

PM

TRAFIKUTREDNING NY FÖRSKOLA I SYLTE, KRAFTSTADEN
FASTIGHETER TROLLHÄTTAN AB



PM

Kund: Kraftstaden Fastigheter Trollhättan AB

Organisation Sigma Civil

Projektansvarig: Fredrik Johnson
Upprättad av: Catharina Rosenkvist
Granskad av: Fredrik Johnson
Godkänd av: Fredrik Johnson

Projektnummer: 159384
Upprättad: 2020-06-16
Dokumentnummer: RAPPORT-104555
Version: 1.0

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND OCH SYFTE	1
2	FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGE.....	1
	2.1 PLANFÖRSLAG NY FÖRSKOLA	1
	2.2 INFRASTRUKTUR	2
3	TRAFIKALSTRING	3
4	ÅTGÄRDSFÖRSLAG	3
5	SAMLAD BEDÖMNING.....	6



PM
2020-06-16
Projektnummer 159384

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Trollhättans Stad planerar en ny förskola vid Sylte se Figur 1.

Syftet med detta PM är att föreslå en översiktlig utformning av trafikförsörjning till en ny förskola i Sylte.



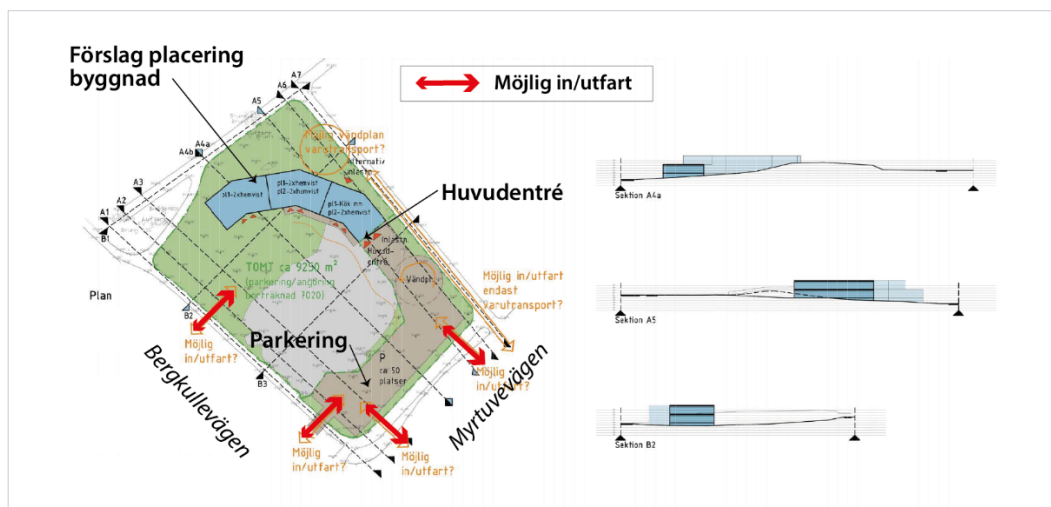
Figur 1. Översiktskarta. Källa Lantmäteriet.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGE

2.1 PLANFÖRSLAG NY FÖRSKOLA

Den nya förskolebyggnaden föreslås placeras i den nordvästra delen av den aktuella tomten. Möjliga anslutningar till tomten är via Bergkullevägen och Myrtuvevägen, se Figur 2.

Förskolan dimensioneras för 8 avdelningar.



Figur 2. Förslag placering av ny förskola. Källa: CONTEKTON Arkitekter Fyrstad AB.

Enligt Trollhättans Stads parkeringsprogram från 2018 gäller följande förutsättningar för parkeringsplatser för fordon och cyklar:

- Bil: 13 P-platser/1000 m² BTA förskola
- Cykel: 16 P-platser/1000 m² BTA förskola

För en förskola med åtta avdelningar, byggnadsarea cirka 1 050 kvadratmeter, innebär det att det, enligt parkeringsprogrammet, ska planeras för 26 parkeringsplatser för fordon och 32 parkeringsplatser för cykel.

2.2 INFRASTRUKTUR

Hastigheten på Bergkullevägen och Myrtuvevägen är begränsad till 50 km/h. Vägbredden varierar mellan 7,5 – 9 meter. Trafikflödet på Bergkullevägen och Myrtuvevägen har, av Trollhättans Stad, uppmätts till 4 300 respektive 2 730 fordon/dygn år 2019.

I anslutning till planområdet finns ett viktigt gång- och cykelstråk som förbinder bebyggelsen på den västra sidan om E45 med ny bebyggelse som planeras på den sydöstra sidan av E45. Gång- och cykelvägen passerar E45 planskilt. Gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt i anslutning till det planerade verksamhetsområdet.

