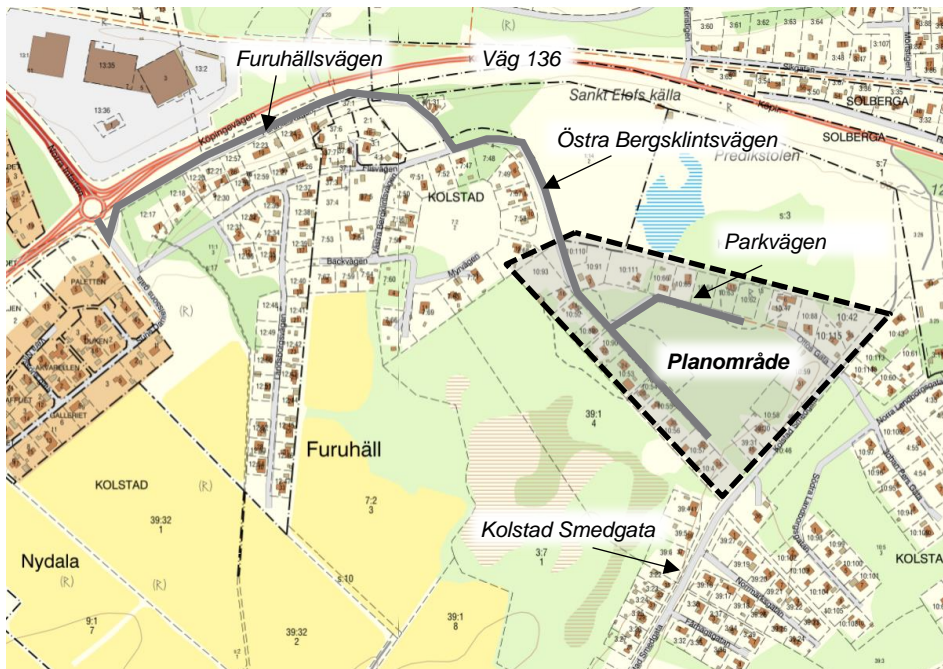


PM Trafik

Detaljplan Kolstad 39:33 m.fl., Borgholms kommun

Detta PM redovisar befintliga förutsättningar för trafiken i området och beräkningar av framtida trafikmängder till följd av detaljplanen. Avslutningsvis ges några rekommendationer avseende trafikföring och åtgärder.

Planområdet utgörs idag i huvudsak av fritidshus och några få permanentboende. Syftet med detaljplanen är att tillskapa ytterligare bostadsfastigheter i Kolstadsområdet och att utöka byggrätterna för befintliga bostadsfastigheter. Förtätningen ska ske på ett sätt som bibehåller områdets luftiga och småskaliga karaktär. Grönstruktur och dagvattenhantering ska utformas för att gynna områdets djurliv.



Figur 1. Översiktsbild (Källa: Lantmäteriet).

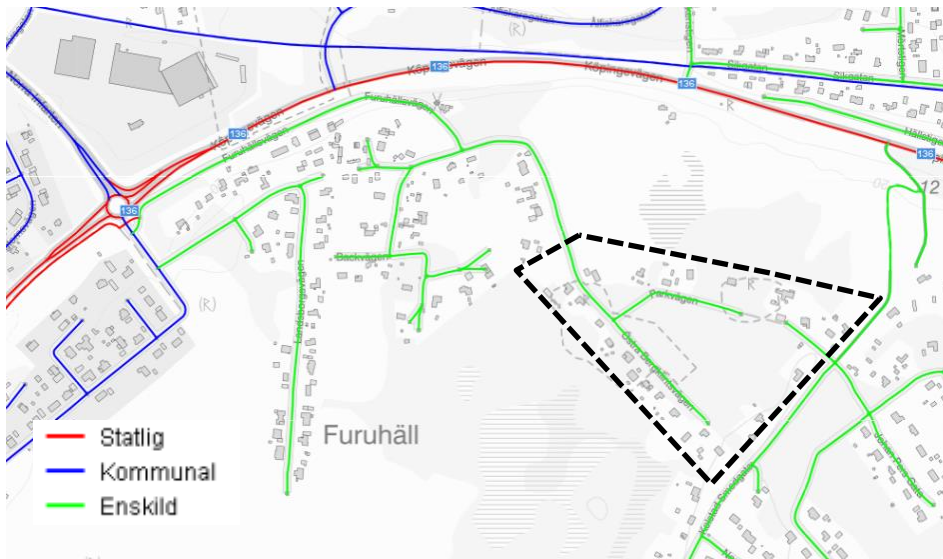
Gatustruktur

Området angörs från väg 136 via Furuhällsvägen och Östra Bergsklintsvägen – Parkvägen. Kopplingen till Kolstad Smedgata är inte öppen för biltrafik.

