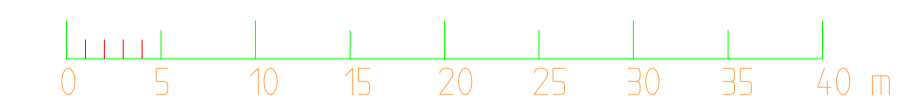


Beteckningar

- Körbana asfalt
- Cykelbana asfalt
- Gångbana asfalt
- Refugyta
- Ny byggnad
- Befintlig byggnad
- Gräsyta
- Torgyta/Entréyta
- Busshållplats

Vägmarkering för illustration.



ÅF INFRASTRUCTURE Grafiska vägen 2 Box 1551, 401 51 Göteborg Tel: 010-505 00 00 www.afconsult.com		Falkenbergs kommun
Trafikutredning Töringe 7:19 m.fl. Förskola Vinberg Vändplats från Aminnevägen Bussangöring inom planområdet Trafikförslag		
UPPDRAGS NR: 766174 ANSVÄRIG: Johanna Heimbrand DATUM: 2022-03-04	RITAD AV: SN GRANSKAD AV: Åsa Nyqvist GRANSKNINGS DATUM: 2021-02-11	HANDLÄGGARE: Sara Nero REV./REL. DATUM: 2021-02-11 FORMAT: A1 SKALA: 1:400 NUMMER: -002

PM

Handläggare
Johanna Heimbrand
Sara Nero
E-post
johanna.heimbrand@afry.com
Datum
2022-03-17
Projekt ID
766174

Mottagare
Falkenbergs kommun
Hanna Emenius

Trafikutredning för Töringe 7:19 m.fl. förskola i Vinberg – utredning av alternativ placering för vändplats och utökad parkering

1 Bakgrund

Falkenbergs kommun har sedan slutleverans 2019-07-01 för *Trafikutredning för Töringe 7:19 m.fl. Förskola i Vinberg* kommit med ett tillägg om att trafikutredningen ska kompletteras gällande tillkommande yta i anslutning till planområdet, nya förslag på alternativ för vändplats samt bussparkering. Detta är ett tillägg av tidigare trafikutredning där AFRY utredde trafiksituationen och tog fram ett trafikförslag för detaljplan Töringe 7:19 m.fl. med planerad förskola.

2 Alternativ placering av vändplats

Utöver det framtagna trafikförslaget i tidigare utredning utreds i kapitlet två alternativa förslag på placering av vändplats.

2.1 Ordinarie förslag – via Apelsinvägen i den östra delen av förskoleområdet (Alternativ 1)

I trafikförslaget levererat 2019-07-01 anläggs vändplatsen i östra delen av planområdet, se figur 1. Vändplatsen har en diameter på 24 meter med en hinderfri zon om 1,5 meter runt vändplatsen där inga hinder får placeras så att fordon har möjlighet att svepa. Vändplatsen är tänkt att nyttjas av leveranser (Lbn) och avfallshantering (Los) till förskolan, men ger också skolbussen (Bb) en möjlig plats att vända på. Lbn och Los kan vända utan backning medan Bb kan backvända. Samtliga trafikslag till förskolan och idrottsplatsen angör från Apelsinvägen, men är ändå trafikseparerade i anslutning till förskolan.

Skolbussens hållplats ligger likt befintlig placering nordväst om den tänkta förskolans område. När skolbussen står vid busshållplatsen kan det eventuellt finnas risk att den skymmer sikten mellan gång- och cykelväg och parkeringsytan. Detta bedöms endast ske korta stunder under dagtid när skolbussen kommer.

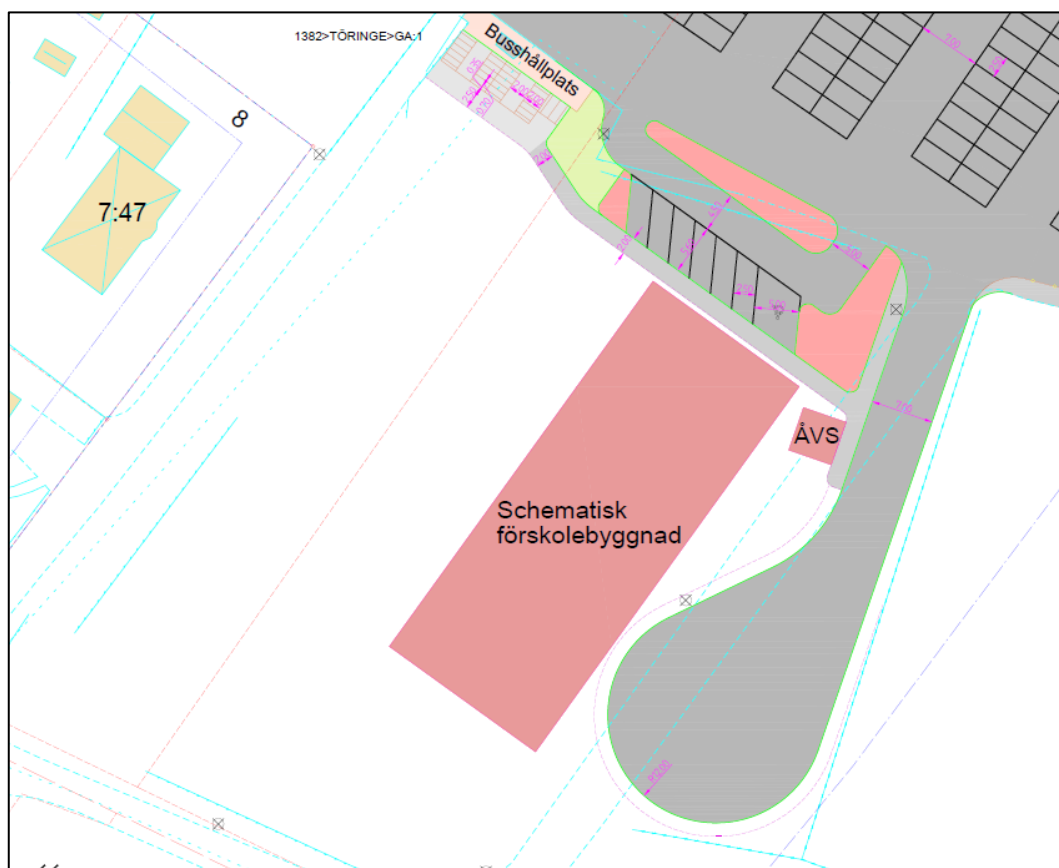
Fördelar

- Bussar kan nyttja vändplatsen
- Busshållplatsen kan ligga kvar i befintligt läge
- Delar av befintlig grusväg kan nyttjas till vändplatsens anläggande
- Vändplatsen hamnar "bakom" förskolans byggnad