I anslutning till området finns två busshållplatslägen, se Figur 3.



Figur 3. Befintliga trafikflöden, mätår 2018-2019. Källa: Trafikverket och Trollhättans Stad.

3 TRAFIKALSTRING

Förskolans åtta avdelningar bedöms generera 0,8 bilresor per sysselsatt och 1,5 bilresor per barn vilket ger ett totalt flöde av cirka 300 fordon/vardagsdygn. Förväntat antal varutransporter till förskolan är två varutransporter per dag enligt uppgift från Kraftstaden Fastigheter.

4 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Då två alternativa placeringar av byggnaden studerats har olika utformningsförslag tagits fram, se Figur 5 och 6. Det som skiljer alternativen åt är framförallt förskolebyggnadens läge samt läge för inlastning. Oavsett utformningsförslag föreslås att verksamheten trafikförsörjs via Myrtuvevägen.

I båda alternativen finns utrymme för 33 parkeringsplatser för fordon samt 1-2 parkeringsplatser för funktionshindrade. Cykelparkeringar föreslås i anslutning till huvudentrén samt norr om förskolan.

I skissförslag 1 föreslås en vändplan avsedd för varutransporter i direkt anslutning till infarten till området. Det innebär att transporterna får backa till inlastningen. I skissförslag 2 föreslås en annan utformning av byggnaden vilket möjliggör en vändplan i den norra delen av området. Med denna utformning undviks backrörelser för varutransporterna. Vändplanerna har dimensionerats för typfordon LBn. Med hänsyn till trafiksäkerhet föreslås att ytor för varutransporter och gång- och cykeltrafik avskiljs med exempelvis räcke.

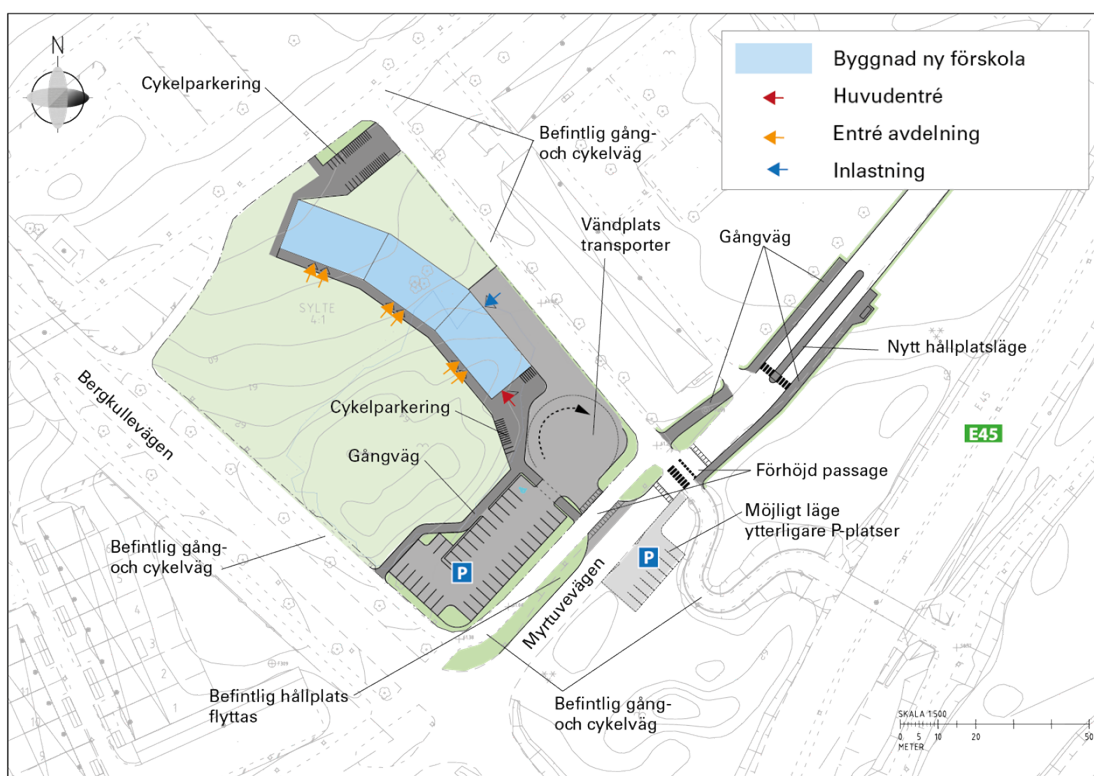
Båda utformningsförslagen kan medföra att flerfamiljfastigheten på den nordöstra sidan om gång- och cykelvägen påverkas av buller från varutransporterna. I skissförslag 2 gäller detta på en längre sträcka eftersom vändplanen ligger i det norra hörnet av området.

