

PM TRAFIK**DETALJPLAN FÖR INDUSTRIMARK, SYDVÄSTRA SÄFFLE
FISKODLING ETAPP 2 OCH 3**

UPPDRAG 317360FG, Utredningar för detaljplan

Titel på rapport: PM TRAFIK

Status: Slutrapport

Datum: 2022-03-11

MEDVERKANDE

Beställare: Säffle kommun

Kontaktperson: Niklas Ekberg

Konsult: Natalia Kuska, Ida Joelsson, Mattias Tell

Uppdragsansvarig: Mica Lindfors

Kvalitetsgranskare: Mattias Tell

REVIDERINGAR

Revideringsdatum

Version:

Initialer:

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

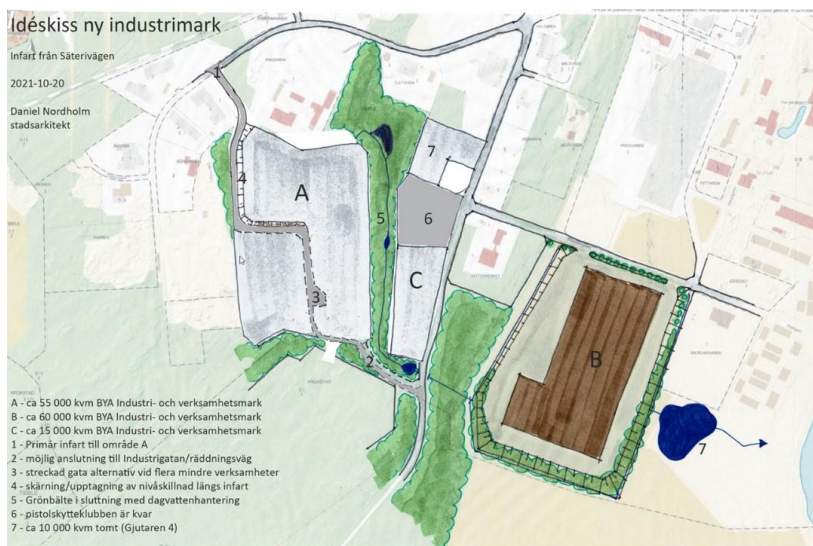
1	INLEDNING	5
1.1	BAKGRUND	5
2	NULÄGE	6
2.1	VÄGSYSTEM.....	6
2.1.1	TRAFIKMÄNGDER	7
2.1.2	TRAFIKOLYCKOR	7
2.2	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	8
2.2.1	CYKELVÄGNÄT	8
2.2.2	GÅNGVÄGNÄT.....	11
2.3	KOLLEKTIVTRAFIK.....	12
2.4	PARKERING.....	12
3	PLANFÖRSLAG	12
3.1	TRAFIKALSTRING.....	14
3.2	TRAFIKPROGNOS 2040	15
3.3	TILLFARTSVÄGAR.....	16
3.4	KAPACITETSBEDÖMNING	18
3.4.1	KORSNINGAR.....	18
3.4.2	STRÄCKOR	23
3.5	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	23
3.6	KOLLEKTIVTRAFIK.....	23
3.7	BULLER.....	23
3.8	PARKERINGSTAL	24
3.8.1	PARKERINGSTAL INDUSTRI/LAGER.....	25
4	SLUTSATS	25

1 INLEDNING

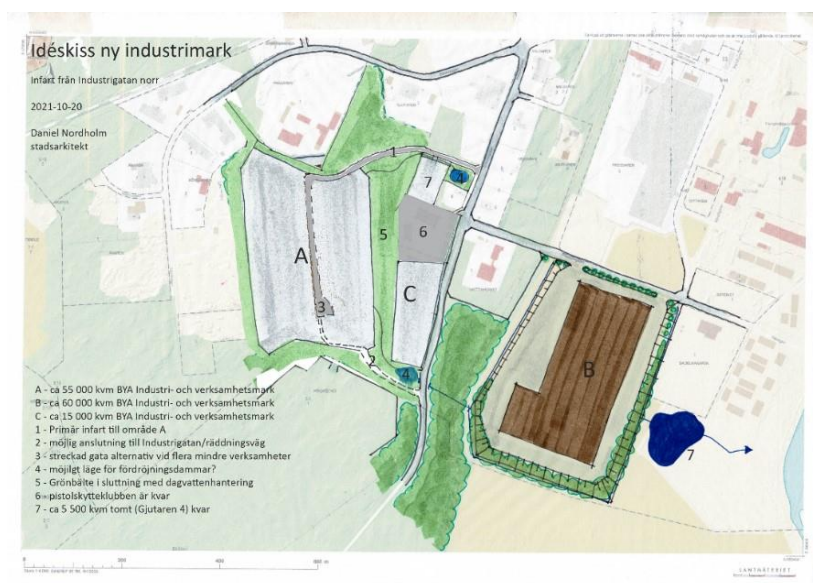
1.1 BAKGRUND

Säffle kommun har behov av ytterligare industri- och verksamhetsmark. Ett planarbete har påbörjats för att utreda om mark i anslutning till befintligt industriområde i sydvästra Säffle är lämpligt för ändamålet. Planområdet består av tre delområden för tänkt industri- och verksamhetsetablering: område A, B och C (se idéskiss från kommunen). Tyréns bistår genom att ta fram underlag till detaljplanarbetet.

Denna trafikutredning syftar till att ge underlag till planarbetet genom att utreda befintlig trafiksituation, vilken påverkan planens genomförande bedöms få och ge rekommendationer på lösningsförslag för att säkerställa en hållbar trafiksituation.



Figur 1 Idéskiss från kommunen med väganslutning mot Säterivägen



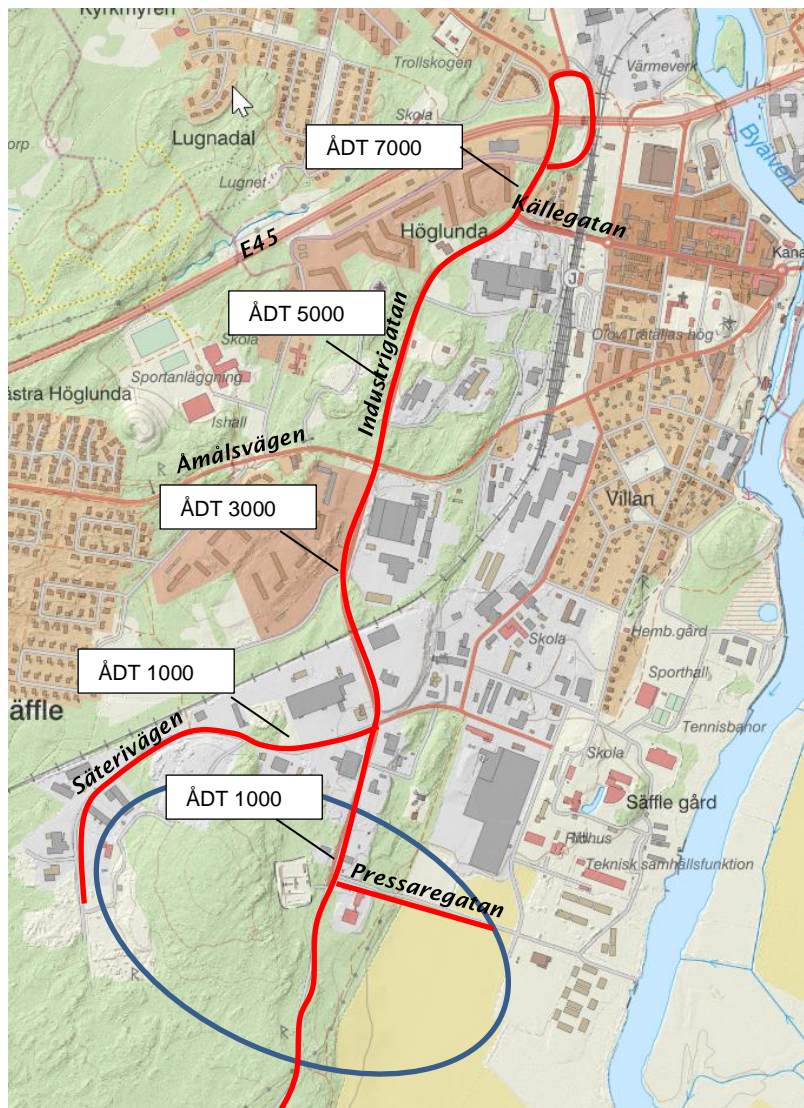
Figur 2 Idéskiss från kommunen med väganslutning mot Industrigatan

2 NULÄGE

Planområdet som är aktuell i denna utredning är beläget i sydvästra delen av Säffle i ett område med industrier och andra verksamheter, trafikutredningen täcker in ett större område och inkluderar även vägnätet som knyter ihop planområdet med väg E45, Industrigatan. Detta kapitel beskriver dagens trafiksituation för dessa områden.

2.1 VÄGSYSTEM

Utredningsområdet för denna trafikutredning är beläget i de västra delarna av Säffle stads, söder om E45:an, se figur 3.



Figur 3 Utredningsområde längs rödmärkat område, planrådets ungefärliga utbredning inom blå markering årsmedeldygnstrafik (ÅDT) efter uppgifter erhållna från Säffle kommun.

