

RAPPORT

**DETALJPLAN SVENLJUNGA 5:474 M.FL.
BLÅKLÄDER - TRAFIKUTREDNING**



SLUTVERSION
2018-05-09

UPPDRAG

286696, Detaljplan Svenljunga 5:474 m.fl. Blåkläder -
Trafikutredning

Titel på rapport:

Detaljplan Svenljunga 5:474 m.fl. Blåkläder - Trafikutredning

Status:

Slutversion

Datum:

2018-05-09

MEDVERKANDE

Beställare:

Svenljunga kommun

Kontaktperson:

Julia Lindahl

Konsult:

Tyréns

Uppdragsansvarig:

Helena Jönsson

Kvalitetsgranskare:

Anna-Karin Ekström

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	4
1.1	BAKGRUND.....	4
1.2	SYFTE.....	4
1.3	AVGRÄNSNING	4
2	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	4
2.1	PLANOMRÅDET OCH PLANERAD UTBYGGNAD	4
2.2	GATUNÄT OCH TRAFIKFLÖDEN	6
2.3	KOLLEKTIVTRAFIK.....	8
2.4	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	9
2.5	FRAMKOMLIGHET.....	9
2.6	TRAFIKSÄKERHET	11
3	KONSEKVENSER.....	12
3.1	TRAFIKALSTRING OCH TRAFIKFÖRDELNING	12
3.2	TRAFIKFLÖDEN OCH FRAMKOMLIGHET FÖR BILTRAFIKEN	13
3.3	TRAFIKSÄKERHET	15
4	SAMMANFATTNING OCH SLUTSATS	15

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

AB Blåkläder, som ligger strax norr om Svenljunga tätort, har förvärvat en närliggande fastighet för att utöka sin verksamhet genom att bygga samman befintliga industrilokaler. Mellan de båda fastigheterna går idag en gata som är planlagd som allmän plats. Svenljunga kommun avser att sälja den del av lokalgatan som idag skiljer fastigheterna åt till AB Blåkläder, och gatumarken ska därför planläggas som industriändamål.

Syftet med planen är att möjliggöra en utökning av befintliga industrilokaler till AB Blåkläder samt möjliggöra en ny fastighetsbildning av fastigheterna till AB Blåkläder och kommunens fastighet.

Detaljplanen har varit ute på granskning 22 mars till 16 april 2018 och Trafikverket och Länsstyrelsen har i samband med detta efterfrågat en trafikutredning som redogör för hur planen bedöms påverka det statliga vägnätet.

1.2 SYFTE

Trafikutredningen syftar i huvudsak till att bemöta Trafikverkets och Länsstyrelsens synpunkter från granskningen avseende den ökade trafiken och påverkan på det statliga vägnätet som den planerade utbyggnaden kan förväntas medföra.

1.3 AVGRÄNSNING

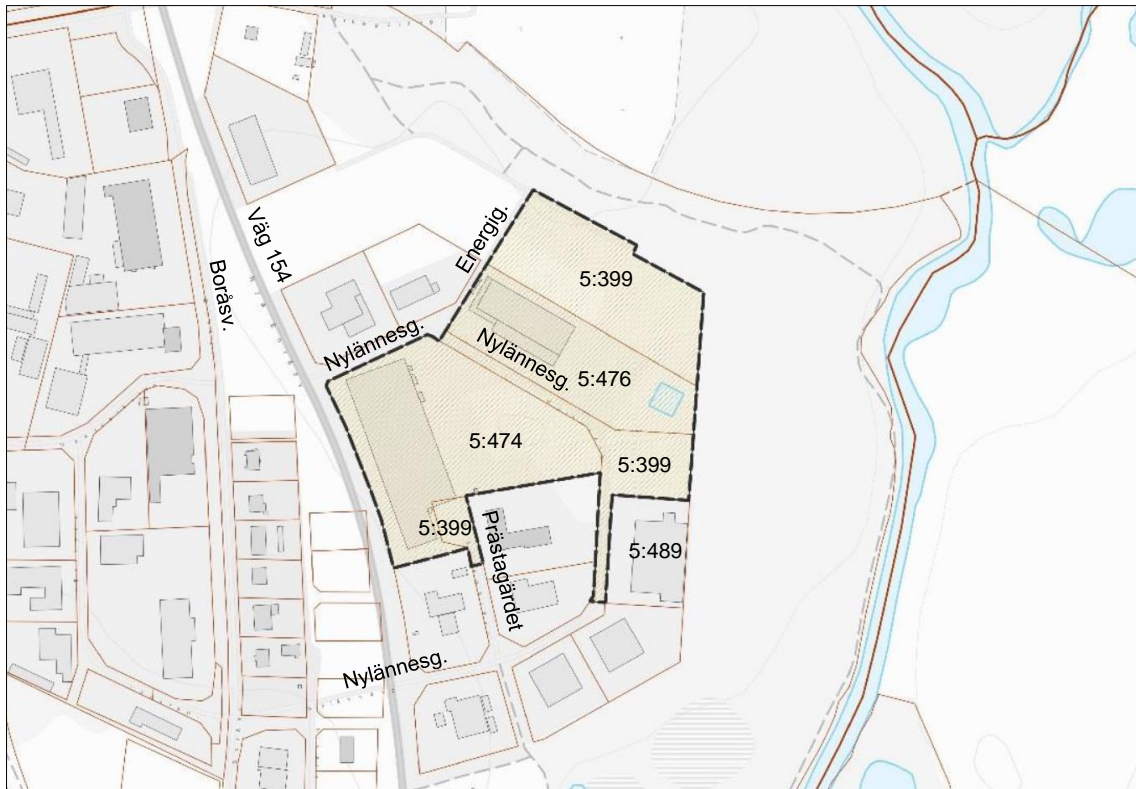
Studien är avgränsad till att beskriva och utvärdera trafiken som genereras av fastigheten Svenljunga 4:474 m.fl. för två utbyggnadsscenarioer och kartlägga hur denna kan förväntas påverka det omkringliggande gatunätet.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 PLANOMRÅDET OCH PLANERAD UTBYGGNAD

