

Finnshyttan

Filipstads kommun

Trafikutredning till detaljplan

2017-05-22

Beställare:

Filipstads kommun

Projektledare: Roger Danielsson

Konsult:

Wermlands Infrakonsult AB (Wikon)

Verkstadsgatan 20A, 652 19 Karlstad

Uppdragsledare/utredare: Lars Sassner

Dokumenttitel: Trafikutredning Finnshyttan

Författare: Lars Sassner

Dokumentdatum: 2017-05-22

Version: 1.1

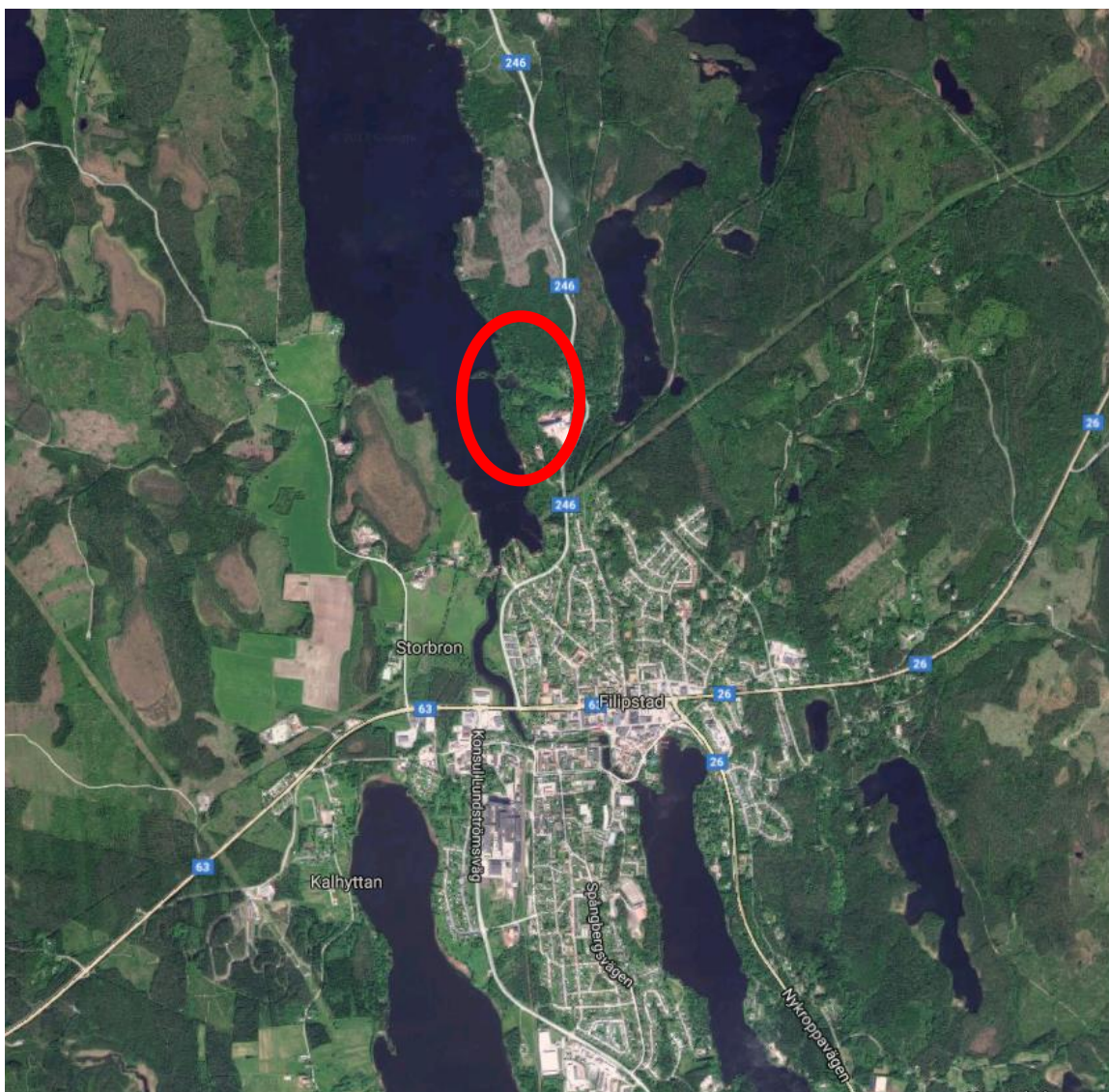
Innehållsförteckning

1. Bakgrund, Syfte och målsättning	4
2. Illustrationsförslag	5
3. Förutsättningar för utredningen	6
3.1. Boende	6
3.2. Trafik	6
3.3. Anslutningar.....	6
3.4. Övriga förutsättningar inom området.....	6
4. Trafik inom området	7
4.1. Lokalgator.....	7
4.2. Parkeringar	7
4.3. Gång- och cykeltrafik	7
5. Anslutningar till området.....	8
5.1. Antal	8
5.2. Utformning	8
5.3. Placering	8
6. Fortsatt arbetet och rekommendation.....	10
6.1. Osäkerhetsfaktorer	10
6.2. Kvarvarande utredningspunkter	10

1. Bakgrund, Syfte och målsättning

Filipstads kommun arbetar med en detaljplan för ett nytt bostadsområde vid Finnshyttan, se illustrationskarta under punkt 2.

Området är beläget norr om Filipstads centrum längs Lersjöns östra strand. Öster om området finns väg 246 som går mellan Filipstad och Hagfors. Söder om detaljplaneområdet finns en gammal industribyggnad som till stor del inte är i bruk idag.

