



Trafikutredning tillhörande Detaljplan för Bustorp 1.38 m.fl



Aktuell trafikutredning redovisar trafikmiljön kring Bustorps Gård, dess påverkan av föreslagen detaljplan samt förslag på åtgärder.

| | |
|-------------------------------|----|
| Bakgrund | 3 |
| Syfte..... | 3 |
| Befintliga förhållanden | 3 |
| Områdesbeskrivning..... | 4 |
| Illustrationsplan | 6 |
| Utredning..... | 7 |
| Dagens trafiksituation..... | 7 |
| Tillkommande trafik..... | 9 |
| Alternativa lösningar | 11 |
| Biltrafik..... | 11 |
| Kollektivtrafik | 17 |
| Gång- och cykeltrafik..... | 17 |

Trafikutredningen har genomförts av Exploateringsingenjör Daniel Camenell,
Mark- och Exploateringsenheten, Kommunledningsförvaltningen.

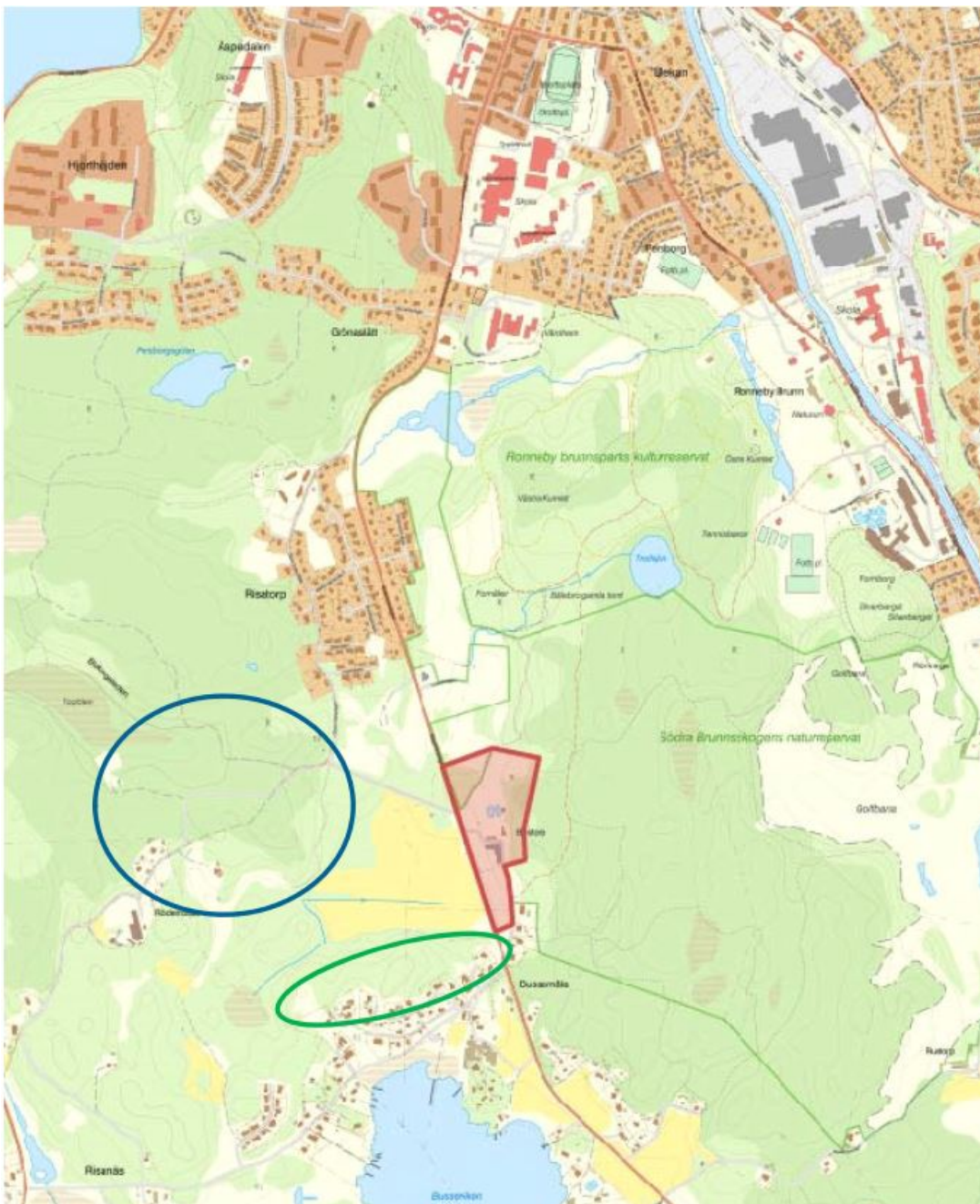


Bakgrund

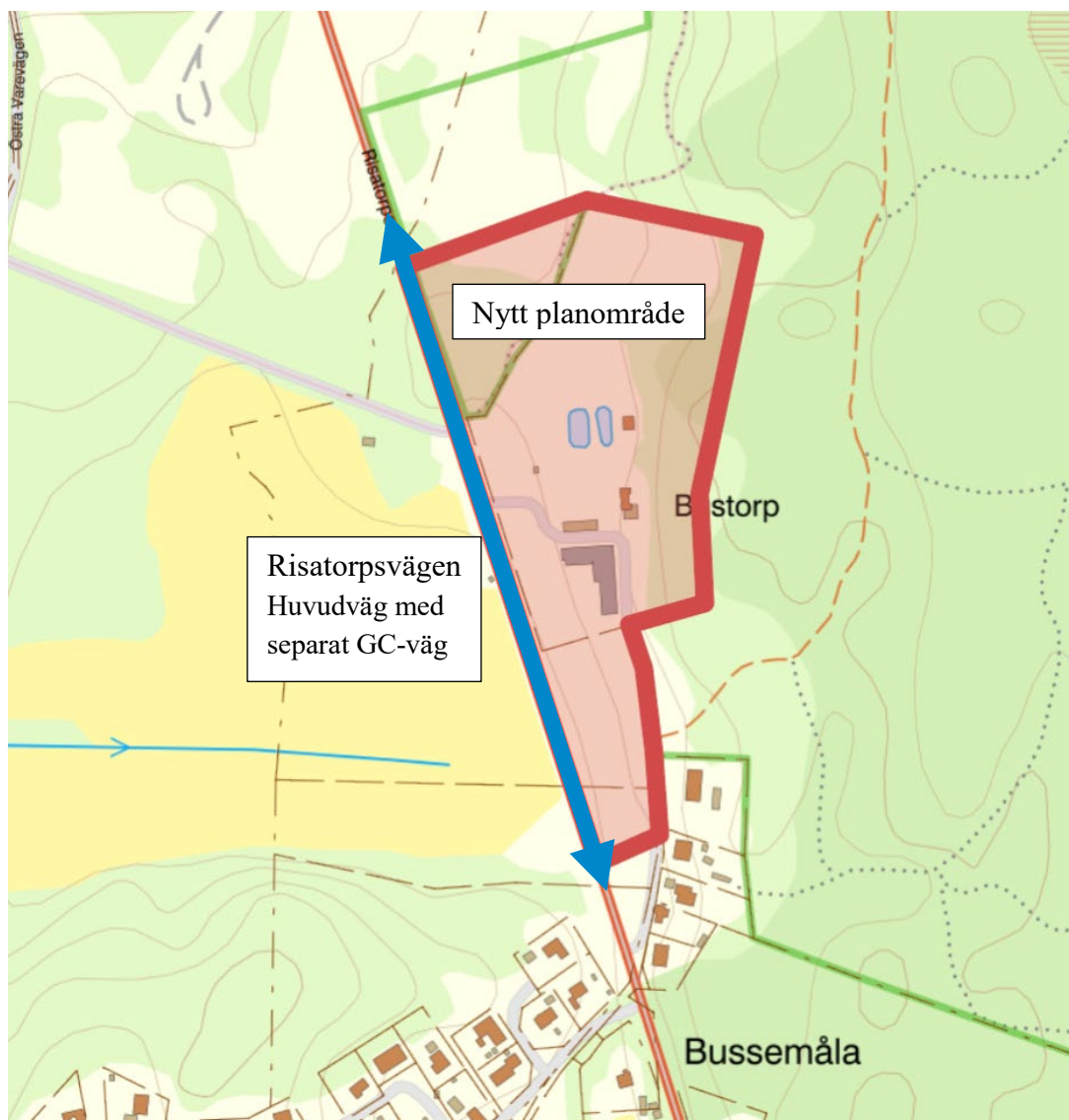
Syfte

Syftet med en trafikutredning för Bustorp 1:38 är att utreda planområdets nuvarande trafikförutsättningar samt att utreda hur en säker och god trafikmiljö kan uppnås baserat på de nya förutsättningar som föreslaget till detaljplan medför.

Befintliga förhållanden



