

## Trafikutredning DP Klubban 3

### Sammanfattning

Denna trafikutredning är ett underlag till detaljplanearbetet för Klubban 3, ett flerbostadshus lokaliserat i centrala Uddevalla. I utredningen studeras de trafikala effekterna av detaljplanen med särskilt fokus på placering av parkeringsytor.

Planområdet är lokaliserat i närheten av ett flertal målpunkter. Detta innebär att det finns goda möjligheter för de boende att resa med gång och cykel. Närmaste hållplatsläge är beläget cirka 350 meter från planområdet, vilket bedöms vara som ett accepterat gångavstånd.

Detaljplanen förväntas alstra cirka 90 bilresor per dygn. Detta tillskott av bilresor kommer inte att påverka framkomligheten på det omkringliggande vägnätet.

En del av parkeringen till flerbostadshuset planeras att anläggas på motsatt sida av Sörkällegatan, längs Garvarmyrvägen. För att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för gångtrafikanter som går mellan parkeringen och bostaden föreslås att följande åtgärder vidtas:

- Minska väglutning på anslutande Gång- och cykelbana mot Sörkällegatan till högst 8%.
- Anläggning av nya Gång- och cykelstråk öster och/eller norr om det nya flerbostadshuset.
- Hastighetssäkra det södra övergångsstället och cykelpassagen över Sörkällegatan.
- Bredda gångbanan längs Garvarmyrvägen till minst 2 meter fram till in- och utfarten mot den nya parkeringsytan.

Inga vibrationsmätningar har kunnat utföras då inga tåg för tillfället trafikerar Bohusbanan. Med tanke på det relativt långa avståndet mellan bostadshus och tågspår samt att bostadshuset ska pålas till berggrund, är det sannolikt att vibrationspåverkan kommer att vara låg.

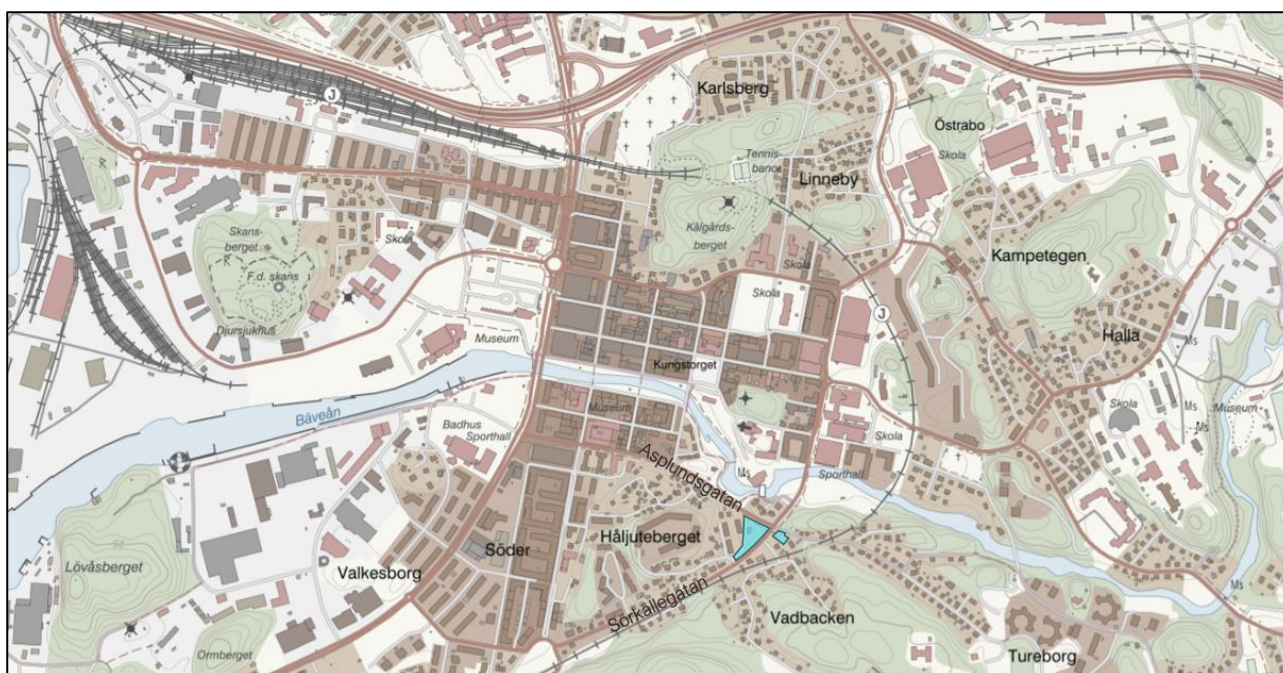
Revision	Datum	Beskrivning	Upprättat av	Granskat av	Godkänt av
1.0	2024-08-16	Färdig version	Viktor Sköldstedt & Linn Hermansson	Lina Sköldberg	Viktor Sköldstedt
0.9	2024-06-28	För externgranskning	Viktor Sköldstedt & Linn Hermansson	Lina Sköldberg	Viktor Sköldstedt
0.8	2024-06-24	För interngranskning	Viktor Sköldstedt & Linn Hermansson		

Detta dokument är framtaget av Norconsult Sverige som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Uddevalla kommun har startat arbetet med en detaljplan för att pröva ett flerbostadshus i centrala Uddevalla. Detaljplanens namn är Klubban 3, vilket även är fastighetens namn. Fastighetsägaren och exploatören är Riksbyggen. Flerbostadshuset som detaljplanen ska pröva innehåller 26 lägenheter. Parkering planeras att ordnas både i anslutning till flerbostadshuset samt cirka 50 meter österut, på andra sidan av Sörkällegatan.



Figur 1. Detaljplanens placering i Uddevalla tätort. Detaljplan markerat med turkos. Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

## 1.2 Syfte

Syftet med trafikutredningen är att studera och beskriva de trafikala effekterna av detaljplanen. Särskild vikt läggs vid att delar av bostädernas parkeringsytor är lokaliserade på andra sidan av Sörkällegatan i förhållande till bostadshuset.

## 1.3 Förutsättningar

Detaljplaneområdet ligger i direkt anslutning till gatorna Sörkällegatan och Asplundsgatan. Trafikmängderna på gatorna utanför detaljplaneområdet är följande<sup>1</sup>:

- Sörkällegatan: 4000 fordon/dygn
- Asplundsgatan: 6000 fordon/dygn

Samtliga gator i området är reglerade till 50 km/h. Kommunen är vägghållare för alla gator utom Styrmansgatan (gatan som leder till bostadshuset), vilket är en privat gata med enskild vägghållare.

<sup>1</sup> Baseras på mätningar som räknats upp till år 2024. Se mer information i kapitel 3.

Sörkällegatan har en gång- och cykelbana på den västra sidan och gång- och cykelbana på delar av den östra sidan. Asplundsgatan har en gång- och cykelbana på den södra sidan och en gångbana på den norra sidan. Figur 2 visar en översikt på gångbanor samt gång- och cykelbanor i närområdet.



