

Daniel Camenell, 0457-61 83 18
daniel.camenell@ronneby.se

Komplettering till trafikutredning

Verksamhetsområdet Gärdet har varit föremål för flera detaljplaneprojekt och den första detaljplaneläggningen påbörjades 2017. Till den första detaljplanen för Gärestad 1:13 m.fl. gjordes det sedan under 2018 en trafikutredning och detaljplanen fick laga kraft 2019. Efter den första detaljplaneläggningen gjordes under 2021 en utökning av det planlagda området. Utvecklingen i verksamhetsområdet har varit mycket snabb och därför har ett behov uppstått att ändra den gällande detaljplanen från 2021. Arbetet med att ändra den utökade detaljplanen påbörjades under 2022 och genom samrådet av ändringen har trafikutredningen kompletterats med detta PM.

Förutsättningar

Indata till trafikutredningen var en ny detaljplan med en yta av cirka 70 000 m² kvartersmark varav 40% stormarknad och 60% småindustri med en byggnadsarea på 30%.

Genom att lägga till dessa siffror i Trafikverkets trafikstringsverktyg får man ett totalt antal rörelser till området som motsvarar 7666, varav dessa är 4766 via bil och övriga via kollektivtrafik, cykel, till fots eller på annat sätt. Dessa siffror skulle behöva justeras så att en större andel sker via bil, detta med tanke på tillgängligheten till området.

Trafikutredningen från 2018 bedömde att trafikstringen till området vid fullt utbyggt planområde år 2040 skulle hamna på cirka 5500 fordon per dygn.

Utökning av detaljplanelagt område 2021

2021 gjordes en ändring i detaljplanen som medförde att området utökades med 20 000 m² kvartersmark samt att man ändrade till en högre tillåten bruttorna, 50%. Ändringen medförde även en förändrad användning där man gick från 40% stormarknad och 60% till att man helt tagit bort möjligheten till stormarknad och fokuserar området till småindustri och större industri samt vis detaljhandel, samhällsservice och idrottsanläggning. Använder man denna data i Trafikverkets trafikstringsverktyg får man ett totalt antal rörelser till området som motsvarar 8582, varav dessa är 4954 via bil.

Även om ytan och den högsta tillåtna bruttoaren har ökat medför den ändrade användningen av kvartersmarken ingen större ökning än vad man hade som resultat i trafikutredningen från 2018.

Samtidigt som trafikstringsverktyget ger en indikation på hur det kan se ut vid ett fullt utbyggt område enligt detaljplanen visar exempel från andra områden ett helt annat resultat. Trafikstringsverktyget har gett högre trafikstring än vad verkliga mätningar har visat.

Nu gällande ändring 2023

För den aktuella ändringen av detaljplanen vid verksamhetsområdet Gärdet har markanvändningen för samhällsservice utgått till ändamål för verksamheter som industri jämfört med utgångsläget 2017. Vidare har också markanvändningen räddningstjänst utgått från planområdet jämfört med gällande detaljplan som fick laga kraft 2021. Detta sammantaget skulle innebära en lägre trafikstring. Samtidigt har man i ändringen skapat möjliga anslutningar till en framtida detaljplan. Att dessa anslutningar skulle medföra en högre trafikstring mot Karlskronavägen går inte att uteslutas. Dock är det inte nu gällande ändring av detaljplanen som föranleder en sådan ökning, utan prövas inom ramen för de detaljplaneärenden som avser kommande etapper av verksamhetsområde Gärdet enligt gällande översiktsplan.

Verksamheterna i gällande detaljplan är snarlika som i den framtida där man ser att verksamheterna kan ta nytta av varandra, något som innebär mycket interna rörelser. Samtidigt kommer andra anslutningar till den framtida detaljplanen att tillskapas, vilket innebär att trafikplatsen vid Karlskronavägen inte kommer att vara den enda.

Summering

Med underlag enligt ovan är det inget som antyder mot att det kommer att ske en markant ökning genom ändringen av detaljplanen. Trafikmätningen från 2018 års utredning visade på att ett nytt verksamhetsområde, med höga siffror, ligger långt ifrån mätnadsflödena och ger därför marginell påverkan på framkomligheten.

Daniel Camenell
Exploateringsingenjör

PM

UPPDRAG Detaljplan Gärestad 1:13	UPPDRAGSLEDARE Anna Magnusson	DATUM 2017-10-09
UPPDRAGSNUMMER 3840317000	UPPRÄTTAD AV Daniel Henricson	REVIDERAD 2018-02-13

Trafikutredning detaljplan Gärestad 1:13 m.fl.

Bakgrund

Ronneby kommun planerar ett nytt verksamhetsområde inom fastigheten Gärestad 1:13 m.fl. beläget i anslutning till vägarna E22 och Karlskronavägen (som är en del av E22) vid trafikplats Ronneby Öst, strax öster om Ronneby tätort. Verksamhetsområdet är planerat att inrymma en blandning av handel och lättare industri. I områdets östra del finns idag företaget Ron-plastic. En utgångspunkt för exploateringen har varit att den ska klaras med en trevägskorsning.

