



## Trafikteknisk PM för detaljplan Padel Friidrott Tegner

---

Säffle kommun

2021-04-15

**Beställare**

Säffle kommun

661 80 Säffle

Org nr: 212000-1900

Projektledare: Niklas Ekberg

**Konsult**

Wermlands Infrakonsult AB (Wikon)

Verkstadsgatan 20A

652 19 Karlstad

Org. nr.: 556842-5002

Uppdragsledare: Lars Sassner

Handläggare/utredare: Lars Sassner

Granskad av: Per Persson

Dokumenttitel: Trafiktekniskt-PM för detaljplan Padel Friidrott Tegner

Författare: Lars Sassner

Dokumentdatum: 2021-04-15

Rev:

Version: 2:0

## Innehåll

1	Allmänt .....	1
1.1	Bakgrund .....	1
1.2	Syfte och mål .....	1
1.3	Avgränsningar .....	2
1.4	Befintligt detaljplaneområde .....	2
2	Förutsättningar .....	2
2.1	Övergripande planförslag .....	2
2.2	Befintlig trafik .....	3
2.3	Befintlig parkering .....	4
2.4	Befintlig gång- och cykeltrafik .....	4
2.5	Befintlig kollektivtrafik .....	4
3	Påverkan och konsekvenser av föreslagen etablering .....	4
3.1	Påverkan på närliggande gator och trafiksystem gällande framkomlighet och trafiksäkerhet .....	4
3.1.1	Tegnérgatan .....	4
3.1.2	Anslutningsgata mellan simhall och förskola .....	5
3.2	Påverkan av parkeringsmöjligheter .....	5
4	Förslag på åtgärder och krav i ny detaljplan .....	6
4.1	Trafik .....	6
4.1.1	Tegnérgatan .....	7
4.1.2	Anslutningsväg mellan simhall och förskola .....	7
4.1.3	Anslutningsväg till föreslagen padelhall .....	7
4.2	Parkering .....	7
4.2.1	Padelhall .....	8
4.2.2	Idrottsanläggning .....	8
4.2.3	Förskola .....	8
4.3	Oskyddade trafikanter .....	8
4.4	Kollektivtrafik .....	9



# 1 Allmänt

## 1.1 Bakgrund

Kommunen planerar ett nytt detaljplanområde, DP Padel Friidrott Tegner, beläget söder om Tegnèrhallen och Säffles simhall (se bild 1). Området är på totalt c:a 10 ha. Området ska innehålla en ny padelhall samt en friidrottsanläggning, med där tillhörande parkering och utomhus banor. Ytan för padelhall, utomhuspadelbanor och dit tillhörande parkeringsytor är idag beläget på en skogsbeklädd höjd som ligger 2-3 meter högre än ytan för friidrott. Ytan för friidrott föreslås till stor del anläggas på befintliga gräsytor.



Bild 1 Orienteringskarta med föreslagen markanvändning

## 1.2 Syfte och mål

Syftet med detta trafiktekniska-PM 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 erhållen skiss (bild 1) med önskade etableringar i form av friidrottsanläggning, parkering och padelhall. En gräns för området benämnt som "grovskiss planområde" är angivet i skissen. Det fortsatt detaljplanearbetet får visa om denna gräns kan behållas eller måste justeras.

### 1.4 Befintligt detaljplaneområde

Detaljplaneområdet är idag till största delen en plan yta men det finns även vissa höjdparter i söder och väster. Den plana ytan i norra delen av området består av grus och den södra delen av gräs. Detaljplanens västra del, där planerad padelhall är tänkt att anläggas, ligger till stor del 2-3 meter över gräs- och grusytan och består av skog. Inom området finns en elcentral som är inhägnad med stängsel. Centralen är belägen väster om grusplanen och begränsas i norr av befintlig gc-väg.



*Bild 2 Vy mot skogsparti i detaljplanens västra del.*

Norr om området finns Säffles simhall, Tegnérskolan, en förskola samt bostadsområden. I öster finns skidstuga med intilliggande friluftss- och rekreationsområden. I övrigt omgärdas området av skog och öppen impedimentmark.