Norra delen ligger inom tätbebyggt område med sammanhållen bebyggelse bestående av flerbostadshus, småbostäder, industri och verksamheter inom skola, handel, föreningsliv och dylikt. Längre söderut följer landsbygd med skogs- och odlingsmark och långsgående industrier och övrig verksamhet.

Området trafikeras av blandad trafik där endast gångtrafiken är separerad. Kommunen är väghållare för det övergripande gatunätet. Industrigatans förlängning söder om Pressaregatan har dock enskilt huvudmannaskap. Väg E45 är statlig. Samtliga vägar i området är klassade med BK1.

Från E45:an och söderut sträcker sig Industrigatan, en cirka 3,5 kilometer lång huvudled. Enligt Trafikverkets bedömning är vägen klassad som huvudgata med funktionell vägklass 4. Vägen är cirka 11 meter bred, svagt kuperad och det finns gatubelysning inom den del som ligger inom tätbebyggt område. Typsektionen består av längsgående gångbanor på båda sidor och två körfält utan mittlinje.

Industrigatan ansluter till flera anslutande små lokala gator med funktionell vägklass 7 och huvudgatan Ämålsvägen med funktionell vägklass 5 samt Säterivägen med funktionell vägklass 6. Merparten av de anslutande vägarna har väjningsplikt gentemot Industrigatan. Förare av fordon i östlig riktning på Ämålsvägen har dock stopplikt före infart på Industrigatan.

I norra delen av Industrigatan vid Källegatan finns ett par oövakade övergångsställen och vid Ämålsvägen finns ytterligare ett övergångsställe som är upphöjt. Strax söder om korsningen med Pressaregatan slutar huvudleden och även gatubelysningen och gångbanorna upphör. Industrigatan blir cirka 5,5 meter bred och flackare. Utmed Pressaregatan ligger område B. Vägen är cirka 4,5 meter bred (se figur 1).

Den västra delen av Säterivägen är klassad som infartsväg och den östra delen som huvudgata. Säterivägen är cirka 9 meter bred och på vissa ställen finns en separerad gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägnätet är dock inte sammanhängande.

Hastighetsbegränsningen inom utredningsområdet är 50 km/tim med undantag för den södra delen av Industrigatan, i höjd med Pressaregatan som har hastighetsbegränsningen 70 km/tim.

2.1.1 TRAFIKMÄNGDER

Dagens trafikmängder har erhållits från Säffle kommun Se figur 3. Trafikräkningar finns endast på Industrigatan och Säterivägen.

Mätningarna visar att på norra delen av Industrigatan, i höjd med Vintergatan/Rampvägen är årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) cirka 7000 fordon/dygn.

Mellan Källegatan och Ämålsvägen är ÅDT cirka 5000 fordon/dygn och mellan Ämålsvägen och Säterivägen är ÅDT 3000 fordon per dygn.

Industrigatan söder om Säterivägen och Säterivägen har en ÅDT på cirka 1000 fordon per dygn.

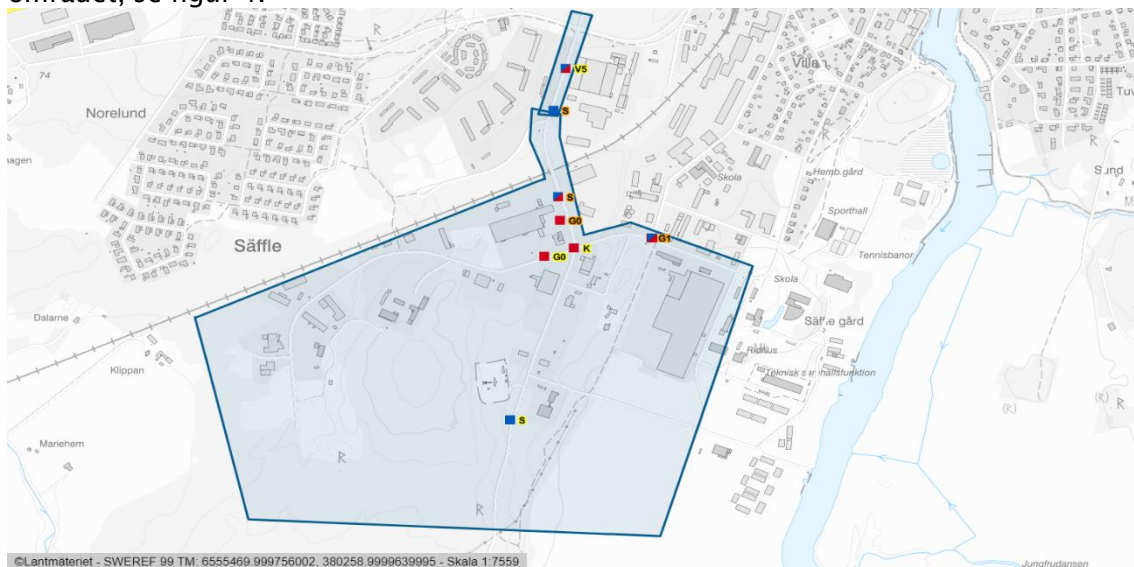
2.1.2 TRAFIKOLYCKOR

Olycksstatistik för ett område kring planområdet har hämtats från STRADA för åren 2010-2020.

Totalt har det skett 9 olyckor som rapporterats till STRADA under perioden. Av dessa var 4 olyckor med måttligt skadade personer och 5 olyckor med lindrigt skadade personer.

De flesta olyckor har varit singelolycka för gående eller för cyklist. I tre av olyckorna har motorfordon varit inblandat.

De flesta olyckor har skett på Industrigatan som också är den mest trafikerade gatan i området, se figur 4.



Figur 4 Trafikolyckor 2010-2020 kring planområdet (Källa STRADA)

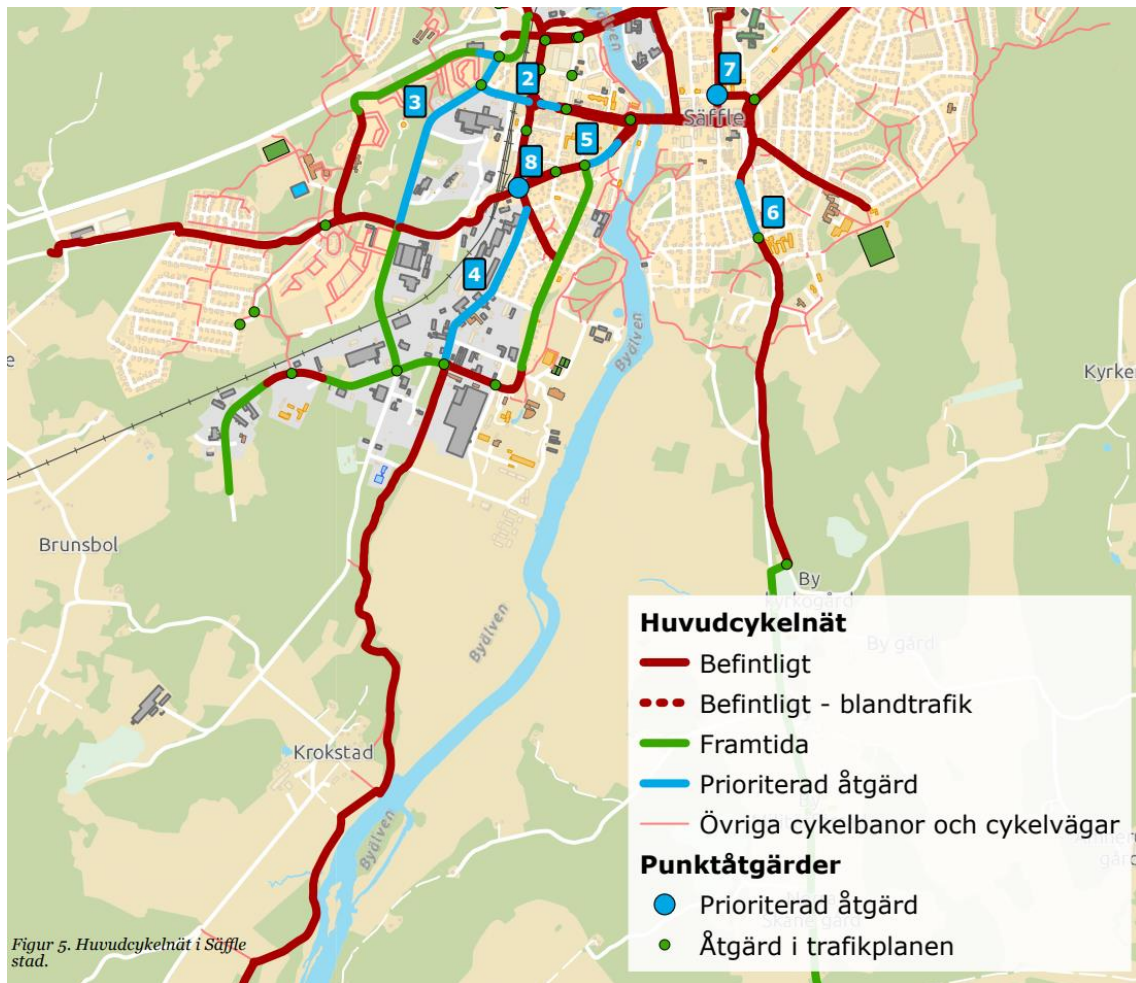
2.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

