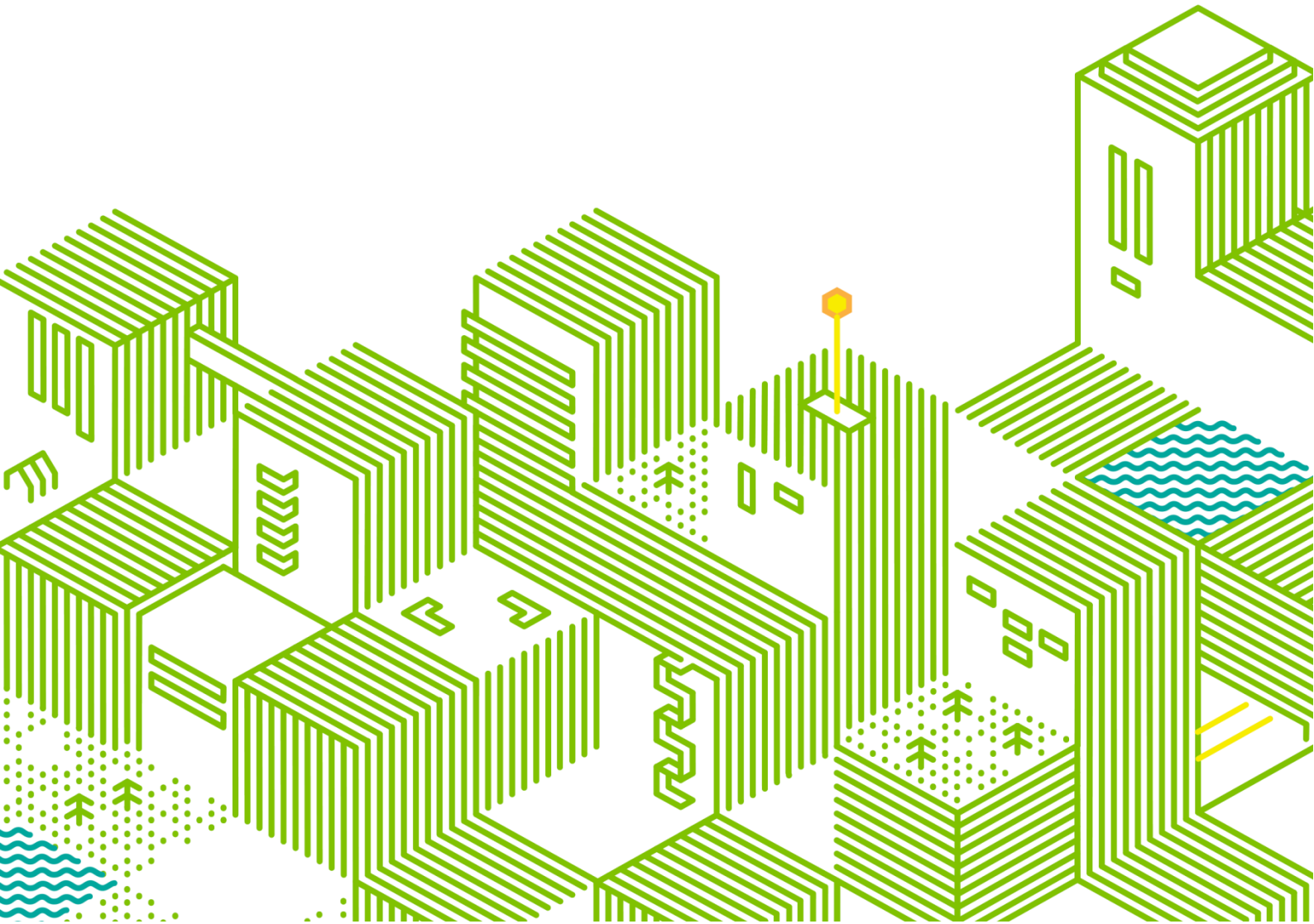
Trafikutredning Kroppefjäll Sanatorieområdet - Kroppefjällsparken

Datum: 2026–04–10



Titel: Trafikutredning Kroppefjäll Sanatorieområdet - Kroppefjällsparken

Projektnummer: 260025

Uppdragsansvarig: Fredrik Johnson

Medverkande: Rima Ajeel, Georgi Stojanovski

Kvalitetsgranskning: Mathias Westin

Beställare: Melleruds Kommun

Kontaktperson: Jonas Söderqvist

Versionshistorik

Version	***Datum***	***Förändring***
0.5	2026-04-10	Granskningshandling

1. Inledning 4
1.1. Bakgrund 4
1.2. Syfte 4
1.3. Avgränsningar 5
2. Förutsättningar och nulägesbeskrivning 5
2.1. Trafik, stråk och förutsättningar för olika trafikantslag 5
2.2. Detaljplan Kroppefjällsparken 8
3. Trafikanalys och tillgänglighet 9
3.1. Nuvarande trafiksituation 9
3.2. Planerad markanvändning och trafikalstring 9
4. Slutsats/diskussion 13

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Melleruds kommun tar fram en ny detaljplan för Kroppefjällsparken (Kroppefjäll 2:5 m.fl.), belägen strax sydväst om Dals Rostock. Avsikten med planen är att möjliggöra utveckling av området kring det tidigare Kroppefjälls sanatorium genom planläggning för bland annat bostäder, tillfällig vistelse, centrum, verksamheter, besöksanläggningar, friluftsliv, camping och skola.