Figur 2. Översikt av gångstråk (gul) och gång- och cykelstråk (grön). Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

Följande busslinjer trafikerar korsningen Asplundsgatan / Sörkällegatan: 2, 5, 6, 12, 737, 836. I maxtimmen kör cirka 10 bussar i varje riktning längs Asplundsgatan och Sörkällegatan.

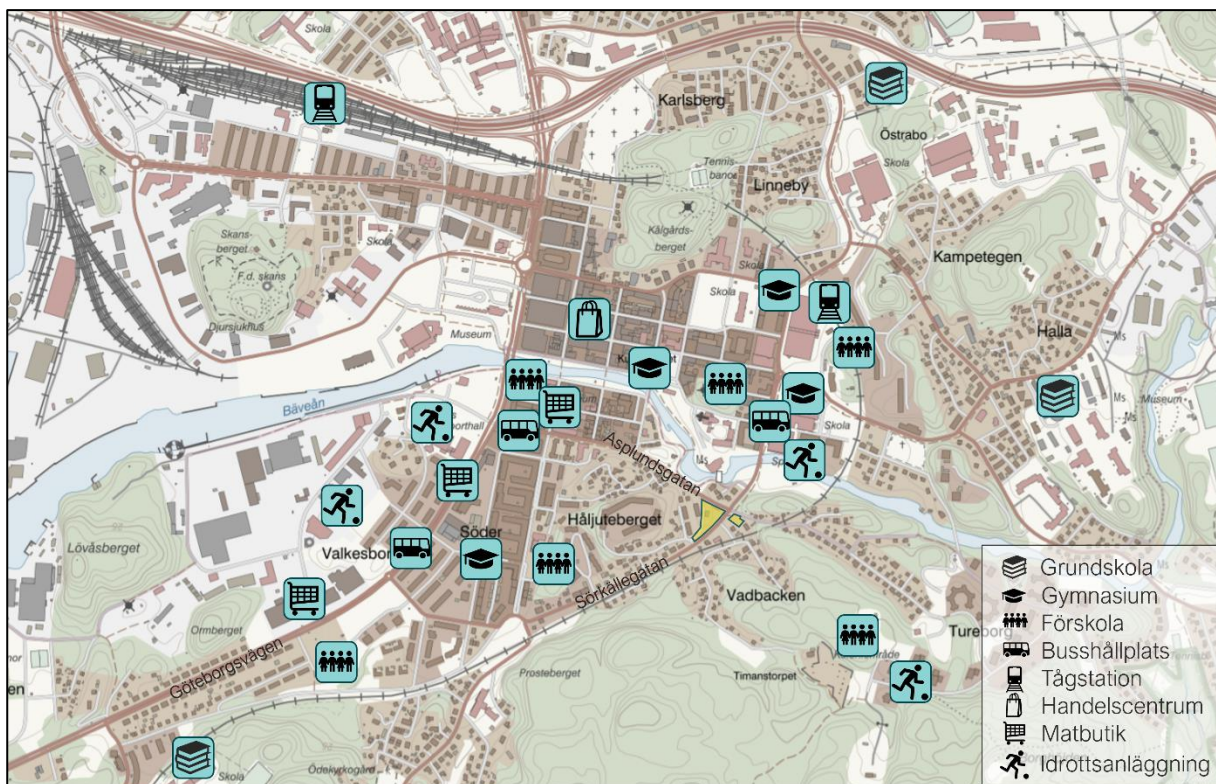
## 1.4 Målpunkter

Planområdet Klubban 3 är beläget i den sydöstra delen av centrala Uddevalla, se gul markering i Figur 3. Cirka 800 meters gångväg från planområdet ligger centrumverksamheter för handel (Kungsgatan) med flera butiker, restauranger och caféer. Uddevalla östra (östra tågstationen i Figur 3) ligger cirka 700 meter gång- och cykelväg från planområdet. Uddevalla östra trafikeras av Västtrafiks tåg mellan Göteborg och Strömstad. Uddevalla centralstation ligger cirka 1,5 kilometer nordväst om planområdet. Centralstationen trafikeras också av Västtrafikståg (även till och från Varberg) samt av ett SJ-tåg per dygn till och från Stockholm.

Närmaste busshållplats är Agnesbergsskolan, vilken ligger på cirka 350 meters gångavstånd från bostadshuset. Hållplats Asplundsgatan ligger på cirka 500 meters gångavstånd från planområdet, se Figur 3.

Både norr och söder om Bäveån finns skolor och förskolor. Den närmaste grundskolan ligger nordöst om planområdet cirka 1,2 kilometer från området. Det finns ett flertal idrottsanläggningar i närområdet kring planområdet.

Längs Göteborgsvägen ligger två livsmedelsbutiker ca 1 kilometer från planområdet. Det finns även en mindre livsmedelsbutik nära hållplatsläget längs Asplundsgatan.



Figur 3. Målpunkter kring planområdet Klubbans. Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

På grund av planområdets närhet till handelscentrum, skolor, idrottsanläggningar och livsmedelsbutiker finns det goda möjligheter att resa med gång och cykel mellan planområdet och omkringliggande målpunkter.

Det är sannolikt att de boende reser med bil när de handlar i livsmedelsbutiker och behöver transportera matvaror. En del av resorna till livsmedelsbutikerna kommer sannolikt vara en del av annan resa, exempelvis till eller från arbete eller studier. Eftersom närmaste grundskola finns cirka 1,2 kilometer från planområdet. Detta är inom cykelavstånd från planområdet och äldre barn har möjlighet att cykla till och från skolan. Vad gäller yngre barn kommer vissa föräldrar sannolikt cykla ihop med dem till skolan och vissa föräldrar kommer köra barnen med bil.

Enligt Sveriges Kommuner och Regioner är 400 meter fågelvägen ett vanligt mått på acceptabelt gångavstånd till närmaste hållplatsläge för nybyggnation av flerbostadshus i medelstora städer (2022). Detta motsvarar ett verkligt gångavstånd på cirka 500 meter. Är avståndet mer än 600 meter fågelvägen (cirka 800 meter i gångnätet) är det få som väljer att ta sig till fots till hållplatsen. Mellan 400 meter – 600 meter fågelvägen är en standard som kan tillämpas vid besvärliga planeringsförutsättningar, exempelvis vid förändring i befintlig miljö. Närmaste busshållplatsläge "Agnebergsskolan" ligger 350 meter från exploateringen och kan därför räknas ligga inom ett attraktivt gångavstånd.

På grund av närheten till tågstationen Uddevalla östra finns goda möjligheter för de boende att pendla med tåg. Sannolikt kommer de tågresenärerna att resa till och från tågstationen både genom att gå, cykla och köra bil. Tågstationen ligger inom godtagbart gångavstånd vid försvårande förhållanden. Västtrafik tillåter medtag av cykel på sina tåg och det finns tillgång till cykelparkering vid tågstationen. Vid Uddevalla östra finns avgiftsbelagd pendelparkering för bil i anslutning till stationen.