Planområdet ligger strax norr om Svenljunga tätort och ingår i ett större område för industriverksamheter. Dagens verksamhet på Prästagärdet har en BTA på ca 5800 och omfattar 145 st anställda, varav 75 på lager och 70 på kontor, samt ca 20 lastbilstransporter per dag.

Blåkläders befintliga industri- och kontorslokal ligger på fastigheten Svenljunga 5:474, se kartan på nästa sidan. Planområdet inkluderar även fastigheten Svenljunga 5:476 som tidigare tillhörde ett företag som tillverkade och sålde läderprodukter men som Blåkläder nu har förvärvat, samt delar av fastigheten Svenljunga 5:489 som vid tidpunkten ägs av Svenljunga kommun. Den södra delen av Nylännesgatan som ingår i planområdet fungerar som tillfart till Shepard Home AB på fastigheten Svenljunga 5:489.



Översikt som visar planområdet och aktuella fastigheter.

Planområdet är på totalt ca 51 000 m². Stora delar av planområdet planläggs för industri för att möjliggöra en utökning av Blåkläders verksamhet. Två utbyggnadsscenarioer studeras, varav ett med exploateringsgrad 50% och ett med exploateringsgrad 70%, där båda förutsätts ha en 50/50-fördelning mellan kontor och lager vad gäller verksamhetstyp.

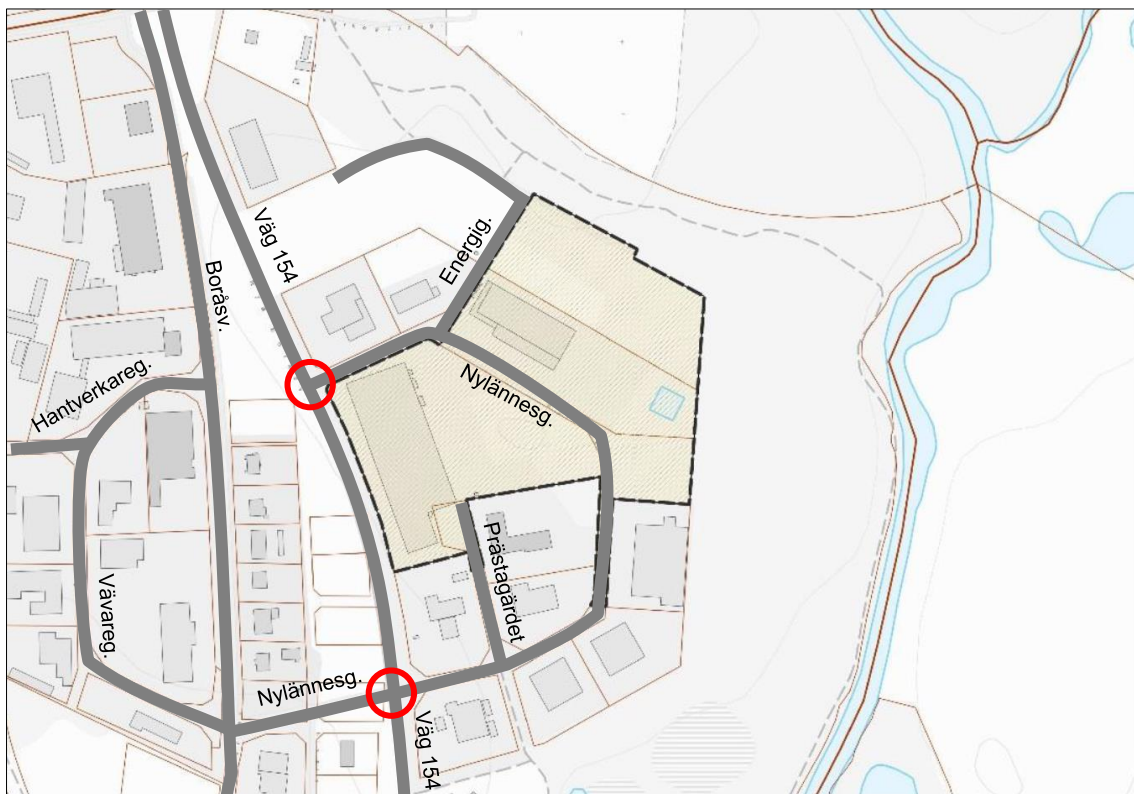
En exploateringsgrad på 50% ger en total BTA på 25 500, medan en exploateringsgrad på 70% ger en total BTA på 35 700. Den tillkommande utbyggnaden jämfört med dagens situation (5800 BTA) blir därav 19 700 respektive 29 900 BTA, se tabell nedan.