I samband med samråd och granskning av planförslaget har Trafikverket inkommit med yttranden avseende sina anläggningar i anslutning till och i närheten av planområdet.

Tillgängligheten till och från planområdet sker via den statliga vägen 2145, via en plankorsning med järnväg samt via korsningen mellan väg 2145 och väg 2135. Plankorsningen är föremål för utredning om eventuell slopning. Trafikverket pekar på osäkerheter kopplade till en ökad trafikering över korsningen samt potentiella konflikter beroende på framtida trafikmängder och trafiksammansättning. Vidare betonas behovet av trafiksäkra lösningar för samtliga trafikantgrupper, särskilt oskyddade trafikanter, samt vikten av att redovisa planförslagets förväntade trafikalstring.

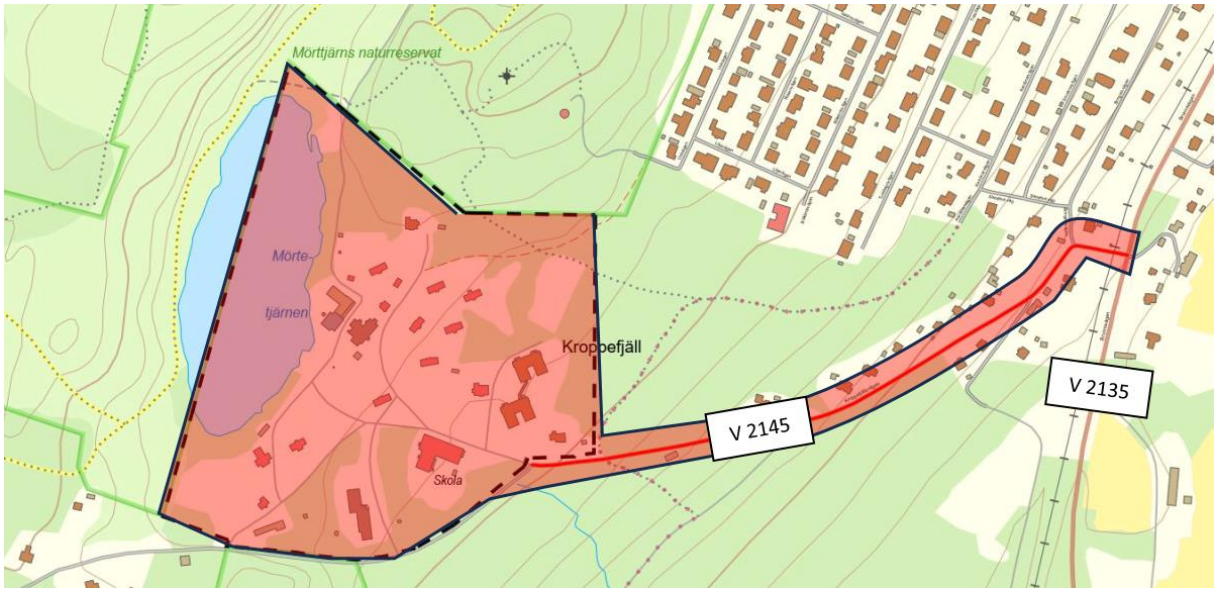
Mot denna bakgrund har Melleruds kommun låtit ta fram föreliggande trafikutredning för att redogöra för hur den förväntade trafiken till och från planområdet påverkar de statliga anläggningarna med avseende på trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet.

1.2. Syfte

Syftet med trafikutredningen är att:

- Utreda och beräkna dagens trafikflöde på väg 2145 (Kroppefjällsvägen) i anslutning till utredningsområdet.
- Beräkna det framtida trafikflödet på väg 2145 (Kroppefjällsvägen) när detaljplanens exploatering är realiserad utifrån områdets nya bebyggelse och förändrade användning.
- Studera och beskriva nuvarande och framtida trafiksituation i korsningen mellan 2145 (Kroppefjällsvägen)/väg 2135 (Brunnsvägen).
- Studera och säkerställa lämpliga och trafiksäkra transportvägar inom och till och från området för alla trafikantgrupper. Särskild vikt ska läggas på trafikantgrupperna som färdas till fots, med cykel och med kollektivtrafik.