PM

Nackdelar

- Apelsinvägen utsätts för all tillkommande trafikallstring för planområdet
- Gångbanan mellan förskolan och idrottshallen passerar över infarten till vändplatsen
- Trädallén mot fotbollsplanerna försvinner och kan inte nyttjas som solskydd



Figur 1. Utdrag ur trafikförslaget 2019-07-01. Vändplats på öster sida om förskolebyggnaden där Los och Lbn kan backa utan vändning och Bb kan backvända.

2.2 Via Åminnevägen i den västra delen av förskoleområdet (Alternativ 2)

En trafiklösning där leveranser och avfallshantering angör till förskolan via Åminnevägen har studerats, se figur 2. Infarten för vändplatsen anläggs längs med den befintliga gång- och cykelvägen mellan Åminnevägen och Apelsinvägen. Vändplatsen är mindre än i ordinarie alternativet och är här 18 meter i diameter med en hinderfri zon om 1,5 meter runt vändplatsen. Bussar kan inte vända i vändplatsen då ytan är för liten, men leveransfordon kan vända med en backrörelse och sopbilar kan vända utan backning. Vändplatsens placering blir bredvid förskolegården, den behöver då avskärmas med stängsel och/eller vegetation mot förskolegården och mot gång- och cykelvägen. Förskolegården ligger i sydöstlig riktning.

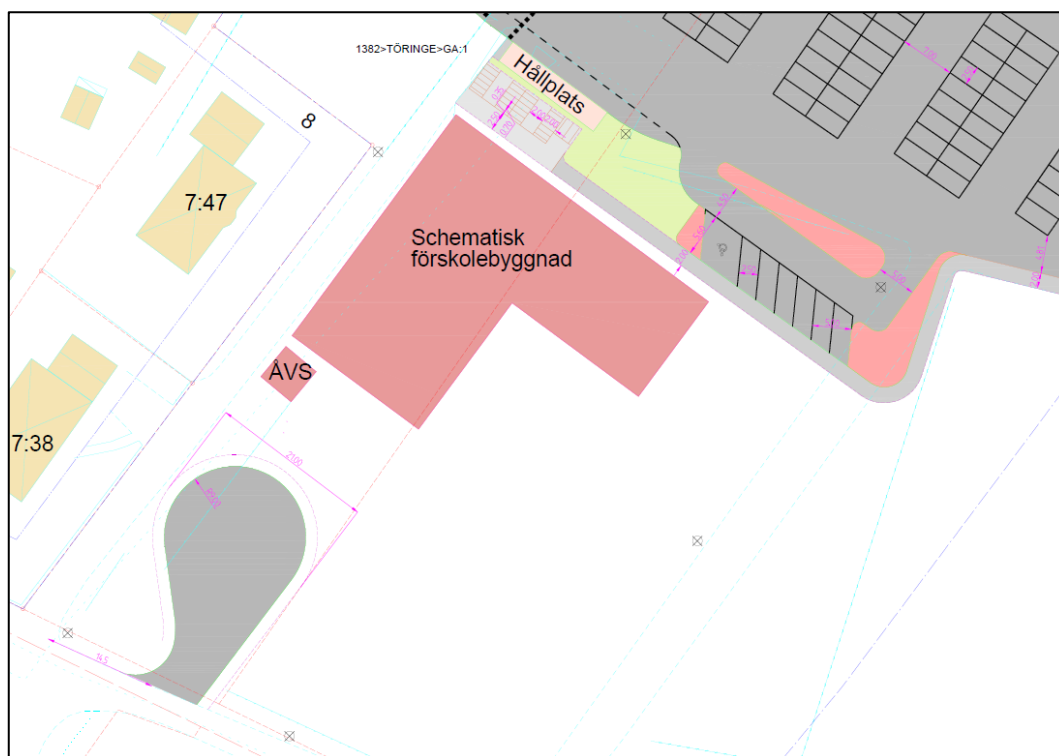
PM

Fördelar

- Tydligare trafikseparering mellan olika trafikslag då leveranser och avfallshantering löses via en annan gata
- Färre tyngre fordon passerar hämta/lämna-zonen vid förskolan
- Trafikalstringen för planområdet delas upp på fler tillfartsvägar, vilket gör att Apelsinvägen får en mindre trafikbelastning
- Det blir en skyddad gångbana mellan förskolan och idrottsplatsen
- Cykelparkering hamnar närmare förskolebyggnaden
- Trädallén mot fotbollsplanerna kan bevaras
- Vändplatsen blir rättvänd jämfört med originalförslaget vilket gör det lättare för fordon att vända

Nackdelar

- Vändplatsen placeras inte "bakom" förskolan utan bredvid förskolegården.
- Bussar kan inte nyttja vändplatsen då diametern är för liten
- Ökade trafikmängder på Åminnevägen



Figur 2. Angöring från Åminnevägen i sydväst.