Karta 1 – Översikt med preliminärt planområde (rödmarkerat) och område där ny detaljplan för bostäder och förskola avses påbörjas inom kort (blåmarkerat). Område som redan detaljplaneras (grönmarkerat). Överskådlig information om planerna framgår under kapitlet "Tillkommande trafik"



Karta 2 – Nytt planområdet samt befintlig gatuutformning inom området.

Områdesbeskrivning

Bebyggelse

Bustorps gård är en gård öster om Risatorpsvägen, mellan Risatorp i norr och Bustorp i söder. På gården finns stall, gårdsbyggnad samt diverse komplementbyggnader. Marken består till stor del av ängsmark och betesmark, centralt på fastigheten finns två gamla kräftdammar som inte längre är i bruk. På gården finns det idag inga fast boende.

Söder om planområdet finns fem stycken villatomter.

Gatuutformning

Risatorpsvägen är områdets huvudsakliga väg, den sträcker sig ner till de södra delarna av Ronneby och är en av huvudlederna in till Ronneby centrum. Bustorps gård angörs idag från två ställen; en in- och utfart direkt öster om Risatorpsvägen (se bild 1) och en in- och utfart söder om planområdet där Risatorpsvägen möter Risatorpsvägen och sedermera övergår till Droppemålavägen.