## 2 Förutsättningar

### 2.1 Övergripande planförslag

Planförslaget ska innefatta ny friidrottsanläggning samt ytor för ny padelhall, med därtill hörande parkeringsplatser, se bild 1.

Två olika lägen på ytan för friidrott har diskuterats under processen, se bild 3. Den ena följer i stort dagens gräsyta medans den andra är mer vinklad. Fördelen med den vinklade är att ytan då undviker en stor bergschakt i söder samt ger möjligheter att behålla en större del av de diken som används för dagvattenhantering. Nackdelen är att ytan då inkräktar på friluftsytan öster om området. Vilken placering som väljs i detaljplanearbetet har ingen påverkan på trafiksituationen och därmed inte heller detta PM.

Ytan som angivits för friidrott kräver en ytterligare yta med bredden 3 m utanför ovalen, innan parkeringsplatser eller annan markanvändning kan anläggas

Nödvändig parkering skall kunna erbjudas inom detaljplaneområdet.

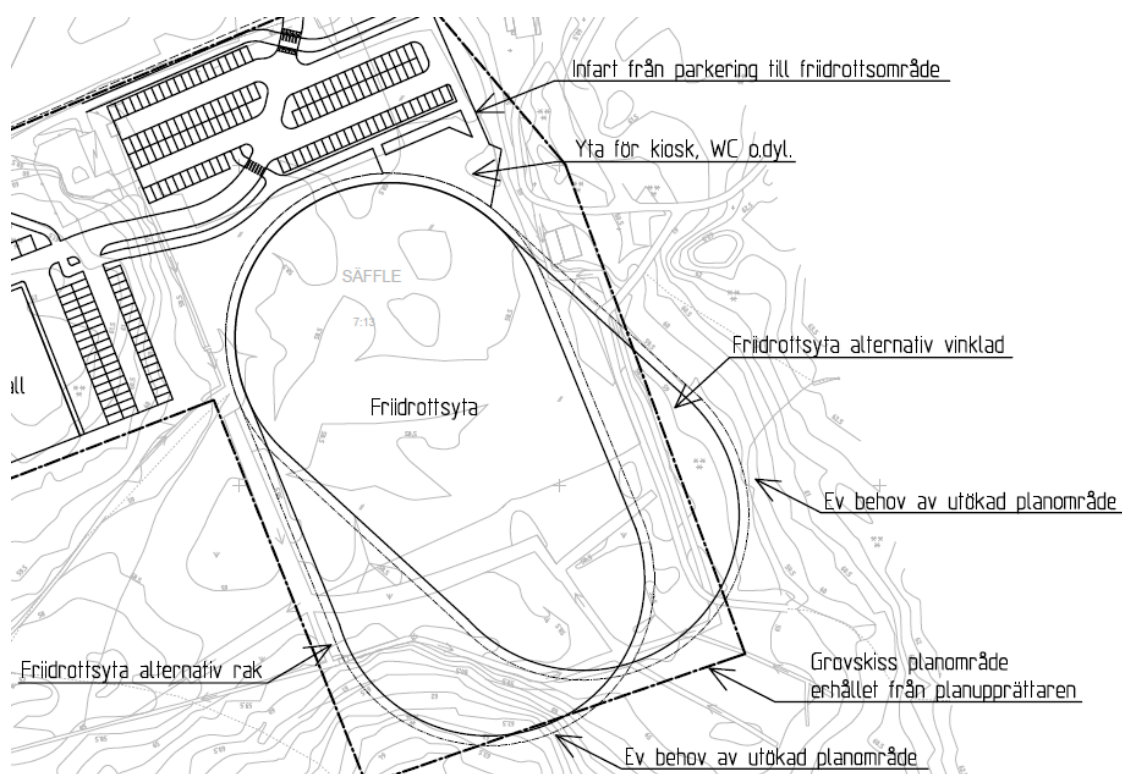


Bild 3 Olika lägen på friidrottsyta

## 2.2 Befintlig trafik

Detaljplaneområdet belastas idag inte av någon nämnvärd trafik. Trafiken består idag av de som ska ta sig till Tegnérområdets parkering eller södra sidan av simhallen, där parkering finns och viss distribution av varor sker. Anslutning till området sker genom en 5,5 meter bred anslutningsgata från Tegnégatan.