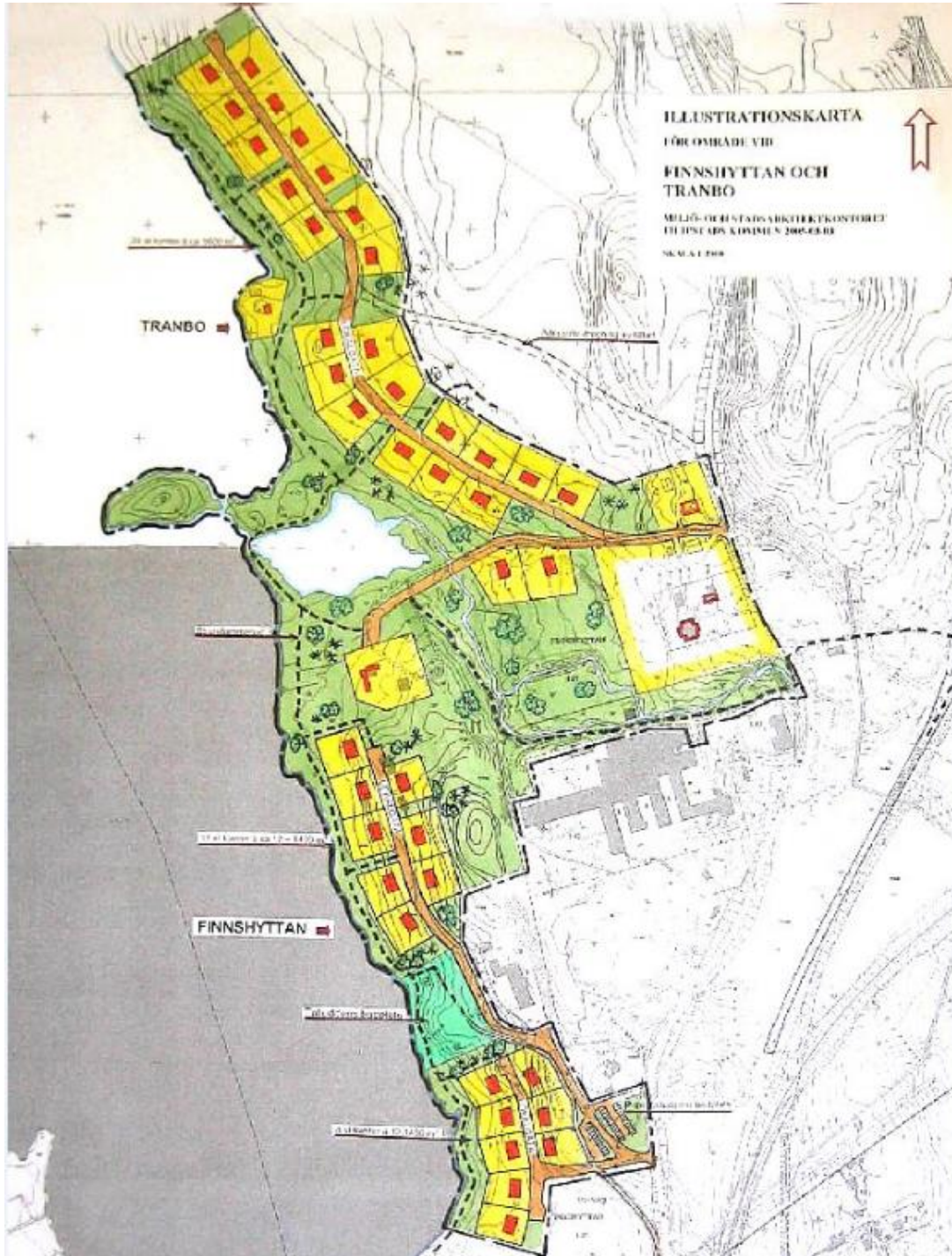


Orienteringskarta

Syftet med denna trafikutredning är att studera hur trafiken på lämpligaste sätt kan ske till, från och genom området. Detta gäller både motorfordon som gång- och cykeltrafik. Målsättning med utredningen är att finna de lämpligaste åtgärderna för trafiken både ur ett framkomlighetsperspektiv och ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

2. Illustrationsförslag

Önskemål i tidigare utredningar av området har varit att undvika en genomfartsväg för att nå hela området. Tidigare framtaget illustrationsförslag innebär att området ansluts till väg 246 vid två punkter, se nedanstående bild



Illustrationskarta

I illustrationsförslaget föreslås den södra anslutningen försörja befintlig kommunal badplats, två befintliga fastigheter (som både består av boende samt kontorsverksamhet) samt 16 nya tomter. Om det i framtiden skulle bli en förskola i området kommer denna få anslutning i samma punkt.

Den norra anslutningen föreslås betjäna 25 nya och 4 befintliga tomter.

Inne på området kommer biltrafik ske på nya lokalgator som delvis anläggs där befintliga vägar finns idag, delvis i nya sträckningar.

