

---

PM

---

2021-10-13

# Trafik

Martin Wester

1 (8)

---

Sweco Sverige AB

## Innehåll

Trafikalstring	3
Trafikfördelning	4
Slutsatser av trafikalstring	5
Dimensionerande trafiksituation, Biltrafik	6
Åtgärd breddning	6
Gång och cykeltrafik	7
Trafikflöden bullerberäkning	8

---

2 (8)

PM  
2021-10-13

## Trafikalstring

För att få en bild av trafikalstringen som blir en följd av planen har denna bedömts utifrån Trafikverkets alstringsverktyg<sup>1</sup>. Verktöget tar hänsyn till och justerar skattningen med hänsyn till ett antal faktorer såsom kollektivtrafikutbud, cykel och gångåtgärder. De faktorer som är kända för området såsom kollektivtrafik och dess utbud mm har matats in i modellen och okända faktorer eller faktorer som inte är aktuella för området (t.ex. bussar i stadstrafik) sätts som alternativ "inget svar".

Utgångspunkten för trafikalstringen är **28 villor**.

Resultatet från Trafikverkets alstringsverktyg ger ett totalt trafikflöde (ÅDT) på 133 fordon /årsmedeldygn

I resultatet ingår inte nyttotrafik det vill säga sophämtning, post mm. Denna bedöms vara ca 2%. Det innebär ett totalt trafikflöde på **136 fordon / årsmedeldygn**.

En känslighetsbedömning av resultatet av alstringsverktyget görs nedan utifrån den färdmedelsandel med bil som finns i den senast gjorda resvaneundersökningen som gjorts i Blekinge 2019<sup>2</sup> och med schablonsiffror på antal boende i villor.

Ifrån resvaneundersökning i Blekinge 2019<sup>2</sup> fås följande information:

- **2,23 resor per person och dag** sker i Sölvesborg (övriga kommunen)
- **Färdmedelsfördelning med bil är 75%** utanför Sölvesborgs tätort (Övriga kommunen)

*Följande schablonsiffror på antal boende för olika bostadstyper har använts:*

- Antal boende per **radhus/villa: 3,0 personer**

Utifrån dessa fakta kan trafikalstringen grovt beräknas genom att ta antalet resor per dag multiplicerat med färdmedelsfördelningen för bil och multiplicera detta med antalet boende i de planerade villorna.

$2,23 * 0,75 * (3,0 * 28) = 140$  **resor per dygn** (exklusive nyttotrafik)

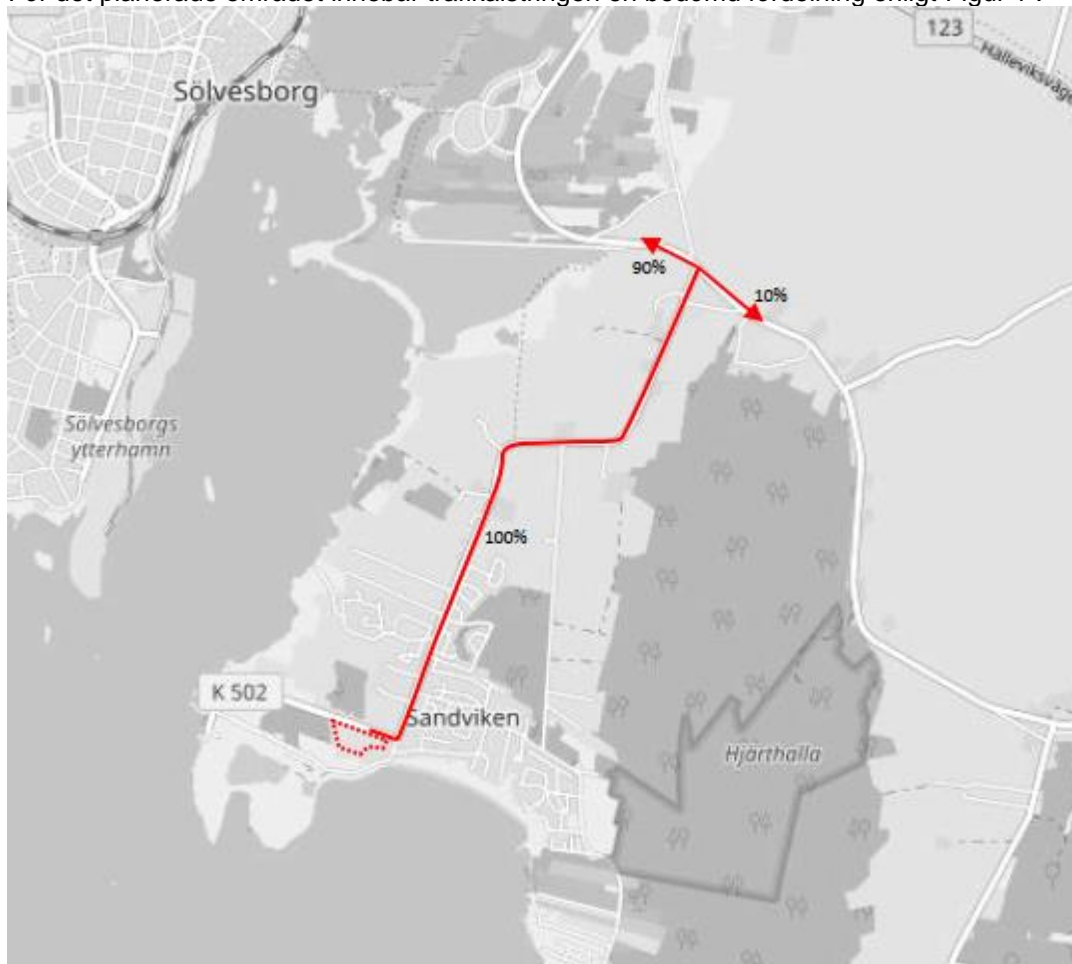
Beräkningen stärker och bekräftar resultatet från trafikalstringsverktyget.

