



Trafikteknisk PM för detaljplan Domaren Norra

Säffle kommun

2020-04-29

Rev. 2020-05-28

Beställare

Säffle kommun

661 80 Säffle

Org nr: 212000-1900

Projektledare: Daniel Nordholm

Konsult

Wermlands Infrakonsult AB (Wikon)

Verkstadsgatan 20A

652 19 Karlstad

Org. nr.: 556842-5002

Uppdragsledare: Lars Sassner

Handläggare/utredare: Lars Sassner

Granskad av: Erika Persson

Dokumenttitel: Trafiktekniskt-PM för detaljplan Domaren Norra

Författare: Lars Sassner

Dokumentdatum: 2020-04-29

Rev: 2020-05-28

Version: 1:2

Innehåll

1	Allmänt	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte och mål	1
1.3	Avgränsningar.....	1
2	Förutsättningar.....	2
2.1	Befintligt detaljplaneområde	2
2.2	Befintlig trafik.....	2
2.3	Befintlig parkering	4
2.4	Befintlig gång- och cykeltrafik.....	4
3	Framtida situation enligt förslag till detaljplan	4
3.1	Alternativa planförslag	4
3.2	Påverkan på närliggande gator och trafiksystem gällande framkomlighet och trafiksäkerhet	5
3.3	Påverkan av parkeringsmöjligheter.....	5
4	Förslag på åtgärder och krav i ny detaljplan	6
4.1	Trafik.....	6
4.2	Parkering	6

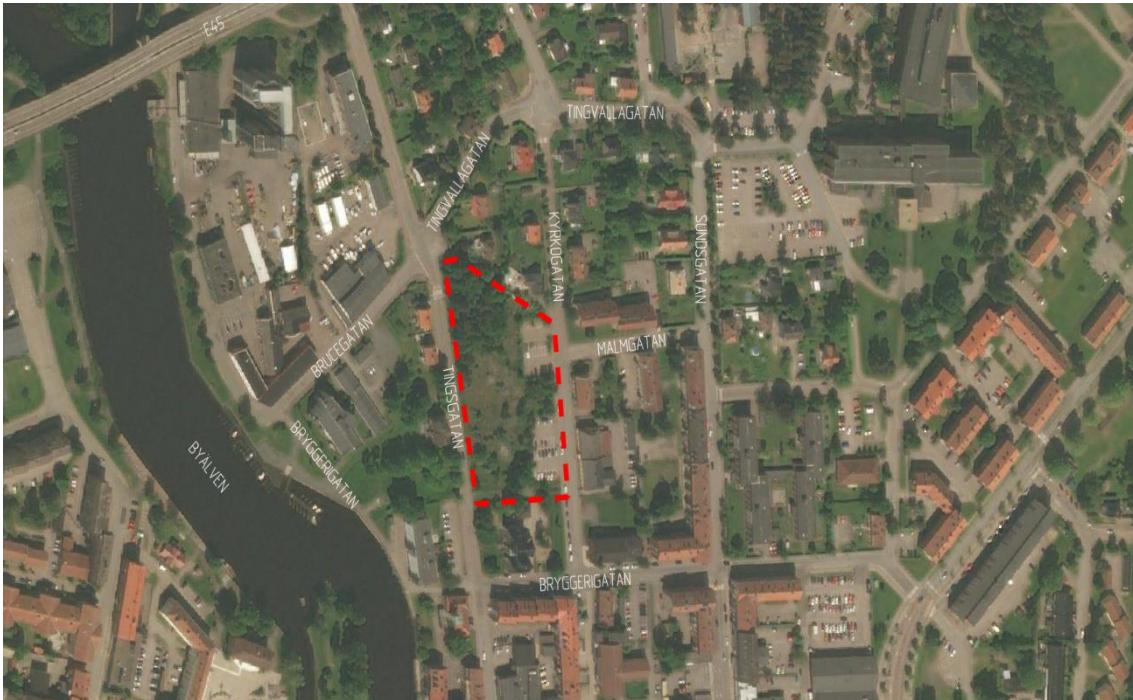
Bilagor

- Bilaga 1 Fastighetsindelning för utformningsförslag
- Bilaga 2 Parkeringsinventering utförd av EQC 2014-12-19

1 Allmänt

1.1 Bakgrund

Kommunen planerar ett nytt detaljplanområde, Domaren Norra, beläget i ett bostadsområde i Säffle tätort, söder om E45 och öster om Byälven (se figur 1). Området är på totalt c:a 7 500 m² med en naturlig lutning mot väster och är omgivet av bostadsbebyggelse. Målsättningen för planområdet är nybygga av bostäder och eventuellt vårdhem.