## 2 Trafikalstring

Trafikalstring är beräknad från exploateringen genom att använda Trafikverkets trafikstringsverktyg och därefter justera färdmedelsfördelningen utifrån en resvaneundersökning som har genomförts. Det är även beräknat trafikstring från gatorna Fyrmästaregatan, Lästmakaregatan, Styrmansgatan och Garvarmyrvägen. Alstringen från dessa gator används för att studera korsningspunkter.

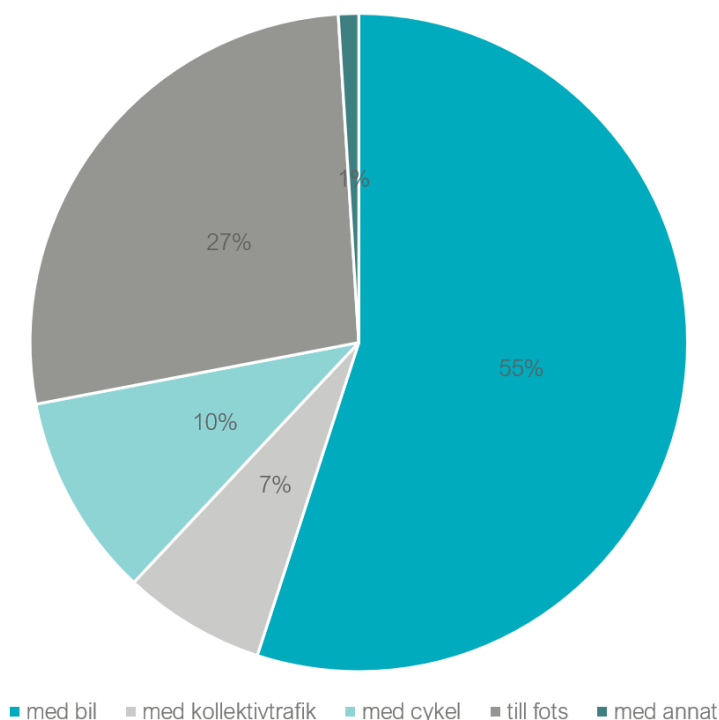
### 2.1 Trafikalstring från exploatering

Trafikalstringen för exploateringen har utgått från förutsättningen att det byggs 26 lägenheter i bostadshuset. Med uppskattad genomsnittlig storlek på bostäderna ger det 47 boende i bostadshuset.

Trafikalstringsverktyget uppskattar att detta renderar totalt 139 resor per dygn. Färdmedelsfördelningen för dessa resor uppskattar trafikstringsverktyget till 24 % med bil, 7 % med kollektivtrafik, 10 % med cykel, 58 % till fots och 1 % med annat färdmedel.

Denna utredning ska utgå från de nya parkeringstalen i kommunen, som ännu inte är beslutade. Dessa parkeringstal innebär att 1 parkeringsplats ska etableras per lägenhet. Ett sådant högt parkeringstal kommer sannolikt att leda till fler resor med bil än det som trafikstringsverktyget har beräknat. I diskussion med Uddevalla kommuns trafikplanerare och i jämförelse med kommunens resvaneundersökning, har det identifierats att bilandelen generellt är för låg i trafikstringsverktyget för Uddevalla tätort, jämfört med verkligheten (Kollektivtrafikbarometern, 2023). En justering av färdmedelsfördelningen är därför genomförd där andelen resor med bil ökats på bekostnad av resor till fots. Nedan är förslag på justerad färdmedelsfördelning, som ett resultat av högt parkeringstal och jämförelse mot resvaneundersökningen.

Färdmedelsfördelning DP Klubban 3



Figur 4. Färdmedelsfördelning, justerat för högt parkeringstal. Bil: 55 %, koll: 7 %, cykel: 10 %, gång: 27 %, annat 1 %

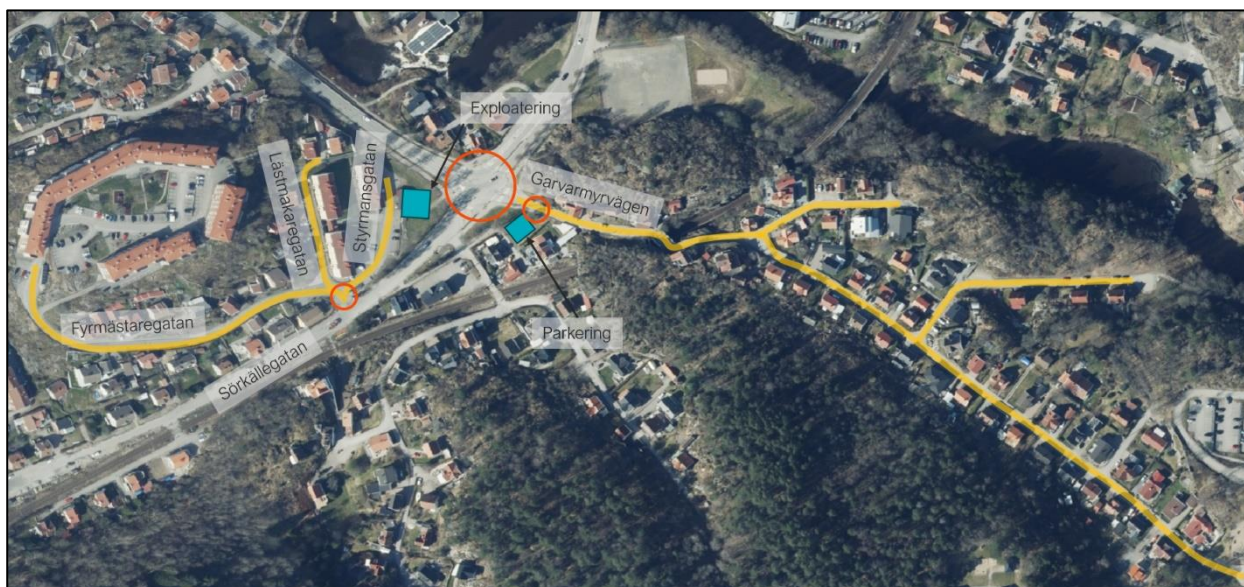
Det har uppskattats att mängden service och godsleveranser motsvarar 15 % av den totala trafiken. När detta adderats till bilandelen innebär det att exploateringen alstrar resor enligt Tabell 1.

Tabell 1. Totalt antal alstrade resor per dygn, inklusive nyttotrafik.

Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Fotgängare	Annat
88	10	14	38	1

## 2.2 Trafikalstring från omkringliggande gator

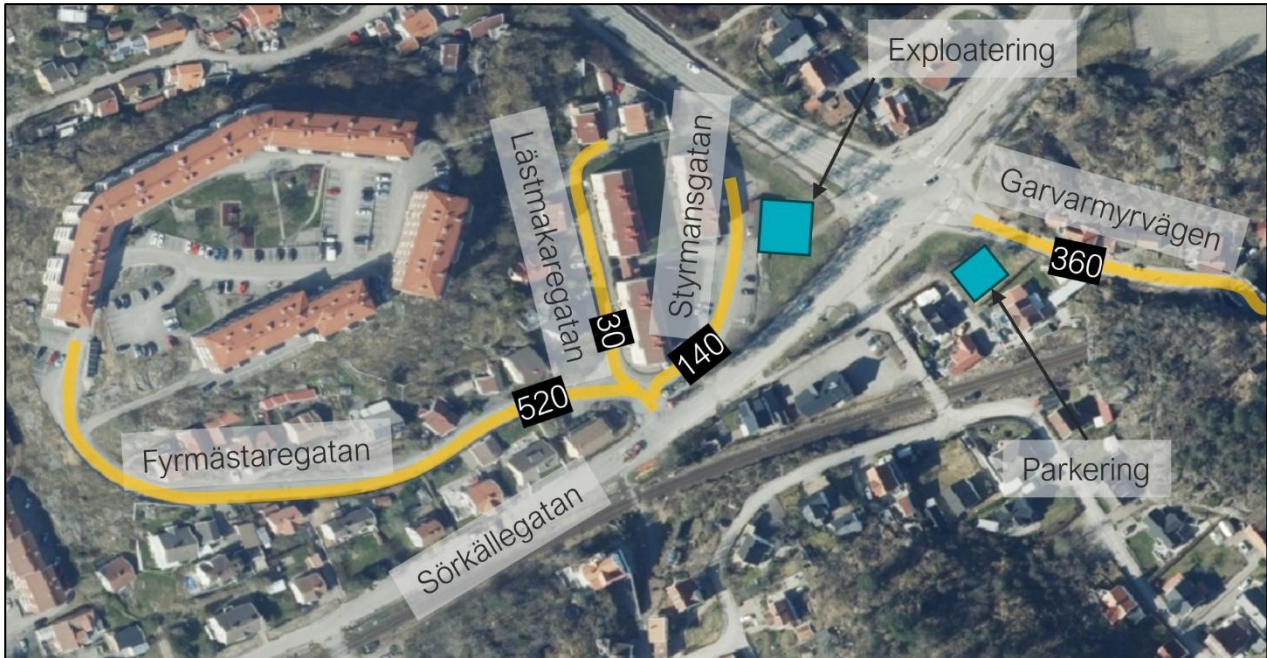
För att kunna bedöma lämplighet kring in- och utfart till parkeringsytan sydost om Sörkällegatan, samt korsningspunkten där Fyrmästaregatan, Lästmakaregatan, Styrmansgatan och Sörkällegatan möts, har även alstring från omkringliggande gator beräknats. Figur 5 sammanställer vilka gator som alstring beräknas för. Röda cirklar i figuren visar de konfliktpunkter som ska bedömas med hjälp av alstringsberäkningen.



Figur 5. Gator där alstring beräknats markerat i orange. Röda ringar markerar konfliktpunkter som kommer att bedömas med hjälp av alstringsberäkningarna. Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

Alstringen beräknas genom att, via kartmaterial och boendestatistik, uppskatta antalet boende och verksamheter längs med respektive gata. Därefter används Trafikverkets trafikstringsverktyg för att beräkna alstring av totalt antal resor (alla färdslag). Precis som för exploateringen har bilandelen för boende i lägenheter räknats upp från 24 % till 55 %. För villor har bilandelen räknats upp från 44 % till 70 %. Anledningen är, som tidigare nämnt, att kommunens resvaneundersökning (Kollektivtrafikbarometern, 2023) visar att trafikstringsverktyget uppskattar antalet bilresor för lågt. Nyttotrafik (service- och godstrafik) är inräknat i de tal som presenteras. Figur 6 visar uppskattad alstring från omkringliggande gator i årsdygnstrafik<sup>2</sup> (ÅDT). Riksbyggens exploatering är inkluderad i alstringstalen.

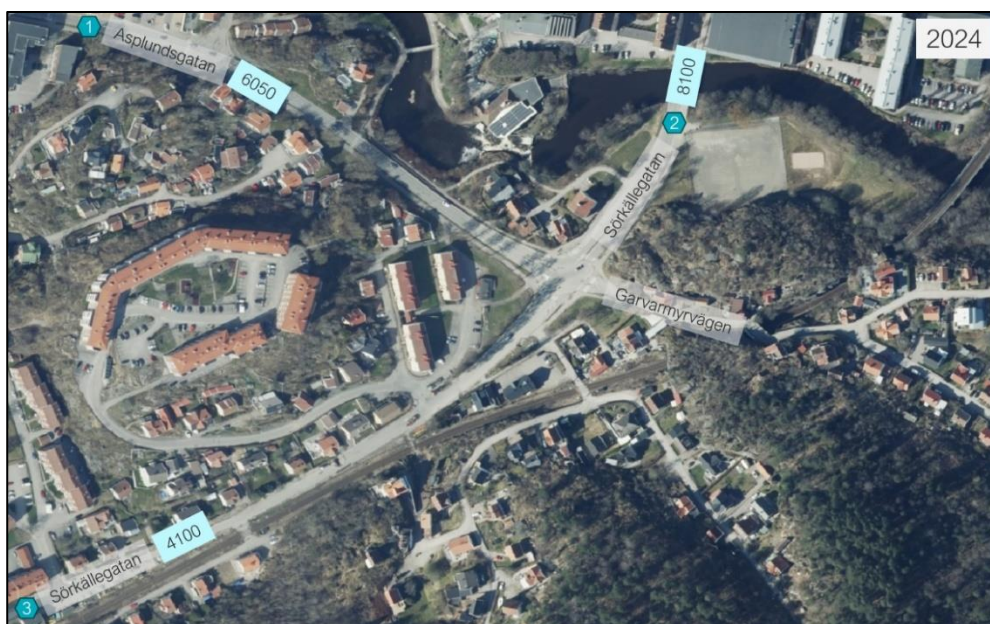
<sup>2</sup> Årsdygnstrafik (ÅDT): Genomsnittligt trafikflöde per dygn.



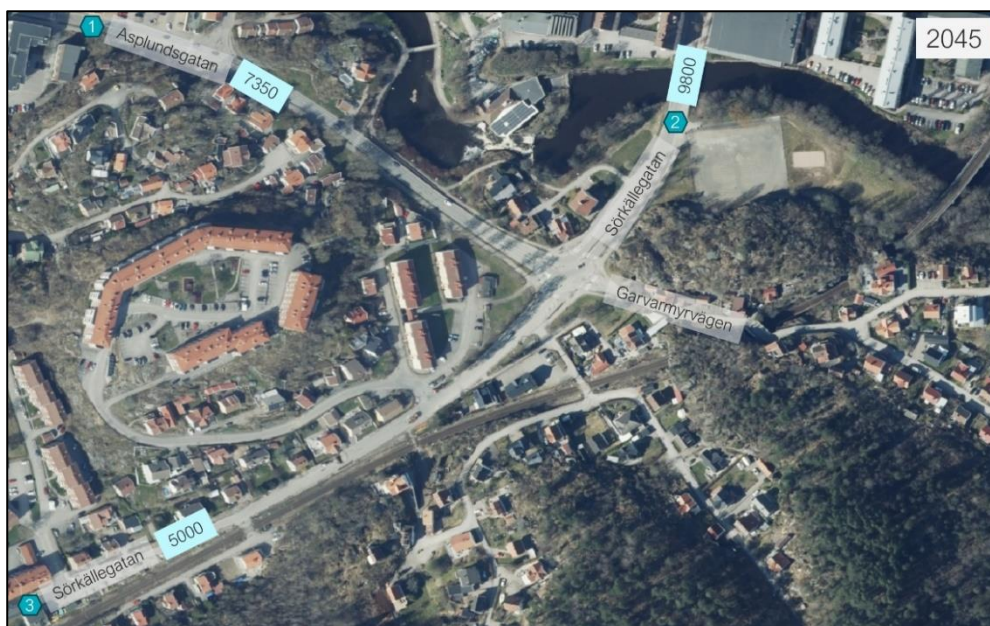
Figur 6. Sammanställning av alstrad trafik på omkringliggande gator. Trafikmängder i årsdygnstrafik (ÅDT).  
Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