Gång- och cykelväg (GC-väg) föreslås gå genom området och ansluta till befintlig gc-väg i söder. Denna är ansluten till kommunens gc-nät som bl.a. leder in till centrum.

3. Förutsättningar för utredningen

3.1. Boende

Planförslaget innebär en möjlighet för nybyggnation av 41 nya tomter. Till dessa finns 6 befintliga tomter som är bebyggda redan idag. Tomterna kan bli bebyggda med allt från villor till flerbostadshus.

3.2. Trafik

Väg 246 som angränsar till föreslaget utbyggnadsområde hade 2013 en ÅDT (årsmedeldygnstrafik) på ca 730 fordon/dygn. Av dessa var ca 70 tunga fordon. Hur trafikutvecklingen blir i framtiden är svårt att förutspå. I denna utredning har förutsatts en trafikökning på 1% per år

Då det inte är fastslaget vilken typ av fastigheter som kommer att byggas är trafikmängden som detaljplanen genererar osäker. Varje villa/lägenhet beräknas i denna utredning generera 4 fordonsrörelser/dygn.

3.3. Anslutningar

Förutom direkta fastighetsanslutningar finns idag 2 anslutningspunkter till området. En i söder som bl.a. leder in till den kommunala badplatsen, och en i norr som ansluter mellan 2 befintliga bostadsfastigheter.

