

Strategiska avdelningen

Handläggare

Frida Gustavsson, Trafikingenjör

frida.gustavsson1@solvesborg.se

Trafik-PM för detaljplan Sölve 24:10 (Tranvägen)

Sölvesborgs kommuns strategiska avdelning har arbetat fram ett förslag på ny detaljplan för Sölve 24:10, Tranvägen, i Sölve. Detaljplanen möjliggör för byggnation av bostäder i form av flerfamiljshus. Sölvesborgshem, som är intressent till detaljplanen och som avser bebygga fastigheten, planerar för totalt åtta bostäder i form av marklägenheter. I ett scenario där maximalt antal bostäder byggs beräknas totalt 16 lägenheter som möjligt att bygga. Det senare scenariot bedöms dock inte som ett troligt alternativ för byggnationen i nuläget.

Följande PM avser besvara hur trafiksituationen kan se ut vid byggnation enligt detaljplanen utifrån två scenarion: ett scenario enligt planerad byggnation på åtta lägenheter och ett scenario med maximal byggnation enligt detaljplanen på 16 lägenheter.

Befintlig trafiksituation

Tranvägen trafikeras idag från Siretorpsvägen och Doppingvägen, alternativt Lomvägen. Siretorpsvägen är en matargata mellan Sölves villakvarter, medan Doppingvägen och Lomvägen tjänar som lokalgator i det berörda bostadsområdet – se bild 1.

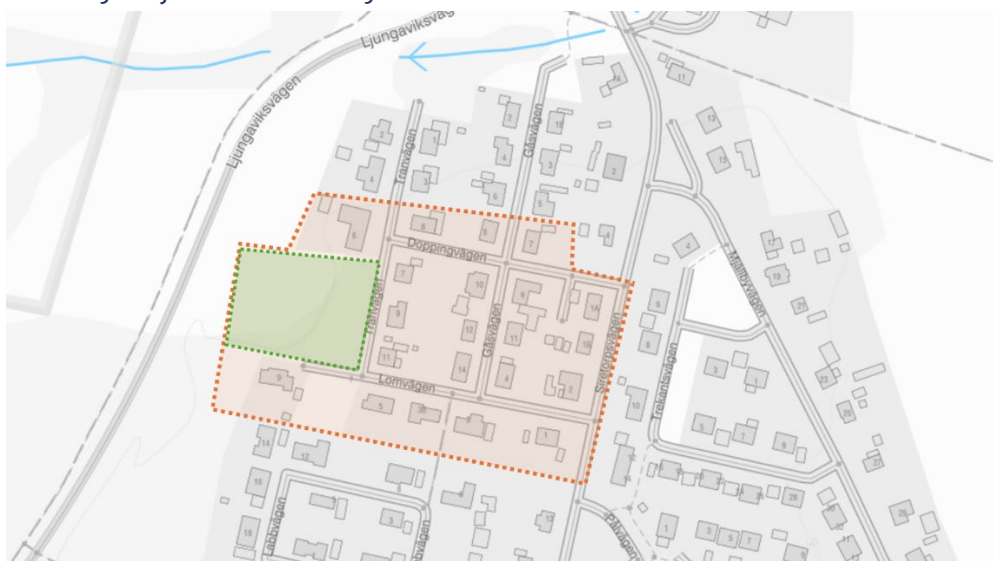


Bild 1: Berört område. Den nya detaljplanens ungefärliga utbredning i grönt och område med fastigheter som kan beröras av förändrad trafik på lokalgatorna i orange.

Lokalgatorna i området är utformade med en bredd om sju meter och trafikering sker i blandtrafik – dvs. att oskyddade trafikanter och motorfordon delar på gaturummet utan separation via trottoar, gång-/cykelbana eller liknande. Lokalgatorna har en hastighetsgräns på 40 km/h. Inom området finns inga andra målpunkter än bostäderna och områdets och gatornas utformning bidrar inte till att området nyttjas för genare körvägar, vilket innebär att området inte omfattas av någon genomfartstrafik.

Sölvesborgs kommun har under hösten 2025 genomfört mätningar av trafiken på Tranvägen, Doppingvägen och Lomvägen. Resultatet av mätningarna påvisar följande:

	Tranvägen (2025-09-12 – 2025-09-18)	Doppingvägen (2025-08-26 – 2025-09-02)	Lomvägen (2025-10-15 – 2025-10-21)
ÅDT (årsdygnstrafik, antal fordonsrörelser per dygn)	24	24	13
Andel tung trafik	2,5 % (0,6 fordon per dygn)	2 % (0,5 fordon per dygn)	2 %
Hastighet hos 85 % av passerande fordon	25 km/h	27 km/h	26 km/h

Inrapporterade trafikolyckor i området

Under de senaste 20 åren har inga trafikolyckor inträffat på lokalgatorna i bostadsområdet. Däremot har tre trafikolyckor (åren 2010, 2019 samt 2023) inträffat längs Siretorpsvägen i anslutning till området enligt rapporter till Strada (*Swedish Traffic Accident Data Acquisition*). Vid dessa tre olyckor har det varit fordonsförarens nykterhet och uppmärksamhet som varit grund till olycksfallen. Av de tre olyckorna på Siretorpsvägen har en bedömts som måttlig olycka och två som lindriga olyckor. Med olycksstatistiken som bakgrund, tillsammans med gatornas utformning, hastighetsgräns och låga trafikmängd, bedöms trafiksäkerheten i området vara god.

