

PM Trafik

# BRONÄS

2019-03-05



ULRICEHAMNS  
KOMMUN

Bronäs

Ulricehamns kommun  
**Miljö- och samhällsbyggnad**

**Johan Persson**  
**Infrastruktur- och trafikplanerare**

# Innehåll

1	Bakgrund .....	4
2	Bebyggelse .....	5
3	Trafiknät/gatustruktur .....	5
3.1	Trafikmängder .....	5
3.2	Trafikalstring inom området .....	7
3.3	Trafikprognos 2040 .....	7
3.4	Kapacitet och ombyggnation .....	8
3.4.1	Trevägs korsning Boråsvägen Tegelbruksgatan .....	8
3.4.2	Trevägs korsning Boråsvägen Dalgatan .....	9
3.4.3	Trevägs korsning Falköpingsvägen – Lillsjövägen .....	9
3.4.4	Cirkulationsplatser vid Marknadsplatsen .....	10

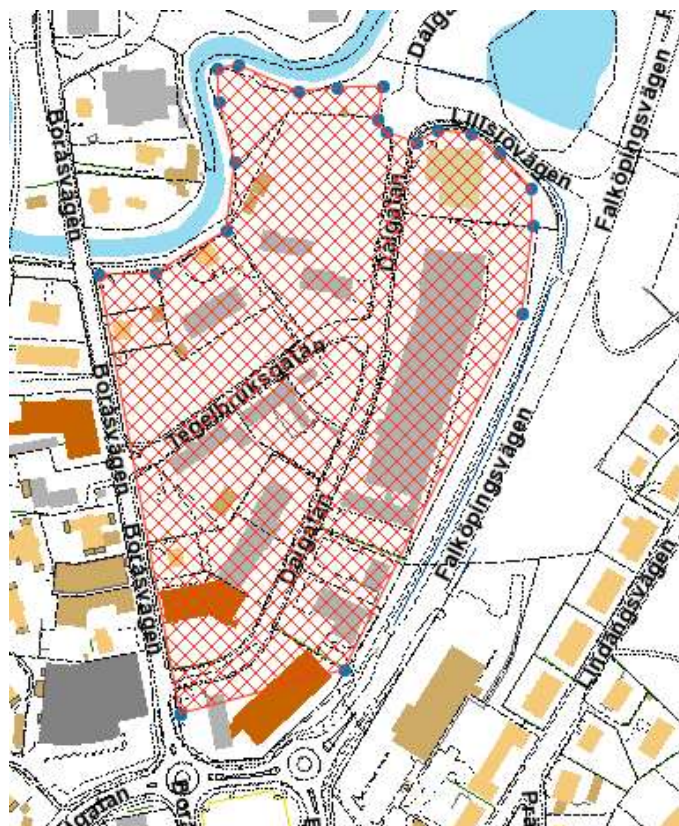
# 1 Bakgrund

Bronäs är ett omvandlingsområde i centrala Ulricehamn. Området ska omvandlas från dagens blandade industriverksamheter till bostäder och verksamheter. Utvecklingen beskrivs i planprogram för Bronäs, Marknadsplatsen och entré Ulricehamn.

Detta PM beskriver trafiksituationen i Bronäsområdet efter att området är helt utbyggt. Materialet är en del i en större trafikutredning för området vid Marknadsplatsen och centrala Ulricehamn för att identifiera kapacitetsbrister och avhjälpa dessa till följd av förväntad bebyggelseutveckling.

Som underlag för trafikutvecklingen används Trafikverkets trafikuppräkningsstal för år 2040 som tar hänsyn till en allmän årlig trafiktillväxt.

För beräkning av trafik till och från tillkommande bebyggelse används Trafikverkets trafikstringsverktyg. Trafikalstring för tillkommande bebyggelse är framtaget i ett tidigt skede i processen och kan komma att behöva justeras utifrån de slutgiltiga planförslagen.



Figur 1: Översiktsskarta Bronäsområdet

## 2 Bebyggelse

Den ny bebyggelsen i Bronäs kommer främst att utgöras av bostäder och verksamhetslokaler men kan komma att innefatta även en förskola.

Trafikalstringen inom området är beräknad för 700 bostadsenheter, 8 500 m<sup>2</sup> verksamhetslokaler och en förskola för 120 barn.

Beräknade trafikflöden och framkomlighetsbehov baseras på att Räddningstjänsten flyttas från området.