2.2.1 CYKELVÄGNÄT

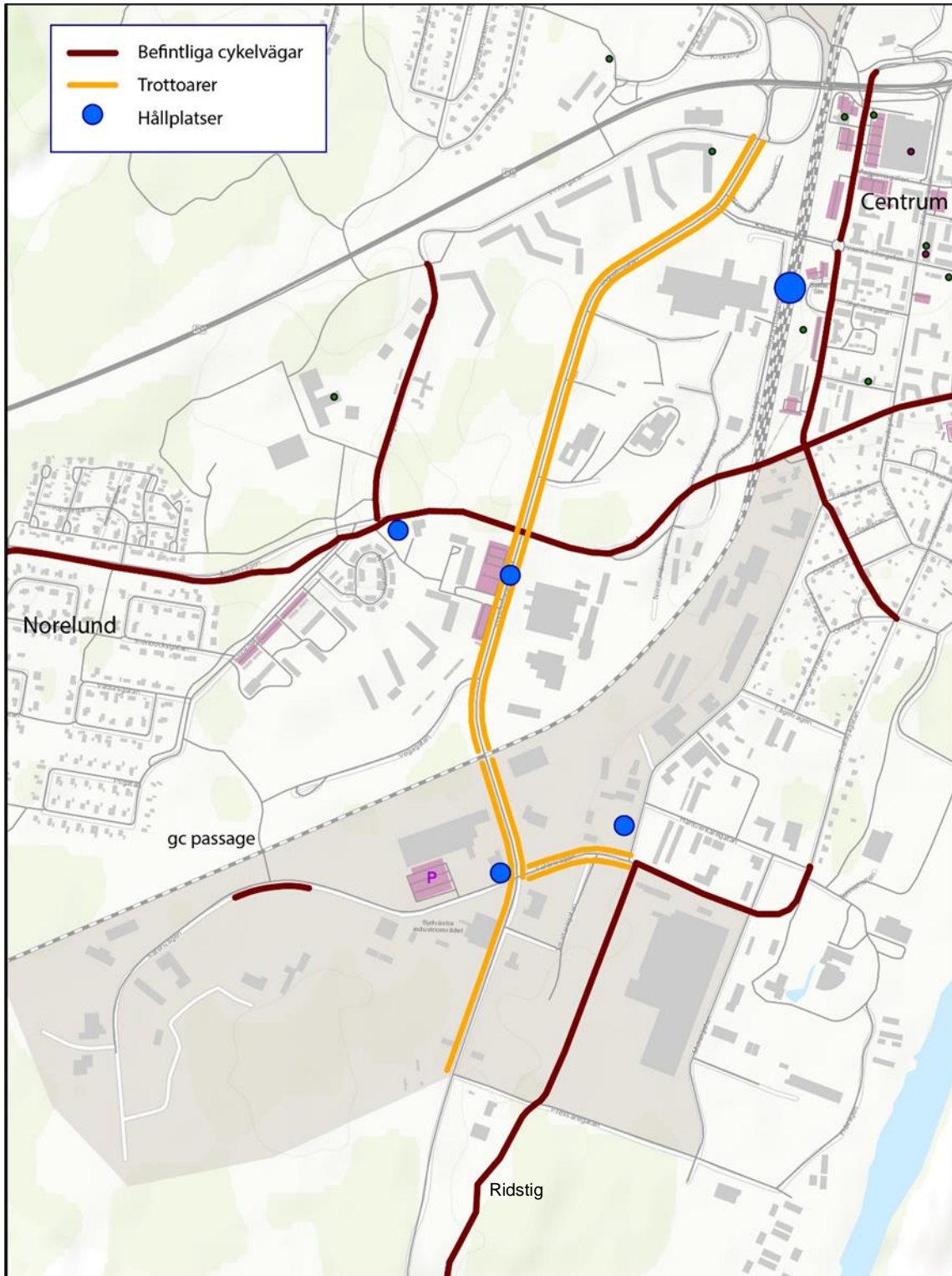
Inom planområdet och dess närhet är cykeltrafiken hänvisad till att cykla i blandtrafik. Längs med Säterivägen, i anslutning till korsningen med järnväg finns cirka 300 meter separerad cykelväg. Längs med Industrigatan sker cykling i blandtrafik. För cykling mot stadskärnan hänvisas cyklister först till cykling i blandtrafik längs Fabriksgatan och sedan till separerade cykelväg utmed Kungsgatan. Nordväst om planområdet finns separerad cykelväg längs Åmålsvägen.

Avstånd till planområdet är mindre än 5 kilometer från alla delar av tätorten. Det betyder att planområdet är nåbart för alla i tätorten inom cykelvänligt avstånd. Avståndet mellan planområdet och Säfte stadskärna är cirka 2 kilometer vilket tar cirka 5 minuter att cykla.

Industrigatan är utpekad som huvudcykelnät enligt kommunens cykelplan framtagen år 2020. I cykelplanen uttrycks ett behov att bygga separerad cykelbana längs Industrigatan för att knyta ihop Höglund med stadskärnan. Även separerad cykelbana längs Fabriksgatan ingick i förslag till utbyggnader av cykelnät (se figur 5).



Figur 5 Cykelvägnät i Säfte (Källa Säfte kommun)



Figur 6 Befintligt GC-vågnät och busshållplatser

2.2.2 GÅNGVÄGNÄT

Längs Industrigatan finns gångbanor på båda sidorna av vägen. Från korsningen mot Säterivägen söderut finns gångbana på en sida av vägen. Gångbanorna är smala och standarden är bristfällig. Generellt har befintliga gångbanor inom planområdet enkel standard och begränsad bredd, se figur 7.

Från Säterivägen och söderut löper ett gång- och cykelstråk strax öster om Industrigatan, stråket kan upplevas otrygg. Stråket löper delvis genom skog och genom industriområde och inga bostäder finns längs den största delen av stråket vilket betyder att stråket är obefolkad under stora delar av dygnet. Närvaro av människor och andra trafikanter bidrar till gatans trygghet och ökar stråkens attraktivitet.

Längs Säterivägen, väst om korsningen mot Industrigatan, finns inga gångvägar fram till korsningen mot Säterivägen där en separerat gång- och cykelbana börjar och löper några hundra meter.

Belysning finns längs vägarna men saknas längs de separerade gång- och cykelvägarna.

Planområdet är tillgängligt genom flera vägar. Från Säffle centrum når man planområdet via Fabriksgatan. Gångbanor löper längs med vägens båda sidor. Från norr når man planområdet via Industrigatan eller via en passage i plan över järnväg (se figur 6).



Figur 7 Industrigatan, bred körbana och smala gångbanor på båda sidor. (Källa: Google maps)

2.3 KOLLEKTIVTRAFIK

I anslutning till planområdet finns en busshållplats, Säffle Industrigatan, som är belägen vid korsningen mellan Industrigatan och Säterivägen. Hållplatsen trafikeras med linje 80 som är en lokalbuss, linje 774 som är en regional buss och två anropstyrda linjer, 85 och 87.

Linje 80 trafikerar den största delen av tätorten. Bussar kör mot resecentrum och trafikerar även Annelund, Sundstorp och Guttane. Linje 774 kör mellan Åmål och Säffle. Anropstyrd linje 85 trafikerar sträckan mellan Norelund och Resecentrum via Industrigatan och Fabriksgatan. Anropstyrd linje 87 trafikerar mellan Duse Udde Camping och Säffle resecentrum via Industrigatan.

Turtäthet anpassas enbart efter arbetstider. Linjen 80 går med entimmestrafik mellan klockan 7 och klockan 16. Linje 774 går med tre turer mellan klockan 6 och klockan 8 och en tur vid klockan 16:30.

2.4 PARKERING

I dagsläget finns det några hundratals parkeringsplatser i anslutning till planområdet. De flesta ligger på privat mark och är arbetsplatsparkeringar till verksamheter inom utredningsområdet. På Industrigatan som är reglerad som huvudled tilläts inte parkering, övriga vägar är oreglerade.