Avgränsningar

Det planerade verksamhetsområdet ligger nordväst om Karlskronavägen och sydväst om E22. I denna utredning hanteras i första hand den tillkommande trafiken till följd av detta område och dess påverkan på Karlskronavägen och E22. Området begränsas delvis av Länsstyrelsens beslut om byggnadsfritt området inom 50 m från E22, 30 m från regionala vägar och 12 m från övriga allmänna vägar.



Figur 1. Skiss planområde för nya verksamheter vid trafikplats Ronneby Öst

Nuläge

Vägnät

Karlskronavägen leder fram till trafikplats Ronneby Öst vid E22. Vägen är cirka 9 m bred och är hastighetsbegränsad till 70 km/h. Väg E22 är en mötesfri motortrafikled med hastighetsbegränsningen 100 km/h. Trafikverket är väghållare för dessa vägar.

Trafik

Trafiken på Karlskronavägen och E22 mättes senast 2014. För av- och påfartsramperna finns bedömda värden från samma år. Maximal timtrafik inträffar kl 16-17 på vardagar och motsvarar cirka 13-16 % av årsdygnstrafiken (ÅDT). Trafiken i maxtimmen för av- och påfartsramperna har bedömts utifrån angränsande mätningar.

Tabell 1. Uppmätta trafikflöden (bedömda för av- och påfarter)

Väg	Delsträcka	Punktnr	Mätår	ÅDT	Andel tung	Maxh
Väg E22	Väster om tpl Ronneby Öst	3530032	2014	10240	12 %	1364
Väg E22	Öster om tpl Ronneby Öst	3530151	2014	13100	10 %	1793
Karlskronavägen	Söder om tpl Ronneby Öst	3530086	2014	3790	8 %	580
Väg E22	Tpl Ronneby Öst avfart österut	3530080	2014	350	20 %	50
Väg E22	Tpl Ronneby Öst avfart västerut	3530083	2014	1500	7 %	210
Väg E22	Tpl Ronneby Öst påfart österut	3530085	2014	1500	7 %	210
Väg E22	Tpl Ronneby Öst påfart västerut	3530087	2014	350	20 %	50

Åtgärdsförslag

Planområdets storlek och innehåll dimensioneras för att ge en trafikallstring som kan hanteras i en trevägskorsning i anslutningen till Karlskronavägen cirka 170 m sydväst om påfarten till E22 österut. Befintlig anslutning till Ron-plastic kommer att tas bort och ersätts av den nya anslutningen. Trevägskorsningen utformas med höger- och vänstersvängsfält på den anslutande vägen. På Karlskronavägen planeras ett vänstersvängsfält in mot verksamhetsområdet samt ett vänsterpåsvängsfält för trafik ut från området. Vänsterpåsvängsfältet väver samman med genomgående trafik på Karlskronavägen minst 50 m före påfarten till E22 österut. Accelerationssträckan och vävningssträckan är kortare än vad VGU rekommenderar för landsvägsförhållanden. Av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl bör därför hastighetsbegränsningen i korsningen sättas till 60 km/h genom lokal trafikföreskrift.

2 (7)

PM
2017-10-09



Figur 2. Föreslagen utformning av trevägskorsning Karlskronavägen/ny anslutning

Trafikprognos

Genererad trafik har med hjälp av Trafikverkets trafikaltringsverktyg beräknats för ett fullt utbyggt verksamhetsområde år 2040. Personresorna antas ha en resandandelen med bil på 90 %. Nyttotrafiken antas till 7 % och består uteslutande av tung trafik. Total bruttoarea i området är satt till 21000 m² BTA, varav 60 % motsvarar småindustri och 40 % motsvarar stormarknad.

Trafiken på berörda vägvagnsnitt har först räknats upp med Trafikverkets trafikuppräkningsstal för EVA (gällande från 2016-04-01) till prognoser för år 2018 respektive år 2040. Ronneby ingår i Blekinge, vilket innebär en årlig trafikökning på 0,61 % för personbilar och 0,98 % för lastbilar på europavägar. Se Tabell 3 för prognos för berörda vägvagnsnitt.

Tabell 2. Prognos trafikflöden år 2018 utan nytt verksamhetsområde

Väg	Delsträcka	Punktnr	Prognosår	ÅDT	Andel tung	Maxh
Väg E22	Väster om tpl Ronneby Öst	3530032	2018	10500	12 %	1400
Väg E22	Öster om tpl Ronneby Öst	3530151	2018	13400	10 %	1840
Karlskronavägen	Söder om tpl Ronneby Öst	3530086	2018	3900	8 %	600
Väg E22	Tpl Ronneby Öst avfart österut	3530080	2018	400	20 %	50
Väg E22	Tpl Ronneby Öst avfart västerut	3530083	2018	1500	7 %	210
Väg E22	Tpl Ronneby Öst påfart österut	3530085	2018	1500	7 %	210
Väg E22	Tpl Ronneby Öst påfart västerut	3530087	2018	400	20 %	50