PM

2.3 Via Apelsinvägen i den västra delen av förskoleområdet (Alternativ 3)

Alternativ 3 innebär att vändplats och därmed angöring för leveranser och avfallshantering istället sker via Apelsinvägen i västra delen av planområdet, se figur 3. Det innebär att befintlig busshållplats och tänkt cykelparkering till förskolan måste flytta. Vändplatsen har samma storlek som i alternativ 2 med en diameter på 18 meter. Bussar kan inte vända i vändplatsen, men leveransfordon kan vända med en backrörelse och sopbil kan vända utan backning.

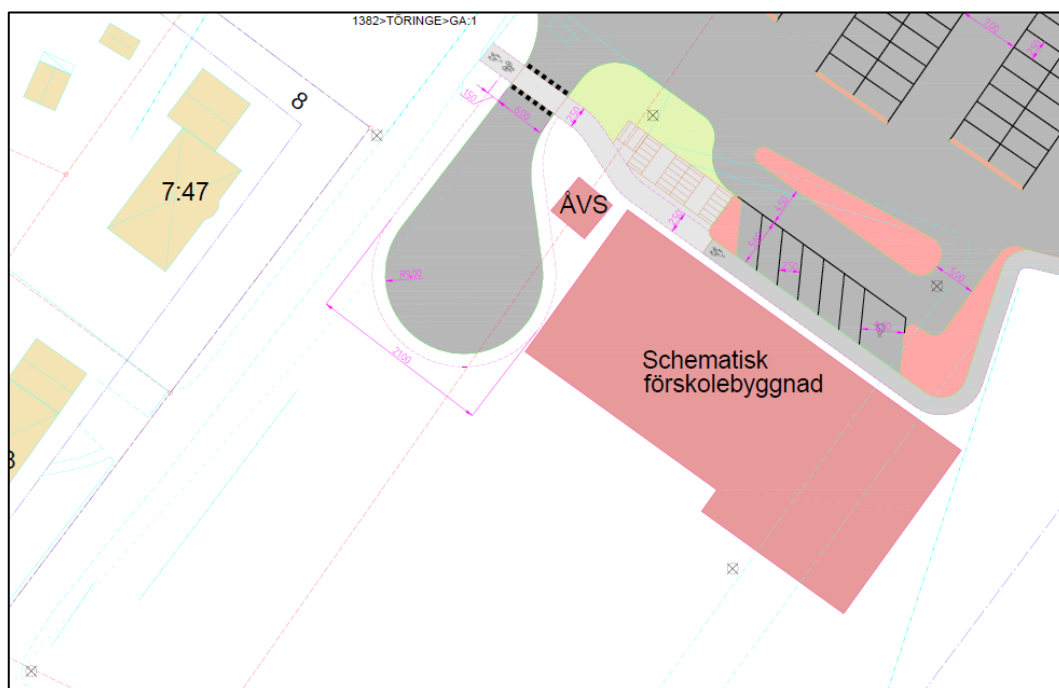
Likt alternativ 2 hamnar vändplatsen precis brevid förskolegården och behöver då avskärmas med stängsel och/eller vegetation både mot förskolegården och mot gång- och cykelvägen. Förskolegårdens läge hamnar i sydöst.

Fördelar

- Tyngre fordon passerar inte hämta/lämna-zonen vid förskolan
- Vändplatsen blir rättvänd jämfört med originalförslaget vilket gör det lättare för fordon att vända
- Trädallén mot fotbollsplanerna kan bevaras

Nackdelar

- Bussar kan inte nyttja vändplatsen då diametern är för liten
- Vändplatsen placeras inte "bakom" förskolan utan bredvid förskolegården.
- Apelsinvägen utsätts för all tillkommande trafikallstring för planområdet
- Ny busshållplats måste anläggas
- Gång- och cykelvägen passerar över nya infarten till vändplatsen



Figur 3. Angöring från Apelsinvägen i nordväst.

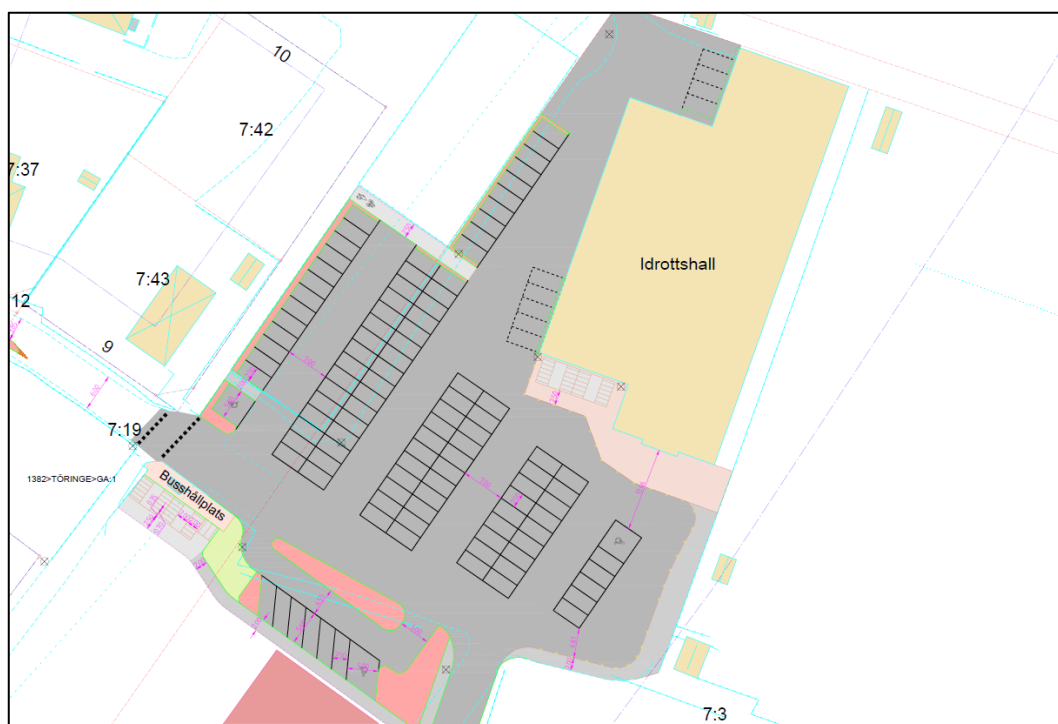
PM

3 Alternativ utformning av parkering

Inom planområdet finns i nuläget 83 markerade parkeringsplatser samt en större grusad yta med plats för cirka 25 parkeringsplatser. Detta innebär att det idag inom planområdet finns cirka 108 parkeringsplatser.