3 PLANFÖRSLAG

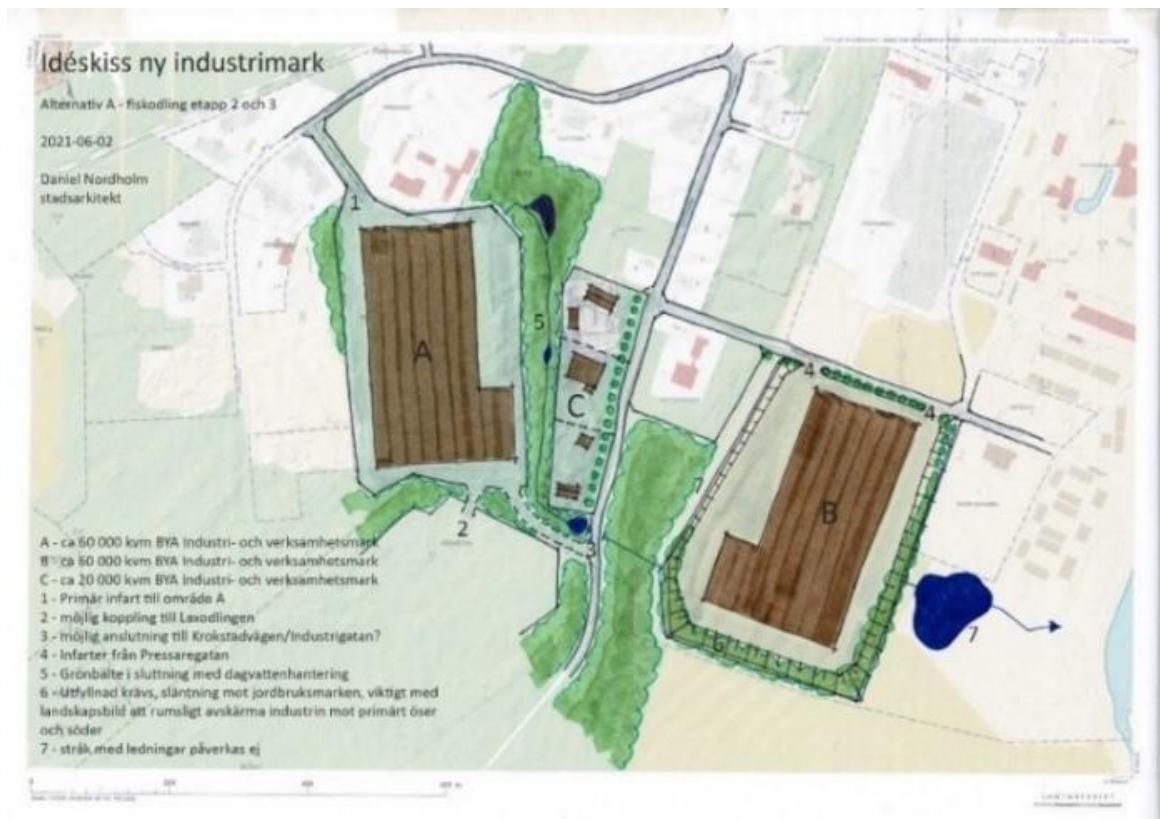
Planförslaget innebär att tre områden i Säffle planläggs för industri och verksamheter. Två alternativ på anslutningsväg för område A finns, se figur 1 och 2. Figur 8 visar en tänkt uppdelning av planförslaget i delområden benämnda A, B och C.



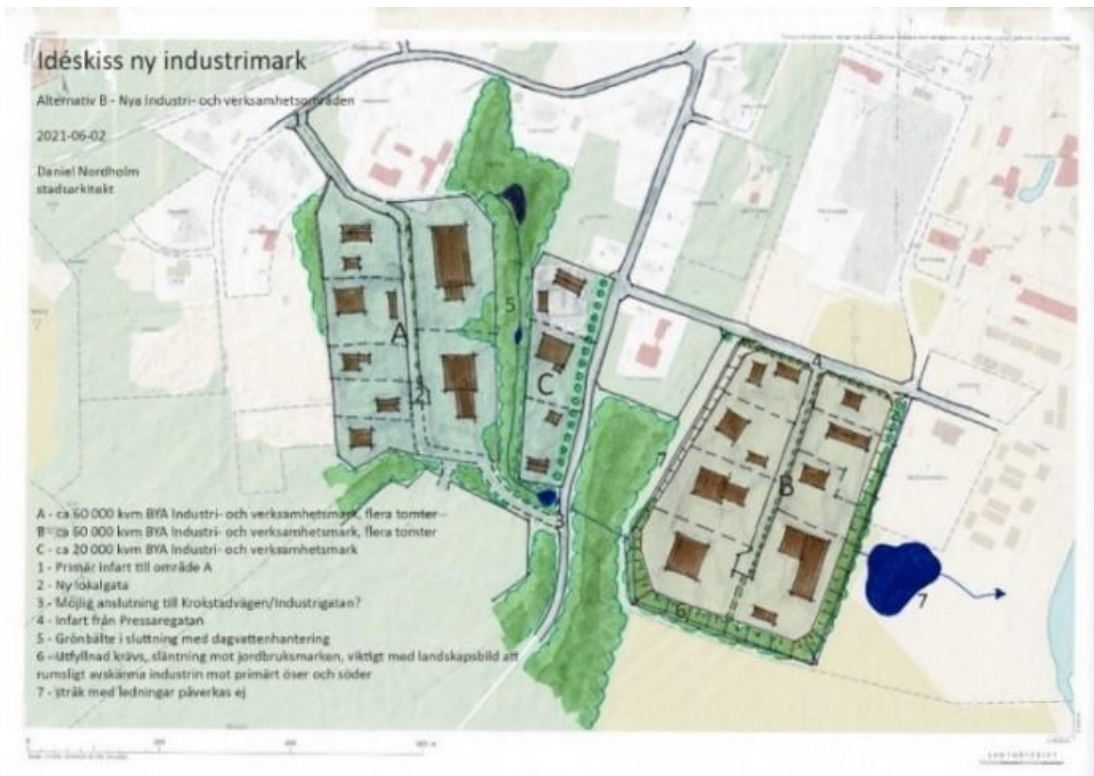
Figur 8 Flygfoto där delområde A, B och C är schematiskt markerade. Kommunens utkast till planområdesgräns redovisas som vitstreckad linje.

Delområdena har olika karaktär och egenskaper. Område A i väst utgörs av en skogbeväxt höjd. Område B i öst utgörs av låglänt åker- och betesmark. Område C utgörs av skogsmark. Mellan delområdena finns Industrigatan, en gång- och cykelbana, ridstig samt elledningar. Detta område avses inte förändras.

Kommunens ambition är att ta fram en relativt flexibel detaljplan som kan möjliggöra en storskalig etablering av landbaserad fiskodling (etapp 2 och 3 av den etablering som nu pågår inom Säterivägens nya industriområde), alternativt ett mer småskaligt och konventionellt industri- och verksamhetsområde. Bebyggelsens omfattning och skala skiljer sig åt mellan de tänkbara scenarierna, se idéskisser från kommunen, figur 9 och 10.



Figur 9 Idéskiss från kommunen som visar en tänkbar utveckling med landbaserad fiskodling etapp 2 och 3



Figur 10 Idéskiss från kommunen som visar en tänkbar utveckling med konventionellt industri- och verksamhetsområde.

3.1 TRAFIKALSTRING

För att utreda hur mycket trafik planerad bebyggelse kan tänkas alstra har trafikstringsberäkningar utförts med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg.

Som utgångspunkt väljs typ av verksamhet, BTA (bruttototalarea för husbyggnader), områdets geografiska placering med mer.

För att inte underskatta trafikmängderna görs beräkningarna på full utbyggnad av samtliga delområden med en maximal byggnadsarea.

Inom område A beräknas byggrätten bli cirka 60 000 m² BTA, område B, 45 000 m² BTA och område C 10 000 m² BTA.

Ett av fiskodlingen söder om aktuellt planområde är under byggnation, trafikstringen härifrån bedöms bli i samma storleksordning som för område A.

Uppskattningar på antalet anställda behöver göras. Fiskodling är utrymmeskrävande, därför blir antal anställda per 1000 m² BTA lågt, dock finns alltid risken att verksamheten efter några år blir en annan eller att området redan från början blir ett mer konventionellt industri- och verksamhetsområde enligt figur 10. Därför bör ett högre antal anställda användas i beräkningarna så att trafiksystemet i framtiden inte sätter stopp för ändrad verksamhet.

Antalet anställda per 1000 m² BTA beräknas till 6 för område A och B och 8 för område C. Detta är värden som korresponderar med många kommuners parkeringstal för industri/lager.

För område A beräknas 360 anställda
För område B beräknas 270 anställda
För område C beräknas 80 anställda.

Resultatet från trafikstringsberäkningarna presenteras i tabell 1.

Tabell 1 Tillkommande trafik för industri/lager

Område	Verksamhet	Andel nyttotrafik	Tillkommande ÅDT
Ettap 1	Större industri	5 %	723 fordon/dygn
Område A	Större industri	5 %	723 fordon/dygn
Område B	Större industri	5 %	542 fordon/dygn
Område C	Småindustri/hantverk	5 %	385 fordon/dygn
Totalt			2373 fordon/dygn

I stort sett hela trafikökningen från tillkommande verksamhet kommer mynna ut på Industrigata och fördelar sig sedan på Säterivägen, Åmålsvägen och vidare norrut på Industrigatan med anslutande vägar.