Samtliga gator inom planområdet utgörs av mindre lokalgator med enskilt huvudmannaskap (NVDB¹, 2023). Gatorna ligger inom tätbebyggt område och skyltad hastighet är 30 km/tim. Östra Bergsklintsvägen är asfalterad fram till korsningen med Parkvägen där de båda gatorna övergår till grusväg. Även

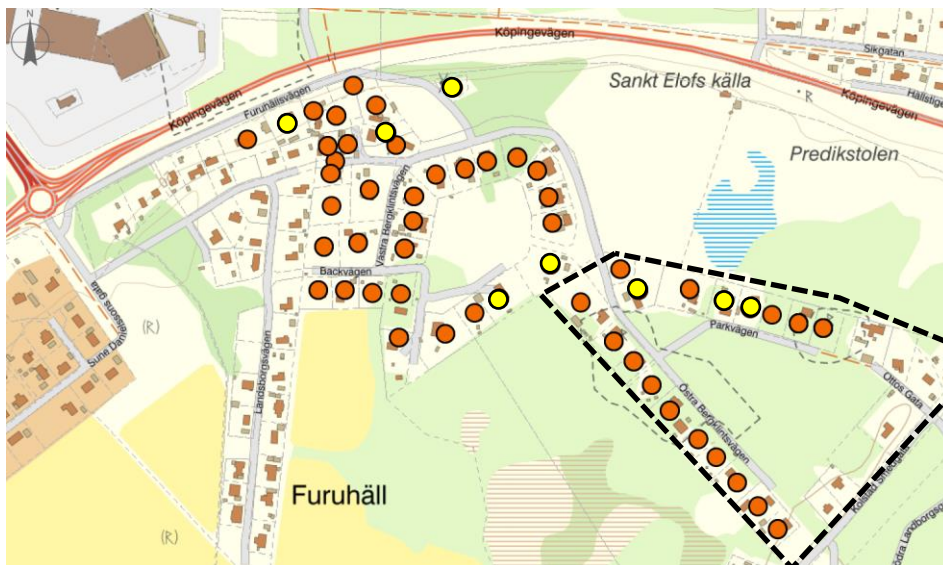
¹ Nationella vägdatan (Trafikverket, 2023)

Kolstad Smedgata är asfalterad men här är hastigheten 50 km/tim. Vägbredden varierar mellan cirka 3 och 5,5 meter.



Figur 2. Ansvarig väghållare (NVDB, 2023)

Totalt 53 fastigheter har Furuhällsvägen som huvudsaklig koppling mot väg 136. Åtta av dessa fastigheter är permanentboende och åtta är obebyggda. Inom planområdet finns 18 fastigheter med anslutning mot Östra Bergsklintsvägen, Parkvägen och Furuhällsvägen. Av dessa är tre permanentboende och tre är obebyggda.



Figur 3. Samtliga 53 fastigheter med koppling till Furuhällsvägen. Permanentboende markerade med gul cirkel. (Källa: Borgholms kommun, 2023).

Trafikalstring

Idag

Det har inte gjorts några trafikmätningar i området, men den trafik som genereras från området bedöms vara låg. Säsongsvariationen är dock stor på grund av områdets karaktär med fritidshus.

I området finns totalt 53 fastigheter med anslutning mot Furuhällsvägen. 45 av dessa är idag bebyggda. Befolkningstätheten är cirka 1,8 personer per bebyggd fastighet inom hela området, se Figur 3. Åtta av fastigheterna är permanentbostäder, resterande utgörs av fritidshus. För hela Borgholm kommun är befolkningstätheten cirka 2 personer per hushåll (SCB, 2022).

Inom planområdet finns totalt 26 fastigheter, varav 18 har koppling till Furuhällsvägen. Resterande åtta fastigheterna har anslutning mot Kolstad Smedgata.