3.1 Ordinarie förslag

I det tidigare framtagna förslaget finns möjlighet att anlägga 118 parkeringsplatser inom planområdet, vilket motsvarar 10 fler platser än i dagsläget, se Figur 4. Av dessa är 109 parkeringsplatser primärt utritade och 9 är streckade i trafikförslaget.

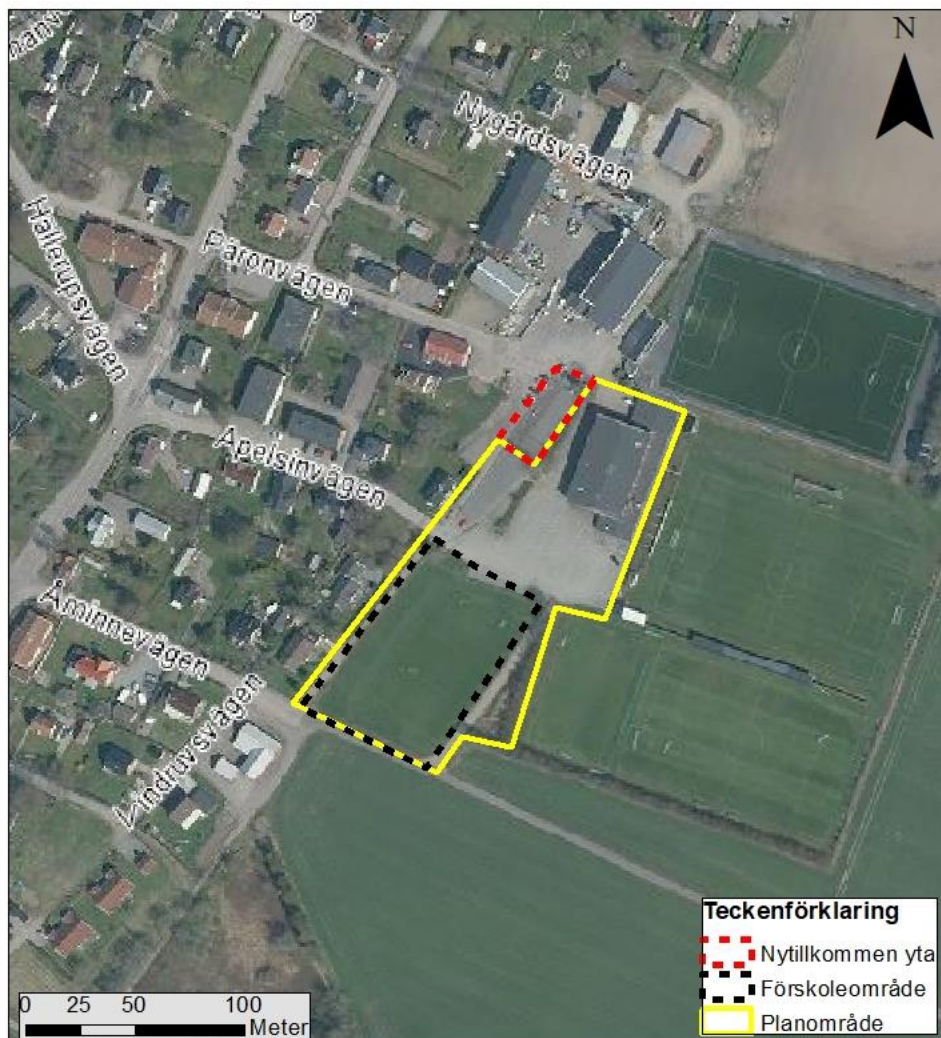


Figur 4. Tidigare framtaget trafikförslag med plats för 118 parkeringsplatser.

3.2 Nyttillkommen yta

I kompletteringen till tidigare framtagna trafikutredning önskas möjligheten till parkering i tillkommande yta studeras, se röd markering i Figur 5. Området är idag bland annat en återvinningsstation.

PM

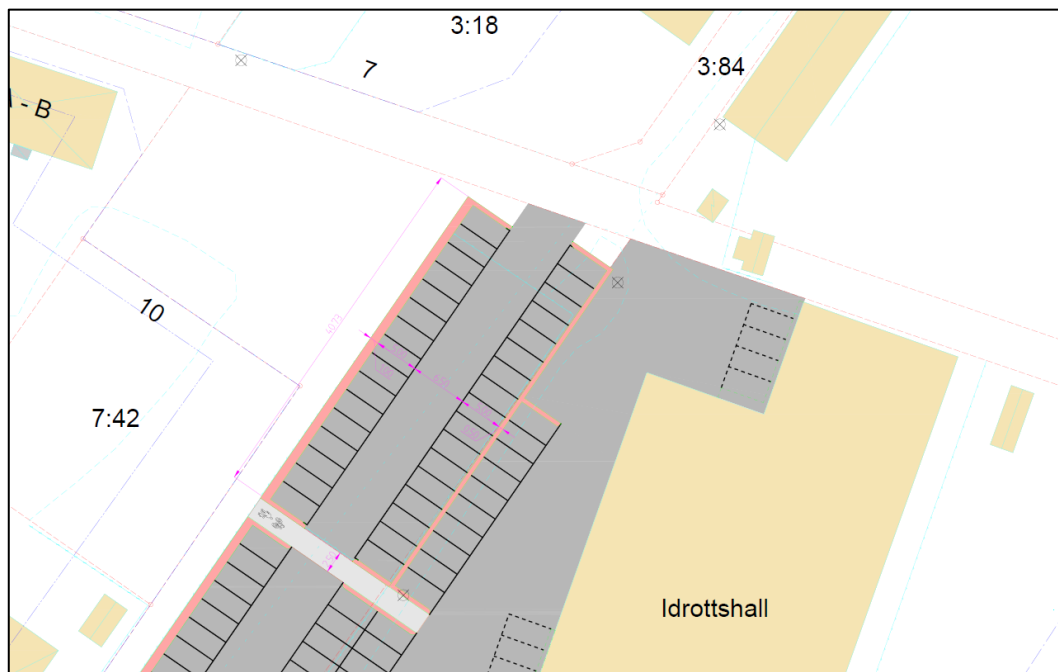


Figur 5. Översiktskarta med planområde, förskoleområde och nyttillkommen yta för parkering som markeras med rött.