Distributionstrafik till skidstugan använder till viss del befintlig gång- och cykelväg.

Trafiken på Tegnégatan uppmättes av kommunen i februari 2017 och gav ett resultat på 1308 fordon per dygn. Om trafiken har ökat bl.a. på grund av den nya simhallen, finns inga uppgifter om, men den antas inte ha ökat så mycket så den har någon påverkan på aktuell detaljplan.

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

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

## 2.3 Befintlig parkering

I området finns tre olika parkeringar varav en av dem ligger inom planområdet.

1. Parkering till friluftsområde och skidstuga. Parkeringen är idag placerad på grusyta mellan gång- och cykelväg samt gräsytor. Ytan har inga uppmärkta parkeringsplatser. Parkering ligger inom området för förslag till detaljplan.
2. Parkering på fastighet tillhörande förskola norr om detaljplaneområdet och öster om ny simhall. Parkeringen innefattar 5 p-platser och får användas under max 30 min mellan kl 6-18 vardagar.
3. Parkering tillhörande ny simhall. Parkering finns på flera platser runt byggnaden. Vid platsbesök konstaterades att biltrafik som ska hämta eller lämna på förskolan använder simhallens parkering mot Tegnérgatan.

## 2.4 Befintlig gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafik trafikerar detaljplaneområdet. En gång- och cykelväg (GC-väg) korsar området i öst/västlig riktning strax söder om simhallen och förskolan.

Tegnérgatan, som ligger norr om detaljplaneområdet, är ett gc-stråk mot centrum och har separerad gc-trafik. I denna utredning antas att oskyddade trafikanter också använder passagen mellan simhall och förskola för att ta sig från Tegnérgatan till Tegnérområdet.

## 2.5 Befintlig kollektivtrafik

Planområdet trafikeras ej av kollektivtrafik. Närmaste busshållplats finns i korsningen Tegnérgatan/Oxelgatan. Här trafikerar linje 84. Hållplatsen trafikeras varje timme 08.30-16.30. Busshållplatsen är idag inte utbyggd med ficka eller perrong.

# 3 Påverkan och konsekvenser av föreslagen etablering.

## 3.1 Påverkan på närliggande gator och trafiksystem gällande framkomlighet och trafiksäkerhet

En exploatering enligt planförslaget kommer att öka trafiken på närliggande gator, främst Tegnérgatan samt anslutningsgatan mellan simhall och förskola. Mängden trafik kommer också variera beroende på om det är en vardag eller t.ex en helg med evenemang på friidrottsanläggningen.

### 3.1.1 Tegnérgatan

Gällande framkomlighet på Tegnérgatan bedöms inte den tillkommande trafiken generera några framkomlighetsproblem. Trafiksäkerheten bedöms inte heller påverkas mer än marginellt av en utbyggnad. En ökad trafik i bostadsområde med bl.a. många fastighetsanslutningar och många oskyddade trafikanter är givetvis negativ, men då gatan idag är utbyggd med separat gång- och cykelväg minimeras de negativa konsekvenserna. Några åtgärder för att hantera den tillkommande trafiken anses inte nödvändig.



### 3.1.2 Anslutningsgata mellan simhall och förskola

Gällande framkomlighet på anslutningsvägen så klarar den dubbelriktad trafik men kan anses smal. Bredden kan dock generera en lägre hastighet vilket gynnar trafiksäkerheten. Ingen separerad gc-trafik är här möjlig utan större ingrepp på intilliggande fastigheter. Detta är negativt ur trafiksäkerhetssynpunkt men de närliggande fastigheterna medger inget annat utan intrång.

I södra delen av anslutningsvägen korsas vägen av en gc-väg. Gc-vägen ligger precis i bakkant på tomt för förskola vilket kan innebära att ett fordon på anslutningsvägen har svårt att uppfatta om det kommer någon på anslutningsvägen. Med den ökade trafikmängden på gatan, till följd av ombyggnaden, kommer problematiken att öka om inga åtgärder sker.