Planerad utbyggnad.

	Verksamhet	BTA
Alternativ 1 (e=50%)	Lager (industri)	9 850
	Kontor	9 850
		19 700
Alternativ 2 (e=70%)	Lager (industri)	14 950
	Kontor	14 950
		29 900

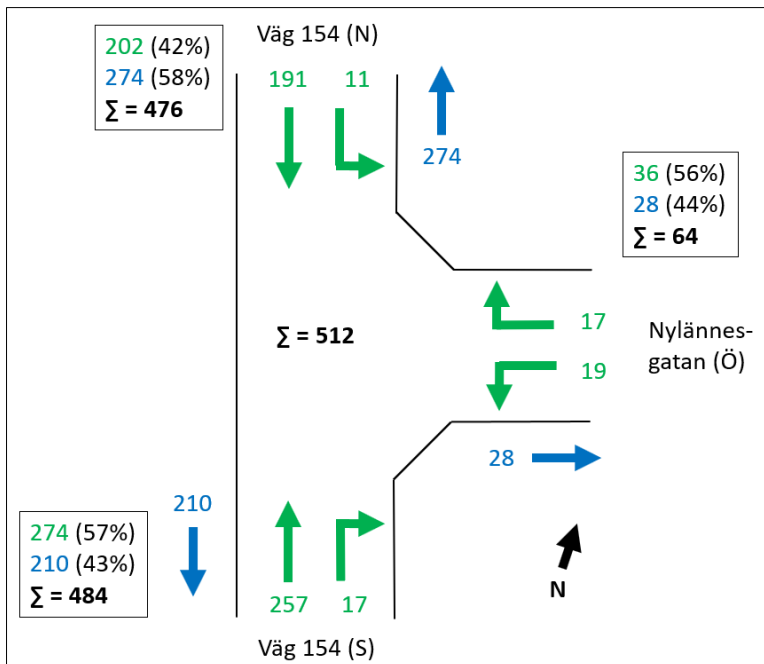
2.2 GATUNÄT OCH TRAFIKFLÖDEN

Planområdet är placerat öster om väg 154 (Nya Boråsvägen), som är statlig och en av de huvudsakliga vägarna genom Svenljunga tätort. Tillfart för biltrafiken till Blåkläders parkering sker söderifrån via Prästgårdet och den södra fyrvägs korsningen väg 154/Nylännesgatan. Den tunga trafiken till och från Blåkläder angör via den norra tvåvägs korsningen väg 154/Nylännesgatan.

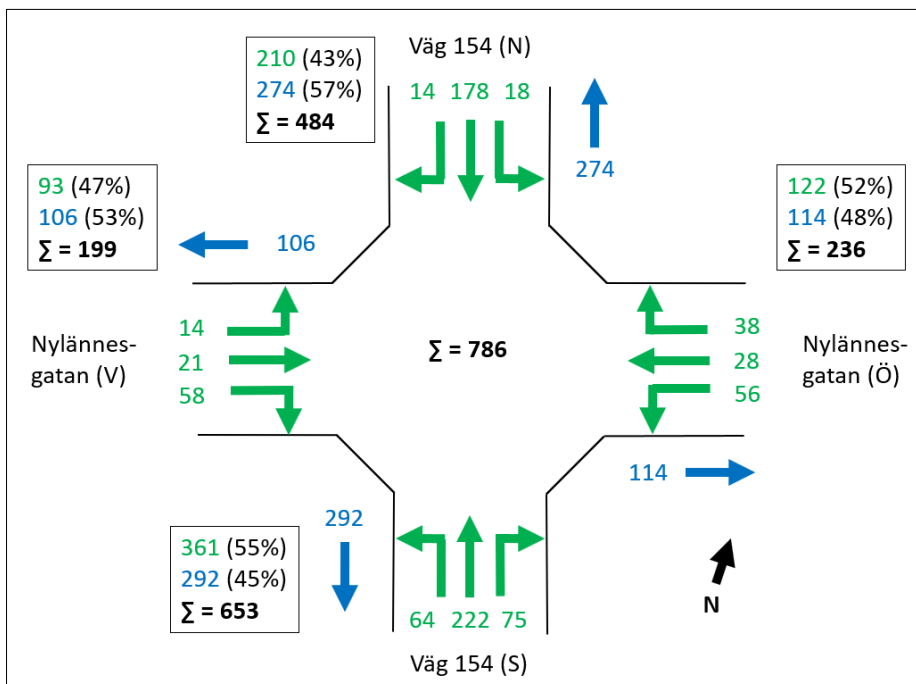


Översikt som visar gatusystemet med de två korsningarna till planområdet markerade.

Onsdagen den 2 maj 2017 genomförde Svenljunga kommun en trafikräkning i de två korsningarna väg 154/Nylännesgatan. Vid räkningarna registrerades antal fordon som passerade genom korsningarna, fördelat på riktning. Trafikräkningarna utfördes i 15-minutersintervaller, i rusningstid mellan kl. 15.30 och 16.30. Tiden för eftermiddagens maxtimme är uppskattad utifrån Trafikverkets vägtrafikflödeskarta som visar tidigare trafikregistreringar på väg 154. Resultatet från trafikräkningarna är sammanställt i de två figurerna på nästa sida.