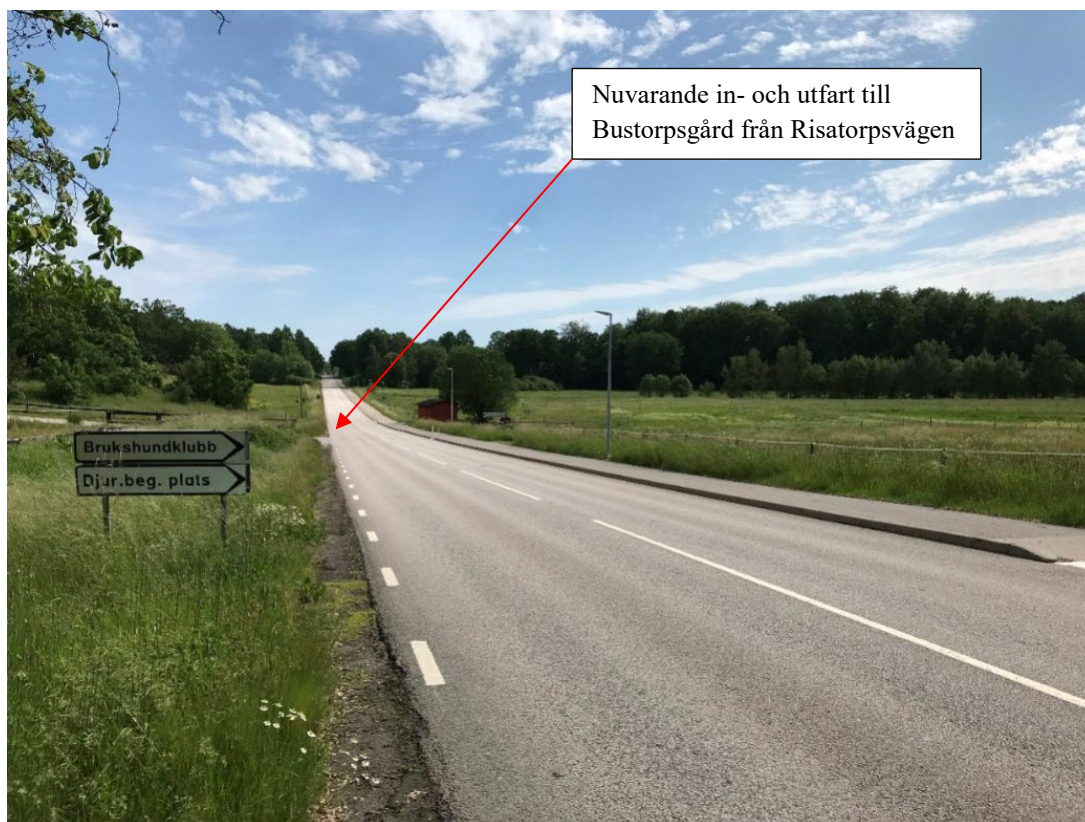


Bild 1 – Risatorpsvägen, vy mot söder



Bild 2 - Risatorpsvägen, vy mot norr. Notera den dåliga sikten i svackan. Bilden är tagen i en nivå på ca 1.5–1.6 m över marken och taket på bilen i svackan är knappt synligt.



Bild 3 - Väg till Östra Varevägen.

Bilderna 1-3 är tagna mitt emot vägen som leder till Östra Varevägen. Det är på denna plats som fastighetsägaren enligt illustrationsplan vill koppla den nya in och utfarten (läs mer om illustrationsplanen nedan). Strax väster om Bustorp 1:38 kommer det inom kort påbörjas detaljplanearbete för bostäder/förskola och strax söder om Bustorp 1:38 pågår detaljplanearbete för nya bostäder.

Hastighetsbegränsningar

Bustorps gård ligger utanför tätbebyggt område vilket innebär att hastighetsbegränsningen längst med Risatorpsvägen är 70 km/h

Kollektivtrafik

Området är väl försett med kollektivtrafik via busslinje 2 som trafikerar Risatorpsvägen, med en hållplats strax norr om Risanäsvägen. Busslinjen ger 1-timmestrafik under vardagar och 2-timmestrafik under lördagar och söndagar.

Illustrationsplan

Fastighetsägaren till Bustorp 1:38 har lämnat in en illustrationsplan på hur denne tänker sig framtida utveckling på fastigheten. Vägstrukturen i illustrationsplanen skiljer sig något mot befintliga förhållanden, främst vad gäller in- och utfart mot Risatorpsvägen (rödmarkerat).