Figur 1 Inringat detaljplansområde för Domaren Norra

1.2 Syfte och mål

Syftet med det trafiktekniska-PM:et är att utreda vilken påverkan en exploatering medför gällande trafiken i, och i anslutning till, detaljplaneområdet samt vilka krav som bör ställas i detaljplanen.

1.3 Avgränsningar

Utredningen baseras på erhållna utformningsalternativ av detaljplanområdet. En given förutsättning från Säffle kommun har varit att den färdiga detaljplanen inte exakt ska styra vilken typ av fastigheter som får anläggas eller hur de ska placeras på tomterna. Detta innebär att denna utredning endast kommer ange principer för en exploatering.

Säffle kommun saknar beslutade parkeringsnormer och parkeringstal för exploateringar. Parkeringstal som är angivna i denna utredning är tagna från orter med motsvarande storlek som Säffle. Dessa bör diskuteras och beslutas av Säffle kommun, övergripande denna detaljplan, så olika exploateringar har samma kravnivå.

2 Förutsättningar

2.1 Befintligt detaljplaneområde

Nuvarande yta är kuperad och består till stor del av berg i dagen med lutning ner mot Byälven. Två parkeringsytor finns på en del av det östra området. Planområdets nivåer varierar mellan c:a +52 och +61 m (RH2000).



Figur 2 Nuvarande yta för detaljplan

Området runt detaljplaneområdet består främst av bostadsfastigheter men öster om Kyrkogatan finns idag ett antal företag och verksamheter t.ex Trafikverkets förarprov. Söder om detaljplaneområdet finns en förskola.

2.2 Befintlig trafik

Detaljplaneområdet begränsas i öster och väster av kommunala gator.

Tingsgatan, som ligger väster om detaljplaneområdet, förbinder bostadsområdena norr om E45 med Östra Storgatan och centrum. Korsning med E45 sker genom en port under europavägen. Porten har en begränsad fri höjd till 3,1 m. Tingsgatan kan också användas som matargata för trafik som kommer från E45, som via Kyrkogatan och Tingvallagatan, kan ta sig till centrum. Hur stor del av trafiken som använder Tingsgatan eller som använder Sundsgatan för att komma till Östra Storgatan och centrum har inte studerats. Tingsgatan har försetts med bl.a. fartgupp vilket troligtvis gör att den största delen använder Sundsgatan.



Figur 3 Tingsgatan

Kyrkogatan, som ligger öster om detaljplaneområdet, har idag ingen koppling för fordonstrafik till Östra Storgatan. Gatan fungerar idag som lokalgata.



Figur 4 Kyrkogatan

Samtliga berörda gator har en hastighetsbegränsning på 50 km/h.

Följande trafiksiffror för omkringliggande gator har erhållits från Säffle kommun. Siffrorna anges som fordon/årsmedeldygn (ÅDT):

- Tingsgatan 1800 fordon/årsmedeldygn
- Kyrkogatan 1500 fordon/årsmedeldygn
- Tingvallagatan 1500 fordon/årsmedeldygn

Inga indikationer har erhållits att trafiksituationen idag är ansträngd i området.

2.3 Befintlig parkering

Parkeringen på nuvarande yta är uppdelad på två separata parkeringsplatser. Den södra rymmer 30 parkeringsplatser och har en tidsbegränsning på 24 timmar. Den norra rymmer 32 parkeringar och är tidsbegränsad till 7 dygn. Delar av den norra parkeringen är uthyrd till Trafikverkets verksamhet som finns i intilliggande kvarter.

En parkeringsinventering över Säffle centrum utfördes av EQC under 2014, se bilaga 2. I denna inventering har belägningsgraden beräknats på ett antal parkeringsytor under olika tider. Den södra parkeringen inom aktuellt område visar sig ha högst belastning under eftermiddagar (vardag), mellan 14.00-15.30, då belägningsgraden ligger mellan 63% - 69%. Den norra parkeringen har betydligt lägre beläggning och når den högsta belägningsgraden på 23 % under kvällstid (vardag), mellan 18.00 – 19.00. När den högsta belastningen på den södra parkeringen infinner sig på 69 %, ligger belägningsgraden på den norra på 17 %.

Gatuparkering finns på västra och delar av östra sidan på Kyrkogatan. Delar av östra sidan har förbud att stanna. På Tingsgatan är det tillåtet att parkera på östra sidan. På den västra sidan råder parkeringsförbud.

Parkering för hämtning och lämning på angränsande förskola bedöms i huvudsak ske via Bryggerigatan men kan i vissa fall ske på Kyrkogatan och den södra parkeringsplatsen som finns på detaljplaneområdet.

2.4 Befintlig gång- och cykeltrafik

Kyrkogatan har idag trottoarer på båda sidor om vägen. Cykeltrafik är hänvisad till att dela yta med motortrafiken. Längs Tingsgatans västra sida finns parallell gång- och cykelbana. På östra sidan finns trottoar.