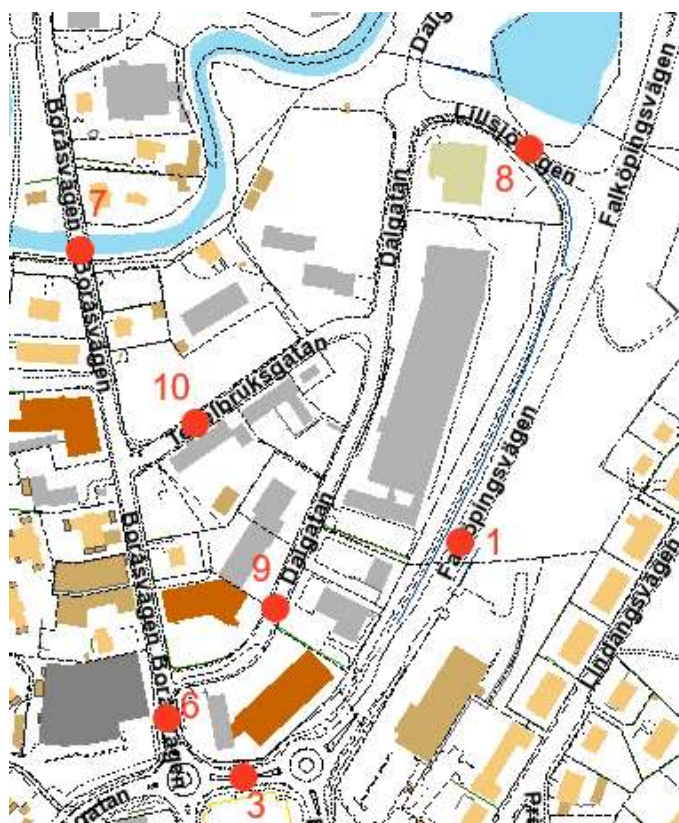
## 3 Trafiknät/gatustruktur

Den övergripande väginfrastrukturen runt området består av Falköpingsvägen som går öster om området och är genomfart och infart till centrala Ulricehamn. Väster om området går Boråsvägen som ingår i huvudvägnätet. På dessa båda gator prioriteras framkomlighet och ytterligare utfarter ska undvikas. Falköpingsvägen är utpekad transportväg för farligt gods.

Inom området finns lokalgatorna Dalgatan, Lillsjövägen och Tegelbruksgatan. Lillsjövägen ansluter mot Falköpingsvägen och utgör huvudentré för området. Vid planering och utformning av området ska inriktningen vara att styra biltrafiken hit. Tegelbruksgatan ansluter mot Boråsvägen och är områdets andra infart. Även Dalgatan ansluter mot Boråsvägen men med hänsyn till det korta avståndet mellan korsningen och befintlig cirkulationsplats tillåts ingen ytterligare trafik här till följd av tillkommande bebyggelse. Anslutningen bör stängas. Eventuell förändring av lokalgatornas utformning får utredas vidare i detaljplanprocessen.

### 3.1 Trafikmängder

Dagens trafikmängder är uppmätta inom och i anslutning till området och redovisas i tabellen nedan.



Figur 2: Trafikmätningpunkter

punkt	gata	ÅVDT	tung trafik
1	Falköpingsvägen, öster Bogesundsg	11 800	8,8 %
3	Falköpingsvägen, väst Bogesundsg	10 800	9,2 %
6	Boråsvägen, norr Strandg	7 600	7,5 %
7	Boråsvägen vid Ätran	6 900	6,9 %
8	Lillsjövägen	1 050	10 %
9	Dalgatan	800	
10	Tegelbruksgatan	950	