Bild 4 Anslutningsgata mellan simhall och förskola

Den norra delen av gatan (korsningen Tegnérgatan / Oxelgatan) är inte konstruerad för att större fordon skall kunna utföra alla svängande rörelser. Vissa kurvradier måste justeras vilket kommer få viss inverkan på infarten till förskolan. Som beskrivits under punkt 2.3 iakttagts också oskyddade trafikanter korsa anslutningsvägen vid hämtning/lämning till förskola. Här kommer riskerna för olycka att öka i och med den ökade trafikmängden.

### 3.2 Påverkan av parkeringsmöjligheter.

En exploatering enligt erhållna förslag kommer endast medföra marginella försämringar mot idag gällande befintliga parkeringsmöjligheter. Delar av den befintliga grusytan som idag används för parkering kommer behöva tas i anspråk för gata till ny padelhall. Någon information om att parkeringsplatsen idag har kapacitetsproblem har inte framförts från Säffle kommun.

Normalt bör behovet av parkeringsplatser för olika etablering beräknas utifrån utredda och beslutade parkeringstal. Då användandet av denna typ av anläggning kan variera beroende på vad t.ex. en friidrottsanläggning innehåller kan inga generella parkeringstal ges utan ett separat beslut bör tas i kommunen gällande vilka parkeringsbehov som bör gälla på aktuell plats

## 4 Förslag på åtgärder och krav i ny detaljplan

### 4.1 Trafik

Utifrån studier av området ses bara två möjliga alternativ för motortrafik att angöra området. Antingen att använda den gata som redan finns från Tegnérgatan eller att bygga en ny gata från Granvägen i väster och över kullen där padelhallen är tänkt att placeras. En kombination av de båda kan också vara ett alternativ där idrottsanläggningen angör från Tegnérgatan och Padelhallen från Granvägen