3 Framtida situation enligt förslag till detaljplan

3.1 Alternativa planförslag

Det framtida utformningsförslaget är indelat i tre fastigheter som kan ses i bilaga 1. I område B föreslås någon form av bostadsbebyggelse motsvarande de första tre alternativen i tabell 1, i område BD bostads- och vårdhemsbebyggelse motsvarande det sista alternativet i tabell 1 och inom område P behålls kommunal parkering som finns belägen där i dagsläget.

Typ	Ungefärlig BYA	Kompletterande byggnader (m ²)	Exploateringsgrad	Ungefärlig BTA
Bostäder (B – 4 våningar)	2 000 m ²	+15%	c:a 40%	8000 m ²
Bostäder (B – 2 våningar)	1 500 m ²	+20%	c:a 32%	3000 m ²
Bostäder (B - 2+1 våningar)	1 150 m ²	+10%	c:a 23%	3500 m ²
Bostäder & Vård (BD – 2 våningar)	600 m ²	+10%	c:a 37,5%	1200 m ²

Tabell 1 Alternativa markanvändningsförslag utifrån planförslag.

Anslutning till kommunal gata från område B kommer få ske mot Tingsgatan. Anslutning från BD får ske mot Kyrkogatan.

3.2 Påverkan på närliggande gator och trafiksystem gällande framkomlighet och trafiksäkerhet

En exploatering enligt erhållna förslag kommer inte nämnvärt förändra framkomligheten på angränsande gator. Vid beräkning enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg kommer en exploatering, med BTA enligt tabell 1, medföra en ökning med som mest ca 140 fordon rörelser på Tingsgatan och <100 på Kyrkogatan. Exakt hur stor ökningen blir på Kyrkogatan är svårt att beräkna då uppgifter på typ av vårdboende och antal anställda saknas. Några åtgärder för att hantera den tillkommande trafiken anses inte nödvändig.

Gällande trafiksäkerhet kommer anslutande av område B medföra nya korsningspunkter för både bil-, gång- och cykeltrafik. Varje korsningspunkt är en riskpunkt men då hastigheten är låg bedöms den som acceptabel. Det är dock av största vikt att utfarter utformas på sådant sätt att varesig bilar eller oskyddade trafikanter döljs för varandra.

Anslutning till separat gång- och cykelväg för bostadsfastigheterna finns längs Tingsgatan och därmed minimeras sträckor med blandtrafik.

3.3 Påverkan av parkeringsmöjligheter.

En exploatering enligt erhållna förslag kommer medföra att den norra av de två kommunala parkeringarna på detaljplaneområdet kommer försvinna. Detta kommer troligtvis ge ett högre tryck på gatuparkeringen. Men det minskade antalet parkeringar bedöms inte ge en sådan negativ effekt att åtgärden med att ta bort en parkering bör överges. Parkeringsinventeringen visade att de högsta belägningsgraderna på den norra och södra parkeringen är under olika tider på dygnet, vilket gör att man kan anta att parkeringen kommer vara belagd i högre grad än tidigare men med en större spridning över dygnet. Parkering för boende i området bör ske på egen mark. Den kvarvarande kommunala parkeringen bör tillgodose parkering för allmänna intressen t.ex skola, samhällsservice etc. Om kommunen bör fortsätta hyra ut parkeringar till Trafikverkets förarprov, vilket får bli på den kvarvarande parkeringen, eller inte, hanteras ej i denna utredning.

4 Förslag på åtgärder och krav i ny detaljplan

4.1 Trafik

Antal nya utfarter på kommunala gator bör minimeras då varje korsningspunkt är en trafiksäkerhetsrisk. Då hastigheten är låg anses dock inte behov finnas av att sätta krav på gemensam utfart till kommunal gata från respektive fastighet. Utrymme måste dock finnas i detaljplanen för att göra utfarter så trafiksäkra som möjligt gällande t.ex sikt. Skymmande växtlighet etc. bör undvikas.

4.2 Parkering

All parkering gällande nyexploatering inom detaljplanen ska ske på egen mark. Parkeringstal bör anges i detaljplanen. Förslag på parkeringstal gällande antal parkeringar per ytenhet från liknande kommuner är:

- 10 parkeringar /1000 m² bruttoarea för lägenheter varav 1 är för besökande
- 1,3 parkeringar per småhus med gemensam parkering

Vidare bör parkeringsförbud införas på båda sidor om Tingsgatan. Då gatan, till viss del, är en matargata kommer den bli för smal med gatuparkering. Då nya bostadsfastigheter tillkommer längs Tingsgatan kommer ökad gatuparkering ske om inte parkeringsförbud införs. Önskas långsgående parkering måste Tingsgatan breddas upp in mot ny tomtmark. Man bör även se över tidsbegränsningen på den kvarvarande kommunala parkeringen.