till hämtningsfordon (LOS) så bör uppställningsplatserna för hämtning av

avfall placeras nära planerade miljörum. För att uppfylla en god arbetsmiljö ska inte dragvägen mellan miljöbil och miljörum överstiga 10 meter. (Avfall Sverige, 2018)

5.2.6 Tydlig utformning och reglering av parkeringsplatser

Parkeringsbehovet i Åsa skiljer sig kraftigt mellan sommar- och vinterhalvåret. På sommaren lockar samhället många turister och sommargäster som bland annat besöker närliggande stränder och restauranger. Det ställer ytterligare krav på att parkeringsplatserna i bostadsområdet regleras och märks ut på ett tydligt sätt för att säkerställa att inte ytor som ska användas för boendefunktioner används av andra. Vid utformningen bör särskild vikt läggas vid att undvika ytor där fordon riskerar att felparkeras då andra parkeringar i området är fulla.

5.3 Behov av angöring i närhet till verksamheter

5.3.1 Besöksparkering

Med hänsyn till avståndet mellan den planerade parkeringsanläggningen och planområdet bör parkering för besökare till verksamheter som restauranger och butiker ordnas inom planområdet. Annars är risken stor att parkering kommer att ske på andra parkeringsytor i närområdet som tillhör andra verksamheter. BBR:s krav, se ovan, gäller även verksamheter.

Med hänsyn till att detaljplanens innehåll och utformning fortfarande inte är tydligt definierade går det inte att slå fast parkeringsbehovet inom den här utredningen.

5.3.2 Lastplats

Restauranger och butiker inom området behöver en möjlighet att ta emot leveranser. Därför kommer det att krävas lastplatser inom området. När lastplatserna placeras och utformas är det viktigt att beakta möjligheten att samordna flera funktioner. Genom att placera lastplatsen på rätt ställe kan den utnyttjas av flera verksamheter. Eftersom leveranser till verksamheter främst förväntas ske under dagtid kan lastplatserna även samordnas med korttidsangöring till bostäder på kvällar och helger.

6 Bilagor

Bilaga A. Kapacitetsberäkningar

Bilaga B. Trafikalstringsberäkning

7 Referenser

Avfall Sverige. (2018). *Handbok för avfallsutrymmen – Riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation*.

Boverket. (2011). *Boverkets byggregler, BBR – BFS 2011:6.*

Kungsbacka kommun. (2018). *Parkeringsstrategi för Kungsbacka stad.*

Kungsbacka kommun. (2017). *Resvaneundersökning.*

Trafikverket. (2022). *GCM-handboken.*

Trafikverket. (2022). *VGU – Vägar och gators utformning – råd 2022:003.*