3.4. Övriga förutsättningar inom området

Inom området finns en kommunal badplats. Tillgängligheten för bil, gång- och cykeltrafik måste säkerställas i den nya planen.

I anslutning till området finns idag även en kontorslokal. I framtiden kan en förskola bli aktuell i lokalerna. Trafiklösningarna i detaljplanen bör säkerställa att dessa verksamheter kan etablera sig på bästa sätt.

4. Trafik inom området

4.1. Lokalgator

Oavsett om de föreslagna tomterna byggs med villor eller flerfamiljshus kommer inte trafiken blir så stor att några speciella matargator eller dylikt måste anläggas.

Lokalgatorna bör utformas så inga högre hastigheter uppkommer. Gatorna bör dock byggas så breda att ett utryckningsfordon eller sopbil kan ta sig fram även om bilar står parkerade på båda sidor av gatan.

Vändplan måste anläggas i slutet av varje gata om rundkörning ej är möjlig. Vändplanen bör ges sådan storlek att t.ex sopbil kan vända utan att behöva backa. Varje backning är en trafiksäkerhetsrisk då föraren kan ha svårt att uppfatta vad som finns bakom fordonet och barn som leker på gatan kanske inte uppmärksammar det backande fordonet.

4.2. Parkeringar

Parkeringar till bostadsfastigheter förutsätts i denna utredningen kunna ske på tomtmark. Om det kommer anläggas flerfamiljshus måste det givetvis säkerställas att tillräckligt med p-platser finns för att täcka behovet för både boende och gäster.

Parkering till den kommunala badplatsen, som enligt illustrationskartan är placerad vid den södra anslutningen, fungerar bra idag då trafik inte ska köra in i området. I och med att illustrationskartans utformning ger möjlighet för en bil att parkera närmare badplatsen, antingen längs lokalgatan som leder förbi badplatsen eller i vändplatsen på den nya lokalgatan söder om badplatsen, finns en överhängande risk att många fordon kommer utnyttja denna möjlighet och inte parkera avsedd parkeringsyta. Detta kan medföra att fordon inte kan ta sig fram på avsett sätt när belastningen på badplatsen är hög

Alternativen för att lösa dessa problem kan vara följande:

- Ge fastigheterna norr om badplatsen utfartsväg mot norr så ingen genomfartstrafik förbi badplatsen är möjlig.
- Ta bort någon av de nya fastigheterna som ligger närmast badplatsen och anlägg p-plats på denna yta.

4.3. Gång- och cykeltrafik

Från badplatsen finns ett befintligt gång-och cykelvägnät som leder in till Filipstads centrum. För att inte leda ut oskyddade trafikanter på väg 246, som idag är relativt smal och inte har några vägrenar, behövs en genomgående gc-väg genom området. Till viss del kan denna gc-trafik använda lokalgatorna, men när beslut av sträckningen görs bör det säkerställas att gc-vägen känns kortare och mer attraktiv än att ta sig ut och åka på väg 246.

Eventuell gc-väg som förbinder de södra och de norra lokalgatorna bör förses med någon typ av fälla för att förhindra smittrafik. Fällan måste utformas på ett sådant sätt att utrycknings- och driffordon har möjlighet att passera.

5. Anslutningar till området

5.1. Antal

För att skapa ett område så motorfordonsfritt som möjligt, vilket leder till större trafiksäkerhet för t.ex. lekande barn, anses illustrationsförslagets lösning med två anslutningar som ett bra alternativ. Med en anslutning i söder och en i norr elimineras genomfartstrafiken för motortrafik. Att anlägga fler än två anslutningar ses omotiverat då varje korsningspunkt mot väg 246 är en trafiksäkerhetsrisk. Antalet anslutningar mot väg 246 blir med förslaget oförändrat.

Väg 246, som går parallellt med området, har en tillräcklig standard och kapacitet för att klara den tillkommande trafiken vilket medför att en genomfartsgata och endast en anslutning till området anses omotiverat.