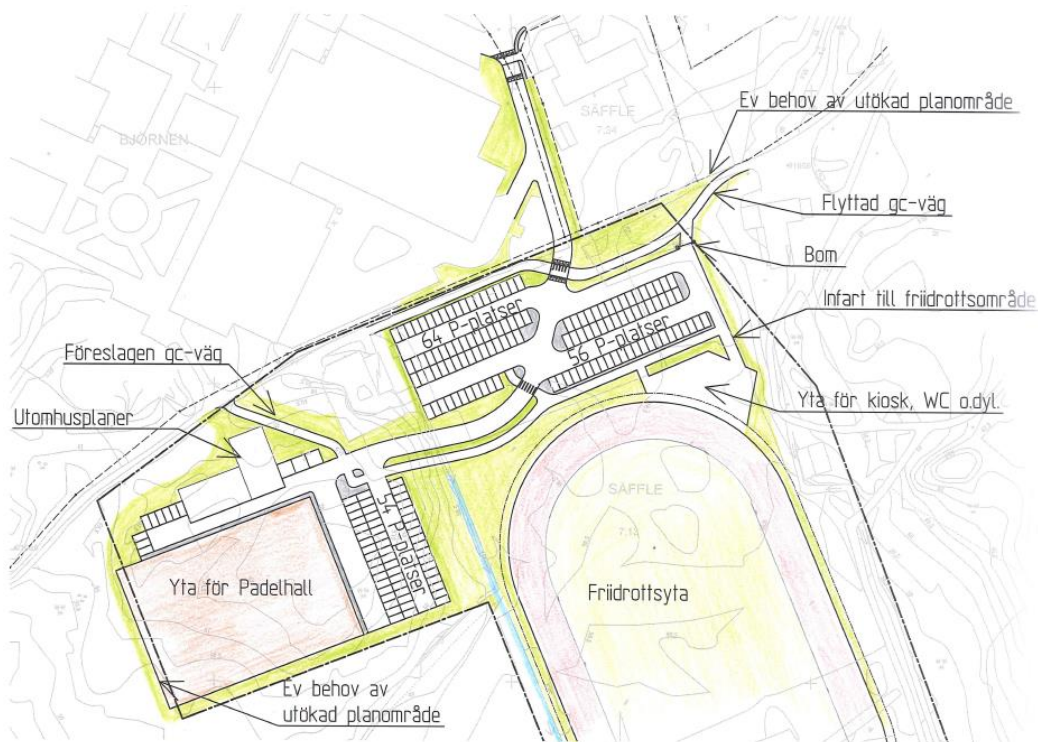


Bild 5 Förslag på åtgärder

Förslagen har studerats och då ses det inte lämpligt och/eller kostnadseffektivt att bygga en ny gata på mellan 100-200m då det redan finns en befintlig anslutning till Tegnérområdet. Problemet gällande att inte kunna separera oskyddade trafikanter om motorfordon på anslutningsvägen väger ej upp den kostnad och den påverkan en ny gata skulle ge, se nedanstående kapitel. Enda orsaken att anlägga en anslutning från Granvägen skulle vara att parkeringsytan för idrottsanläggningen blir för liten och ytan för genomfartsväg till padelhallen måste tas i anspråk för parkeringsändamål.

#### 4.1.1 Tegnérgatan

Några åtgärder för att hantera den tillkommande trafiken anses inte nödvändig då den tillkommande trafiken inte beräknas ge någon större påverkan på framkomlighet eller trafiksäkerhet på gatan.

#### 4.1.2 Anslutningsväg mellan simhall och förskola

Befintlig anslutningsväg är som tidigare redovisat 5,5 m bred. Bredden ger inga problem för två fordon att mötas även om det är smalt för tunga fordon. Med den typ av verksamhet som är tänkt inom detaljplanen ses inte ett möte mellan två tunga fordon som speciellt vanligt. Dock kan bredden vara smal vid små horisontalradier. Om inte breddökning sker i dessa kurvor kan möte mellan ett tungt fordon och ett annat fordon bli problematiskt. Breddökning så lastbil och personbil kan mötas föreslås.

Som tidigare beskrivits medger inte befintlig bredd någon möjlighet att separera oskyddade trafikanter från motorfordon. Ingen möjlighet ses för en breddning mot simhall. I detta fall återstår två alternativ. Antigen medges ett intrång på förskolans område för att anlägga en separat gc-bana eller så accepteras blandtrafik på sträckan. Tillåts blandtrafik är det viktigt att sträckan hastighetssäkras. Detta kan utföras med antingen gupp eller avsmalningar. Vilken typ som skulle vara mest lämpad i detta fall får utredas i kommande skeden. En ytterligare orsak att hastighetssäkra sträckan är närhet till förskola där barn kan riskera att springa ut i vägen.

Korsningen Tegnérgatan / Oxelgatan bör justeras i öster så lämpliga kurvradier erhålls och att korsningen blir tydlig mot förskolans parkering och övriga ytor.

#### 4.1.3 Anslutningsväg till föreslagen padelhall

Föreslagen utformning av anslutning till padelhall framgår av Bild 5. Olika sträckningar av infartsgata har studerats i utredningen. Målet var inledningsvis att försöka undvika att parkeringen till idrottsanläggning blev uppdelad i olika delar. Vidare utredning visar dock att en anslutningsgata i utkanten av grusytan dels ger en större totalyta då mer vägutrymme krävs för fordon att svänga 90 grader, dels blir korsning/passage med gc-väg otydlig med bl.a. risk för skymd sikt. En gatubredd på 6 meters samt en separat gc-väg som går parallellt med gatan, se kap 4.3, föreslås. För att minska hastigheten på gatan kan någon typ av hastighetsdämpande åtgärd t.ex gupp eller chikan byggas.

## 4.2 Parkering

All parkering gällande nyexploatering inom detaljplanen ska ske på egen mark förutom parkering för idrottsanläggningen som förutsätts ske på kommunal mark då även idrottsanläggningen förutsätts vara en kommunal anläggning.

Vilken omfattning parkeringsplatser måste vara handikappanpassade har inte studerats i denna utredning utan ska följa gällande regelverk och förordningar för respektive verksamhet.