<sup>1</sup> <https://trafikalstring.ea.trafikverket.se/trafikalstring/>

<sup>2</sup> [Resvaneundersökning Blekinge 2019.pdf \(regionblekinge.se\)](#)

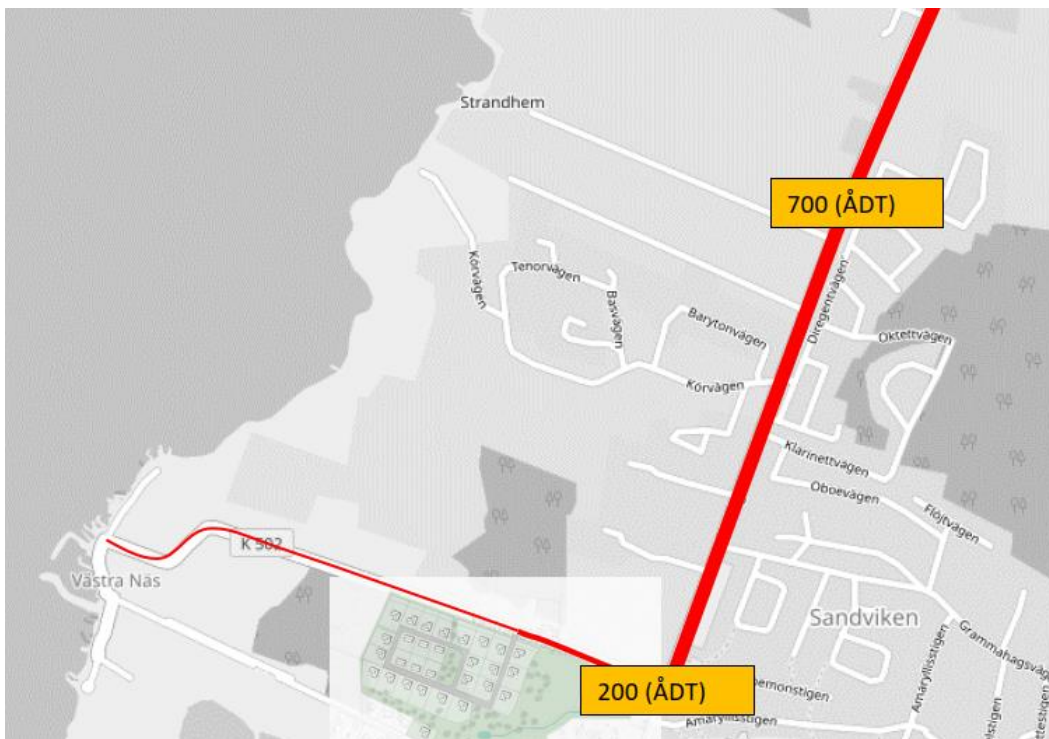
## Trafikfördelning

För det planerade området innebär trafikallstringen en bedömd fördelning enligt Figur 1 .



Figur 1. Bedömning av trafikfördelningen från planområdet.

En utläggning av trafiken som alstras för området görs till de vägar där biltrafiken mest sannolikt kommer att köra. Anknytningen till Sölvesborg som är den större tätorten i området bedöms vara den större målpunkten. Bedömningen är att majoriteten (100 %) av biltrafiken kommer att gå på Sandviksvägen väg 502 och att 90% av trafiken rör sig västerut in mot Sölvesborg i korsningen med väg 501 och 10% kör österut mot Mjällby/Hällevisvägen.



Figur 2. Bedömda Trafikflöden i området (ÅDT) efter genomfört planförslag (med andel tung trafik som bedöms bli ca 2%).

Med en trafikallsträng på ca 140 fordon per årsmedeldygn och den fördelning av trafiken som bedömts för Sandviksvägen väg 502 ett totalt trafikflöde på ca 700 fordon per årsmedeldygn efter genomfört planförslag.