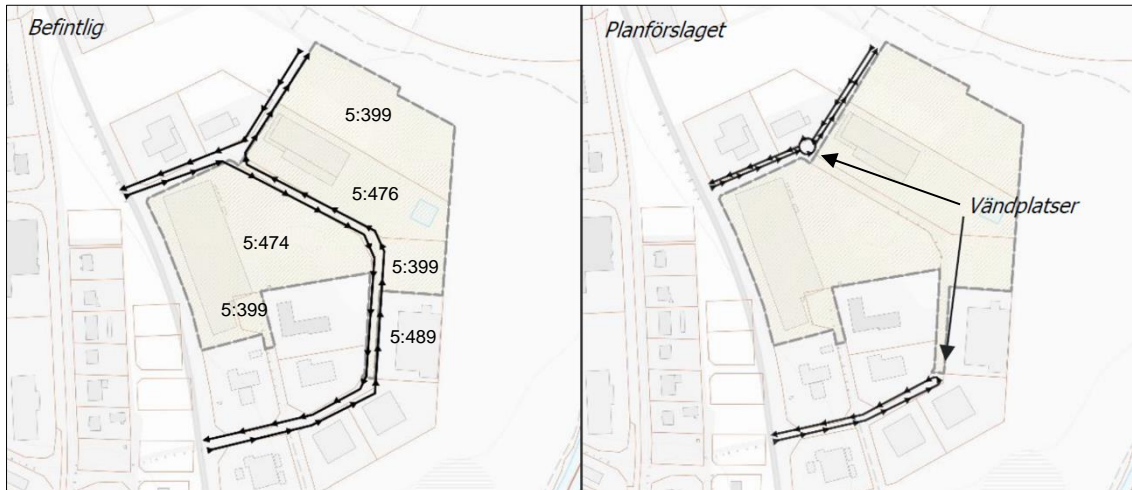


Registrerade trafikmängder i den norra trevägskorsningen väg 154/Nylännesgatan i eftermiddagens maxtimme kl. 15.30-16.30, fördelat på riktning. Gröna pilar illustrerar trafik in mot korsningen, blå pilar trafik ut från korsningen. Trafikmängderna är från trafikräkningen onsdagen den 2 maj 2018.



Registrerade trafikmängder i den södra fyrvägskorsningen väg 154/Nylännesgatan i eftermiddagens maxtimme kl. 15.30-16.30, fördelat på riktning. Gröna pilar illustrerar trafik in mot korsningen, blå pilar trafik ut från korsningen. Trafikmängderna är från trafikräkningen onsdagen den 2 maj 2018.

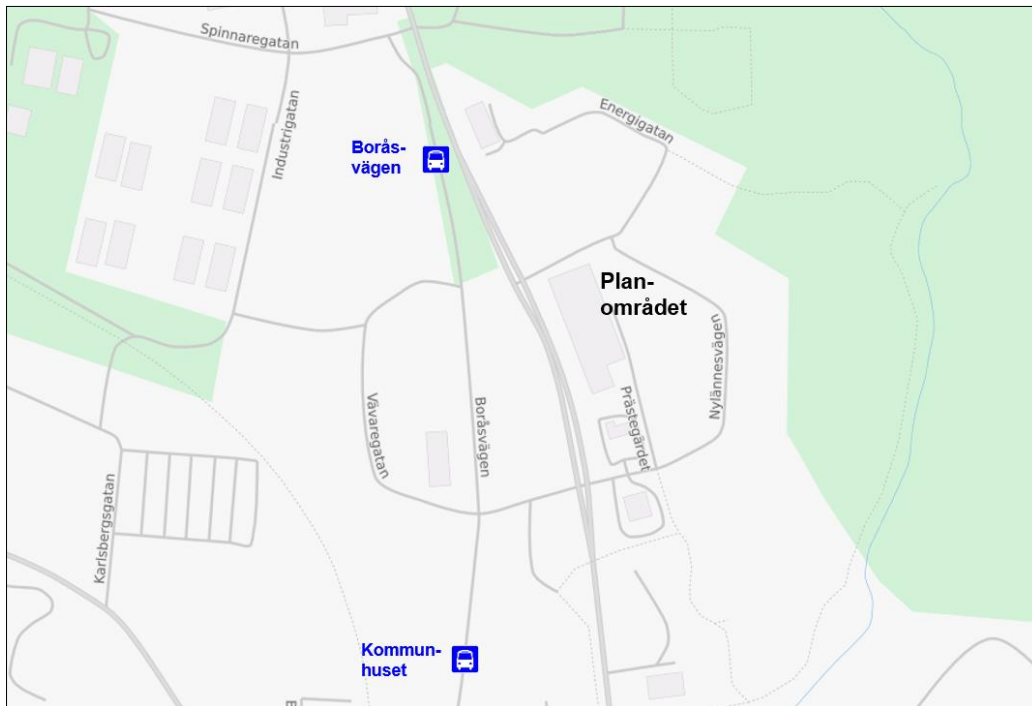
I planförslaget delas Nylännesgatan upp i två delar för att delen av gatan mellan fastigheterna Svenljunga 5:474 och Svenljunga 5:476 ska kunna bebyggas, se figur nedan. Tillfart till fastigheterna Svenljunga 5:474, Svenljunga 5:476 och fastigheterna norr om planområdet sker via den norra trevägskorsningen väg 154/Nylännesgatan. Tillfart till Svenljunga 5:489 och övriga fastigheter söder om planområdet sker via den södra fyrvägskorsningen väg 154/Nylännesgatan.