Trafikmängd och vägtrafikbuller vid utbyggnad enligt detaljplan

Vid byggnation av flerbostadshus enligt detaljplanen tillkommer ett antal fordonsrörelser. Detta PM tar höjd för två utbyggnadsscenario:

- Scenario 1: utbyggnad enligt Sölvesborgshems plan om åtta marklägenheter.
- Scenario 2: utbyggnad enligt vad detaljplanen maximalt bedöms kunna medföra, totalt 16 bostäder.

För tillkommande fordonsrörelser beräknas detaljplanen medföra fem fordonsrörelser per dygn och bostad. Antalet fordonsrörelser är högt räknat sett till trafiksituationen och antalet fordonsrörelser i området idag, som är låg i förhållande till antalet bostäder i området. De fem fordonsrörelserna inkluderar färd till och från arbete/skola samt till och från aktivitet. Antalet tung trafik beräknas inte öka, varför andelen tung trafik minskar med ökat antal fordonsrörelser per dygn totalt (ÅDT).

Nedan tabell redogör för fordonsrörelser samt bullernivåer för trafiken idag och vid utbyggnad enligt detaljplanen och de två scenarierna som beskrivits ovan. För bullerberäkningen har Trivectors beräkningsverktyg Buller Väg II använts. Tillkommande trafik från utbyggnaden av detaljplanen har fördelats mellan Lomvägen och Doppingvägen enligt nuvarande riktningsfördelning på Tranvägen, vilken visar att lika stor andel trafik kör söderut som norrut. Hälften av tillkommande trafik från detaljplaneområdet fördelas därmed till Lomvägen och hälften till Doppingvägen.

Tranvägen	Idag	Scenario 1	Scenario 2
ÅDT (fordonsrörelser per dygn)	24	64	104
Andel tung trafik	2,5 %	1 %	0,5 %
Bullernivå (ekvivalent/Leq24)	36 dBA	40 dBA	42 dBA
Doppingvägen	Idag	Scenario 1	Scenario 2
ÅDT (fordonsrörelser per dygn)	24	44	64
Andel tung trafik	2,6 %	1 %	1 %
Bullernivå (ekvivalent/Leq24)	36 dBA	38 dBA	40 dBA
Lomvägen	Idag	Scenario 1	Scenario 2
ÅDT (fordonsrörelser per dygn)	13	33	53
Andel tung trafik	2 %	1 %	0,5 %
Bullernivå (ekvivalent/Leq24)	33 dBA	37 dBA	39 dBA

Riktvärden för vägtrafikbuller vid befintlig bebyggelse varierar beroende på respektive bostads byggnadsår. För bostäder som byggts fram till år 1997 ska riktvärdet om maximalt 65 dBA ekvivalent bullernivå (genomsnittlig konstant ljudnivå) vid fasad efterlevas. För bostäder som byggts mellan åren 1997 och 2015 gäller 55 dBA ekvivalent bullernivå vid fasad samt 55 dBA ekvivalent bullernivå och 70 dBA maximal ljudnivå (maximal ljudnivå som uppstår vid max fem tillfällen per dygn) vid uteplats. För bostäder som byggts från år 2015 och framåt har riktvärden för bullernivåer fastställts i planbeskrivning eller bygglov. Vid byggnation av nya bostäder gäller idag 60 dBA ekvivalent bullernivå samt 70 dBA maximal bullernivå vid fasad respektive 50 dBA ekvivalent bullernivå samt 70 dBA maximal bullernivå vid uteplats.

Med ovan angivna riktlinjer kan konstateras att bullernivåerna i det berörda området med god marginal underskrider värdena för den ekvivalenta ljudnivån, oavsett utbyggnadsscenario. Avseende maximal ljudnivå (som uppstår vid max fem tillfällen per dygn) sker ingen förändring mot dagens maximala ljudnivå, oavsett utbyggnadsscenario. Eftersom antalet tunga fordon är mycket få (<1 fordon per dygn) och inte beräknas förändras i området oavsett utbyggnadsscenario, samt att ingen av de tunga fordonsrörelserna beräknas ske under natt, har maximal ljudnivå inte kunnat beräknas och är därmed inte relevant för detaljplanarbetets fortskridande.