### Slutsatser av trafikallsträng

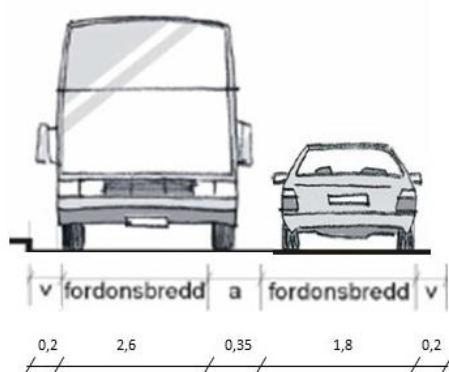
Det övergripande vägnätet och korsningarna i och omkring planområdet har den kapaciteten och utformningen som klarar av att hantera konsekvenserna av det ökade trafikflödet och föranleder inget behov av vidare ombyggnader av gatunätet. Anslutningen till väg 502 görs lämpligast med en mindre trevägskorsning utan vänstersvängkörfält (Korsningstyp A).

## Dimensionerande trafiksituation, Biltrafik på Västranäsvägen

Väg 502 (Västranäsvägen) är endast 4,5 m bred vilket gör det svårt för en personbil att möta en lastbil eller buss.

Det finns behov av att en personbil ska kunna möta en lastbil vilket bedöms som den dimensionerande trafiksituationen. Enligt VGU (Vägar och gators utformning)<sup>3</sup>, sid 112 fås då följande sektion med utrymmesklass A. Hastighetsbegränsningen på vägen till 40 km/tim förutsätts.

Total bredd=  $0,2+2,6+0,35+1,8+0,2 = 5,15 \text{ m}$



Figur 3. Dimensionerande trafiksituation samt breddbehov vid utrymmesklass A, 40 km/tim.

## Åtgärd breddning

Då vägen idag begränsas av en stenmur i söder samt granitstolpar i norr kommer det att bli svårt att få utrymme att bredda hela vägen. Därför föreslås en mötesficka mitt på sträckan i höjd med befintlig in och utfart till parkering. På så vis påverkas inte stenmuren mer än på en kortare sträcka där det redan finns en lucka i muren.

<sup>3</sup> Vägar och gators utformning TRV publikation 2020:030 KRAV-VGU, Begrepp och grundvärden version 1.0

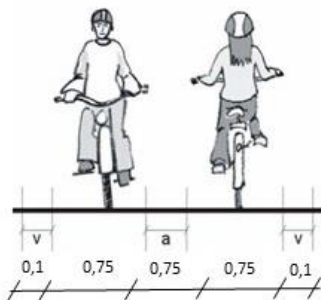


Figur 4. Förslag på breddning samt mötesplats

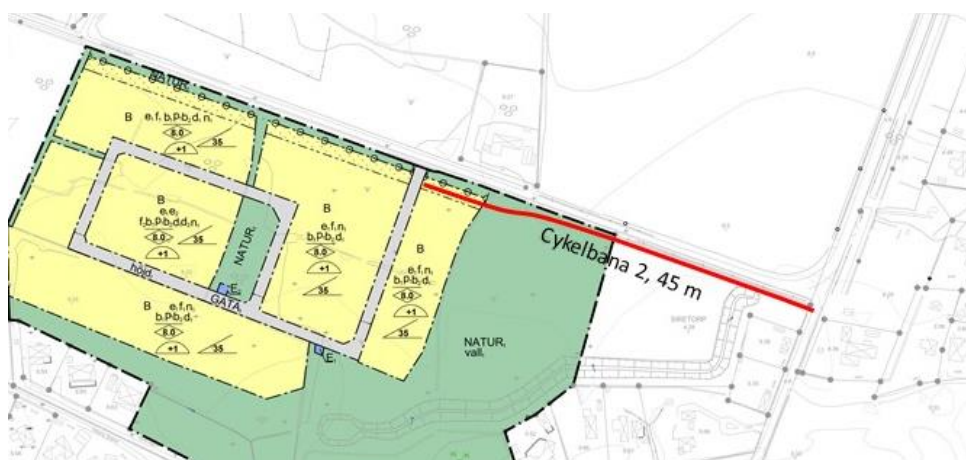
### Gång och cykeltrafik

För gång och cykeltrafik bedöms den dimensionerande trafiksituationen vara att två cyklister ska kunna mötas. Enligt VGU (Vägar och gators utformning), sid 134 fås då följande sektion med utrymmesklass A.

$$\text{Total Bredd} = 0,1 + 0,75 + 0,75 + 0,75 + 0,1 = 2,45 \text{ m}$$



För gång och cykeltrafiken behöver man lösa det med en GC väg söder Västranäsvägen och söder om muren.



Figur 5. Förslag på placering av cykelbana

### Trafikflöden bullerberäkning

Det finns inte planer för fler utbyggnader väster om planområdet. Med utgångspunkt från att det görs lika många resor per invånare 2040 och att färdmedelsfördelningen är likvärdig som den är idag kommer de trafikflöden som tagits fram i trafikstringen också motsvara 2040 års trafikflöde på delen av Väg 502 (Västranäsvägen) från infart till föreslaget planområdet till väg 502 (Sandviksvägen).

8 (8)

PM  
2021-10-13