Enligt resvaneundersökning för sydöstra Sverige (Trafikverket, 2012) gör varje kommuninvånare i genomsnitt 2,18 resor per vardagar och 1,71 under helger. Sommartrafiken i området antas i detta fall motsvara helgtrafiken för övriga året. Av samtliga resor sker cirka 71 % med bil.

Förutom privatpersoners resor antas annan trafik (leveranser, servicefordon, postbil m.m.) ge ett tillskott på 5 procent.

Det kan antas att fritidsbostäder genererar ett visst tillskott till den årliga medeldygnstrafiken. I analysen antas att cirka 20 % av fritidshusen genererar trafik under hela året.

Baserat på uppgifterna ovan kan trafikstringen från området idag beräknas.

Medeldygnstrafiken från planområdet är begränsad och beräknas idag ligga kring 20 fordon per dygn. Den totala medeldygnstrafiken på Furuhällsvägen beräknas till cirka 50 fordon per dygn.

”Sommartrafik”

Sommartid antas samtliga bebyggda fastigheter i området vara bebodda och den maximala dygnstrafiken på Furuhällsvägen beräknas till cirka 100 fordon per dygn.

Osäkerheten vid beräkning av trafikflöden är stor på grund av säsongsvariationen och det relativt få antalet bostäder.

Framtida trafikallstring från planområdet

Detaljplanen möjliggör ett tillskott på maximalt 13 villatomter samt permanentboende på befintliga fastigheter, se Figur 4. Det kan bli färre tomter då detaljplanen också medger större fastighetsbildningar. För beräkning av trafikallstring har Trafikverkets Trafikallstringsverktyg använts. Kontrollberäkning har även gjorts enligt metoden ovan. Någon generell uppräknig av trafik inom området, enligt Trafikverkets basprognos, antas inte vara motiverad på grund av områdets storlek och karaktär.



Figur 4. Illustrationsplan dat. 2024-09-30. Maximalt antal tillkommande fastigheter i rött. (Atrio, 2024).

Givet maximal tillkommande bebyggelse samt att befintliga fastigheter utnyttjar sin ökade byggrätt och omvandlas till permanentboende beräknas trafikallstringen från planområdet till cirka 90 fordon per årsmedeldygn.

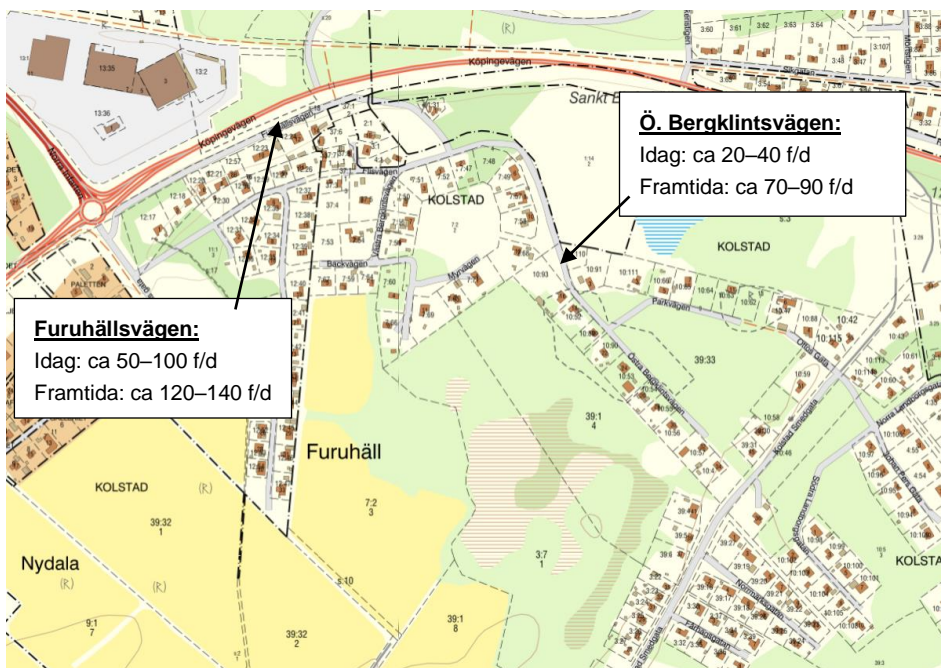
All tillkommande trafik antas belasta Furuhällsvägen, se mer under kapitel *Framtida trafikföring* nedan.