Befintlig och nytt gatusystem i anslutning till planområdet.

2.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Väg 154 trafikeras inte av några buslinjer, men Boråsvägen trafikeras av buslinje 302, 360 och 361. Hållplatserna som ligger närmst planområdet är "Kommunhuset" och "Boråsvägen".



Busshållplatser i anslutning till planområdet.

2.4 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Gång- och cykelvägnätet i anslutning till planområdet visas på kartan nedan. Väg 154 samt Nylännesgatan saknar gång eller cykelväg, men vid södra änden av Prästgårdet finns det en gång- och cykelvägen som leder söderut och in till de centrala delarna av tätorten samt norrut mot Kyrkogårdsgatan. Korsning med väg 154 sker via en gång- och cykeltunnel.



Gång- och cykelvägnätet i anslutning till planområdet.

2.5 FRAMKOMLIGHET

2.5.1 BERÄKNINGSMETOD OCH UTVÄRDERING AV FRAMKOMLIGHET

Framkomligheten i den södra fyrvägs korsningen väg 154/Nylännesgatan och den norra trevägs korsningen väg 154/Nylännesgatan har beräknats med beräkningsprogrammet Capcal, version 4.3. Beräkningarna är gjorda för dimensionerande timma under eftermiddagen, dvs. då den totala trafikmängden i de två korsningarna beräknas vara som störst. Trafiktalen som redovisas i kapitel 2.2. *Gatunät och trafikflöden* ligger till grund för beräkningarna.

Andel tung trafik baseras på trafikräkningarna och sätts till 5% på väg 154 från norr, 7% på väg 154 från söder i snittet mellan korsningarna, 4% på väg 154 från norr i snittet mellan korsningarna, 7% på väg 154 från söder, 11% på Nylännesgatan från öst i den norra korsningen, 7% på Nylännesgatan från öst i den södra korsningen och 1% på Nylännesgatan från väst.

Resultatet av beräkningarna redovisas som belastningsgrad, kölängder samt medelfördröjning i korsningarnas respektive tillfarter.

Belastningsgraden avser hur stor del av anslutningens kapacitet som utnyttjas sett över dimensionerande timma. I VGU 2012 (kap 1.3 i Övergripande krav för Vägar och gators utformning, TRV publ. 2012:181), anges krav på servicenivå uttryckt i belastningsgrad vid nybyggnad av en väg, se tabell nedan. (Motsvarande avsnitt finns inte med i VGU 2015). Dessa krav är vägledande i värderingen av framkomligheten i korsningarna.

Enligt VGU 2012 ska vägar vid nybyggnad utformas så att krav avseende servicenivå uppfylls vid den trafikmängd som förväntas trafikera vägen under dimensionerande timme och maxtimme*) det 20:e året efter dess öppnande. Undantag kan göras om investeringen bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam, dock endast efter Trafikverkets godkännande.

- *) Dimensionerande timme motsvarar den 200:e mest trafikerade timmen under året.
Dimensionerande maxtimme motsvarar den 30:e mest trafikerade timmen under året.
Överslagsmässigt kan dimensionerande timme och maxtimme antas uppgå till 9,5 % respektive 12,5 % av ÅDT.

Vid ombyggnad eller förbättring bör vägar utformas med tillräcklig kapacitet för en tidsperiod motsvarande den valda tekniska livslängd förbättringen dimensioneras för vilket normalt bör vara inom tidsintervallet 10 till 20 år.

Krav på belastningsgrad, B, för korsningstyp A-C (Väjnings- eller stopplikt), enligt VGU 2012.

Korsningstyp	Önskvärd servicenivå	Godtagbar servicenivå **) ***)
A-C (Väjnings- eller stopplikt, med eller utan kanalisering resp. vänstersvängskörfält)	$B \leq 0,6$	$B \leq 1,0$

**) Endast efter Trafikverkets godkännande

***) Belastning $\geq 1,0$ kan godtas efter Trafikverkets godkännande om belastningen bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam

Medelkölängden avser den genomsnittliga kölängden under dimensionerande timma. Under kortare tid än timman kan köerna vara längre, vilket speglas av 90-percentilen.

Medelfördröjningen avser den genomsnittliga fördröjningen per fordon under dimensionerande timma, vilket inkluderar fördröjning till följd av både geometri liksom konflikter med andra trafikanter.

2.5.2 RESULTAT KAPACITETSBERÄKNINGAR

Som redovisas i tabellerna nedan har både den norra trevägskorsningen väg 154/Nylännesgatan och den södra fyrvägskorsningen väg 154/Nylännesgatan god kapacitet idag, där störst belastningsgrad är beräknad till 0,22 på väg 154 från söder i den södra korsningen under eftermiddagens maxtimme. Det är inte heller beräknat några köer på någon av anslutningarna. Största medelfördröjning är 7 sekunder i Nylännesgatan från öst i den södra korsningen.

Kapacitet, belastningsgrad och kölängder per körfält i den norra trevägskorsningen Väg 154/ Nylännesgatan under eftermiddagens maxtimme, med dagens trafikmängder. Största belastningsgraden är markerad med rött.