### 3 Trafikmängder och kapacitet

Trafikmätningar har tillhandahållits från Uddevalla kommun. Mätningarna är från år 2014 (Asplundsgatan), 2015 (Sörkällegatan norr) och 2022 (Sörkällegatan söder). Samtliga trafikmängder har räknats upp till år 2024 genom att använda Trafikverkets basprognos, samt till år 2045, vilket är dimensioneringsåret för uppdraget. Figur 7 och Figur 8 visar trafikmängder för år 2024 och 2045 i ÅDT. För år 2045 är trafikmängder till och från exploateringen adderat.



Figur 7. Trafikmängder för tre mätpunkter år 2024. Årsdygnstrafik (ÅDT). Bakgrundskarta från Lantmäteriet.



Figur 8. Trafikmängder för tre mätpunkter år 2045. Årsdygnstrafik (ÅDT). Bakgrundskarta från Lantmäteriet.



Trafikmängderna skiljer sig något mot de trafikmängder som använts i tidigare genomförd bullerutredning (Herzeliuss, 2024). Detta främst eftersom Trafikverkets basprognos har uppdaterats mellan dessa två utredningar. Tabell 2 visar skillnaden i trafikmängder mellan bullerutredningen och trafikutredningen. Skillnaden i trafikmängder är försumbar och faller inom felmarginalen för respektive utredning.

Tabell 2. Skillnad i trafikmängder mellan bullerutredningen och trafikutredningen. Trafikmängder i ÅDT.

Gata	Bullerutredning	Trafikutredning	Skillnad
Sörkällegatan S	5 300	5 000	6 %
Asplundsgatan	7 400	7 350	1 %
Sörkällegatan N	10 100	9 800	3 %
<b>Totalt</b>			<b>3 %</b>

Den punkt i trafiksystemet där flest fordon behöver interagera med varandra är korsningen mellan Sörkällegatan / Asplundsgatan / Garvarmyrvägen. En översiktlig bedömning i kapacitetsprogrammet Capcal visar att belastningsgraden kommer att vara låg och kölängderna korta både år 2024 och år 2045. Inga kapacitetshöjande åtgärder behöver därmed genomföras i trafiksystemet för att främja framkomlighet för motorfordonstrafik.

Exploateringsalstring av motorfordonsresor till Sörkällegatan motsvarar cirka 1 % av den totala trafiken. Etableringen av exploateringen kommer därmed endast i mycket liten omfattning påverka omkringliggande trafiksystem.

## 4 Gång- och cykelnät

Befintligt gång- och cykelnät i anslutning till detaljplaneområdet studeras utifrån trafiksäkerhet och tillgänglighet. Framför allt studeras gångvägen mellan flerbostadshuset och parkeringen längs Garvarmyrvägen. I denna utredning ingår inte att studera utformningen av parkeringsytan.

Som en del av detaljplanen är förslaget att lösa parkeringsmöjligheter för de boende inom planområdet. Förslaget är att anlägga parkeringsplatserna i markplan i byggnaden, strax norr om byggnaden samt på östra sidan av Sörkällegatan, längs Garvarmyrvägen. Detta innebär att boende behöver korsa Sörkällegatan för att komma åt några av parkeringsplatserna.

Fram till Garvarmyrvägen finns en gång- och cykelbana, se Figur 9. Delsträckan mellan exploateringen och anslutningen med Sörkällegatan har en brant lutning idag. Grovt uppskattat är längslutningen runt 10% och nivåskillnad är cirka 3 meter. Enligt VGU är bör längslutningen längs en gång- och cykelbana inte överstiga 5% (Trafikverket, 2022). Största godtagbara lutning är 8%, men får endast användas i de fall då det finns alternativa färdvägar för personer med rörelsenedsättning. Det är sannolikt utmanande att cykla längs delsträckan och för vissa personer, exempelvis äldre eller personer i rullstol, kommer anslutningen att vara för brant för att kunna användas. Alternativa färdvägar med flackare lutning är via Styrmansgatan och korsningen med Fyrmästaregatan/Sörkällegatan eller den norra anslutningen till Asplundsgatan. Båda färdvägarna innebär en förhållandevis lång omväg för gående för att nå parkeringen längs Garvarmyrvägen. Gång- och cykelbanans längslutning bör minskas till åtminstone 8% för att öka komforten och tillgängligheten längs sträckan. Detta kan uppnås genom att ändra gång- och cykelbanans linjeföring och slingra den genom slänten, eller genom att placera entrén högre upp (vilket i nuläget är exploatörens intention).



Figur 9. Gång- och cykelväg mellan framtida bostäder och parkering längs Garvarmyrvägen. Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

Den nya exploateringen kommer att blockera befintlig anslutning mellan befintlig bebyggelse längs Styrmansgatan och gång- och cykelbanan mot Asplundsgatan. För att gång- och cykeltrafikanter ska kunna ta sig till och från befintlig gång- och cykelbana, samt till parkeringen norr om flerbostadshuset, på ett trafiksäkert sätt bör nya gång- och cykelstråk anläggas öster och/eller norr om huset och/eller norr om parkeringen, se Figur 10. Detta separerar oskyddade trafikanter från motorfordon som kommer att röra sig vid parkeringsplatsen utanför flerbostadshuset.



Figur 10. Förslag på placering av nya gång- och cykelstråk (blå streckad linje) öster och norr om det nya flerbostadshuset. Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

Det finns ett övergångsställe och en cykelpassage över Sörkällegatan med tillhörande mittrefug så att oskyddade trafikanter kan korsa ett körfält i taget, se Figur 9. Passagens placering bidrar till att färdvägen mellan bostäderna och parkeringen på andra sidan vägen har en gen dragning. Sörkällegatan är reglerad till 50 km/h och för att skapa ett trafiksäkert övergångsställe och cykelpassage bör detta hastighetssäkras till 30 km/h. Detta kan uppnås exempelvis genom att förhöja övergångstället och cykelpassage genom att anlägga ramper. Längs Garvarmyrvägen finns en smal gångbana som är cirka 1,5 meter bred (inklusive skiljeremsa mot körbanan). Detta understiger krav på minsta rekommenderade bredd (minst 2 meter enligt VGU). För att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten längs Garvarmyrvägen bör gångbanan breddas till minst 2 meter.