Inom det tillkommande området ryms 33 parkeringsplatser, vilket ger totalt 151 platser¹, se Figur 6. In- och utfart till parkeringen kan antingen ske via Apelsinvägen eller via Pärönvägen. Om angöring sker via Apelsinvägen måste föreslagen gång- och cykelbana passeras. Det är då viktigt att gång- och cykelbanans synlighet förstärks så att bilister tydligt varnas om att oskyddade trafikanter rör sig där. Det kan exempelvis vara vägmärkning i form av cykelrutor. Om angöring till den tillkommande ytan endast görs möjlig från Pärönvägen bör det vara en öppning för gående mot gång- och cykelbanan så att de kan ta sig till idrottshallen.

¹ 118+33=151 platser

PM



Figur 6. 33 parkeringsplatser ryms inom det tillkommande området i nordväst.

3.3 Bussupställning inom planområdet

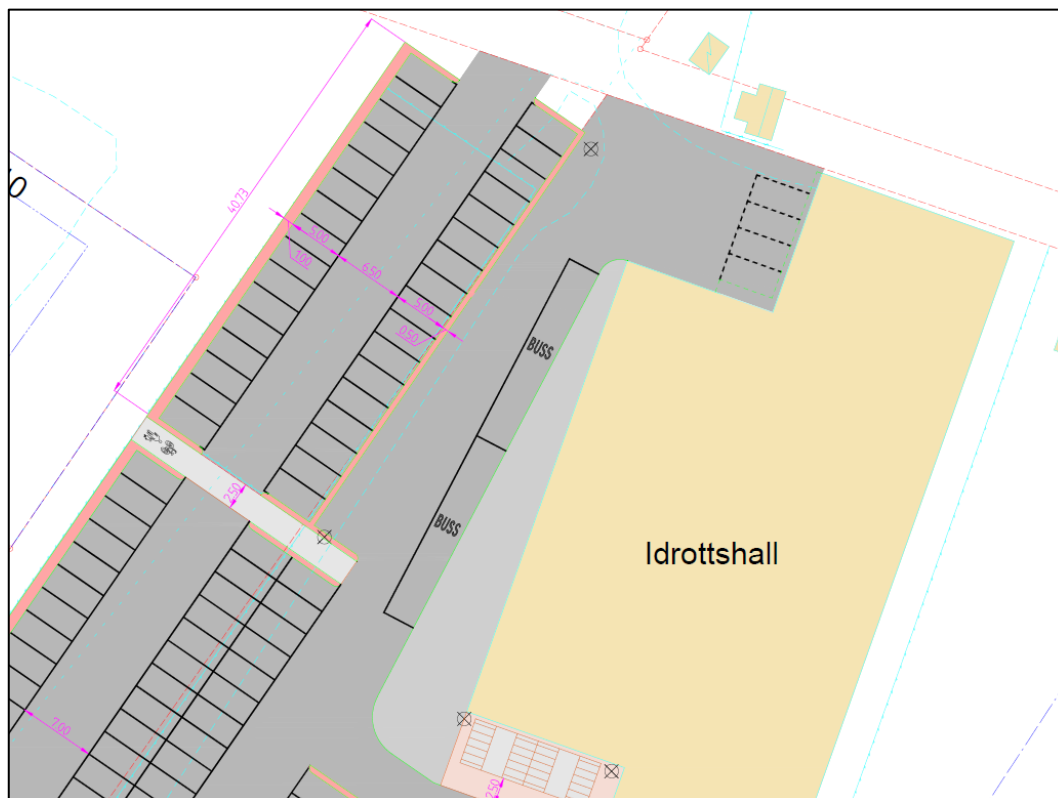
Bussupställning är möjlig inom planområdet, se figur 7. Bussarna angör då från Apelsinvägen och kör ut via Pärönvägen. För att möjliggöra för på- och avstigning samt kunna ta ut eventuellt bagage från bussens båda sidor behöver en gångbana anläggas längs husfasaden. Gångbanan vinklas upp i bussens färdriktning för att underlätta bussens angöring, vilket gör att gångbanan är bredare i söder än i norr. På ytan i söder finns möjlighet att komplettera med ytterligare cykelparkeringar.

Uppställningen, som rymmer två platser, förutsätter helst att den främre bussen kör ut först, då det inte finns utrymme för bussen bakom att köra om utan att backning sker. Det finns inte heller utrymme för en buss att parkera i den främre angöringen om det redan står en buss parkerad på den bakre platsen utan att använda backning.

Om bussupställning ska anläggas på platsen kan inte längre de tvärställda parkeringarna från ordinarie förslag (10+5 platser) längs med de tänkta bussparkeringarna vara kvar på grund av utrymmesbrist. 4 platser försvinner även i södra del mot förskolan för att ge svängutrymme för bussen att köra in mellan parkeringsraderna när den kommer från Apelsinvägen. Bussupställningen innebär därmed att 19 parkeringsplatser försvinner i jämförelse med ordinarie utformningsförslag. Dessa skulle dock kunna ersättas med utökning av parkering inom den nytillkommande ytan enligt avsnitt 3.2, vilket innebär ett tillskott på 33 platser som genererar en total på 132 parkeringsplatser² för området, detta ger 14 parkeringsplatser fler än ordinarie förslaget.