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)		Medelfördröjning (s/foron)
					Medel	90-percentil	
Väg 154 (N)	Rakt fram	191	1905	0.10	0.0	0.0	0
	Vänster	11	967	0.01	0.0	0.0	6
Nylännesgatan (Ö)	Höger/Vänster	36	745	0.05	0.0	0.0	6
Väg 154 (S)	Höger/Rakt fram	274	1869	0.15	0.0	0.0	0

Kapacitet, belastningsgrad och kölängder per körfält i den södra fyrvägs korsningen Väg 154/Nylännesgatan under eftermiddagens maxtimme, med dagens trafikmängder. Största belastningsgraden är markerad med rött.

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)		Medelfördröjning (s/for don)
					Medel	90-percentil	
Nylännesgatan (V)	Höger/Rakt fram/Vänster	93	772	0.12	0.1	0.1	6
Väg 154 (N)	Höger/Rakt fram	192	1923	0.10	0.0	0.0	0
	Vänster	18	947	0.02	0.0	0.0	6
Nylännesgatan (Ö)	Höger/Rakt fram/Vänster	122	608	0.20	0.2	0.2	7
Väg 154 (S)	Höger/Rakt fram/Vänster	361	1640	0.22	0.1	0.1	2

2.6 TRAFIKSÄKERHET

Olycksstatistik har hämtats från STRADA för perioden 2007-12-31 - 2017-12-31. 6 olyckor har inträffat inom det aktuella området, samtliga längs väg 154 och med lindrig eller måttlig skadeföljd. Av dessa var 4 olyckor koncentrerade till den södra fyrvägs korsningen väg 154/Nylännesgatan, medan 2 olyckor har inträffat på sträckan norr om korsningen. Samtliga olyckor inkluderade motorfordon, varav endast en av dessa inbegrep en påkörd cyklist. Den vanligaste olycksorsaken är att två motorfordon har kolliderat.



Inträffade olyckor under perioden 2007-2017. A Avsvängande motorfordon, C Cykel-motorfordon, K Korsande motorfordon, S Singel motorfordon, U Upphinnande motorfordon. © STRADA.

3 KONSEKVENSER

3.1 TRAFIKALSTRING OCH TRAFIKFÖRDELNING

Trafikalstringsberäkningen görs med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg och görs endast för den tillkommande verksamheten då trafiken till den befintliga verksamheten redan finns på vägnätet. Baserat på att utbyggnadsområdet är lokaliserat i Svenljungas ytterområde beräknas trafikstringen att uppgå till totalt ca. 800 respektive 1200 fordon/dygn. Trafikalstringen inkluderar förutom personresor kopplade till de sysselsatta även nyttotrafik på 5%, där nyttotrafiken omfattar besök, leveranser, service och gods mm.

Beräknad trafikstring (lätta fordon) från den tillkommande verksamheten.

	Verksamhet	BTA	Trafikalstring (antal fordon/dygn)
Alternativ 1 (e=50%)	Lager (industri)	9 850	228
	Kontor	9 850	595
		19 700	823
Alternativ 2 (e=70%)	Lager (industri)	14 950	346
	Kontor	14 950	901
		29 900	1247

Antalet lastbilstransporterna till lagerverksamheten beräknas öka med 31 respektive 48 stycken, som en följd av den utökad lagerverksamhet. I det tillfället antas det att antalet lastbilstransporter till verksamheten är relaterat till antalet anställda på lagret. Antalet anställda för den tillkommande lagerverksamheten är hämtat från trafikstringsverktyget.

Beräknad trafikstring (tung fordon) från den tillkommande verksamheten.

	Utökat antal anställda på lagret	Utökat antal lastbilstransporter
Alternativ 1 (e=50%)	118	31
Alternativ 2 (e=70%)	179	48

Trafiken från den tillkommande verksamheten antas fördela sig under eftermiddagens maxtimme enligt tabellen nedan.

Antagen maxtimmesandel och riktningsfördelning för trafik till och från den tillkommande verksamheten under eftermiddagens maxtimme.

	Verksamhet	Andel av ÅDT/dygnstrafik		Till		Från	
		Procent	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal
Alternativ 1 (e=50%)	Lager (industri) + Kontor	10 %	82	20 %	16	80 %	66
	Lastbilstransporter	10 %	3	50 %	1	50 %	2
Alternativ 2 (e=70%)	Lager (industri) + Kontor	10 %	125	20 %	25	80 %	100
	Lastbilstransporter	10 %	5	50 %	2	50 %	3

Trafiken som berör lager- och kontorsverksamheten förutsätts använda Blåkläders parkering med angöring söderifrån via Prästgårdet och den södra fyrvägskorsningen väg 154/Nylännesgatan. Den tunga trafiken till och från Blåkläder förutsätts angöra via den norra trevägskorsningen väg 154/Nylännesgatan.