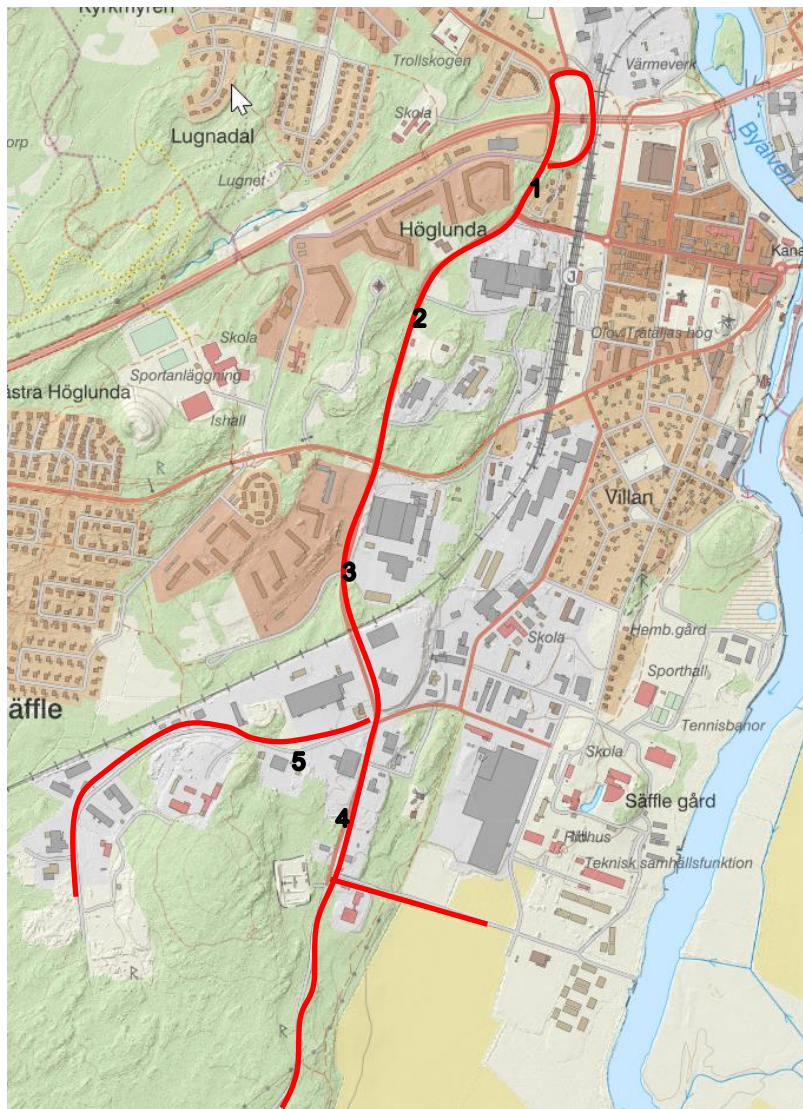
3.2 TRAFIKPROGNOS 2040

Utifrån trafikmätningar från Säffle kommun som presenteras i avsnitt 2.1.1 har trafikuppräknings gjorts till år 2040. För mätpunkter se figur 11.

I tabell 2 redovisas trafikmängder för vägarna i utredningsområdet. Trafikmängderna redovisas som årsmedeldygnstrafik (ÅDT) för den totala trafikmängden, andelen tung trafik saknas i mätningarna. Tabellen redovisar också uppräknade trafikmängder till år 2040 efter Trafikverkets "Trafikuppräkningsstat för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065". Uppräkningsstat för Säffle kommun har använts för personbil och Värmland för lastbil. Då den förväntade trafikökningen för lastbilstrafik generellt är större än för personbilstrafik blir andelen tung trafik större för prognosåret 2040 än i nuläget och förväntas att ligga ett par procentenheter över dagens andel tung trafik. I beräkningarna har en andel tung trafik på 10 % använts.

Tabell 2. Trafikprognos 2040

Trafikmätningar från Säffle kommun				
Punk på kartan	Vägnamn	Mätår	ÅDT	ÅDT prognos 2040
1	Industrigatan	2020	7000	10 185
2	Industrigatan	2020	5000	5957
3	Industrigatan	2020	3000	3554
4	Industrigatan	2020	1000	1191
5	Säterivägen	2020	1000	1191

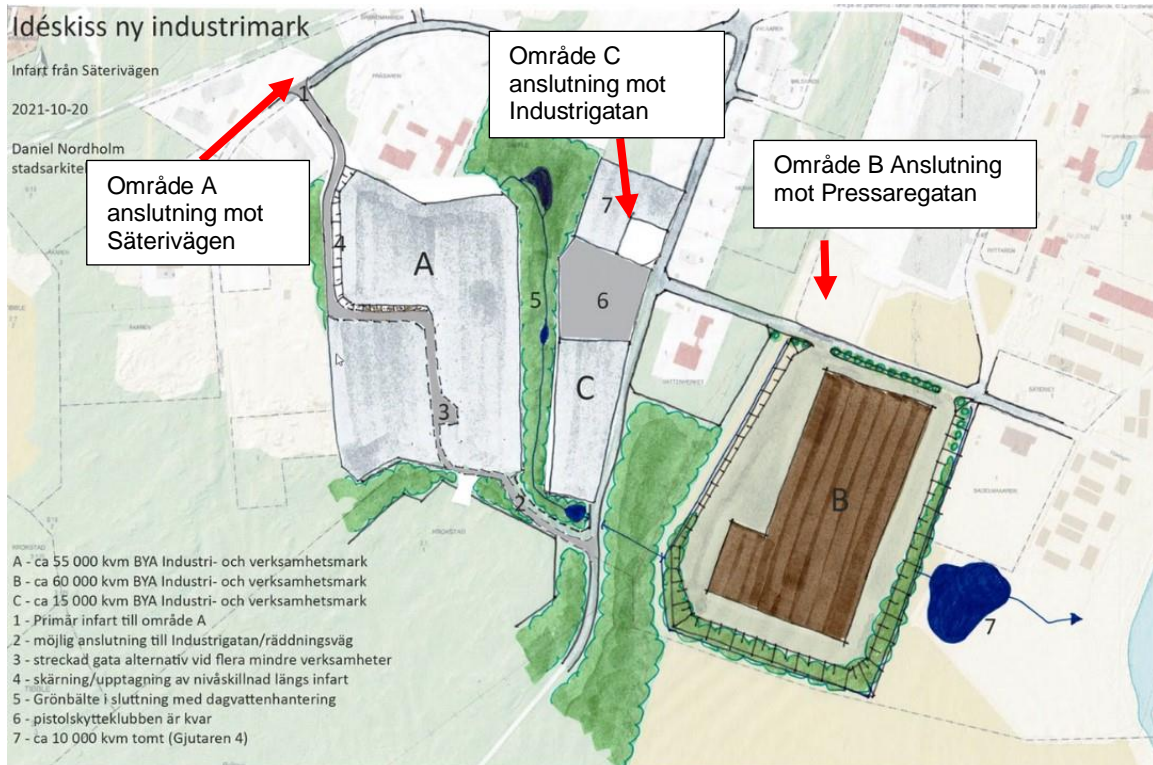


Figur 11 mätpunkter för flödesmätningar.

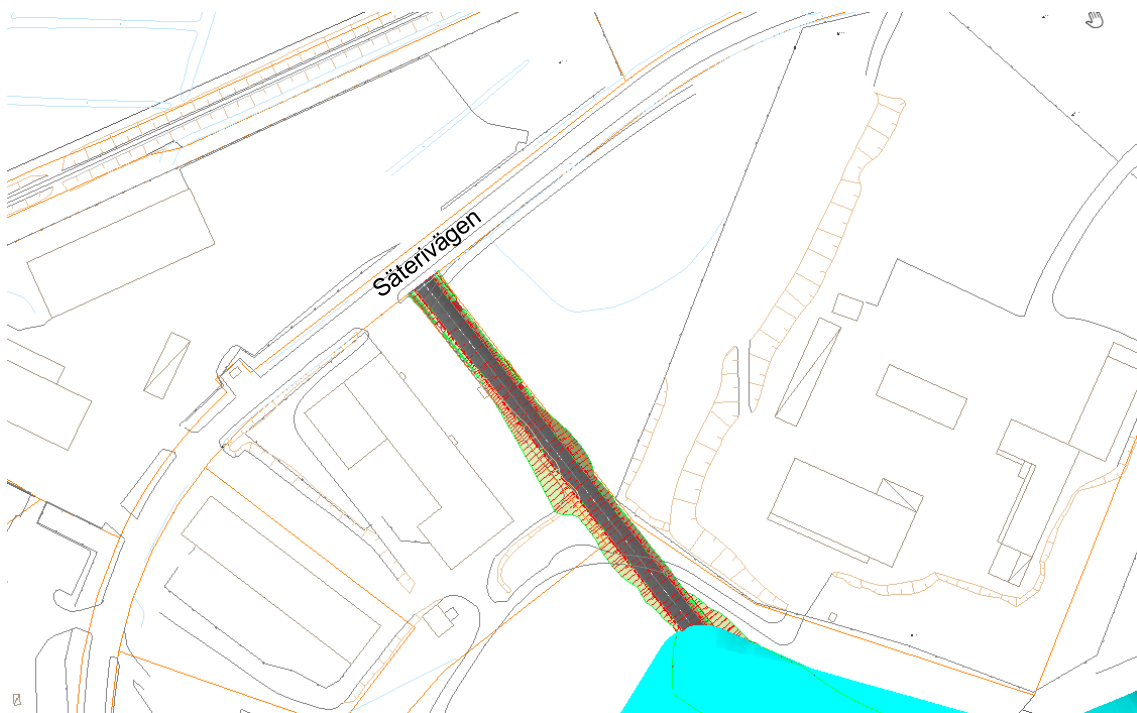
3.3 TILLFARTSVÄGAR

Planområdet och dess olika delområden nås via Industrigatan, Säterivägen och Pressaregatan, se figur 12. Industrigatan och Säterivägen har en standard som väl klarar tillkommande trafik från planområdet. Pressaregatan är smal och skulle behöva breddas och rustas upp för att klara tillkommande trafik.