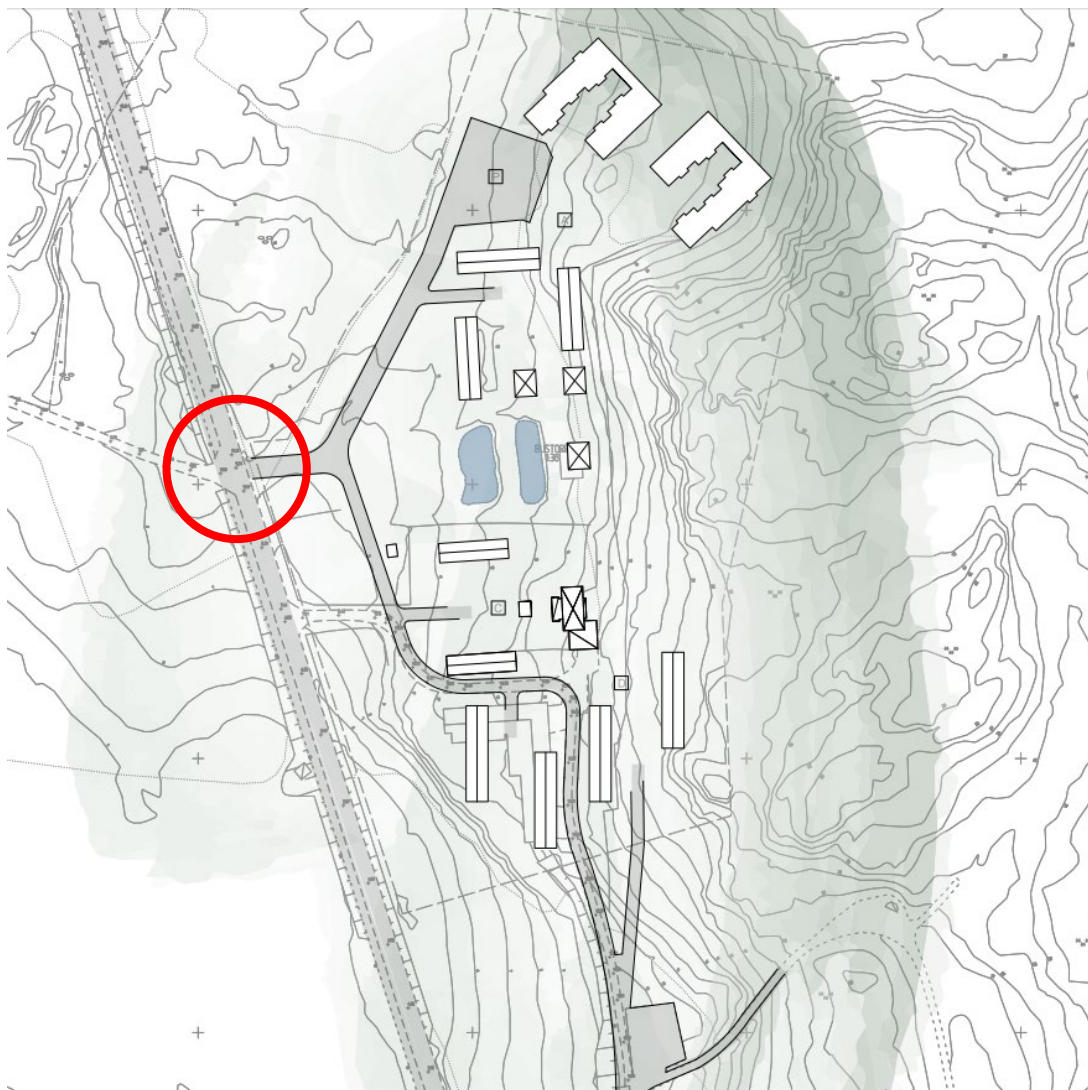


Bild 4 - Fastighetsägarens illustrationsplan

Utredning

Dagens trafiksituation

Trafiken vid Bustorps Gård är främst genomfartstrafik på Risatorpsvägen och trafiken till och från gården är idag låg.

Risatorpsvägen

Trafiken längs Risatorpsvägen, där trafiken till allra största delen utgörs av genomfartstrafik mellan Ronneby centrum och Ekenäsområdet, är den dominerande trafiken inom området. Mätningar genomförs kontinuerligt där ÅDT, årsdygnstrafiken, ligger runt 1200 fordon/dygn, respektive 1300 fordon/dygn.



Uppmätta hastigheter på Risatorpsvägen som är en 70-väg, redovisar v85, det vill säga 85% av de som kört, en hastighet på 80 km/h eller lägre. Vmax, den högsta uppmätta hastigheten, har uppmätts till 157 km/h. Fordonsmängden eller hastigheterna bedöms följaktligen inte vara skäl till hastighetsdämpande åtgärder på Risatorpsvägen.

Mätningarna är utförda under vintertid, vilket kan innebära att ÅDT:n kan vara högre under sommarhalvåret.

Söder om Bustorps Gård går en mindre väg parallellt med Risatorpsvägen ner till Risatorpsvägen. Vägen betjänar fem bostäder samt parkeringsplatsen till Södra Brunnskogens Naturreservat med infart från Risatorpsvägen i söder.



Gång- och Cykelvägar

Risatorpsvägen har utbyggd gång- och cykelvägar, vilken separeras fysiskt mot motortrafiken genom GCM-stöd.



Tillkommande trafik

Detaljplan för Bustorp 1:26 m. fl.

I angränsning till Bustorp 1:38 har en ny detaljplan tagits fram för Bustorp 1:26. Den nya detaljplanen vid Bustorp 1:26 m. fl. uppges möjliggöra för ca 80 nya marklägenheter på två våningar. En grov bedömning ger ett antalet extra fordonsrörelser med främst personbil ökar till 240 – 320 st/dygn i den nu fullt utbyggda förslagna planprocessen. Därtill kommer ökade rörelser av oskyddade trafikanter inom området. Angöring till området kommer möjliggöras genom en ny infart som ansluts via en cirkulationsplats vid Risatorpsvägen. Denna cirkulationsplats kommer även användas av de fem fastigheter och parkeringen till Södra Brunnskogens Naturresevat öster om Risatorpsvägen.

Den mindre vägen mellan cirkulationsplatsen och Bustorps Gård är angiven i detaljplanen för Bustorps Gård. Alternativen för hur vägen ska utformas framgår under ”alternativa lösningar”