För att få en god standard på anslutningen från Myrtuvevägen föreslås att hållplatsläget på den nordvästra sidan av vägen flyttas till ett nytt läge cirka 90 meter längre norrut. Busshållplatsen föreslås utformas som en enkel stopphållplats, vilket innebär att när en buss stannar vid hållplatsen stoppas bakomvarande trafik upp, se Figur 4. Hållplatslägena ansluts till befintliga gång- och cykelvägar. Vid det nordvästra läget innebär den föreslagna gångvägen ett visst intrång på en privat fastighet. En förhöjd passage över Myrtuvevägen föreslås för att förbinda gång- och cykelvägen som passerar E45 planskilt med gång- och cykelvägnätet längs Myrtuvevägen och Bergkullevägen.

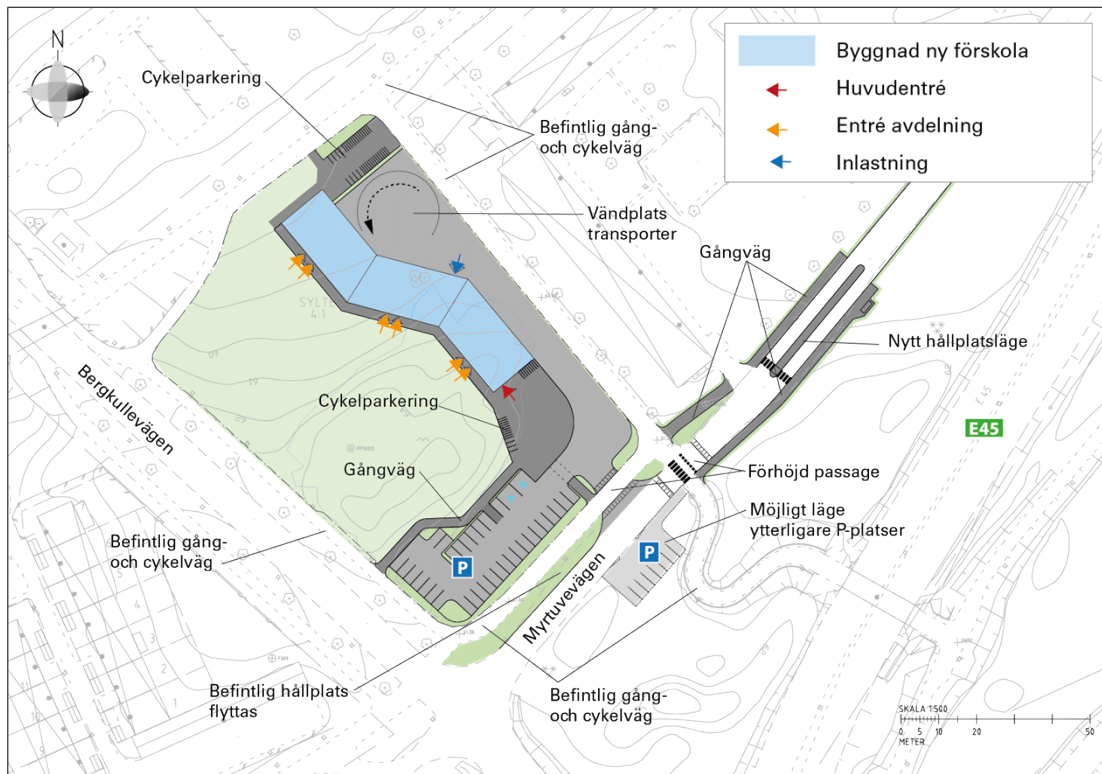
En översiktlig beräkning av kapaciteten, med uppräknade trafikflöden till år 2040, i korsningen Bergkullevägen/Myrtuvevägen samt vid ny in- och utfart till förskolan visar att gällande riktvärden för belastningsgrad inte kommer att överskridas.



Figur 4. Enkel stopphållplats. Källa: Exempelbanken, Trafikverket.



Figur 5. Skissförslag 1



Figur 6. Skissförslag 2.

In- och utfart till området via Bergkullevägen har valts bort med hänsyn till vägens profil och topografin inom det planerade förskoleområdet. De höjdförhållanden som råder ger begränsade siktsträckor vid en eventuell in- och utfart längs denna sträcka av Bergkullevägen, se Figur 7.



Figur 7. Bergkullevägen vy mot sydöst.

5 SAMLAD BEDÖMNING

Föreslagna åtgärder bedöms ge god trafiksäkerhet och tillgänglighet i anslutning till den nya förskolan.

Trafikalstring från förskolan bedöms inte heller medföra någon större märkbar påverkan på den rådande trafiksituationen i området.