## 5 Effekter av parkeringen längs Garvarmyrvägen

Parkeringen längs Garvarmyrvägen kommer att generera mer trafik in på gatan än vad som rör sig där idag. Eftersom Garvarmyrvägen är en bostadsgata som leder till en återvändsgränd är trafikmängderna lägre än längs en gata med genomfartstrafik. Enligt uppskattad alstrad trafik från bostäderna som Garvarmyrvägen leder till är trafikflödet cirka 360 fordon/dygn, vilket motsvarar cirka 40 fordon i maxtimmen. Eftersom dagens trafikflöde är lågt kommer tillkommande fordon till och från parkeringen inte att skapa några kapacitetsproblem längs Garvarmyrvägen.

In- och utfarten till parkeringen planeras att placeras cirka 25 meter från korsningen med Sörkällegatan och Asplundsgatan. I VGU beskrivs att avståndet mellan en trafikplats och en sekundärkorsning bör vara minst 50 meter (Trafikverket, 2022). Att in- och utfarten placeras nära korsningen med Sörkällegatan och Asplundsgatan kan medföra trafiksäkerhetsproblem. Med tanke på de låga trafikmängderna, både på gatan generellt samt till parkeringen, samt att det handlar om en mindre in- och utfart och inte en regelrätt korsning, kan infartens placering accepteras.

Parkeringen längs Garvarmyrvägen innebär att fler oskyddade trafikanter korsar Sörkällegatan samt rör sig längs Garvarmyrvägen. Det är inte fördelaktigt från ett trafiksäkerhets- eller trygghetsperspektiv, men om passagen upphöjs och gångbanan på Garvarmyrvägen breddas, är det en acceptabel lösning.

## 6 Utformning av korsningar och anslutningar

Tidigare i utredningen visas att exploateringen alstrar 88 bilresor per dygn. Dessa bilresor kommer att belasta infarter och korsningar i närområdet. Detta kapitel studerar därför effekten av detta tillskott av trafik på korsningar och anslutningar. Figur 11 visar en översikt på de tre platser där utformning studeras. Trafikmängder för år 2045 ligger till grund för samtliga analyser.



Figur 11. Översikt över de tre platser omkring exploateringen där utformning studeras, markerat med röda cirklar. Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

### 6.1.1 Korsningspunkten Sörkällegatan / Fyrmästaregatan / Lästmakaregatan / Styrmansgatan

Korsningen ligger utanför detaljplanen, men eftersom boende i det nya flerbostadshuset kommer att använda korsningen, studeras den. Korsningspunkten består av en samlad infart som delar upp sig till tre återvändsgator. Trafikmängderna år 2045 visas i Figur 12.



Figur 12. Trafikmängder (ÅDT) i korsningen Sörkällegatan / Fyrmästaregatan / Lästmakaregatan / Styrmansgatan. Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

Korsningspunkten är ostrukturerad, där tre olika företrädesregler gäller: väjningsplikt, högerregeln och utfartsregeln, se Figur 13.



Figur 13. Olika typer av företrädesregler i korsningen. Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

Denna blandning av företrädesregler kan leda till ökad otrygghet för bilförare i korsningen då det finns en otydlighet kring hur förare ska förhålla sig till varandra i korsningen. Otydligheten behöver dock inte leda till försämrad trafiksäkerhet. Otydlighet leder generellt till att trafikanter blir mer uppmärksamma och därmed håller lägre hastighet, vilket är bättre ur en trafiksäkerhetssynpunkt. Däremot bör en lösning där otydlighet eftersträvas även kompletteras med hastighetssänkande åtgärder, exempelvis markbeläggning med hastighetssänkande effekter.

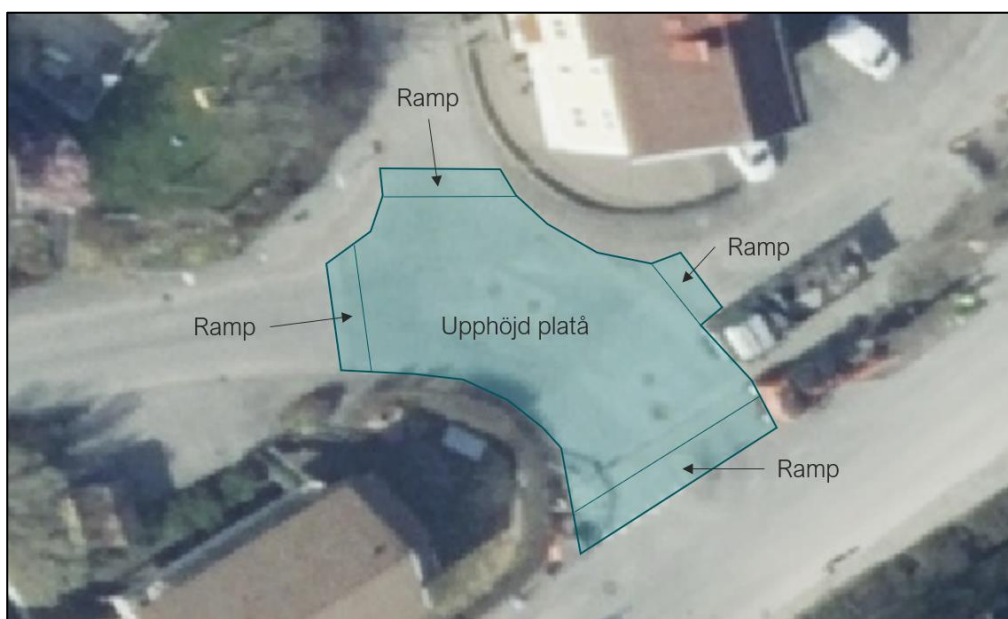
En otydlig utformning är dock inte bra för personer med nedsatt kognitiv förmåga, så som barn eller personer med intellektuella funktionsnedsättningar. Detta eftersom dessa trafikanter behöver tydliga utformningar för att kunna känna sig trygga i trafikmiljön.

En annan utmaning med platsen är att den består av tre korsningar som är lokaliserade inom totalt cirka 20 meters avstånd från varandra. VGU rekommenderar att minsta korsningsavstånd är 50 meter. Detta för att trafikanter ska kunna passera en korsning i taget, vilket ökar uppmärksamheten på respektive korsning.

Bilisternas konfliktpunkt med fotgängare och cyklister över Fyrmästaregatan är försedd med upphöjningar för motorfordon. Detta är bra från en trafiksäkerhets- och trygghetsaspekt då det säkerställer låga hastigheter på motorfordonen. Av samma anledning är kantstenen på Styrmansgatan trafiksäkerhetsmässigt positivt.

Korsningsutformningen är befintlig och är inte kopplad till detaljplanen. Däremot bidrar detaljplanen med att fler trafikanter, främst bilister, kommer att röra sig på platsen. Idag trafikeras de tre återvändsgatorna uppskattningsvis av cirka 600 bilar per dag. Exploateringen bidrar med ytterligare 88 bilar, vilket motsvarar en ökning med cirka 15 %. Denna ökning kommer inte att förvärra situationen på platsen nämnvärt.

