

TRAFIKUTREDNING

Långesands industriområde

2023-03-03



Långesands industriområde

Trafikutredning

Status Sluthandling

Beställare



**ÖCKERÖ
KOMMUN**

Öckerö kommun
475 80 Öckerö
031-97 62 00

Kontaktpersoner: Petter Leyman
Rikard Sporre

Konsult

ATKINS
Member of the SNC-Lavalin Group

Atkins Sverige AB
Sankt Eriksgatan 5
411 05 Göteborg
031-761 95 00

Uppdragsansvarig: Audrone Persson/Christina
Lundqvist

Handläggare: Christina Lundqvist Trafik
Tobias Lager Trafik

Innehåll

| | |
|---------------------------------------------------------------------------|----------|
| 1. Inledning | 1 |
| 1.1 Bakgrund..... | 1 |
| 1.2 Syfte..... | 1 |
| 2. Förutsättningar | 2 |
| 2.1 Projektmål..... | 2 |
| 2.2 Planerad exploatering..... | 2 |
| 2.3 Samhällspåverkande faktorer..... | 2 |
| 2.3.1 Trafiksystem, tillgänglighet och framkomlighet..... | 2 |
| 2.3.2 Trafikdata..... | 2 |
| 2.3.3 Trafiksäkerhet..... | 3 |
| 2.3.4 Miljö och hälsa..... | 3 |
| 2.4 Byggtekniska faktorer..... | 3 |
| 2.4.1 Markfrågor..... | 3 |
| 3. Planförslag | 4 |
| 4. Konsekvenser av planförslag | 5 |
| 4.1 Samhällspåverkande faktorer..... | 5 |
| 4.1.1 Stadskaraktär..... | 5 |
| 4.1.2 Trafiksystem, tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet..... | 5 |
| 4.1.3 Trafikdata..... | 7 |
| 4.1.4 Miljö och hälsa..... | 8 |
| 4.2 Byggtekniska faktorer..... | 8 |
| 4.2.1 Markfrågor..... | 8 |

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Behovet av utökade verksamhetsområden och fler verksamhetslokaler är stort inom Öckerö kommun. Kommunen är tätbefolkad och tillgången på exploaterbar mark är begränsad. Långesands industriområde på nordöstra delen av Öckerö är redan industriområde där kommunen ser det lämpligt med en fortsatt utveckling. Kommunen har därför, och med stöd i översiktsplanen "Utblick Öckerö - en inblick i framtiden", beslutat att planlägga för en utvidgning och komplettering av verksamhetsområdet.

1.2 Syfte

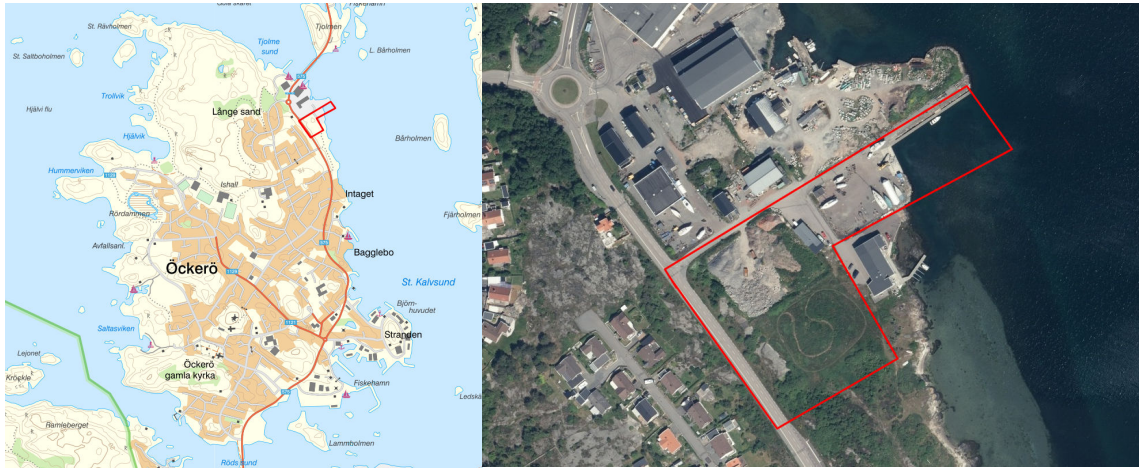
Det huvudsakliga syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utökning och komplettering av befintligt verksamhetsområde Södra Långesand, med en inriktning mot icke störande/lätt industri av mindre eller medelstor art närmast Hälsövägen samt industri, varvsverksamhet (produktion och reparation/service) och hamnanläggning i planområdets nordöstra del. Behovet av mindre och medelstora lokaler är stort bland kommunens näringsidkare och tillgången på sådana lokaler bedöms vara en viktig förutsättning för utvecklingen av det lokala näringslivet. Möjligheten att utöka antalet arbetstillfällen inom kommunen bedöms också utgöra ett angeläget allmänt intresse och bidra positivt till kommunens utveckling i stort. Planförslaget är inriktat mot att tillgodose såväl behovet av lämpliga verksamhetsytor som tillskapande av fler arbetstillfällen för kommunens invånare.