² 118-10-5-4+33=132

PM



Figur 7. Förslag på bussangöring för två bussar inom planområdet. En gångbana längs idrottshallens västra sida anläggs för att möjliggöra på- och avstigning.

3.4 Bussuppställning utanför planområdet inom nyttillkommen yta

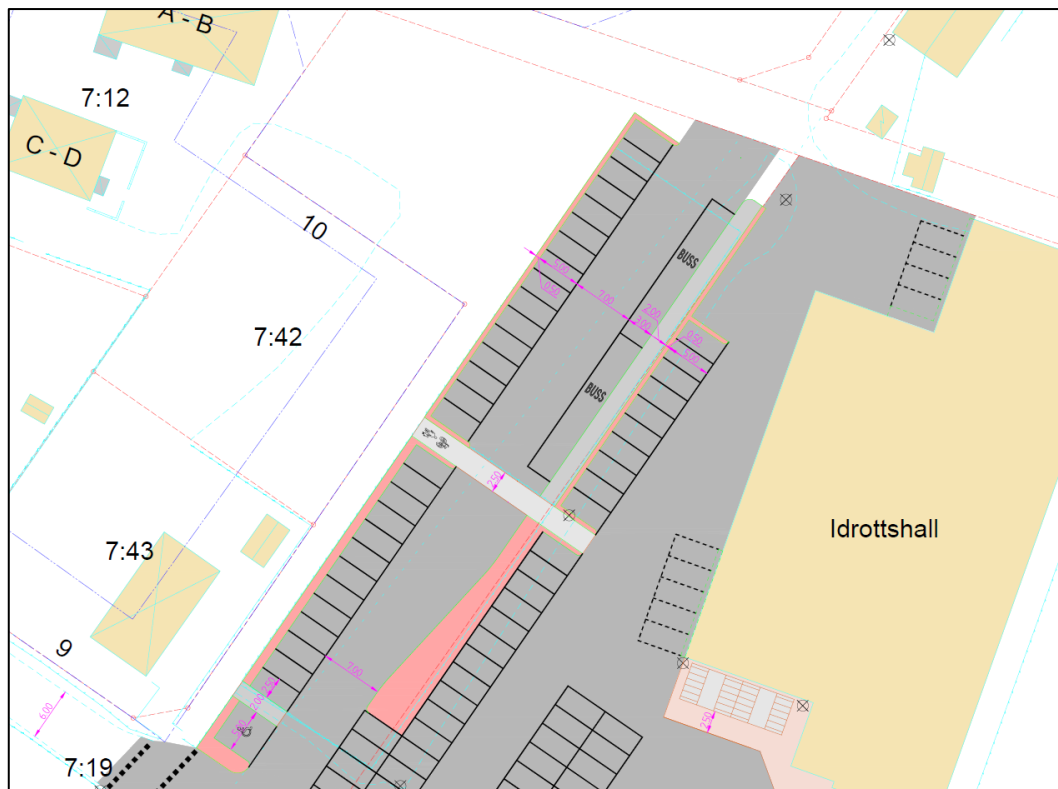
Möjlighet till bussuppställning inom det tillkommande området utanför planområdet har också studerats, se figur 8. Buss angör via Apelsinvägen och kör ut via Pärönvägen vilket innebär att genomfarten blir enkelriktad för bussar. Vändning för buss inom ytan är inte möjlig. Plats finns för två uppställda bussar längs den östra sidan. Längs den sidan föreslås en gångbana för att möjliggöra på- och avstigning, som leder till gång- och cykelbanan vidare mot idrottsplatsen. Likt det andra alternativet behöver den främre bussen köra ut först för att den bakre bussen ska komma ut utan att backning ska behöva ske, vilket är en risk med gång- och cykelbanan bakom. Det kommer även bli svårt, trots backning, för en främre buss att angöra om det redan står en buss parkerad på bakre platsen.

Utrymme söder om bussparkeringarna behöver frigöras för att bussarna ska kunna angöra från Apelsinvägen. En refug anläggs så att bilar inte parkerar där och då blockerar bussarnas tillgänglighet till bussparkeringen. 11 parkeringsplatser försvinner jämfört med det ordinarie förslaget. 16 nya platser kan dock anläggas på den västra sidan inom den tillkommande ytan. Det skulle då innebära en ökning på 5 platser från ordinarie förslag med totalt 123 parkeringsplatser³.

³ 118-11+16=123 platser

PM

I detta förslag hamnar den föreslagna gång- och cykelbanan mitt i bussarnas angöring till bussparkeringen. Det är därför viktigt att tydligt markera, med exempelvis vägmarkeringar i form av cykelrutor och gång- och cykelsymboler, att det rör sig oskyddade trafikanter där för både bussar och bilister.



Figur 8. Förslag på bussangöring för två bussar i ytan utanför planområdet. En gångbana som kopplas ihop med redan föreslagna gång- och cykelbana anläggs för att möjliggöra på- och avstigning. Parkering som försvinner inom planområdet föreslås ersättas med utökad parkering utanför planområdet.