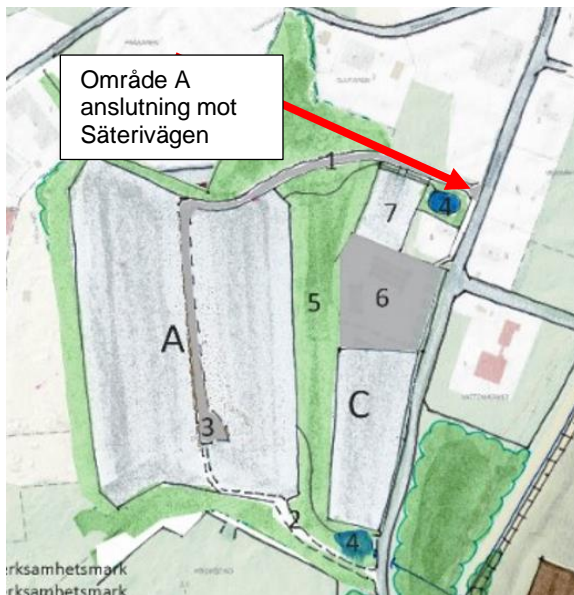
Två alternativa tillfartsvägar till område A finns föreslagna, se figur 12 till 15. Båda alternativ fungerar väl med anslutningar till befintligt vägnät.



Figur 12 Anslutningar till planområdet från befintliga vägar, alternativet visar tillfartsväg till område A från Säterivägen.



Figur 13 Anslutning mot Säterivägen från Område A.



Figur 14 Alternativ med Tillfartsväg mot Industrigatan från område A.



Figur 15 Anslutning mot Industrigatan från område A.

3.4 KAPACITETSBEDÖMNING

3.4.1 KORSNINGAR

Kapacitetsberäkningarna har genomförts med verktyget Capcal. Verktöget används för att beräkna kapacitet och framkomlighetseffekter för ej signalreglerade och signalreglerade korsningar samt cirkulationsplatser. Capcal följer Trafikverkets

metodbeskrivning för kapacitet och framkomlighetseffekter. Resultaten från verktyget redovisas i form av belastningsgrader och genomsnittliga kölängder vid varje ben i korsningspunkten.

Belastningsgrad är förhållandet mellan faktiskt flöde och kapacitet. Detta innebär att belastningsgrader > 1 visar på en ohållbar trafiksituation där köerna byggs upp snabbare än de hinner avvecklas. Se Tabell 3.

Medelkölängden avser den genomsnittliga kölängden under dimensionerande timma. Under kortare tid än timman kan köerna vara längre, vilket speglas av 90-percentilen.

Tabell 3 - Godtagbara belastningsgrader enligt VGU.

Korsningstyp	Önskvärd servicenivå	Godtagbar (osäker) servicenivå	Ej godtagbar servicenivå
Väjningsplikt och stopplikt (korsningstyp A-C)	$< 0,6$	$0,6 < 1,0$	$> 1,0$
Cirkulationsplats (korsningstyp D)	$< 0,8$	$0,8 < 1,0$	$> 1,0$
Signalreglerad korsning (korsningstyp E)	$< 0,8$	$0,8 < 1,0$	$> 1,0$

Kapacitetsberäkningar gjordes för två korsningar: Säterivägen – Industrigatan och Åmålsvägen – Industrigatan.

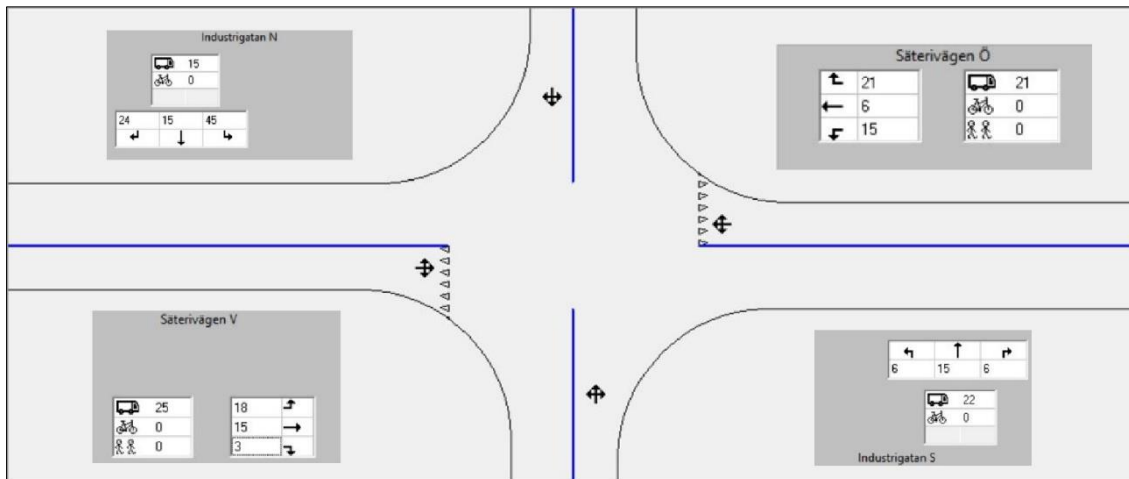
Trafikmätningar på Säterivägen och Åmålsvägen saknades och därför gjordes det manuellt räkning av trafik i korsningen Säterivägen – Industrigatan samt Åmålsvägen – Industrigatan. Räkningar gjordes under en timme på förmiddag, mellan klockan 8 och 9. Beräknade trafikmängder och svängandelar utgjorde ett underlag till kapacitetsberäkningar.

Kapacitetsberäkningar gjordes för tre trafiksituationer: nuläge, alternativ 1 och alternativ 2. Alternativ 1 innebär att område A ansluter mot Säterivägen och alternativ 2 att område A ansluter mot Industrigatan, se figur 12 och 14.

Korsning Säterivägen – Industrigatan

Korsningen Säterivägen – Industrigatan är utformad som en fyrvägskorsning med Säterivägen reglerad med väjning. Denna typ av korsning bör ha en belastningsgrad under 0.6 för önskvärd servicenivå. I bilderna nedan följs redovisning av trafikmängder under maxtimme och svängandelar indelning för tre trafiksituationer. I tabeller nedan redovisas resultat av beräkningarna i Capcal för tre trafiksituationer i korsningen.

Säterivägen – Industrigatan, nuläge

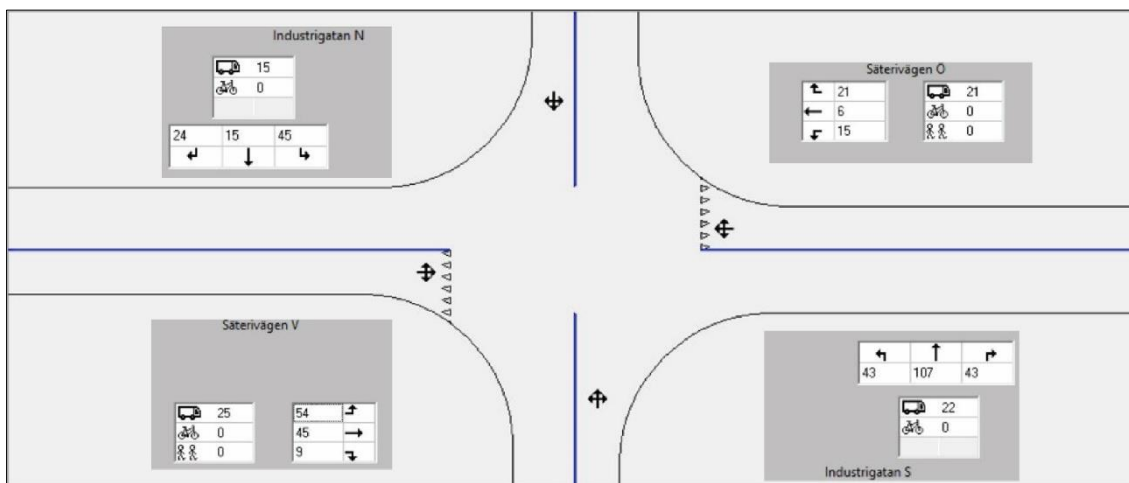


Figur 16 Trafikmängder i maxtimme samt svängandelar i korsningen Säterivägen – Industrigatan. Nuläge.

Tabell 4 - Resultat av beräkningarna i Capcal för korsningen Säterivägen – Industrigatan, nuläge.