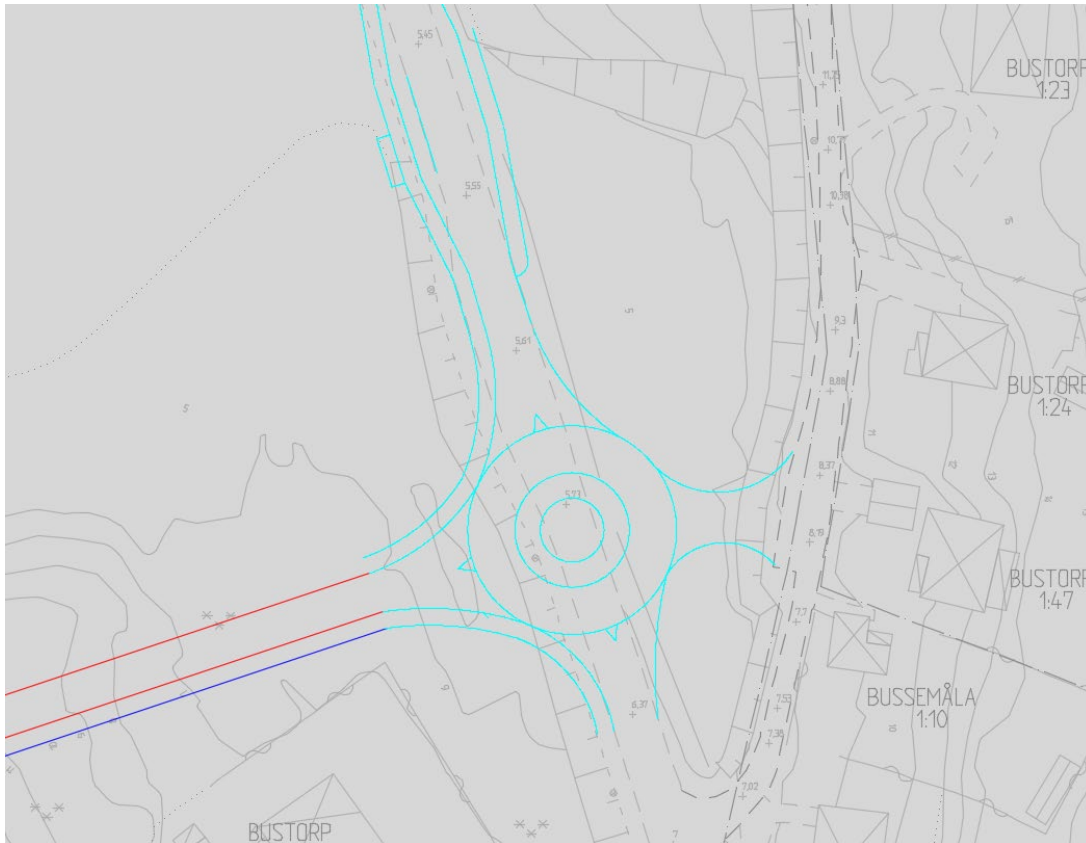


Bild 5 – Illustration av cirkulationsplats till Bustorp 1:26 m.fl.

Planprogram

Ser man till planprogrammet för bostäder och förskola i Risatorp, Bustorp och Droppemåla så kommer flera detaljplaner arbetes fram i området och där bland även flera förskolor. Det man har börjat undersöka på är att etablera en förskola längst med Östra Varevägen som då kommer nyttja vägen väster om detta planområde för Bustorps Gård. Lika så ser man på möjligheten till en kommande exploatering i skogarna kring Persborgsgölen där även de kommande boende kommer nyttja samma infart mot Risatorpsvägen.

Med en utbyggnad enligt ovan kan man räkna med en trafikalstring mot Ristatorpsvägen från Östra Varevägen med ca 700-760 rörelser per dag

Nya planområdet vid Bustorps Gård

I det aktuella området beräknas det byggas totalt 40-50 bostäder fördelat både som lägenheter och för seniorboende och 12 stycken förskoleavdelningar, ca 150 förskoleplatser.

Räknat på 45 bostäderna beräknas cirka 115-160 rörelser per dag.

Förskolan beräknas ha ett trafikflöde på 518 rörelser per dag.

| | Antal | Rörelser | Trafikalstring |
|-------------------|----------|----------|----------------|
| Lägenheter | 25 | 3-4 | 75-100 |
| Senior lägenheter | 20 | 2-3 | 40-60 |
| Summa | per dygn | | 115-160 |

| | Antal | Bil % | Rörelser | Trafikalstr |
|-------------|-----------------|-------|----------|-------------|
| Barn | 150 | 80 % | 4 | 480 |
| Anställda | 30 | 50 % | 2 | 30 |
| Transporter | 4 | 100 % | 2 | 8 |
| Summa | per vardagsdygn | | | 518 |

I ovanstående beräkning har antagits att 80 % av barnen lämnas och hämtas med bil. Eftersom detta sker två gånger om dagen så genererar varje "lämna/hämta" fyra resor med bil. Dessa siffror är baserade på att barnen åker i enskilda bilar. Syskon som åker i samma bil till förskolan kommer självklart att minska dessa siffror. 50 %

Underlag från trafikräkningar vid övriga förskolor i landet visade att av förmiddagens ankomster till skolan så kommer cirka 35 % under morgonens maxtimma kl 07-08. På eftermiddagen är inte hämtning av barn lika koncentrerat till maxtimmen som på morgonen, utan här sker hämtning av barn lite mer utspritt under eftermiddagen.

Totalt under dygnet handlar det om ca 655 nya rörelser i området.

Alternativa lösningar

Biltrafik

Bustorps Gård har idag en in- och utfart men med tanke på den trafikstring som kommer att ske till området och den dåliga sikten som är på platsen med tanke på de skiftande höjdnivåerna har man utrett flera nya alternativ för en anslutning till planområdet. I dessa förslag har man även tagit med kommande exploateringar väster om Risatorpsvägen längst med Östra Varevägen.

Eftersom Risatorpsvägen är en viktig länk mellan Ronneby Centrum och Ekenäsområdet bedöms det av stor vikt att framkomligheten förutsatt blir hög.