Tabell 3. Prognos trafikflöden år 2040 utan direkt påverkan av nytt verksamhetsområde

Väg	Delsträcka	Punktnr	Prognosår	ÅDT	Andel tung	Maxh
Väg E22	Väster om tpl Ronneby Öst	3530032	2040	12100	13 %	1620
Väg E22	Öster om tpl Ronneby Öst	3530151	2040	15500	11 %	2120
Karlskronavägen	Söder om tpl Ronneby Öst	3530086	2040	4500	9 %	680
Väg E22	Tpl Ronneby Öst avfart österut	3530080	2040	400	22 %	60
Väg E22	Tpl Ronneby Öst avfart västerut	3530083	2040	1800	7 %	240
Väg E22	Tpl Ronneby Öst påfart österut	3530085	2040	1800	7 %	240
Väg E22	Tpl Ronneby Öst påfart västerut	3530087	2040	400	22 %	60

I prognosen ovan ingår en generell tillväxt och utbyggnad av t.ex. bostäder och verksamhetsområden i Blekinge. För att studera påverkan på angränsande vägar har dock genererad trafik från det aktuella verksamhetsområdet adderats till denna prognos. Det innebär ett visst mått av dubbelräkning. Prognostiserad trafik inkl trafik alstrad från verksamhetsområdet redovisas i

Tabell 4.

Tabell 4. Prognos trafikflöden år 2040 inklusive påverkan av nytt verksamhetsområde

Väg	Delsträcka	Punkt nr	Prognosår	ÅDT	Andel tung	Maxh
Väg E22	Väster om tpl Ronneby Öst	3530032	2040	13400	12 %	1800
Väg E22	Öster om tpl Ronneby Öst	3530151	2040	17000	10 %	2380
Karlskronavägen	Söder om tpl Ronneby Öst	3530086	2040	7200	8 %	1140
Karlskronavägen	Söder om ny anslutningsgata	-	2040	7200	8 %	1130
Ny anslutning	Väster om Karlskronavägen	-	2040	5500	7 %	750
Väg E22	Tpl Ronneby Öst avfart österut	3530080	2040	1000	13 %	150
Väg E22	Tpl Ronneby Öst avfart västerut	3530083	2040	2500	7 %	380
Väg E22	Tpl Ronneby Öst påfart österut	3530085	2040	2500	7 %	380
Väg E22	Tpl Ronneby Öst påfart västerut	3530087	2040	1000	13 %	150

Påverkan på vägnät

Framräknade trafikmängder år 2040 inkl ny exploatering har använts för kapacitetsberäkningar i programmet Capcal. Beräkningarna har utförts med utgångspunkt om att den nya korsningen ska få en maximal belastningsgrad på cirka 0,8. Total bruttoarea i området blir då 21000 m² BTA, varav 60 % småindustri och 40 % stormarknad.

Uppräknade trafikflöden inklusive påverkan från nytt verksamhetsområde ligger långt ifrån mättnadsflödena för sträcka och ger därför marginell påverkan på framkomligheten på de delsträckor som anges i

Tabell 4. Det är alltså inte sträckor utan korsningar som påverkas. Resultat från korsningsberäkningar i Capcal redovisas nedan:

Korsningen Karlskronavägen/anslutning till nytt verksamhetsområde

Belastningsgrad i maxtimma (em): 0,81 (vänstersvängande från ny anslutning).

Körlängd (90-percentil) i maxtimmen är cirka 5 fordon (vänstersvängande från ny anslutning).

Belastningsgrad för Karlskronavägen är som mest 0,37 (vänstersvängande mot ny anslutning).

Korsningen Karlskronavägen/avfart E22 österut

Belastningsgrad i maxtimma (em): 0,26 (avfart från E22 österut).

Körlängd (90-percentil) i maxtimmen är mindre än ett fordon (avfart från E22 österut).

Belastningsgrad för Karlskronavägen är som mest 0,20.

Slutsatser

Med en utbyggnad av verksamhetsområdet med 21000 m² BTA, varav 60 % småindustri och 40 % stormarknad, fungerar anslutningen till Karlskronavägen bra med en trevägskorsning i prognosåret 2040. En förutsättning är att korsningen utformas med höger- och vänstersvängsfält på den anslutande vägen samt vänstersvängsfält och vänsterpåsvängsfält på Karlskronavägen. Hastighetsbegränsningen i korsningen bör sättas till 60 km/h. Ett större verksamhetsområde skulle kräva en cirkulationsplats eller dylikt i anslutningen till Karlskronavägen för att framkomligheten skulle bli godtagbar. Planer på angränsande verksamhetsområden kan medföra att livslängden på föreslagen trevägskorsning blir betydligt kortare än till år 2040. Trevägskorsningen kan i detta sammanhang ses som en etapplösning.

Trafiken på E22 och dess av- och påfartsramper kommer inte att få några framkomlighetsproblem till följd av det nya verksamhetsområdet.