5.2. Utformning

Nuvarande anslutningar är idag utformade som typ A korsningar enligt VGU (Väg- och Gators utformning). Detta innebär att korsningen är av enklare typ och inte har vare sig separata körfält för vänstersvängande fordon eller mittrefuger på anslutningsvägen. Dagens utformning är enligt VGU fullt tillräcklig om man ser utifrån trafikflödet på väg 246 och antal svängande rörelser på anslutningsvägen.

Även efter en utbyggnad av området, enligt illustrationskartan, så innebär inte trafikökningen som utbyggnaden ger, något behov av en större korsningstyp än det finns idag. Detta gäller både den södra och den norra anslutningspunkten.

Tillräckligt vilplan måste säkerställas vid anslutningarna mot väg 246. Detta så fordon inte blir stående vintertid vid halka.

5.3. Placering

Nuvarande korsningspunkter, som också bibehölls i illustrationsförslaget, har idag för dåliga fria siktsträckor mot väg 246. Enligt VGU ska en korsning där huvudvägen har en referenshastighet på 80 km/h, vilket är fallet med den norra anslutningen, ha en fri sikt överstigande 195 m. Sikten räknas 5 meter in på anslutningen från väg 246. Med väghållarens godkännande kan denna sträcka reduceras till 150 m. Motsvarande värden för 50 km/h, vilket är fallet vid den södra anslutningen, är 110 respektive 80 meter.



Sikt från befintlig anslutning i norr

Den södra anslutningen har idag en siktsträcka på mellan 60-80 meter vilket inte uppfyller gällande krav i VGU. En justering av läget för anslutningen söderut skulle vara möjlig vilket då skulle uppfylla gällande krav avseende sikt. Ny anslutningsväg in till området skulle med fördel förläggas parallellt med nuvarande gc-väg.



Sikt från befintlig anslutning i söder

Den norra anslutningen har idag en siktsträcka norrut på ca 100m. För att få en siktsträcka som klarar gällande regelverk behöver anslutningen flyttas ca 100 m norrut och förläggas i nuvarande kurva på väg 246. Med det nya läget skulle minsta siktsträckan vara mellan 200-250 m. En ny anslutningsväg enligt ovan kommer inledningsvis ske på högre bank men det är troligt att dessa fyllnadsmassor finns inom området när nya tomter ska anläggas.

6. Fortsatt arbetet och rekommendation

Utredning visar att principerna i det förslag som visas på illustrationskartan till största delen är genomförbara. De justeringar som behöver göras är följande:

- Föreslagen anslutning i norr flyttas ytterligare längre norrut för att ge nödvändig sikt i korsningen.
- Föreslagen anslutning i söder flyttas ytterligare längre söderut för ge nödvändig sikt i korsningen. Förlängningen av anslutningsvägen kan ske parallellt med befintlig gc-väg
- Ge tillräcklig plats för vändplaner så backning med t.ex sopbil inte behöver ske.
- Se över detaljutformning av gator så en trafiksäker miljö erhålls.
- Se över placeringen av p-plats för badplatsen

Nedan redovisas de osäkerhetsfaktorer som ses i utredningen. Här redovisas även kvarvarande utredningspunkter som bör studeras vidare i det kommande detaljplanearbetet.

6.1. Osäkerhetsfaktorer

- Typ av bebyggelse. Villa eller flerfamiljshus?
- Geotekniska förhållanden.
- Framtida användning av nuvarande kontorslokaler.
- Industritomtens framtida användning.

6.2. Kvarvarande utredningspunkter

- Detaljritning av förslag med lämplig linjeföring mm på gator och gc-vägar.
- VA-utredning. Gator bör till viss del anpassa till möjlig utbyggnad av VA-nät.
- Geotekniska utredning.
- Kollektivtrafik. Kommer någon kollektivtrafik ske på väg 246 som gör att ny hållplats kommer byggas och i så fall hur säkerställs säker passage av väg 246.
- Parkering badplats.
- Belysning av gator och gc-vägar.