För att uppnå en god kapacitet kommer det byggas en cirkulationsplats för detaljplanen för Bustorp 1:26 m. fl. där man även inkluderar vägen på den östra sidan av Risatorpsvägen till de fem fastigheterna.

Alternativ 1

En cirkulationsplats i söder och bräddning av befintlig väg i enlighet med bild 6 nedan.

Denna lösning är ekonomisk försvarbar då cirkulationen kommer betjäna två exploateringar och inga ny anslutning kommer byggas längst med Risatorpsvägen. Breddningen av den mindre vägen parallellt med Risatorpsvägen är något som kommer krävas för att uppnå en trafiksäker väg. Nackdelarna med denna lösning är att all trafik kommer passera den befintliga bebyggelsen och kommer en förskola etableras enligt önskemål i norr. Den befintliga och framtida bostadsbebyggelsen kommer följaktligen påverkas negativt av en sådan infart och därför bedöms detta alternativ vara olämpligt om detaljplanen medger förskola i norra änden av fastigheten.

Lika så kommer ingen åtgärd göras till vägen till Östra Varevägen som kommer ligga kvar med sitt läge med dålig sikt, samt att parkeringen till Södra Brunnskogen kan riskera att fungera som en parkering för de boende.

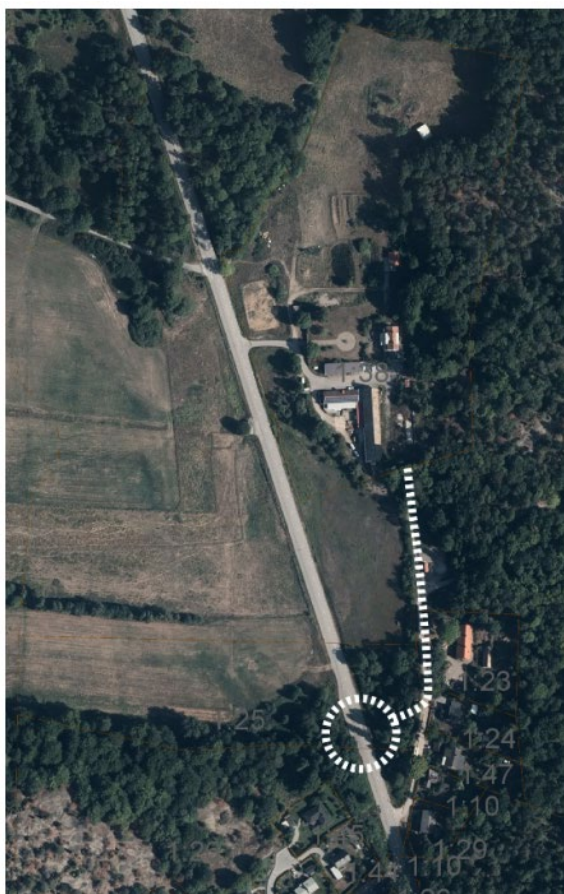


Bild 6 – Illustration med en cirkulation i söder

Alternativ 2

Cirkulation i söder och i norr, vid befintlig infart till Bustorps Gård i enlighet med bild 7 nedan.

Utöver cirkulationen i söder etablerar man ytterligare en cirkulation i anslutning till nuvarande in och utfart till Bustorps Gård. Denna cirkulation skulle därmed även kunna betjäna vägen till Östra Varevägen och kommande exploateringar i det området genom att dra om vägen något söderut. Med denna lösning är man inte heller i behov av att förändra vägen parallellt med Risatorpsvägen där olägenheter skulle skapas hos befintlig bebyggelse utan den kan kvarstå som den är idag med blandtrafik mellan bil, cykel och gång.

Cirkulationen medför en genare väg till tilltänkt förskola på Bustorps Gård något som är positivt för området samtidigt som det skapar en hastighetssänkning längst med Risatorpsvägen samt att en cirkulationsplats medför en säkrare korsning än andra korsningstyper.

Det som betraktas som negativt i denna trafiklösning är att cirkulationen hamnar väldigt nära backkrönet och fordon som kommande norrifrån kan få svårt att uppmärksamma trafiksituationen. Även om åtgärder görs i form av hastighetsregleringar och överkörningsbara rondeller kvarstår den bristande sikten.

Denna lösning medför stora kostnader vid byggandet då vägen till Östra Varevägen måste flyttas och lika så ledningar i marken samt att ytterligare en cirkulationsplats måste anläggas.