3.5 Hållplats för skolbussen

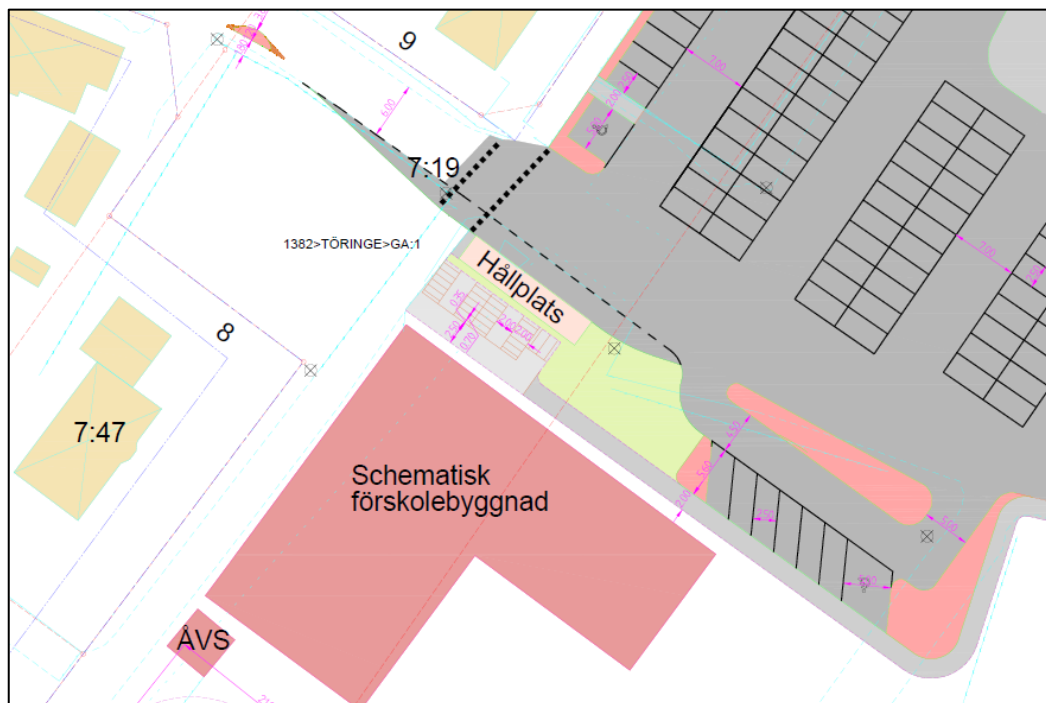
Anordnad skolskjuts med skolbuss sker tre gånger dagligen från Vinberg, en hämtning på morgonen och två lämningar på eftermiddagen. Platsen där skolbussen stannar behöver förses med en väntyta som är trafiksäker för barnen att vistas på när de väntar på bussen.

Två alternativ för angöring av skolbussen har utretts.

3.5.1 Bussficka vid förskolan

Möjlighet att anlägga en bussficka vid förskolan har utretts, se figur 9. Detta alternativ är endast möjligt om vändplatsen till förskolan angörs från Åminnevägen. För att en buss ska kunna köra in i parkeringsfickan och stå upprätt längs hållplatsytan behöver utrymme från Apelsinvägen frigöras.

PM



Figur 9. Förslag på hållplats för skolbuss vid förskolan.

Skolbussens angöring kommer påverka nyttjanderätten för fastighet 7:47, vars infart ligger inom fastighet 7:19, se figur 10. För att bussen ska kunna angöra till bussfickan behöver Apelsinvägen breddas åt sydväst en kortare sträcka innan busshållplatsen. När gatan breddas blir även gång- och cykelpassagen över Apelsinvägen längre. Detta förslag gör inget intrång på andra fastigheter, utan håller sig helt inom fastighet 7:19.



Figur 10. Fastighetskarta över området. Fastighet 7:47 angränsar till fastighet 7:19 mot Apelsinvägen. Källa: Lantmäteriet

PM

Alternativa vändmöjligheter för buss har studerats. Möjligheten för buss att använda vändplats finns inte och det är trånga utrymmen för buss att vända på parkeringsytan om många fordon står parkerade. Lösningen är att bussen kör ut via Pärönvägen. För att få bilar att parkera "rätt" och skydda parkerade fordon från sveprörelser från buss föreslås en refug eller målad refug på vardera sida om parkeringsraden där buss behöver svänga för att komma mot Pärönvägen. För att göra detta alternativ möjligt är det viktigt att tydliggöra hur bussen ska köra, så att bussen inte försöker vända på parkeringsytan om parkeringsytan skulle vara mycket belagd. Detta kan göras med reglering, vägmarkeringar eller information till bussförare.

Det finns eventuellt en risk att skolbussen skymmer sikten av oskyddade trafikanter på gång- och cykelvägen när bussen står vid busshållplatsen. Detta bedöms endast ske korta stunder under dagtid när skolbussen kommer. För barn som anländer med cykel till skolbussen, ligger cykelparkering i direkt anslutning till hållplatsen.

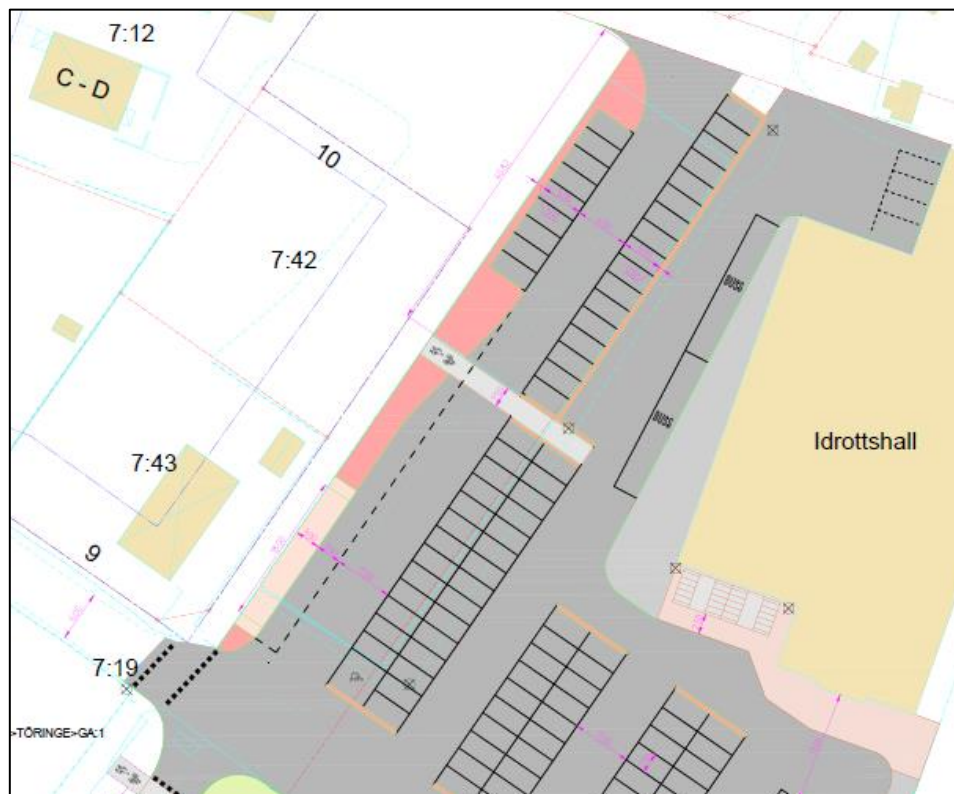
3.5.2 Hållplats längs gång- och cykelvägen