Samlad bedömning

Oavsett enligt vilket av PM:ets scenarion som detaljplanen bebyggs med bostäder, bedöms antalet fordonsrörelser per dygn (ÅDT) fortsatt att vara lågt. Den befintliga väginfrastrukturen i området bedöms med god marginal klara den trafikmängd som tillkommer vid byggnation enligt detaljplanen, oavsett utbyggnadsscenario. De lokala gatorna i bostadsområdet har en genomgående bredd om sju meter och trafiken håller en naturligt låg hastighet. Gatustrukturen medför att ingen genomfartstrafik sker. I samband med utbyggnad enligt detaljplaneförslaget sker ingen förändring av gatustrukturen, varför området fortsatt endast kommer trafikeras av trafikanter med ärenden i området och genomfartstrafik undviks. Antalet fordonsrörelser kommer fortsatt vara lågt, vilket tillsammans med den låga hastigheten i området gör att trafiksäkerheten bedöms fortsatt vara god i området vid byggnation enligt detaljplanen, oavsett scenario.

Bullerberäkningarna som genomförts för de olika utbyggnadsscenariona för detaljplaneförslaget visar på en något förhöjd ekvivalent ljudnivå, men som fortsatt underskrider angivna riktvärden för vägtrafikbuller med god marginal. Den maximala bullernivån förblir oförändrad.

Diskussion om alternativa anslutningar

I detaljplanens samrådsskede inkom förslag om att, i stället för att nyttja Tranvägen, leda trafik till och från det nya bostadsområdet via en ny anslutning till Ljungaviksvägen. Ljungaviksvägen har idag en hastighetsbegränsning på 70 km/h i det område som berörs av en möjlig anslutning. Strax norr om en trolig placering av anslutningsväg mellan Ljungaviksvägen och detaljplanens område finns en skarp och skymd kurva längs Ljungaviksvägen, som medför kraftigt försämrad trafiksäkerhet jämfört med en anslutning mellan detaljplaneområdet och Tranvägen. För att en anslutning till Ljungaviksvägen ska vara möjlig krävs åtgärder på Ljungaviksvägen för att sänka hastigheten – både reglering med sänkt hastighetsgräns och fysiska åtgärder för att uppnå efterlevnad av den sänkta hastigheten.

En anslutning mot Ljungaviksvägen skulle medföra betydande markåtgärder då marken mellan detaljplaneområdet och Ljungaviksvägen ligger högre än Ljungaviksvägen. Höjdskillnaden utgörs av bullervallar som skyddar det aktuella bostadsområdet från vägtrafikbuller från Ljungaviksvägen. En åtgärd i dessa vallar riskerar därmed att förändra bullernivåerna i befintligt bostadsområde öster om Ljungaviksvägen. Det finns dessutom en risk att åtgärder i vallen samt anläggande av infartsväg, vilket medför tillskapande av vägbank, förändrar dagvattenavrinningen i området. I dag rinner dagvattnet norrut genom naturområdet. Att genomföra åtgärder i naturområdet hade därför behövt föregås av en utredning som klargör vilken eventuell påverkan som åtgärder i naturområdet skulle ge på dagvattenavrinningen. Det är heller inte önskvärt att bryta naturremsan mellan bostadsområdet och Ljungaviksvägen av ekologiska skäl, då det är ett viktigt naturstråk för bland annat djur och den biologiska mångfalden i området.

För miljön i det aktuella och det planerade bostadsområdet som helhet, skulle förslaget om en anslutning mot Ljungaviksvägen i stället för Tranvägen leda till att den nya detaljplanens område orienteras bort från det befintliga bostadsområdet. Detta är något som inte anses vara önskvärt, utan intentionen är att det nya bostadsområdet knyts samman med det befintliga. Det är heller inte hållbart att bygga ut ny infrastruktur när befintlig väginfrastruktur kan hantera den beräknade trafikmängden oavsett utbyggnadsscenario. Värde av att bevara grönområdet och dess biologiska mångfald och möjlighet till spontanlek i naturmark bedöms större än en eventuell nytta av ny väginfrastruktur. Att bibehålla områdets struktur bidrar till en god bebyggd miljö och att förtäta området genom att bebygga tomten följer Sölvesborgs kommuns översiktliga mål om förtätning. I gällande översiktsplan för Sölvesborgs kommun anges följande ställningstagande om förtätning, som den aktuella detaljplanen bidrar till:

- Förtätning ska främst ske utmed stråk med förutsättningar för väl utvecklad kollektivtrafik och cykelvägar.
- Förtätning ska främst ske på redan ianspråktaga ytor, exempelvis bostads- och industrimark.

Det är därför den strategiska avdelningens bedömning att de risker och den kostnad som en ny anslutning mot Ljungaviksvägen skulle innebära inte är ekonomiskt, miljömässigt eller socialt försvarbart. Det är den strategiska avdelningens bedömning att det är mer lämpligt att använda befintlig väginfrastruktur till det nya bostadsområdet.

Frida Gustavsson

.....
Frida Gustavsson, Trafikingenjör