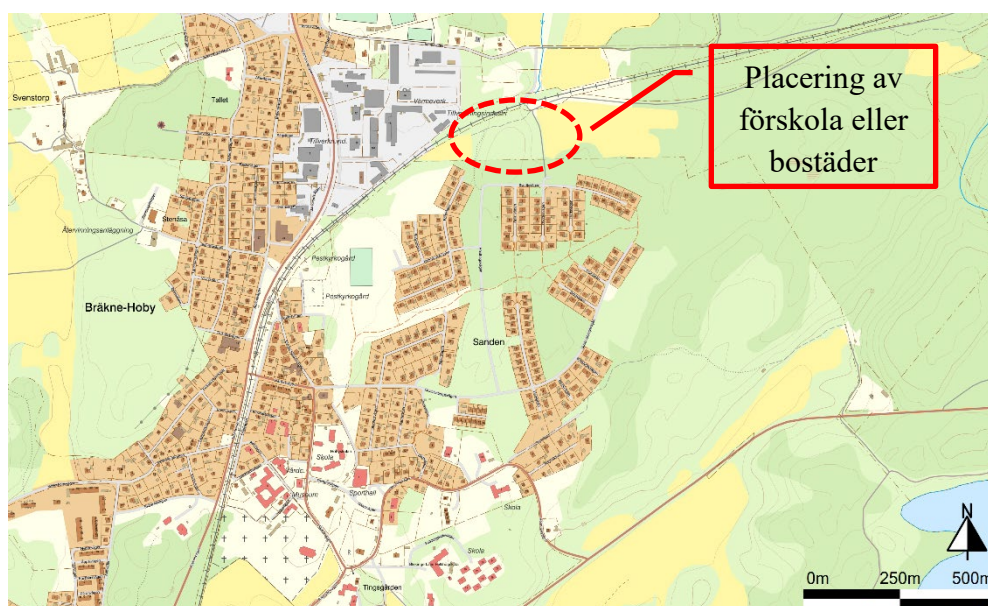


Trafik PM - detaljplan för Hoby 1:19, Sanden

Norr om Svedjevägen i Sandenområdet, Bräkne-Hoby planeras det för en ny förskola för 120 barn. Området är idag väl utbyggt med goda möjligheter för gång och cykel. Kommunstyrelsen beslutade 2023-01-10 § 14 att utöka detaljplaneuppdraget så att detta även inkluderar markanvändningen för bostadsändamål. Med anledning av detta har denna trafikanalys uppdaterats för att spegla detaljplaneuppdragets innehåll.



Kartan visar huvudsaklig placering av detaljplaneförslaget gällande förskola eller nya bostäder i Bräkne-Hoby.

Trafikflöden

Nuvarande trafik

Augusti 2020 utfördes trafikmätningar i området där Ronneby kommun mätte trafikmängden på tre olika platser enligt kartan nedan. På Hästhagsvägen uppmättes en årsdygnstrafik på 391 fordon per dygn, Svedievägen 169 och på Gustavsbergsvägen 173.

Svedievägen och Gustavsbergsvägen, efter Hästhagsvägen är båda reglerade till 30 km/h samtidigt som Hästhagsvägen har en bashastighet på 50 km/h.



Kartan visar en illustration av huvudvägnätet i området, mätpunkter och närheten till kollektivtrafik.

Tillkommande trafik

Den nya förskolan uppges möjliggöra upp till 120 platser vilket innebär en personalstyrka om cirka 22 anställda. En grov och högt räknad bedömning ger att antalet fordonsrörelser med främst personbil genereras med cirka 414 rörelser per vardagsdygn. Därtill kommer ökade rörelser av oskyddade trafikanter inom området.

Tabell nr. 1 – Bedömd trafikstring vid etablering av förskola

| | Antal | Bil % | Rörelser | Trafikalstr. |
|-------------|-------|-----------------|----------|--------------|
| Barn | 120 | 80 % | 4 | 384 |
| Anställda | 22 | 50 % | 2 | 22 |
| Transporter | 4 | 100 % | 2 | 8 |
| Summa | | per vardagsdygn | | 414 |

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 att minska dessa siffror. 50 % av personalen har antagits köra bil till arbetet.