Trafikanalys

Baserat på uträkningarna ovan kan trafikförändringen på Furuhällsvägen beräknas. Medeldygnstrafiken på vägen beräknas öka från dagens cirka 50 fordon per dygn till kring *120 fordon per dygn* till följd av den nya detaljplanen.

Under de mest belastade perioderna beräknas trafiken på Furuhällsvägen idag till cirka 100 fordon per dygn. Med den nya detaljplanen beräknas maxtrafiken öka till upp emot cirka *140 fordon per dygn*.

Trafikflöden på olika gatusnitt framgår av Figur 5 nedan.



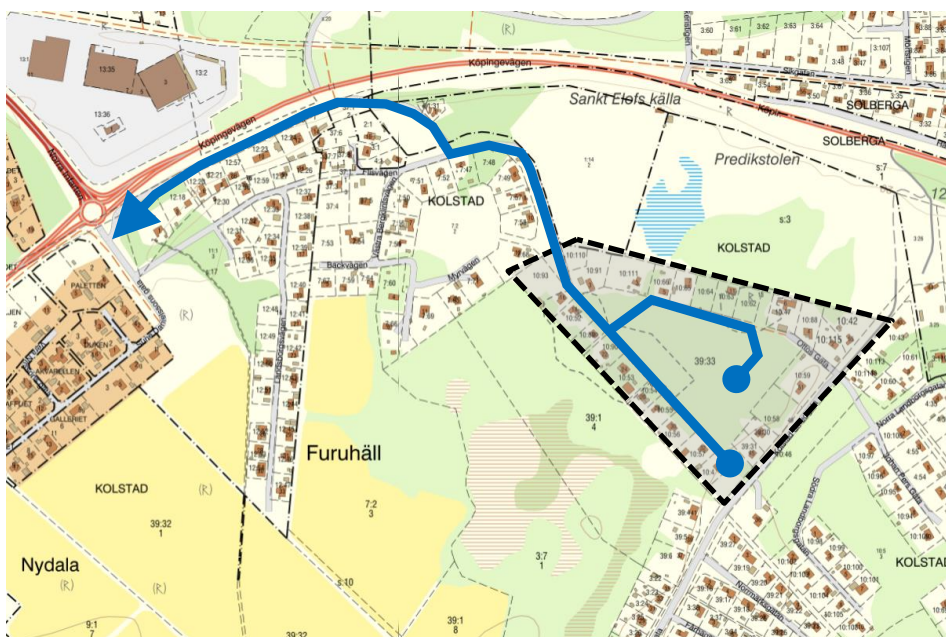
Figur 5. Framtida beräknade trafikmängder (fordon per dygn) på Furuhällsvägen och Östra Bergsklintsvägen. (Karta: Lantmäteriet)

Trafikmängderna är fortsatt små i området, även om den procentuella trafikökningen är stor på vissa gator. Ökad trafik bedöms inte medföra något omfattande behov åtgärder i gatunätet, se nedan.

Det bör noteras att det finns en relativt stor osäkerhet i beräkningarna och att redovisade framtida trafikflöden ska ses som maxflöden.

Framtida trafikföring

I den övergripande trafikstrukturen är den naturliga kopplingen mot Borgholm och Kalmar, vilket också framgår av resvaneundersökningen. Befintlig gatustruktur föreslås därför att behållas i stor utsträckning och trafiken kopplas mot Furuhällsvägen. Cirkulationsplatsen vid väg 136 har också god kapacitet att hantera tillkommande trafik.



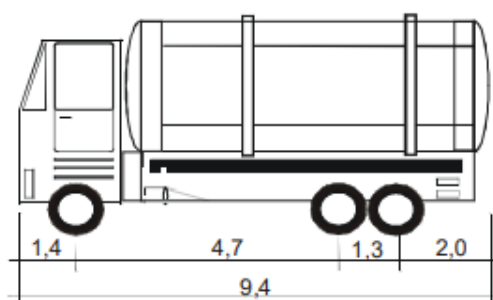
Figur 6. Planområdets koppling till det övergripande vägnätet.