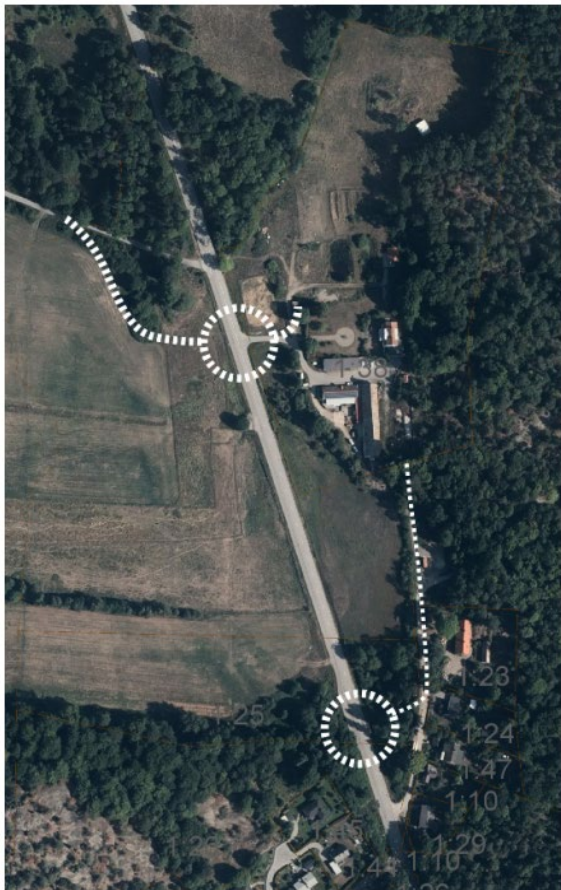


Bild 7 – Illustration med en cirkulation i söder och en vid nuvarande utfart

Alternativ 3

Cirkulation i söder och i norr, uppe på backkrönet i enlighet med bild 8 nedan.

Att placera den norra cirkulationen uppe på höjden skapar en bra anslutning till både Bustorps Gård och kommande exploateringar längst med Östra Varevägen.

Denna trafikmiljö skulle anses vara den bästa av de 4 alternativen och skulle vara görbar om inte Södra Brunnskogens Naturreservat hade varit beläget på denna plats. Den har den bästa tänkbara anslutningen till en kommande förskola i området då det skapas en nära angöring utan medförande trafikpåfrestningar till kommande bebyggelse samtidigt får man en sikt både in och ut ur cirkulationen.

Positiva effekter med denna lösning i jämförelse med alternativ 2 är att vägdragningen från Östra Varevägen blir kortare. I övrigt är effekter, lösningar och kostnader likvärdiga vad det gäller VA-ledningar och den mindre vägen parallellt med Risatorpsvägen

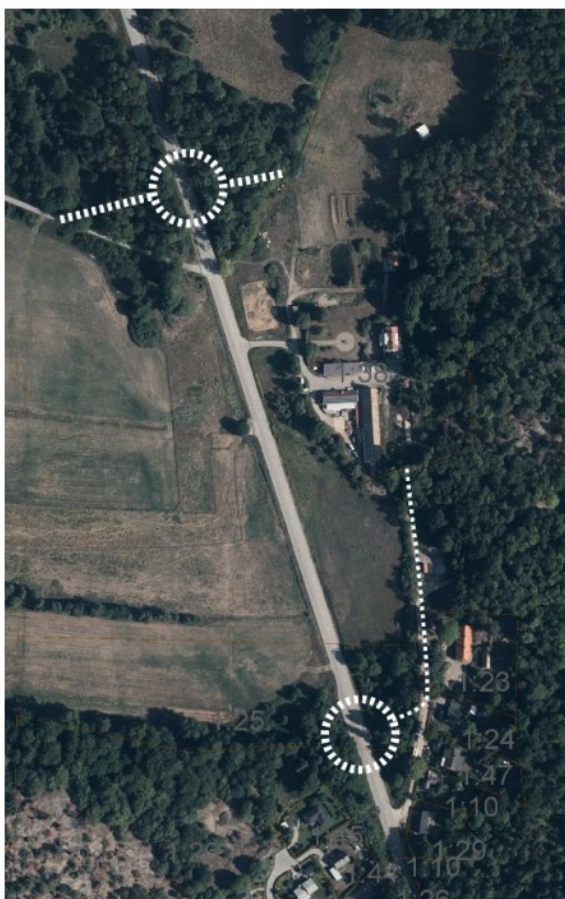


Bild 8 – Illustration med en cirkulation i söder och en i norr

Alternativ 4

Cirkulation i söder och förskjutna infarter, en uppe på backkrönet och en vid nuvarande infart till Bustorps Gård i enlighet med bild 9 nedan.

Detta alternativ bygger på att man separerar vägen till Östra Varevägen och in- och utfarten till Bustorps Gård för att ge båda vägarna bättre sikt längst med den kuperade Risatorpsvägen. Detta medför inte lika stor trafiksäkerhetshöjande effekt som alternativ 3 men är mer ekonomiskt då man gör mindre åverkan i området, samtidigt som det är möjligt att förverkliga tanken med en cirkulation enligt tidigare alternativ i framtiden om man efter byggnation ser möjligheten att upphäva delar av naturreservatet.

Med den trafiken som idag är på Risatorpsvägen och med den hastighetsdämpade cirkulationen i söder kan denna lösning ses som den bättre med hänsyn tagen till tillgänglighet, säkerhet och ekonomi.