Utöver detta syftar detaljplanen till att öka tillgängligheten till värdefulla rekreationsområden i anslutning till planområdet.

2. Förutsättningar

Längesands industriområde ligger i nordöstra delen av Öckerö, se figur 1.

Närmast intill planområdet ligger ett befintligt verksamhetsområde, Södra Längesand, med bland annat ett cementgjuteri. Söderut är det naturområde och på västra sidan om Hälsövägen är det villabebyggelse.



Figur 1 Karta över området. (Källa Lantmäteriet 2023)

2.1 Projekt mål

Skapa tillgänglighet och säkerhet för trafikanter som ska vistas i det nya planområdet.

2.2 Planerad exploatering

Öckerökronan Fastighets AB har fått i uppgift att bygga en ny industrianläggning åt Öckeröborgen AB/Ö-varvet. Industrianläggningen ska möjliggöra för Öckeröborgen att dels utföra reparationer, utrustning och underhåll, dels nybyggnation av fartyg. Till största delen kommer anläggningen också innebära en ökad kapacitet för nyanställningar.

Övriga industriverksamheter som planeras inom området är av mindre art.

2.3 Samhällspåverkande faktorer

2.3.1 Trafiksystem, tillgänglighet och framkomlighet

Hälsövägen som löper utmed planområdet är huvudväg längs den östra sidan av Öckerö. I söder leder den till Hönö och i norr till Hälsö. Hälsövägen är huvudled.

Strax söder om planområdet ligger hållplats Blåbärsvägen och strax norr om planområdet ligger hållplats Propellerfabriken. Båda ligger utmed Hälsövägen och trafikeras av busslinjerna 1 och 290. Linje 1 går i halvtimmestrafik mellan Burö färjeläge och Hönö färjeläge. Linje 290 går endast i högrafik och följer med färjan över till fastlandet till Amhult Resecentrum och Järntorget.

Längs Hälsövägen löper en kombinerad gång- och cykelbana på västra sidan, vilket ger goda möjligheter för cykling till centrum och färjeläget. Det finns i dagsläget inga passager över Hälsövägen i anslutning till planområdet. Närmaste gångpassage ligger vid cirkulationsplatsen vid Längesandsvägen. Det saknas gångbana på östra sidan om Hälsövägen.

Söder om området ligger ett rekreationsområde, mellan Hälsövägen och havet, som nås på upptrampade stigar inifrån området. Rekreationsområdet sträcker sig till i höjd med Tallvägen, varifrån det också finns upptrampade stigar upp mot Hälsövägen.

2.3.2 Trafikdata

Hälsövägen har skyltad hastighet 50 km/h. Enligt trafikmätning från 2009 är årsdygnstrafiken 2680 fordon, varav 9,2 % tung trafik vid Längesand. År 2009 uppmättes medelhastigheten till 59 km/h på Hälsövägen. Det finns incitament att hålla höga hastigheter, t.ex. för att hinna med en färja. Speciellt gäller det situationen som kan uppstå för att hinna mellan färjorna vid Burö samt Pinans färjeläge. Sen mätningen gjordes har det byggts en förhöjd passage i höjd med Blåbärsvägen vilket kan ha gjort att medelhastigheten gått ner något.