Både parkeringsförbud och förbud att stanna bör införas för anslutningsgatan mellan Tegnérgatan och parkeringen till Tegnérområdet samt anslutningsgatan till padelhallen. Detta då den är smal och kan hindra om något större fordon t.ex räddningstjänst måste igenom.

#### 4.2.1 Padelhall

Parkering till padelhall föreslås anläggas i anslutning till hallen. Parkering kan anläggas både på norra och östra sidan om föreslagen hall.

Något representativt parkeringstal för en padelhall har inte hittats. Enligt uppgift från Säffle kommun kommer padelhall inrymma 6 banor samt 2 utomhusbanor. Med 4 spelare på varje bana skulle totalt 32 personer kunna använda padelhallen samtidigt. Till detta tillkommer personal. Med en överlappning mellan speltider anses det maximalt behövas 65-70 parkeringsplatser. Då man kan anta att vissa samåker och att vissa tar sig till hallen genom att gå eller cykla skulle krav på parkeringsplatser eventuellt kunna minska något. Denna utredning kommer ej att föreslå vilket krav som bör ställas på exploatör utan detta överläts till detaljplaneupprättaren.

Beroende på hur många parkeringar som krävs kan ytan för parkering behöva utökas utanför angiven detaljplanegräns. Inom erhållet område har ett förslag med 54st parkeringsplatser illustrerats. Med ett ökat detaljplaneområde enligt bild 5, skulle 54 parkeringsplatser vara möjliga.

#### 4.2.2 Idrottsanläggning

Parkering till idrottsanläggning föreslås anläggas på den befintliga grusytan söder om simhallen. Hur stor parkeringsyta som behövs för idrottsanläggningen är beroende på vad den ska innehålla. Som tidigare beskrivet finns ej något representativt parkeringstal för en friidrottsanläggning utan är beroende på vilken verksamhet som ska bedrivas.

Framtaget förslag, se Bild 5, rymmer 110 parkeringsplatser. Parkeringen kan disponeras på olika sätt och är till stor del beroende på vilka anslutningspunkter och fordon som måste tas sig in på området. Det enda som är styrande är att trafiken som skall till padelhallen måste korsa området på något sätt och inte får hindras.

Infart till friidrottsområdet föreslås i parkeringens sydöstra hörn men kan flyttas beroende på utformning inne på området. Anslutning för enstaka fordon till skidstugan sker förslagsvis via en anslutning med bom till ny gc-väg i parkeringens nordöstra hörn.

#### 4.2.3 Förskola

Parkeringen till förskolan föreslås bibehållas i sitt nuvarande läge. Parkeringen vid simhall kan användas när förskolans parkering är full. Dock måste passagen mellan simhallens parkering och förskolan hastighetssäkras med t.ex fartgupp, se även punkt 4.3

### 4.3 Oskyddade trafikanter

Som tidigare beskrivits föreslås blandtrafik på infartsgatan från Tegnérgatan. För att göra gatan så trafiksäker som möjligt måste hastigheten hållas nere vilket kan ske med bl.a. gupp eller avsmalningar.

Den genomgående gc-vägen som går i öst-västlig riktning föreslås flyttas något söderut där den ska korsa infartsgatan till området. På detta sätt ges större möjlighet att få acceptabel sikt och risken att en fordonsförare ej uppmärksammar trafikant på gc-vägen minskas. Även här kan åtgärder med t.ex gupp eller avsmalning öka trafiksäkerheten.

Enligt uppgift kommer oskyddade trafikanter behöva tas sig mellan Tegnérskolan och friidrottsområdet. Likaså kommer oskyddade trafikanter som använder friidrottsområdet ev vilja använda omklädningsrum vid simhallen och skolan. För att leda dessa på ett separerat och säkert sätt föreslås en gc-väg från gc-anlutningen söder om skolan och simhallen vidare till padelhallens parkering och vidare ner parallellt med anslutningsgatan mellan padelhallen och friidrottsområdet.

#### **4.4 Kollektivtrafik**

Befintlig busshållplats som idag finns i korsningen Tegnérgatan/Oxelgatan måste flyttas längre upp på Tegnérgatan då nuvarande placering kommer hindra den ökade trafiken in till området. Exakt placering har inte utretts i denna utredning.