Då trafikmängderna på platsen är låga (600 motorfordon per dygn, vilket motsvarar cirka 60 fordon i maxtimmen) bedöms ingen åtgärd vara nödvändig på platsen. Om kommunen ändå önskar att bygga om platsen, utanför arbetet med detaljplanen, rekommenderas åtgärder som sänker hastigheten där de idag inte är hastighetssäkrade. Exempelvis skulle hela platsen kunna höjas upp, vilket skulle skapa hastighetssäkrande ramper från alla håll, se Figur 14.

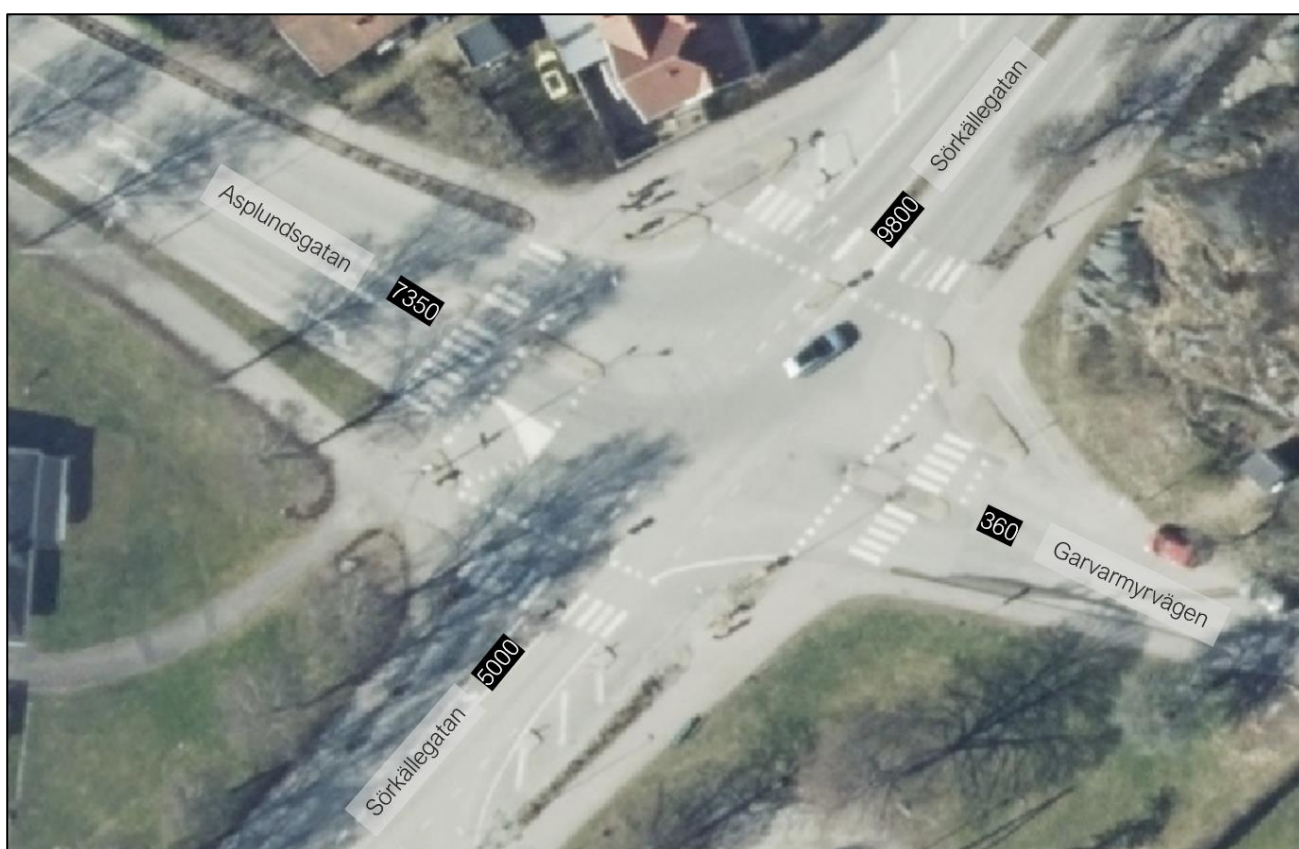


Figur 14. Förslag på hastighetssänkande åtgärd för platsen. Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

## 6.1.2 Korsningen Sörkällegatan / Asplundsgatan / Garvarmyrvägen

Korsningen är en fyrvägskorsning där Asplundsgatan har två körfält in mot korsningen och de andra benen har ett körfält in mot korsningen. Historiska kartor visar att tidigare har även Sörkällegatans båda ben haft två körfält in mot korsningen. Dessa körfält målades år 2018 över med spärrlinjer. Anledningen till detta var att öka framkomligheten för bussar i linjetrafik. Över samtliga ben i korsningen finns övergångsställe och cykelpassager.

Sörkällegatan och Asplundsgatan har relativt stora trafikmängder, medan Garvarmyrvägen har små trafikmängder. Figur 15 visar utformning och trafikmängder i korsningen.



Figur 15. Trafikmängder (ÅDT) i korsningen Sörkällegatan / Asplundsgatan / Garvarmyrvägen. Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

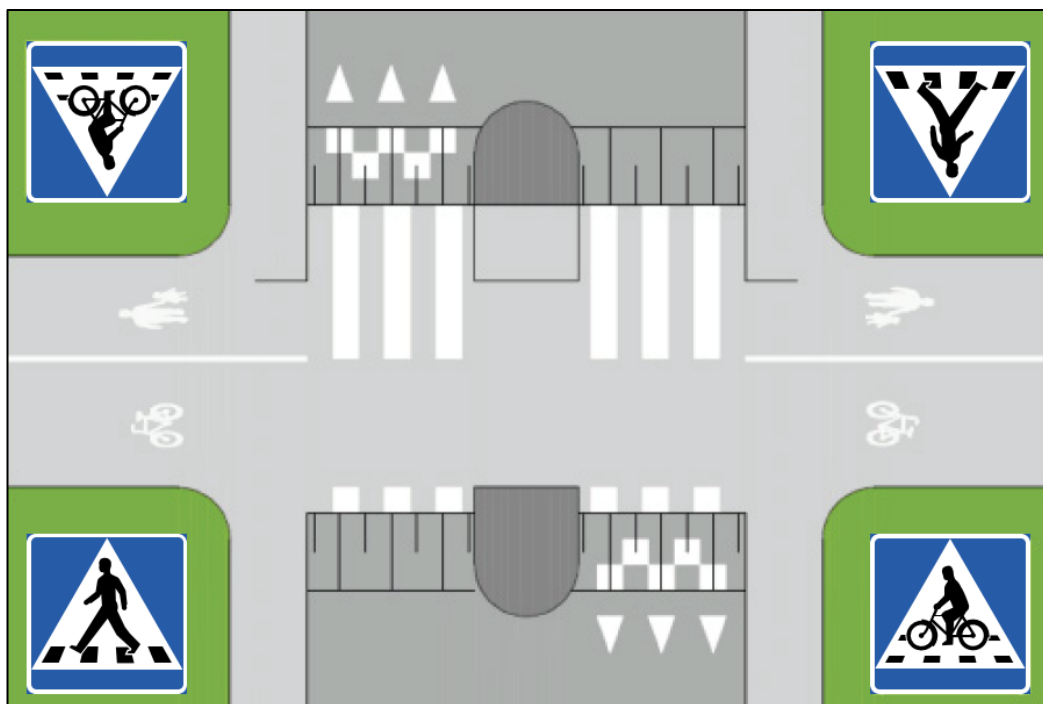
På grund av att korsningen historiskt hade fler körfält, är korsningen relativt stor. Det leder till att framkomligheten för motorfordonstrafik är god och att det finns stora ytor som inte används av några trafikanter.