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Säterivägen V	1	HRV	36	967	0.04	0.0	0.0
Industrigatan N	1	HRV	84	1411	0.06	0.0	0.0
Säterivägen Ö	1	HRV	42	1045	0.04	0.0	0.0
Industrigatan S	1	HRV	27	1507	0.02	0.0	0.0

Säterivägen – Industrigatan, alternativ 1

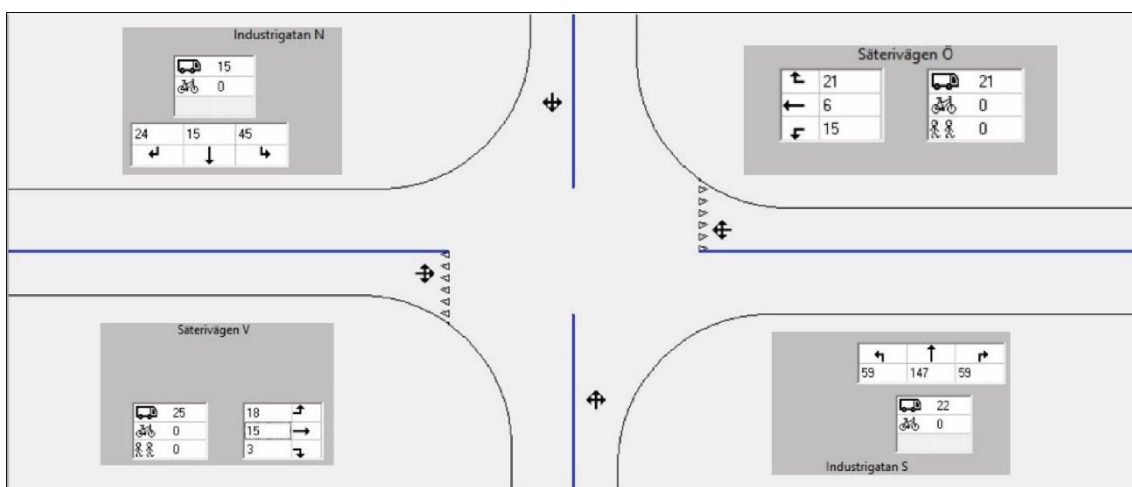


Figur 17 Trafikmängder i maxtimme samt svängandelar i korsningen Säterivägen – Industrigatan. Alternativ 1.

Tabell 5 - Resultat av beräkningarna i Capcal för korsningen Säterivägen – Industrigatan, alternativ 1.

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Säterivägen V	1	HRV	108	808	0.13	0.1	0.1
Industrigatan N	1	HRV	84	1301	0.06	0.0	0.0
Säterivägen Ö	1	HRV	42	878	0.05	0.0	0.0
Industrigatan S	1	HRV	193	1506	0.13	0.0	0.0

Säterivägen – Industrigatan, alternativ 2



Figur 18 Trafikmängder i maxtimme samt svängandelar i korsningen Säterivägen – Industrigatan. Alternativ 2.

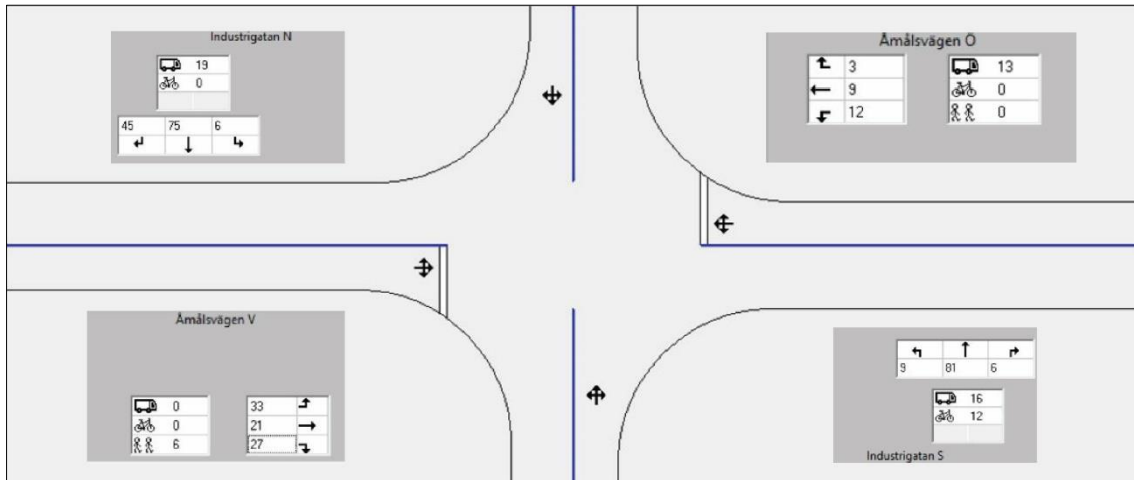
Tabell 6 - Resultat av beräkningarna i Capcal för korsningen Säterivägen – Industrigatan, alternativ 2.

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Säterivägen V	1	HRV	36	746	0.05	0.0	0.0
Industrigatan N	1	HRV	84	1253	0.07	0.0	0.0
Säterivägen Ö	1	HRV	42	854	0.05	0.0	0.0
Industrigatan S	1	HRV	265	1506	0.18	0.1	0.1

Korsning Åmålsvägen - Industrigatan

Korsningen Åmålsvägen – Industrigatan är utformad som en fyrvägskorsning med Åmålsvägen reglerade med stop. Denna typ av korsning bör ha en belastningsgrad under 0.6 för önskvärd servicenivå. I bilderna nedan redovisas trafikmängder under maxtimme och svängandelar indelning för nuläges trafiksituation samt alternativ 1 och 2. I tabeller nedan redovisas resultat av beräkningarna i Capcal för nuläges trafiksituation samt alternativ 1 och 2 i korsningen. Trafiksituation i korsningen blir samma för alternativ 1 och 2.

Åmålsvägen – Industrigatan, nuläge

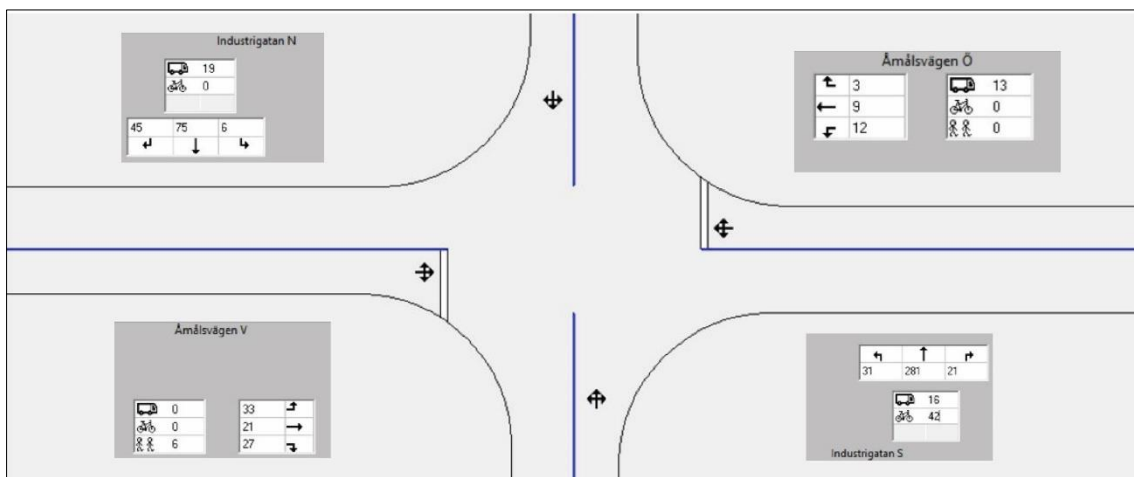


Figur 19 Figur 17 Trafikmängder i maxtimme samt svängandelar i korsningen Åmålsvägen – Industrigatan. Nuläge.

Tabell 7 - Resultat av beräkningarna i Capcal för korsningen Åmålsvägen – Industrigatan, nuläge.

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Åmålsvägen V	1	HRV	81	864	0.09	0.1	0.1
Industrigatan N	1	HRV	126	1642	0.08	0.0	0.0
Åmålsvägen Ö	1	HRV	24	765	0.03	0.0	0.0
Industrigatan S	1	HRV	96	1610	0.06	0.0	0.0

Åmålsvägen – Industrigatan, alternativ 1 och 2



Figur 20 Trafikmängder i maxtimme samt svängandelar i korsningen Åmålsvägen – Industrigatan. Alternativ 1 och 2.

Tabell 8 - Resultat av beräkningarna i Capcal för korsningen Åmålsvägen – Industrigatan, alternativ 1 och 2.

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Åmålsvägen V	1	HRV	81	695	0.12	0.1	0.1
Industrigatan N	1	HRV	126	1614	0.08	0.0	0.0
Åmålsvägen Ö	1	HRV	24	566	0.04	0.0	0.0
Industrigatan S	1	HRV	333	1610	0.21	0.0	0.0

3.4.2 STRÄCKOR

Industrigatan och Säterivägen är väl anpassade för att klara av tillkommande trafik. Pressaregatan är underdimensionerad och bör breddas åt söder för att klara tillkommande trafik. Ett gaturum på 15 meter föreslås för att möjliggöra utrymme för framtida GC-väg och diken.

3.5 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

I nuläget saknas ett sammanhängande gång- och cykelvägnät för att nå planområdet. Tillgängligheten till planområdet för gång- och cykeltrafik har mycket att vinna på att cykelvägnätet byggs ut enligt kommunens planer, se figur 5. Detta skulle kunna kompletteras med gång- och cykelväg längs Industrigatan mellan Säterivägen och Pressaregatan och eventuellt i ett senare skede fortsätta söderut för att koppla ihop Säffle med Krokstadhalvön, så som Duse udde camping och områdena där kring.