På övriga gator i närheten, inklusive infarten till Långesand, är skyltad hastighet 30 km/h. Det finns inga mätningar utförda på Långesand, men med tanke på att det är en återvändsgata är bedömningen att det generellt inte förekommer några höga hastigheter under verksamhetstid. Ytan som är aktuell för planläggning används till dels för "crosskörning". Denna trafik skulle eventuellt kunna ha incitament att hålla hastigheter som överstiger hastighetsgränsen, men det är inget som har kunnat påvisas.

2.3.3 Trafiksäkerhet

Enligt statistik från STRADA har det fram till 2017 varit en olycka i området. Det var en singelolycka, med en cyklist i cirkulationen vid Långesandsvägen.

2.3.4 Miljö och hälsa

Av den bullerutredning som gjorts 2009 kan man dra slutsatsen att bullernivån inte överstiger 60 dB för något bostadshus utmed västra delen av Hälsövägen. Riktvärdet för bostadshus är att det inte ska överstiga 55 dB vid fasad, vilket endast överskrids vid ett bostadshus på östra sidan om vägen. För arbetslokaler är riktvärdet 65 dB.

2.4 Byggtekniska faktorer

2.4.1 Markfrågor

Större delen av marken i planområdet är kommunal. Fastigheterna Öckerö 1:151, Öckerö 1:153 och Öckerö 1:154 är dock inte kommunal mark i dagsläget. Utredning pågår. Avsikten är att lösa in delar som hamnar inom allmän plats – och i övrigt kommer marken att köpas.



Figur 2: Fastighetskarta (Källa Lantmäteriet 2021)

3. Planförslag



Figur 3. Illustration över planområdet (Källa: Plankarta reviderad detaljplan 2023-02-14).

Infarten till den nya delen av industriområdet föreslås från befintlig infartsgata, norr om planområdet. På den norra sidan om infarten, placerad på en lägre nivå, föreslås en transformatorstation – och längs områdets norra kant, vid infarten till cementgjuteriet, ligger en pumpstation.

Området är relativt smalt och i anslutning till varje verksamhet behöver det finnas möjlighet att angöra med ett transportfordon. Dessutom behöver varje verksamhet parkeringsplatser för besökare. En lösning med byggnader på båda sidor med en dubbelriktad gata, och en vändplats i den södra ändan, har därför föreslagits. Den föreslagna vändplatsen ger flexibilitet gällande angöring inom planområdet. Väster om vändplatsen finns en yta för lokalt omhändertagande av dagvatten.

En naturparkering är föreslagen i planområdets sydöstra hörn, för att öka allmänhetens tillgänglighet till natur- och rekreationsområdet söder om planområdet. För fotgängare föreslås en gångväg i planområdets södra del, mellan Hålsövägen och naturområdets entrépunkt vid parkeringen.

4. Konsekvenser av planförslag

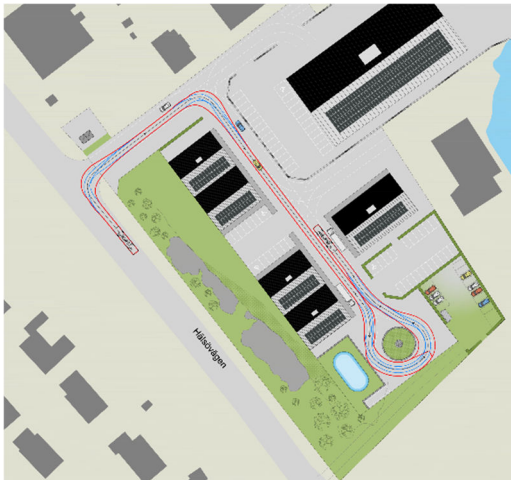
4.1 Samhällspåverkande faktorer

4.1.1 Områdeskaraktär

Planförslaget innebär att det kommer bli mer liv och rörelse i området, framför allt under dagtid. Den tillkommande verksamheten som Ö-varvet står för är dock storskalig. Dessutom gränsar planområdet till befintligt verksamhetsområde, där verksamheten är storskalig, vilket gör att områdets karaktär inte förändras väsentligt. Naturparkeringen ger dock en ökad tillgänglighet till naturområdet i söder.