Ytterligare en aspekt att ta hänsyn till är att lämna och hämta barnen i förskolan ofta ingår som delresa i föräldrarnas resa till eller från arbetet, vilket påverkar hur denna trafik fördelas i det berörda vägnätet. I området för aktuell förskola finns ett 20-tal barn i åldrarna 0-6 år som bedöms redan idag använda sig av aktuellt vägnät.

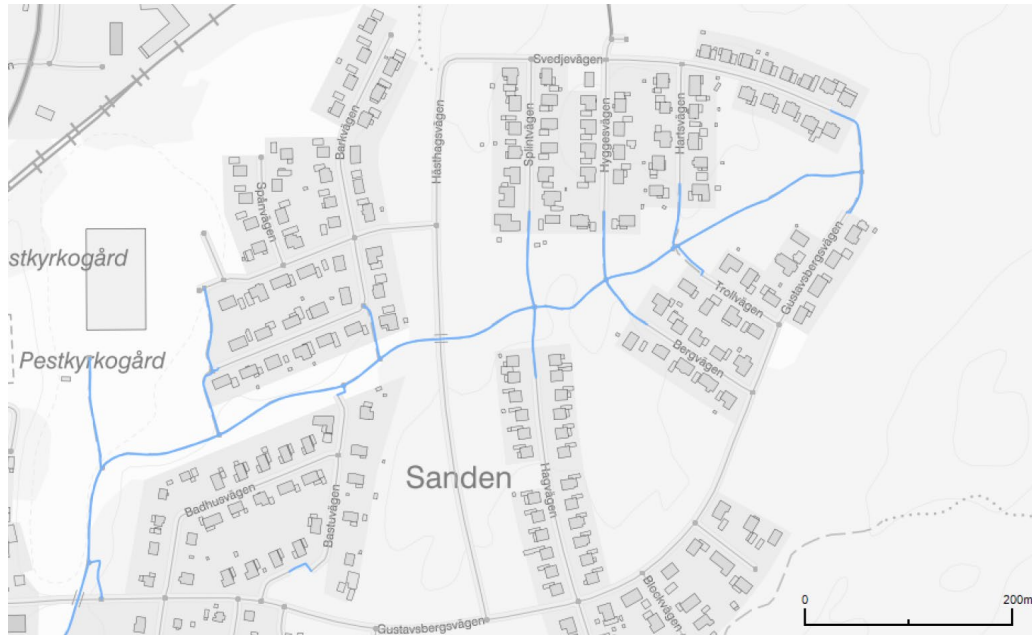
Underlag från trafikräkningar vid övriga förskolor i landet visade att av förmiddagens ankomster till skolan så kommer cirka 35 % under morgonens maxtimma kl. 07-08. På eftermiddagen är inte hämtning av barn lika koncentrerat till maxtimmen som på morgonen, utan då sker hämtning av barnen lite mer utspritt.

Tillkommande trafik vid etablering av bostäder

Till skillnad från en förskola skulle byggnation av bostäder innebära en annan typ av trafikstring. Bostadstrafik består i huvudsak av personbilstrafik samt gång- och cykeltrafik. Förslaget till ny detaljplan möjliggör för flera olika typer av bostadsbebyggelse så som friliggande enbostadshus eller gruppbebyggelse så som parhus eller mindre flerbostadshus. Detta kan exempelvis bestå av marklägenheter eller mindre flerbostadshus i två våningar. Detaljplanen medger på så sätt ungefär 4 – 24 nya bostäder beroende på bebyggelsens utformning. Detta skulle grovt beräknat innebära ett intervall om 60 – 100 nya trafikrörelser per dygn med personbil baserat på ett hushålls behov av transport till arbete och fritid.

Vägnät

Hästhagsvägen som kommer bli den primära bilvägen till den nya förskolan håller en mycket god standard med en bredd på cirka 9 meter, dock saknar vägen separerad gång- och eller cykelväg. Även Gustavsbergsvägen håller en god standard med en bredd på cirka 7 meter för fordonstrafik samt ensidig och på sina ställen dubbelsidig gångbana. Kompletteringar av vägnätet med nya gång- och cykelbanor har sedan tidigare undersökts i gällande planprogram som fick laga kraft 2021. Gällande äldre stads- och detaljplaner medger redan idag åtgärder som kompletterar gång- och cykelvägnätet i stadsdelen Snaden som helhet.