För att ytterligare knyta ihop gång- och cykelvägnätet i Säffle kan vägnätet kompletteras med en länk på Pressaregatan mellan Industrigatan och befintlig GC-väg samt anslutningen mellan Säterivägen och Industrigatan genom område A som beskrivs i figur 12.

3.6 KOLLEKTIVTRAFIK

Planområdet ligger inom gångavstånd till busshållplats på Industrivägen, linjenät och hållplats fungerar väl men turtätheten bör förbättras för att skapa god tillgänglighet till kollektivtrafik.

3.7 BULLER

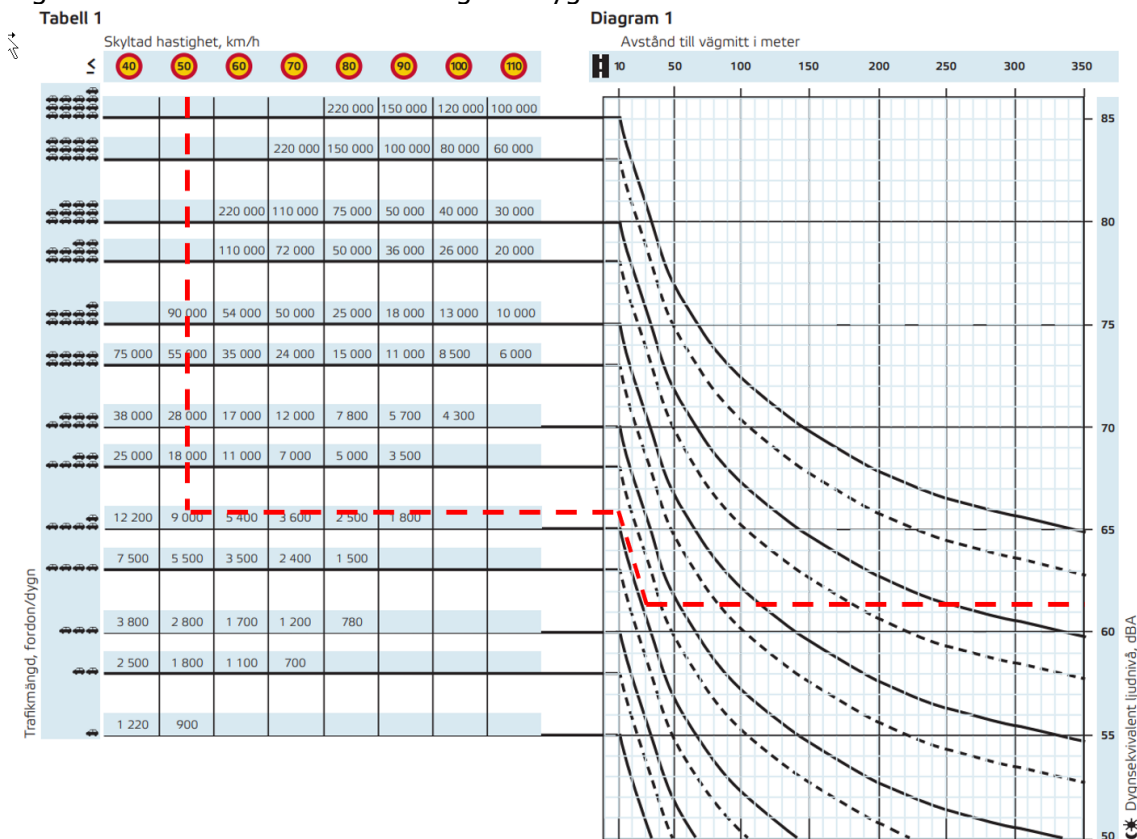
För en beräkning av bullernivå från nuvarande och tillkommande trafik på Industrigatan har Boverkets metod använts. Metoden är tillämpbar för att översiktligt bedöma ekvivalenta bullernivåer från vägtrafik vid bostäder på 1-5 våningar.

Beräkning gjordes för flerbostadshus som ligger i norra delen av Industrigatan, vid korsningen mellan Industrigatan och Källegatan. Området valdes för att bostäderna ligger relativt nära väg och i den delen av Industrigatan som de högsta trafikmängderna förväntas. Trafiktillskottet speglas av summan av den tillkommande trafiken som är att förvänta beroende på samhällsutvecklingen i Säffle och i regionen och bara till viss del av tillkommande trafik från planområdet.

Beräkningen baseras på följande indata:

- Trafikmängd – 11 000 ÅDT (nuläge ÅDT 7000)
- Skyltat hastighet – 50 km/tim
- Avstånd mellan väg och bostäderna – cirka 30 m från vägmitt.

Figur 21 nedan redovisar beräkningsverktyget.



Figur 21 Beräkning av dygnsekvivalent ljudnivå (Källa: Boverket).

Det riktvärde för ekvivalent ljudnivå som gäller för vägtrafik är 55 dBA vid bostadsfasad. Den förväntade ekvivalent ljudnivå är cirka 61 dBA vilket överskrider riktvärdet. Det innebär en ökning i ljudnivå om man jämför mot nuvarande trafikmängder (cirka 61 dBA men något lägre).

3.8 PARKERINGSTAL

Efterfrågan på parkeringsplatser till industriområde varierar mycket beroende på typ av industri. I regel har större industrier ett stort antal sysselsatta och stor efterfrågan på parkeringsplatser. Detta är dock troligen inte fallet för fiskodling som kräver få anställda i förhållande till verksamhetens area.

I bygglovet bör antal parkeringsplatser regleras beroende på typ av verksamhet men i detaljplanen tas höjd för ett mer generaliserbart parkeringstal. Parkering för tillkommande industrier och verksamheter inom planområdets kvartersmark ska tillgodoses inom egen tomt.

3.8.1 PARKERINGSTAL INDUSTRI/LAGER

Eftersom verksamhetstyp i planområdet kan ändras sker beräkning av antal parkeringsplatser för vanlig typ av industri/lager. Säffle kommun har ingen parkeringsnorm antagen. För uppskattning av antal parkeringsplatser som behövs på grund av tillkommande industrier/lager har en genomgång av andra kommuner parkeringstal genomförts. Parkeringstalen varierar från kommun till kommun för verksamhet av typ industri/lager men ligger vanligen mellan 5 och 10 platser per 1000 m² BTA. För cykel tillämpar vi här ett parkeringstal på 2 plats per 1000 m² BTA.

Tabell 9 - Beräkning av antal parkeringar.

Område	BTA	P-tal för bil/1000 m ² BTA	P-tal för cykel/1000 m ² BTA	Antal bilparkeringar	Antal Cykelparkeringar
A	60 000 m ²	6	2	540	120
B	45 000 m ²	6	2	360	90
C	10 000 m ²	8	2	80	20

Inom utredningsområdet finns ett antal parkeringsplatser till verksamheter. Möjligheten till att samnyttja parkeringsplatser kan vara begränsad eftersom samma arbetstider gäller för verksamheter inom planområdet.

En stor del av resorna till planområdet kan göras med fots eller med cykel eftersom avståndet till övriga delar av tätorten är relativt kort. Cykelparkeringsplatser bör anläggas i planområdet. Cykelparkeringar bör placeras nära entréer och utrustas med väderskydd.

Inom utredningsområdet finns möjlighet att åka kollektivt vilket är en ytterligare anledning till att minska antalet parkeringsplatser som behövs.

Sammanlagt uppskattas det att utrymme för cirka 980 bilparkeringsplatser behöver finnas för att tillgodose parkeringsbehovet för tillkommande industrier inom planområdet. Detta utgör en yta på cirka 10 000 m² för enbart parkeringsrutorna, till detta tillkommer cirka 10 000 m² för körytor kring parkeringarna.

4 SLUTSATS

Planområdet är beläget i en del av Säffle som har goda förutsättningar för exploatering av ytterligare industrier/verksamheter. I denna utredning har ett scenario med maximal tänkbar utbyggnad studerats ur ett trafikperspektiv.

Industrigatan kan vid full utbyggnad få ett trafiktillskott på upp mot ÅDT 2400. Kapaciteten i befintligt vägnät klarar väl av planerad utbyggnad och belastningsgraden i korsningarna förväntas inte överskridas.

Utbyggnaden av planområdet tillsammans med en generell trafikökning på grund av samhällsutvecklingen i övrigt kommer att innebära mer trafik och mer vägbuller. Trafikökningen är dock inte så stor att det med den analysmetod som genomförts i denna utredning går att dra några större slutsatser om höjda bullernivåer.

Tillkommande trafik hanteras väl i det befintliga vägnätet med några undantag i form av en önskvärd utbyggnad av Pressaregatan samt nya anslutningsvägar till område A.

För område A presenteras två anslutningsalternativ vilka båda fungerar väl i förhållande till befintligt vägnät utan förväntade kapacitetsproblem vägnätet.

Området har mycket att vinna på en utbyggnad av gång- och cykelvägnätet, då främst på Industrigatan. Kommunen har utbyggnadsplaner som stämmer väl överens med det behov som uppstår med ökad exploatering i området men planerna skulle kunna kompletteras med ytterligare länkar, då främst på Industrigatan söder om Säterivägen samt på Pressaregatan.