Vändzonen i området bör dimensioneras med minst 10 meters radie för att undvika backrörelser för sopbil, *typfordon Los* (Trafikverket, 2022). Minsta vändradie för personbil är 6 meter.

Mått

Längd	9,4 m
Bredd	2,55 m
Axelavstånd framaxel- boggiens teoretiska tyngdpunkt	5,1 m
Överhäng fram	1,4 m
Höjd	3,4 m
Vändradie 10,0 m med körvidd 5,5 m	

Typfordon LOS



Figur 7. Mått för typfordon Los (Trafikverket, 2022).

Bilkoppling mellan Furuhällsvägen och Kolstad Smedgata bör undvikas för att minimera genomfartstrafik genom planområdet. Smittrafik via Kolstad Smedgata mot väg 136 bör också undvikas då anslutningen har låg standard och inte bör belastas med mer trafik utan större trafiksäkerhets- och kapacitetsåtgärder.



Figur 8. Anslutning av Kolstad Smedgata mot väg 136.

Gång och cykling kan ske i blandtrafik då trafikmängderna är små. God sikt i kurvor och korsningar bör säkerställas för god trafiksäkerhet. Gena kopplingar för gående och cyklister bör också säkerställas inom samt till och från planområdet. Till exempel bör koppling finnas mot Kolstad Smedgata för anslutning mot Köpingsvik och Kolstad.

Slutsatser

Furuhällsvägen kommer att belastas med mer trafik till följd av detaljplanen. Tillkommande trafik bedöms dock inte medför behov av några särskilda åtgärder i gatunätet då trafikflödet fortfarande är lågt.

Kolstad Smedgata kan komma att få en mindre trafikökning om fastigheter med koppling till gatan omvandlas till permanentbostäder. Tillkommande trafik bedöms dock inte medför något behov av åtgärder i gatunätet.

Möjlighet för personbilar att mötas bör säkerställas då gatorna i området är smala, se Trafikverkets rekommendationer nedan. Eventuella siktproblem bör också åtgärdas.

Minsta radie för vändzon är 6 meter. Vändzon bör dock dimensioneras så att sopbil kan vända runt utan backrörelser, vilket innebär cirka 10 meters radie.

Gång och cykeltrafik kan ske i blandtrafik och bör ges gena kopplingar inom samt till och från planområdet.

Eventuella andra befintliga brister i gatunätet som inte framgår av denna utredning kan också behöva åtgärdas till följd av ökad trafik (t.ex. bristande sikt, slitlager, störande/skymmande vegetation m.m.)

Rekommendationer

- För att skapa en trafiksäker gatustruktur bör god sikt enligt Trafikverkets riktlinjer säkerställas vid korsningspunkter och kurvor.
- Gena kopplingar för gående och cyklister bör prioriteras då dessa trafikantgrupper är känsliga för omvägar.
- Låg hastighet (≤ 30 km/tim) bör även fortsättningsvis gälla inom området då gående och cyklister kommer att röra sig i blandtrafik.
- Planområdet bör kopplas mot Furuhällsvägen och cirkulationsplatsen vid väg 136 som är trafiksäker och har god kapacitet.

Rekommendationerna nedan är hämtade från Trafikverkets handbok för projektering och anläggande av enskilda vägar (Trafikverket, 2020)

- Väg som är smalare än 5 meter bör förses med mötesplatser med ungefär 200 meters mellanrum.
- Om årsdygnstrafiken (ÅDT) är mindre än 125 fordon per dygn kan en överbyggnad med grusslitlager användas. Vid trafikflöden mellan 125 och 250 fordon per dygn, eller när det finns bebyggelse längs vägen, rekommenderas dock ett bundet slitlager bland annat för att minska problemen med damm för de boende.
- Vändplats bör utformas med minst radie 6 meter, helst 10 meter för att undvika backrörelser för till exempel sopbil.

Referenser

Trafikverket (2023). *Nationella vägdatabasen*. <https://nvdb2012.trafikverket.se/> (uttag 2023-01-11)

Trafikverket (2022). *VGU Begrepp och grundvärden – Krav*. Publ. 2022:002. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2020). *Handbok – Projektering och anläggning av enskilda vägar*. Publ. 2020:089. Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2012). *Resvaneundersökning i sydöstra Sverige – Blekinge, Småland och Öland*. Publ. 2012:237. Borlänge: Trafikverket