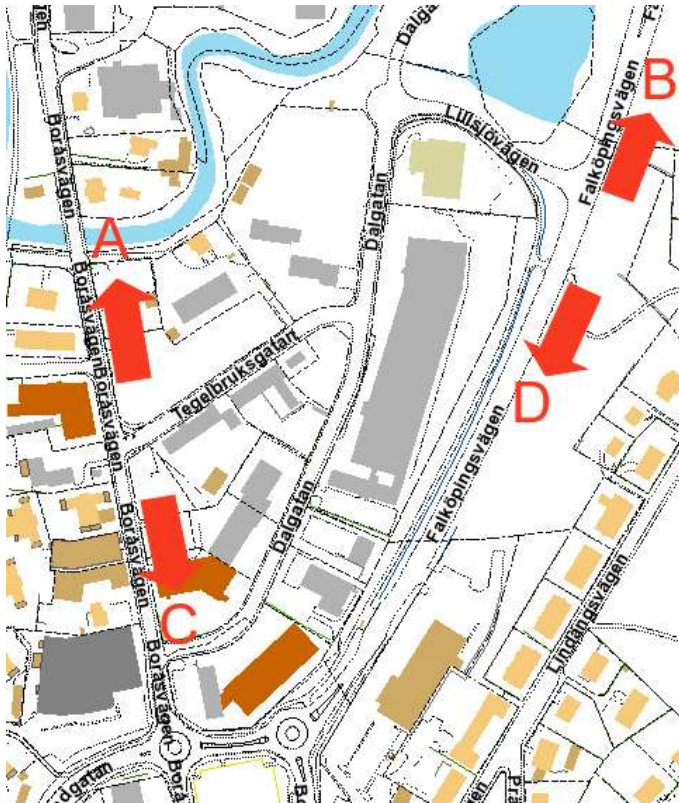
Tabell 1: Trafikmängder 2018

## 3.2 Trafikalstring inom området

Trafikalstring har beräknats för den nya bebyggelsen inom området om 700 bostadsenheter, 8 500 m<sup>2</sup> verksamhetslokaler och en förskola för 120 barn. Vissa befintliga verksamheter förväntas finnas kvar med befintlig trafik. Dessa ingår inte i alstringsberäkningen.

Totalt förväntas exploateringen inom Bronäs ge upphov till ca 3 000 ytterligare bilresor per vardagsmedeldygn år 2040. Cirka 32 % av resorna beräknas höra till bostäderna i området och övriga till målpunkter som arbetsplatser, butiker, förskola och övrigt.

Den tillkommande trafiken förväntas fördela sig i fyra riktningar enligt figur nedan med 20 % i riktning A, 30 % i riktning B, 15 % i riktning C och 35 % i riktning D.



Figur 3: Målpunktsriktningar

## 3.3 Trafikprognos 2040

Trafikmängder för 2040 är beräknade för en allmän årlig trafiktillväxt baserad på Trafikverkets trafikuppräkningsstal och förväntad trafikalstring enligt 3.2 ovan till följd av utbyggnad av nya bostads- och verksamhetsområden.

Förväntade trafikmängder redovisas för mätpunkterna i tabellen nedan.

<i>punkt</i>	<i>gata</i>	<i>ÅVDT</i>	<i>tung trafik</i>
1	Falköpingsvägen, öster Bogesundsg	16 200	9,2 %
3	Falköpingsvägen, väst Bogesundsg	14 800	9,5 %
6	Boråsvägen, norr Strandg	10 200	7,8 %
7	Boråsvägen vid Ätran	9 400	7,1 %
8	Lillsjövägen	3 200	5,5 %
9	Dalgatan		
10	Tegelbruksgatan	2 200	5,0 %

Tabell 2: Beräknade trafikmängder år 2040

### 3.4 Kapacitet och ombyggnation

Kapaciteten har beräknats för kritiska korsningspunkter. Beräkning har skett för nuläge (2018), prognosår (2040) samt prognosår inkl full utbyggnad av området.

Kapacitetsberäkning har utförts med Capcal 4.4. Beräkning har utförts för eftermiddagens maxtimma. Att analysera normal vardagsmaxtimma brukar sägas motsvara den 200:e mest trafikerade timman under året vilket ska representera dimensionerande timma.

Som resultat redovisas belastningsgrad (BG) och kölängd som medelvärde (KÖ 50) respektive 90-percentil (KÖ 90). Kölängd redovisas som antal fordon. Enligt VGU, som anger de riktvärden som Trafikverket tillämpar, ska belastningsgraden vara mindre än 0,8 för ”önskvärd” standard. Om belastningsgraden ligger mellan 0,8 och 1,0 är standarden ”godtagbar”. Vid belastningsgrader som är större än 1,0 är kapaciteten otillräcklig vilket ger ständigt växande köer.

#### 3.4.1 Trevägs korsning Boråsvägen Tegelbruksgatan

Korsningen mellan Boråsvägen och Tegelbruksgatan får ökad trafik till följd av utbyggnad av området. Beräkningen visar att tillkommande trafik kan hanteras i befintlig korsning.