3.2 TRAFIKFLÖDEN OCH FRAMKOMLIGHET FÖR BILTRAFIKEN

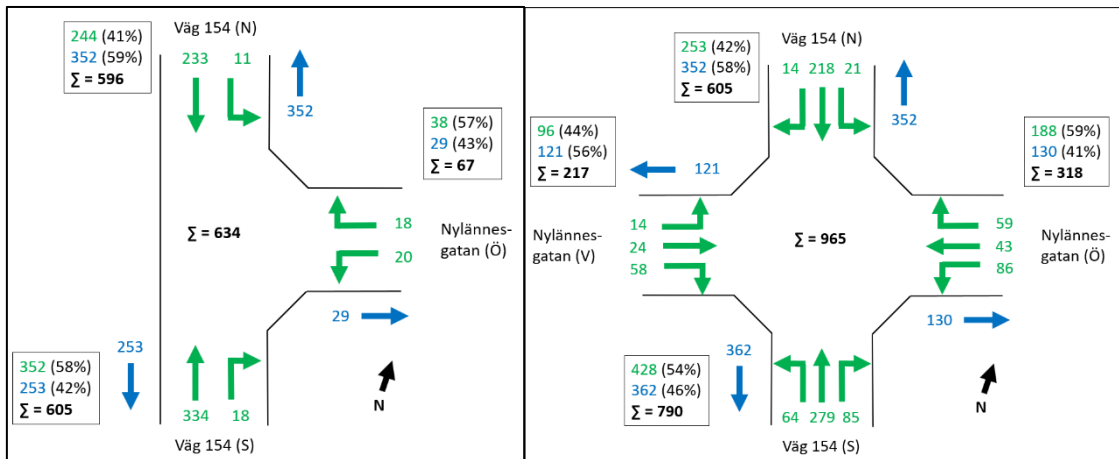
Den genomgående trafiken på väg 154 räknas upp till prognosår 2040 med hjälp av Trafikverkets trafikuppräkningsstal. Utgångspunkten är den trafik som blev registrerad kl. 15.30-16.30 onsdagen den 2 maj 2018.

Aktuella uppräkningsstal för Västra Götaland län, gällande från 2018-04-01 uppgår till följande:

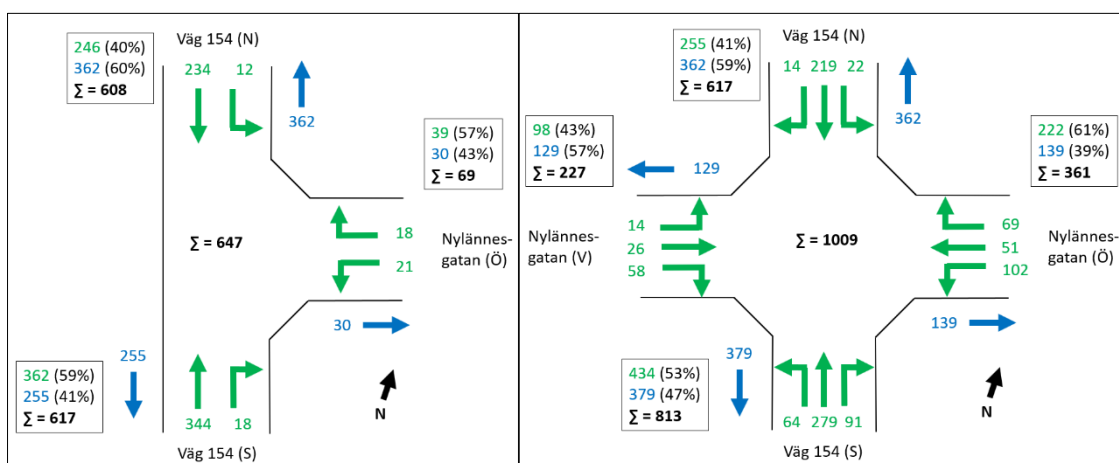
Trafikverkets trafikuppräkningsstal för prognos 2014-2040, även visat som årlig tillväxt.

Västra Götaland län	Prognos 2014-2040 (kvot)	Årlig tillväxt
Personbil	1,23	1,008
Lastbil, övriga vägar	1,64	1,019

Uppskattade trafikflöden under eftermiddagens maxtimme i den norra trevägskorsningen och den södra trevägskorsningen väg 154/Nylännesgatan år 2040, inkluderat trafiken från den tillkommande verksamheten i planområdet, är visat i figurerna nedan.



Uppskattade trafikmängder i de två korsningarna väg 154/Nylännesgatan i eftermiddagens maxtimme prognosår 2040 inkl. trafik från tillkommande verksamhet vid en **exploateringsgrad på 50%** fördelat på riktning. Gröna pilar illustrerar trafik in mot korsningen, blå pilar trafik ut från korsningen.



Uppskattade trafikmängder i de två korsningarna väg 154/Nylännesgatan i eftermiddagens maxtimme prognosår 2040 inkl. trafik från tillkommande verksamhet vid en **exploateringsgrad på 70%** fördelat på riktning. Gröna pilar illustrerar trafik in mot korsningen, blå pilar trafik ut från korsningen.

Kapacitetsberäkningar av de två korsningarna väg 154/Nylännesgatan vid prognosåret 2040 är genomförda i Capcal 4.3, med samma korsningsutformningar som i nuläget. Beräkningarna är gjorda både för utbyggnadsalternativet med exploateringsgrad 50% och utbyggnadsalternativet med exploateringsgrad 70%.

Andel tung trafik baseras på trafikprognosen för 2040 och den tillkommande trafiken från planområdet och beräknas till 6% på väg 154 från norr, 9% på väg 154 från söder i snittet mellan korsningarna, 6% på väg 154 från norr i snittet mellan korsningarna, 8% på väg 154 från söder, 16 respektive 18% på Nylännesgatan från öst i den norra korsningen, 5 respektive 4% på Nylännesgatan från öst i den södra korsningen och 1% på Nylännesgatan från väst.