Ett alternativ där skolbussen stannar längs gång- och cykelvägen har också utretts, se figur 11. Skolbussen angör från Pärönvägen och kör ut via Apelsinvägen. Detta alternativ kräver att den nya tillkommande ytan kan öppnas upp för genomgående trafik till planområdet.

En väntyta i direkt anslutning till gång- och cykelvägen anläggs för på- och avstigning och där barnen ska kunna stå och vänta på bussen. Att avskärma väntyten helt från gång- och cykelvägen kan vara svårt vilket för med sig att gång- och cykelvägen även riskerar att nyttjas som väntyta av barnen. Själva väntyten tar cirka 8 parkeringsplatser i anspårk.

För att skolbussen ska kunna angöra och stå upprätt längs hållplatsen behöver yta frigöras när bussen kommer från Pärönvägen. Ytterligare 10 parkeringsplatser påverkas av detta. Bussen korsar även gång- och cykelbanan mot idrottshallen, som då får en öppen och otydlig stäcka. Det blir ingen trafiksäker yta för oskyddade trafikanter att röra sig på. Detta alternativ är därmed inget som rekommenderas.

PM



Figur 11. Förslag med hållplats för skolbussen längs gång- och cykelvägen, med angöring från Pärönvägen och utfart via Apelsinvägen.

PM

4 Slutsats och rekommendationer

Se bilaga 1 för ett fullständigt trafikförslag samlat med alla de främsta rekommendationerna nedan.

4.1 Angöring förskola

Gällande angöring för leveranser och avfallshantering till förskolan rekommenderas i första hand alternativ 2, angöring från Åminnevägen. Detta eftersom större fordon separeras helt från förskolan, förutom skolbussen som antingen vänder på parkeringsplatsen eller kör ut via Pärönvägen. Gångvägen mellan skolbussens hållplats, förskolan och idrottsplatsen blir fredad. Trädallén inom förskoleområdet kan bevaras och användas som solskydd på föreskolegården. Förslaget ställer dock krav på gestaltning av skolgården så att inte vändplatsen och lastning/lossning upplevs vara en del av skolgården utan skärmas av.

Även det tidigare framtagna trafikförslaget, alternativ 1, rekommenderas. I det förslaget kan vändplatsen till förskolan även nyttjas av bussar, vilket är en fördel.

Alternativ 3, som har vändplats placerad väster om förskolan med angöring från Apelsinvägen, rekommenderas inte som trafiklösning på platsen. Motiv till att förkasta alternativet är svårigheter med att få till en trafiksäker placering för skolbussens hållplats.

4.2 Bussparkering

Gällande bussparkering rekommenderas lösningen med bussparkering inom planområdet framför förslaget med bussparkering utanför planområdet. Detta eftersom bussparkering inom planområdet hamnar nära idrottshallen och idrottsplatsen och därmed främjar hållbart resande, har en fredad gångbana fram till entré, genererar flest parkeringsplatser samt att bussarna kan parkera oberoende av varandra även om backning kan krävas. Om den tillkommande ytan anläggs med parkering och endast angörs från Pärönvägen kan gång- och cykelbanan genom parkeringen fortsatt bli fredad, vilket den inte har någon möjlighet att bli i det andra förslaget där bussparkering istället anläggs i den tillkommande ytan.

4.3 Skolbuss

För skolbussen rekommenderas förslaget med bussficka vid förskolan. Att bussen stannar i en parkeringsficka gör att fordon till förskolan och idrottshallen lättare kan köra förbi bussen när den står där. Skolbarnen kan samnyttja cykelparkeringen vid förskolan.

Dock påverkar detta alternativ nyttjanderätten av infarten till fastighet 7:47. Om ingen sådan påverkan ska ske kan ingen bussficka anläggas då bussen behöver sträckan för att kunna stå parallellt med hållplatsen. Hållplats med väntyta bör i sådana fall anläggas utan bussficka som i originalet förslaget.

4.4 Övrigt

Om bussar och sopbilar ska köra igenom och runt parkeringsytan vid tider för hög beläggning av parkeringen rekommenderas påkörningsskydd för parkerade bilar att

PM

anläggas. Det kan exempelvis vara refuger eller enklare betongsuggor. Det begränsar dock möjligheten för buss och sopbil att vända över parkeringsytan vid låg beläggning på samma sätt som idag. Påkörningsskydden bidrar även till att bilister parkerar mer noggrant och blir en vägledning för bilisterna vid vinterväglag eller när linjemålningen slitits ut. Om möjligheten för bussar och sobilar att köra mer fritt över parkeringen vid låg beläggning prioriteras, kan målade refuger anläggas.

Att buss vänder på parkeringsytan rekommenderas inte då många barn och unga rör sig på platsen, vilket gör att det innebär en trafiksäkerhetsrisk.

5 Bilagor

- Bilaga 1 – Trafikförslag Vinberg -002 (PDF)
- Bilaga 2 – Trafikförslag Vinberg -002 (dwg)