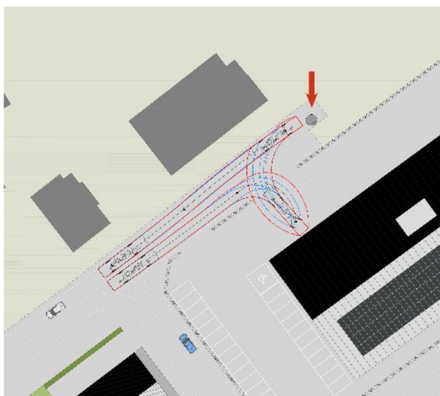
4.1.2 Trafiksystem, tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet

Infarten till planområdet är tillräckligt bred för att två fordon av typ Lbn, tung lastbil 12 meter, ska kunna köra in och ut samtidigt. Fordon (Lbn) som kommer från södergående riktning på Hälsövägen har ett gott utrymme och kommer att kunna svänga in till planområdet utan att behöva angöra i det mötande körfältet, se Figur 4.



Figur 4. Körspår tung lastbil (Lbn) vid infart.

För fordon typ Lbn som ska angöra pumpstationen är ytorna mycket begränsade. I Figur 5 visas hur pumpstationen behöver angöras med backvändning vid infarten till Ö-varvets planerade verksamhet.



Figur 5. Körspår (Lbn) vid angöring till pumpstation. Röd pil visar lokalisering av pumpstation.

Öckeröborg AB/Ö-varvets verksamheter inom industriområdet kräver att vägarna utformas på ett sätt som möjliggör trafikering med specialfordon som är av större karaktär. Fordonet är ett dragfordon på 7,45 meter med påhängsvagn på 19,9 meter. Tillsammans utgör dessa ett ekipage på cirka 24,4 meter som kräver stora utrymmen i svängar. Tillåten bruttovikt (tågsvikt) för ekipaget är 80 ton, vilket medför att infarten till Längesand kan behöva förstärkas. Hälsövägen bedöms ha erforderlig bärlast, BK 1.



Figur 6. Specialfordon som ska angöra Öckeröborgen AB/Ö-verkets verksamheter.

Infarten till planområdet söderifrån är tillräckligt bred för infart med specialfordonet, det krävs dock att fordonet påbörjar svängen tidigare jämfört med ett Lbn-fordon, eftersom svängraden blir större, se Figur 7. Det gör att det är en relativt stor yta som fordonet sveper över, vilket i sin tur gör att det är olämpligt att ha ytor för oskyddade trafikanter på Hälsövägens östra sida, i anslutning till korsningen. I det fall specialfordon ska åka ut från planområdet i norrgående riktning behöver fordonet ta hela vägen i anspråk, se Figur 8. Dock bedöms det vara i undantagsfall som fordonen kommer köra norrut från planområdet. Om behovet uppstår behöver vakt användas för att säkerställa att trafikeringen görs trafiksäkert.



Figur 7. Körspår med specialfordon vid infart och utfart från planområdet söderifrån.



Figur 8. Körspår med specialfordon vid utfart från planområdet i norrgående riktning.

Sikten har kontrollerats i korsningen Hälsövägen – Långesand. Siktcraven enligt VGU för 50 km/h ger att siktsträckan ska vara minst 110 meter på primärgatan och minst 5 meter på sekundärgatan. Siktcraven uppfylls i korsningen, enligt Figur 9. Transformatorstationen, som står norr om korsningen, är belägen cirka 1 meter lägre än vägens nivå, vilket gör att en lastbil med största sannolikhet kommer att ha ytterligare längre siktsträcka på sekundärvägen.



Figur 9. Sikt vid utfart från planområdet.

För den som kommer söderifrån med buss finns hållplats Blåbärsvägen i nära anslutning till området. För att möjliggöra en tillgänglig och säker anslutning för gång- och cykeltrafikanter till planområdet behövs en säker övergång över Hälsövägen. Då det på grund av specialfordonens svep är olämpligt att lägga den i anslutning till infarten, föreslås att övergången istället förläggs i den sydvästra delen av planområdet - i anslutning till gångvägen ner till parkeringen, se Figur 10. Genom att möjliggöra en säker övergång för gående och cyklister ökar tillgängligheten att nå området med hållbara färdmedel. I planförslaget bör en hastighetssäkrad gång- och cykelpassage övervägas.

För resande som kommer norrifrån finns hållplats Propellerfabriken i nära anslutning till området. Bussresenärer kan ta sig säkert på gång- och cykelvägen längs Hälsövägens västra sida fram till föreslagna GC-passage, se Figur 10.