Resultatet av kapacitetsberäkningarna är sammanställt i tabellerna nedan. Resultatet visar att både den norra trevägskorsningen och den södra fyrvägskorsningen väg 154/Nylännesgatan har god kapacitet år 2040, där störst belastningsgrad är beräknad till 0,41 på Nylännesgatan från öst i den södra korsningen. Det är inte heller beräknat några köer på någon av anslutningarna. Största medelfördröjning är 10 sekunder i Nylännesgatan från öst i den södra korsningen.

*Kapacitet, belastningsgrad och kölängder per körfält i den **norra trevägskorsningen** Väg 154/Nylännesgatan under eftermiddagens maxtimme, med uppskattade trafikmängde prognosår 2040 inkl. den tillkommande trafiken från planområdet vid en **exploateringsgrad 50%**. Största belastningsgraden är markerad med rött.*

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)		Medelfördröjning (s/fordon)
					Medel	90-percentil	
Väg 154 (N)	Rakt fram	233	1887	0.12	0.0	0.0	0
	Vänster	11	888	0.01	0.0	0.0	6
Nylännesgatan (Ö)	Höger/Vänster	38	654	0.06	0.0	0.0	6
Väg 154 (S)	Höger/Rakt fram	352	1835	0.19	0.0	0.0	0

*Kapacitet, belastningsgrad och kölängder per körfält i den **södra fyrvägskorsningen** Väg 154/Nylännesgatan under eftermiddagens maxtimme, med uppskattade trafikmängde prognosår 2040 inkl. den tillkommande trafiken från planområdet vid en **exploateringsgrad på 50%**. Största belastningsgraden är markerad med rött.*

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)		Medelfördröjning (s/fordon)
					Medel	90-percentil	
Nylännesgatan (V)	Höger/Rakt fram/Vänster	96	683	0.14	0.1	0.1	6
Väg 154 (N)	Höger/Rakt fram	232	1887	0.12	0.0	0.0	0
	Vänster	21	877	0.02	0.0	0.0	6
Nylännesgatan (Ö)	Höger/Rakt fram/Vänster	188	544	0.35	0.3	0.6	9
Väg 154 (S)	Höger/Rakt fram/Vänster	428	1643	0.26	0.1	0.1	2

Kapacitet, belastningsgrad och körlängder per körfält i den **norra trevägskorsningen Väg 154/ Nylännesgatan** under eftermiddagens maxtimme, med uppskattade trafikmängde prognosår 2040 inkl. den tillkommande trafiken från planområdet vid en **explateringsgrad på 70%**. Största belastningsgraden är markerad med rött.

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)		Medelfördröjning (s/fordon)
					Medel	90-percentil	
Väg 154 (N)	Rakt fram	234	1887	0.12	0.0	0.0	0
	Vänster	12	878	0.01	0.0	0.0	6
Nylännesgatan (Ö)	Höger/Vänster	39	638	0.06	0.0	0.0	6
Väg 154 (S)	Höger/Rakt fram	362	1835	0.20	0.0	0.0	0

Kapacitet, belastningsgrad och körlängder per körfält i den **södra fyrvägskorsningen Väg 154/ Nylännesgatan** under eftermiddagens maxtimme, med uppskattade trafikmängde prognosår 2040 inkl. den tillkommande trafiken från planområdet vid en **explateringsgrad på 70%**. Största belastningsgraden är markerad med rött.

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)		Medelfördröjning (s/fordon)
					Medel	90-percentil	
Nylännesgatan (V)	Höger/Rakt fram/Vänster	98	667	0.15	0.1	0.1	7
Väg 154 (N)	Höger/Rakt fram	233	1887	0.12	0.0	0.0	0
	Vänster	22	871	0.03	0.0	0.0	6
Nylännesgatan (Ö)	Höger/Rakt fram/Vänster	222	541	0.41	0.4	0.9	10
Väg 154 (S)	Höger/Rakt fram/Vänster	434	1645	0.26	0.1	0.1	2

3.3 TRAFIKSÄKERHET

Det finns inga uppenbara trafiksäkerhetsproblem i dagsläget, vare sig på väg 154 eller i de två korsningarna med Nylännesgatan. Med ökad trafik till år 2040 som en följd av utbyggnaden till Blåkläder ökar risken för olyckor något, men bedöms inte heller framöver utgöra något egentligt problem.

4 SAMMANFATTNING OCH SLUTSATS

Föreliggande trafikprognoser och kapacitetsberäkningar uppvisar goda trafikförhållanden och trafikavveckling, både i trevägskorsningen och fyrvägskorsningen väg 154/ Nylännesgatan, även efter det att fastigheten Svenljunga 4:474 m.fl. är utbyggd och med trafikprognosen för år 2040. Beräkningsresultaten visar också på att det är god kapacitetsmarginal i trafiksystemet. Utbyggnaden av planområdet bedöms därför inte medföra konsekvenser för biltrafiken som kräver särskilda åtgärder.

Olycksstatistiken uppvisar inga uppenbara trafiksäkerhetsproblem i dagsläget, vare sig på väg 154 eller i de två korsningarna med Nylännesgatan. Även om ökad trafik till år 2040 som en följd av utbyggnaden till Blåkläder ökar risken för olyckor något, bedöms trafiksäkerhetsläget inte heller framöver utgöra något egentligt problem.