Då trafik på Sörkällegatan har förkörsrätt innebär det att framkomligheten för motorfordon i denna axel är mycket god. Trafik från Asplundsgatan och Garvarmyrgatan har något sämre framkomlighet eftersom de har väjningsplikt mot trafik på Sörkällegatan. Sämst framkomlighet har vänstersvängande från Asplundsgatan, då det är en relativt stor svängrorelse samtidigt som de har väjningsplikt mot fordon från båda håll på Sörkällegatan.



Speciellt för Sörkällegatan, där linjeföringen är rak och trafiken längs gatan inte behöver väja mot annan trafik, kan motorfordonen hålla höga hastigheter genom korsningen. Detta är trafiksäkerhetsmässigt problematiskt för alla trafikanter, men främst för oskyddade trafikanter som ska passera gatan. Höga hastigheter har en direkt korrelation med både antalet trafikolyckor och allvarlighetsgrad vid en olycka (Hydén, 2010). Höga hastigheter på motorfordonen ger även en otrygg upplevelse för oskyddade trafikanter i korsningen.

Detaljplanens tillskott till antal motorfordon i korsningen är försumbart och kommer inte att bida till försämrade trafiksäkerhet eller trygghet. Däremot bygger detaljplanen på en lösning där vissa bilister behöver korsa Sörkällegatan till fots för att ta sig till eller från sina parkeringsplatser. För att säkerställa dessa personers trafiksäkerhet och trygghet rekommenderas åtgärder för att sänka motorfordonens hastigheter över gångförbindelsen mellan parkeringsytan och bostadshuset. Rekommenderad åtgärd är att övergångsstället och cykelpassagen höjs upp, vilket även beskrivs i kapitel 4. Figur 16 visar ett exempel på hur ett hastighetssäktrat övergångsställe och cykelöverfart kan se ut. Korsningen vid exploateringen har idag en cykelpassage, men utformningen är densamma som för cykelöverfart.



Figur 16. Hastighetssäktrat övergångsställe och cykelöverfart. Bild från *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister* (2022).

Endast upphöjning av passagen över korsningens södra ben rekommenderas. Detta eftersom det endast är denna passage som har en direkt koppling till detaljplanen. Generellt rekommenderas dock att alla passager i korsningen höjs upp, vilket skulle öka trafiksäkerheten och tryggheten i hela korsningen.

För de relationer där bussar kör kan bussanpassade upphöjningar etableras, vilket ger mer bekvämlighet för bussresenärer och förare än vad traditionella upphöjningar gör. Det negativa med sådana upphöjningar är att vanliga personbilar inte behöver sänka sin hastighet lika mycket när de passerar upphöjningen, vilket därför kan försvaga önskad effekt.

### 6.1.3 Infart till parkering från Garvarmyrvägen

Infarten till parkeringsytan vid Garvarmyrvägen planeras att utformas som en in- och utfart. Trafikmängderna på Garvarmyrvägen och på parkeringsytan är låga, se Figur 17.



Figur 17. Översiktlig utformning samt trafikmängder vid infarten till parkeringsytan vid Garvarmyrvägen. Bakgrundskarta från Lantmäteriet.

Det rekommenderas att gångbanan vid infarten fortsätter att vara genomgående, vilket gör att parkeringsytans anslutning klassas som en in- och utfart. Det innebär att bilarna som ska in eller ut från parkeringsplatsen behöver väja för alla andra trafikanter. Kantstenen mot gångbanan kan med fördel vara kvar, för att säkerställa låga hastigheter på bilarna som ska korsa gångbanan. Kantstenen bör dock fasas för att säkerställa en godtagbar komfort för bilarna.

Då gångbanan på platsen endast är 1,5 meter bred rekommenderas att den breddas till minst 2 meter för att ge acceptabel framkomlighet för fotgängarna på platsen (Trafikverket, 2022). Se mer information i kapitel 4 och 5.

## 6.2 Rekommenderade åtgärder

Nedan sammanställs rekommenderade åtgärder som bör vidtas i samband med exploatering av planområdet.

- Minska väglutning på anslutande gång- och cykelbana till högst 8%, exempelvis genom att ändra dess linjeföring.
- Anläggning av nya gång- och cykelstråk öster och norr om det nya flerbostadshuset
- Hastighetssäkra passagen över det södra benet i korsningen Sörkällegatan / Asplundsgatan genom exempelvis förhöjning. Om möjlighet finns rekommenderas att samtliga övergångsställen och cykelpassager i korsningen hastighetssäkras.
- Bredda gångbanan längs Garvarmyrvägen till minst 2 meter fram till in- och utfarten mot den nya parkeringsytan.

## 7 Vibration

Närheten till Bohusbanan innebär en risk för vibrationsstörningar, vilket behöver utredas vidare. Vid tidpunkten för denna utredning var tågtrafiken på Bohusbanan avstängd på grund av reparationsarbeten av tunnlar på sträckan och vibrationsmätningar har därför inte varit möjliga att genomföra. Arbetena har uppskattats att vara färdiga i december år 2024 och vibrationsmätningar planeras att genomföras så snart Bohusbanan trafikeras av tåg igen.

Bostadshuset är lokaliserat cirka 70 meter från Bohusbanan och bostadshuset är planerat att pålas ned till berggrund. Med de förutsättningarna är det sannolikt att vibrationspåverkan på huset kommer att visa sig vara låg.

## 8 Referenser

Herzelius, J. (2024). *Trafikbulerutredning Dp Klubban 3, Uddevalla*. Sweco.

Hydén, C. (2010). *Trafiken i den hållbara staden*. Lund: Holmbergs i Malmö AB.

Kollektivtrafikbarometern. (2023). *Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022/2023*. Hämtat från <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrljoiOWM0MzA4ZDUtYTRjOC00Zjg1LThlYmMtNzFjNmE4YmU0OWFliiwidCI6ImU2MGZIYTk4LWRjNDUtNGZhMC04Y2E0LTFkODUwMDY0ZTIIMiIsImMiOjI9>

Regioner, S. K. (2022). *Handbok för attraktiv kollektivtrafik*.

Trafikverket. (2022). *Råd - VGU, Vägars och gators utformning*.