Figur 10. Röd linje visar föreslagna oreglerad GC-passage.

4.1.3 Trafikdata

Baserat på 1 824 m² småindustri fördelat på tre byggnader samt 2003 m² större industri blir trafiktillskottet 206 fordon (årsdygnstrafik, ÅDT) enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg. Inklusiv naturparkeringen bedöms trafiktillskottet bli cirka 250 fordon/dygn (ÅDT). Det motsvarar en ökning med ca 8,5 % på Hälsövägen. Med tanke på typen av industri som troligen kommer att bli här, är det rimligt att anta att den mesta trafiken kommer lokalt från Öckerö och att påverkan på väg 155 är försumbar. Om det trots allt bidrar till en ökning på väg 155 så bör den bli i motsatt riktning mot maxbelastad riktning, det vill säga västerut på morgonen och österut på eftermiddagen.

För övriga trafikslag beräknas ökningen bli enligt nedan:

- Kollektivtrafik: 66 resor per dygn
- Cykel: 62 resor per dygn

- Till fots: 23 resor per dygn
- Annat: 6 resor per dygn

Beroende på hur mycket åtgärder som görs för att främja olika trafikslag kan dessa siffror bli annorlunda.

Inom planområdet finns 60 parkeringsplatser (naturparkering ej inräknad). Baserat på Öckerö kommuns p-norm kan förslaget innebära att det är fler parkeringsplatser än vad som krävs. För att gynna att fler resor görs med hållbara färdmedel bör inte gällande P-norm överstigas.

Baserat på Öckerö kommuns P-norm blir P-behovet enligt följande:

- Besökare ca 8 parkeringsplatser – beräkning = $3827\text{kvm}/1000\text{kvm} \times 2 = 7,654$
- Anställda 28 parkeringsplatser – beräknat på om antalet anställda uppgår till 70 (45 st småindustri+25 st Ö-varvet) = $70 \text{ anställda} \times 0,4 = 28$

Den totala parkeringskapaciteten för den tillkommande industriverksamheten bör således inte överstiga 36 parkeringsplatser om nuvarande p-norm ska efterföljas.

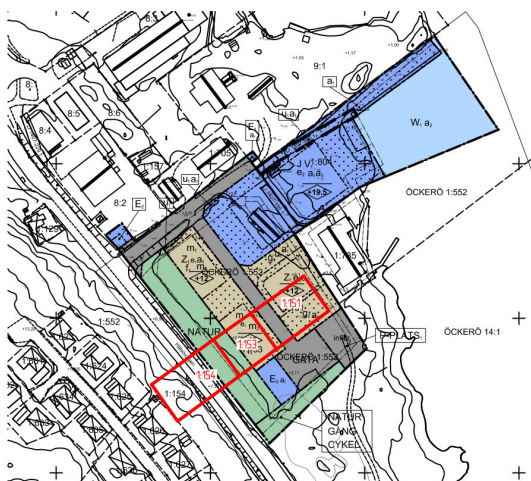
4.1.4 Miljö och hälsa

Den tillkommande trafiken som blir på grund av det nya planområdet är så pass liten att bullernivåerna inte bör ändras märkbart. Buller från Hälsövägen till de nya verksamheterna bör inte heller bli något problem då riktvärdet för arbetslokaler är 65 dB och befintliga bostäder i området har en beräknad bullernivå vid fasad på under 55 dB.

4.2 Byggtekniska faktorer

4.2.1 Markfrågor

Om den mark som inte är kommunal inte kan lösas in, behöver förslaget justeras. Infarten till planområdet påverkas inte av den osäkra marksituationen. Däremot kan trafikeringen inne i planområdet påverkas – där den så viktiga och strukturerande lösningen för vändning riskerar att påverkas mest. Den planerade naturparkeringen och dagvattendammen kan vara kvar då de ligger bortanför dessa tomter och det finns tillräcklig bredd för att göra en väg till parkeringen mellan Öckerö 1:151 och Öckerö 1:785. Dock kan det finnas andra förutsättningar kring de tre fastigheterna som kan komma att påverka om det är rätt lösning. Därför bedöms förslaget behöva ses över i sin helhet i det fall inte överenskommelse kring markfrågorna kan göras.



Figur 11. Oinlösta fastigheter i förhållande till planförslag.