<i>Tillfart</i>	<i>2018</i>			<i>2040</i>			<i>2040 inkl exploatering</i>		
	<i>BG</i>	<i>KÖ 50</i>	<i>KÖ 90</i>	<i>BG</i>	<i>KÖ 50</i>	<i>KÖ 90</i>	<i>BG</i>	<i>KÖ 50</i>	<i>KÖ 90</i>
Boråsvägen n	0,23	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,34	0,0	0,0
Tegelbruksgatan	0,11	0,1	0,1	0,17	0,1	0,1	0,22	0,2	0,3
Boråsvägen s	0,15	0,0	0,0	0,19	0,0	0,0	0,21	0,0	0,0

Tabell 3: Kapacitetsberäkning befintlig trevägs korsning Falköpingsvägen – Lillsjövägen.



### 3.4.2 Trevägs korsning Boråsvägen Dalgatan

Korsningen mellan Boråsvägen och Dalgatan har korta siktsträckor till följd av närheten till befintlig cirkulationsplats vid Strandgatan. Det är inte lämpligt att påföra ytterligare trafik från Dalgatan eller antal svängande på Boråsvägen i denna korsning. Korsningen bör stängas.

### 3.4.3 Trevägs korsning Falköpingsvägen - Lillsjövägen

Korsningen mellan Falköpingsvägen och Lillsjövägen förväntas ta hand om den största andelen tillkommande trafik till och från området. Med dagens utformning blir korsningen överbelastad till följd av den tillkommande trafiken från området.

Tillfart	2018			2040			2040 inkl exploatering		
	BG	KÖ 50	KÖ 90	BG	KÖ 50	KÖ 90	BG	KÖ 50	KÖ 90
Lillsjövägen	0,04	0,0	0,0	0,05	0,0	0,0	*		
Falköpingsvägen	0,67	1,9	4,4	0,88	6,3	13,7			
Falköpingsvägen r	0,45	0,8	1,8	0,57	1,3	3,0			
Falköpingsvägen v	0,13	0,1	0,1	0,48	0,7	1,4			

Tabell 4: Kapacitetsberäkning befintlig trevägs korsning Falköpingsvägen – Lillsjövägen.

\*2040 inkl exploatering är omöjlig att beräkna pga total överbelastning.

Korsningen har beräknats för ombyggnad till cirkulationsplats, med eller utan separata högersvängfält från norr på Falköpingsvägen mot Lillsjövägen respektive från väster på Lillsjövägen mot Falköpingsvägen.

Tillfart	2018			2040			2040 inkl exploatering		
	BG	KÖ 50	KÖ 90	BG	KÖ 50	KÖ 90	BG	KÖ 50	KÖ 90
Lillsjövägen							0,46	0,7	1,6
Falköpingsvägen							0,80	0,4	0,9
Falköpingsvägen s							0,54	0,1	0,1

Tabell 5: Kapacitetsberäkning cirkulationsplats i korsningen Falköpingsvägen – Lillsjövägen.

Tillfart	2018			2040			2040 inkl exploatering		
	BG	KÖ 50	KÖ 90	BG	KÖ 50	KÖ 90	BG	KÖ 50	KÖ 90
Lillsjövägen h							0,26	0,3	0,5
Lillsjövägen v							0,23	0,3	0,6
Falköpingsv n h							0,11	0,0	0,0
Falköpingsv n r							0,70	0,3	0,6
Falköpingsv s							0,54	0,1	0,1

Tabell 6: Kapacitetsberäkning för cirkulationsplats med separata högersvängfällt från norr på Falköpingsvägen mot Lillsjövägen respektive från väster på Lillsjövägen mot Falköpingsvägen.

Beräkningen visar att en ombyggnad till cirkulationsplats ger tillräcklig kapacitet i korsningen för att medge planerad utbyggnad inom området.

#### 3.4.4 Cirkulationsplatser vid Marknadsplatsen

Korsningarna mellan Boråsvägen, Strandgatan, Falköpingsvägen och Bogesundsgatan är utformade som två cirkulationsplatser. Trafiklösningen kommer på sikt att vara otillräcklig till följd av den utbyggnad som sker i Ulricehamns centralort. En ombyggnad av korsningarna hanteras i en separat utredning vilken kommer att inbegripa även tillkommande trafikallsträng från Bronäsområdet.