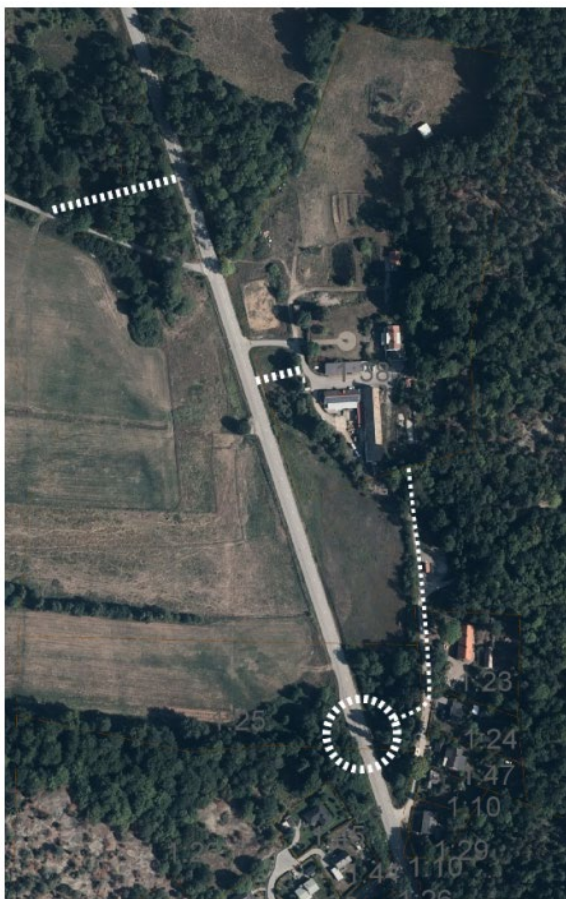


Bild 9 – Illustration med en cirkulation i söder och separerade utfarter i norr

Summering av alternativen

| | Fördel | Nackdel |
|---------------------|--|--|
| Alternativ 1 | <ul style="list-style-type: none"> + Den mindre vägen parallellt med Risatorpsvägen kan användas som in- och utfartsväg till det nya exploateringsområdet efter att den har breddats. + Låga kostnader i jämförelse till att bygga ytterligare in- och utfarter. | <ul style="list-style-type: none"> - All trafik behöver passera den nuvarande bebyggelsen. - Osäkerhetsfaktor till möjligheten till att etablera en förskola - Ingen förändrad utformning för vägen till Östra Varevägen - Stor risk att parkeringen till Södra Brunnskogen används som boendeparkering - Ingen ytterligare hastighetsdämpande åtgärd görs längst med Risatorpsvägen. |
| Alternativ 2 | <ul style="list-style-type: none"> + En bra infart till Busstorps Gård samt till Östra Varevägen i form av en cirkulation. + Gen vägdragning till området och till föreslagen förskola. + En bättre anslutning för vägen till Östra Varevägen. + Den mindre vägen parallellt med Risatorpsvägen kan byggas om till GC-vägen från exploateringsområdet och ner till parkeringen till Södra Brunnskogen och där efter kan man cykla i bandtrafik. | <ul style="list-style-type: none"> - Stora kostnader för anläggning av cirkulation och lika så ny dragning av vägen till Östra Varevägen. - Kostnader för flytt av VA - Cirkulationen hamnar efter backkrönet för dem som färdas norrifrån något som medför att cirkulationen hamnar dolt. |
| Alternativ 3 | <ul style="list-style-type: none"> + En bra infart till Busstorps Gård samt till Östra Varevägen i form av en cirkulation. + Cirkulationen hamnar uppe på backkrönet vilket medför en bra sikt åt alla håll. + Gen vägdragning till området och till föreslagen förskola. + En bättre anslutning för vägen till Östra Varevägen. + Den mindre vägen parallellt med Risatorpsvägen kan byggas om till GC-vägen från exploateringsområdet och ner till parkeringen till Södra Brunnskogen och där efter kan man cykla i bandtrafik. | <ul style="list-style-type: none"> - Stora kostnader för anläggning av cirkulation och lika så ny dragning av vägen till Östra Varevägen. - Kostnader för flytt av VA - Dragningen för in- och utfarten till Bustorp Gård hamnar i Naturresevat, vilket medför att denna lösning ej är görbar. |
| Alternativ 4 | <ul style="list-style-type: none"> + Nya separerade in- och utfarter till Bustorps Gård och till vägen till Östra Varevägen + Gen vägdragning till området och till föreslagen förskola. + En bättre anslutning för vägen till Östra Varevägen där den hamnar uppe på backkrönet. + Möjligheter till svängande fältt + Flytt av VA ej nödvändig + Den mindre vägen parallellt med Risatorpsvägen kan byggas om till GC-och ner till parkeringen till Södra Brunnskogen och där efter kan man cykla i bandtrafik. + Möjlighet att anlägga cirkulationsplats enligt alternativ 3 i framtiden om Naturresevatgränsen flyttas. + Lägsta byggnadskostnaden. | <ul style="list-style-type: none"> - Separerade korsningar har inte samma positiva inverkan som en cirkulation har. |

Kollektivtrafik

På platsen för den tänkta södra cirkulationsplatsen finns idag en busshållplats.

En ny cirkulationsplats i kombination med en ny GC-överfart i anslutning till busshållplatserna är positiv för resenärernas trygghet och trafiksäkerhet när de ska ta sig mellan busshållplatserna. Att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten i anslutning till busshållplatserna är av stor vikt för att stärka förutsättningarna för att fler ska välja kollektivtrafiken som färdmedel. För att ytterligare stärka kollektivtrafikens attraktivitet bör de befintliga busshållplatserna flyttas något och förbättras. Detta kan ske genom att de förses med väderskydd och nya cykelparkeringsplatser.

Gång- och cykeltrafik

Längst med Risatorpsvägen finns det idag ett välutbyggt gång- och cykelvägnät.

Det nya detaljplaneområdet kommer i huvudsak att ha anslutande gång- och cykelvägar mot Risatorpsvägen. Anslutningen bör finnas både via den mindre parallella vägen med Risatorpsvägen som ansluter till cirkulationsplatsen i söder, som kommer ha en hög trafiksäkerhet. Lika så bör en anslutning anläggas vid den nya infarten till Bustorps Gård

Andra anslutningsmöjligheter gående eller med cykel finns även till Blekinge leden och till promenadstråken i Brunnskogen.