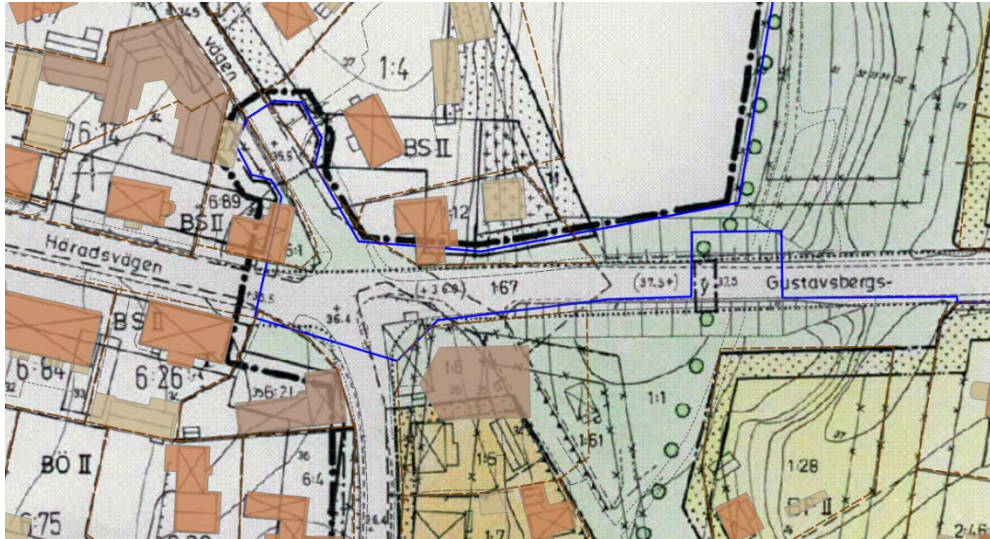


Kartan visar gång- och cykelvägnät inom stadsdelen Sanden.

Stadsdelens anslutning till större vägnät

Det kommunala vägnätet ansluter via Gustavsbergsvågen till Häradsvågen som är en statlig väg där Trafikverket är väghållare. Detta innebär att Ronneby kommun inte ensam ansvarar för tekniska åtgärder på vägnätet där Häradsvågen berörs. Trafiken från stadsdelen Sanden ansluter till Häradsvågen för passage över järnvägsspåret för Blekinge kustbana och även söderut för att ansluta till Ronnebyvågen, Gamla Riksvågen och även Europaväg E22.

Gällande äldre stadsplan nr. 358 omfattar även korsningen mellan Gustavsbergsvågen, Häradsvågen och Gamla Häradsvågen. Stadsplanen reglerar korsningen som allmän plats och förbereder även för en avstängning av Gamla Häradsvågen med en vändplats. Detta innebär att det redan i gällande plan finns utrymme för kompletteringar av gång- och cykelvägnätet i anslutningen till häradsvågen och en potentiell minskning av trafikbelastningen i korsningen genom avstängning av Gamla Häradsvågen.



Kartan visar ett utsnitt från gällande stadsplan nr. 358 som fick laga kraft 1973-09-21. På plankartan har bebyggelse och vägkanter överlagrats. Gällande planområdesgräns redovisas med heldragen blå linje.

Genomförande av trafiksäkerhetshöjande åtgärder

Gällande stads- och detaljplaner i området och dessa anslutningsvägar medger redan idag att trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs tillsammans med kompletterande åtgärder inom gång- och cykelvägnätet. Genomförandet av sådana åtgärder styrs exempelvis inom ramen för exploateringsavtal i samband med genomförandet av en ny detaljplan.

Sammanfattning

Det aktuella vägnätet som finns i Sanden både gällande för fordonstrafik som för gång och cykel lämpas gott och väl till utveckling i området genom en ny förskola. Både Gustavsbergsvägen och Hästhagsvägen är dimensionerade för att möta den nya trafikbelastning som bildas.

Daniel Camenell
Exploateringsingenjör

Efter kompletterande undersökningar av stadsdelens anslutning till större vägnät kan det konstateras att gällande äldre stads- och detaljplaner redan idag medger kompletterande åtgärder av framförallt gång- och cykelvägnätet inom och till stadsdelen. Genomförandet av sådana åtgärder regleras exempelvis i exploateringsavtal mellan kommun och framtida exploatör.

Peter Robertsson
Planarkitekt