1.3. Avgränsningar



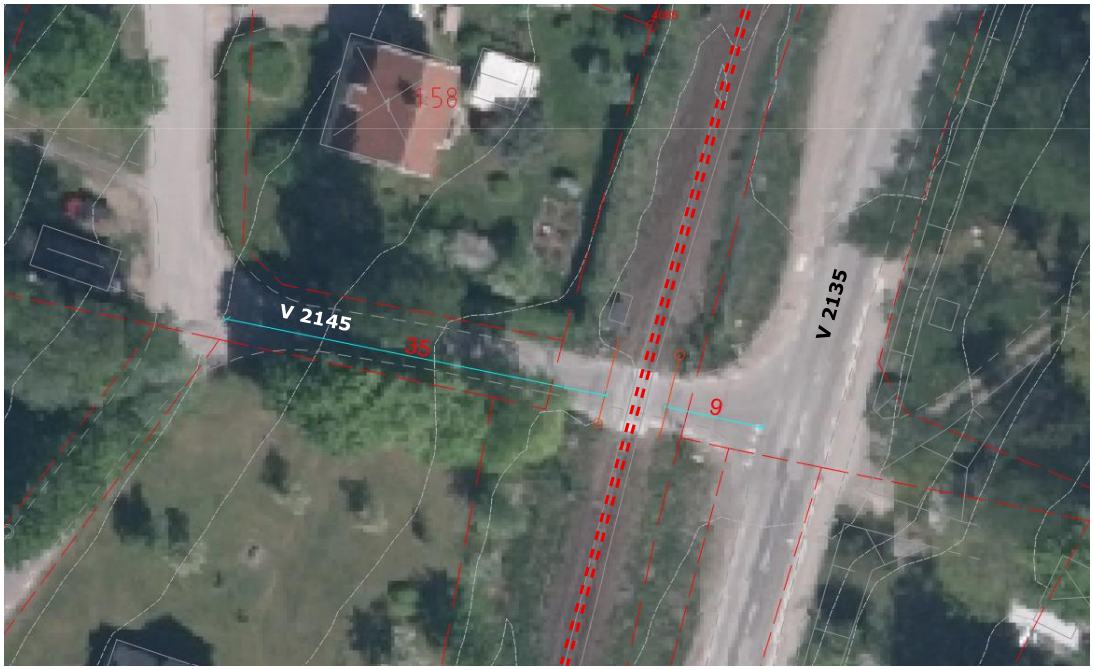
Figur 1 Den geografiska avgränsningen för trafikutredningen.

2. Förutsättningar och nulägesbeskrivning

2.1. Trafik, stråk och förutsättningar för olika trafikantslag

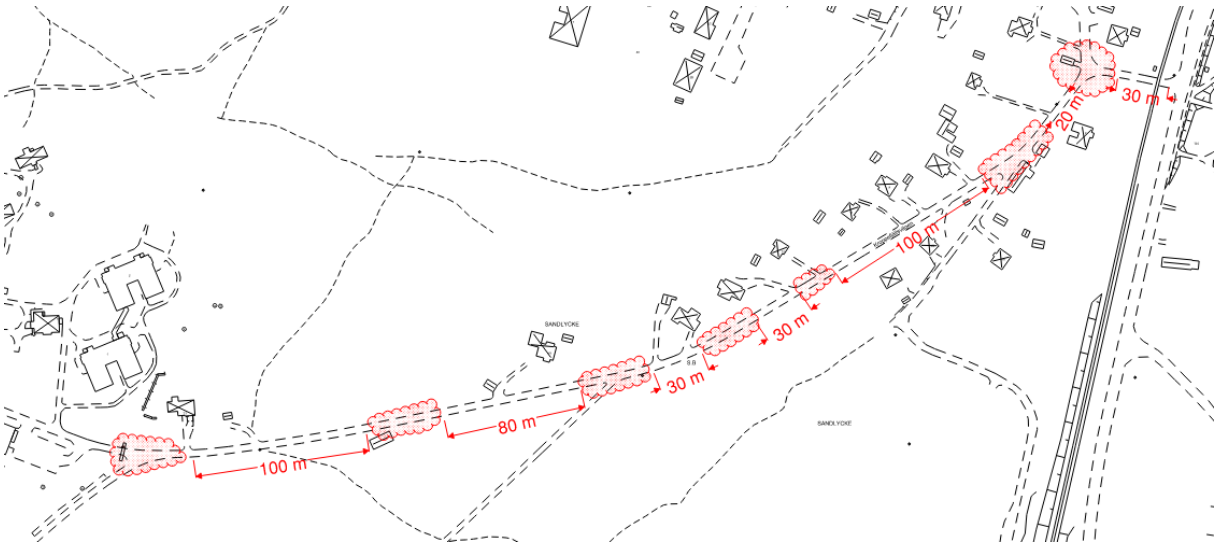
Från Dals Rostock nås planområdet via väg 2145 som har en varierande vägbredd på cirka 4 till 5 meter. Vägen är försedd med belysning, dock saknas både gång- och cykelbana. Högsta tillåtna hastighet på väg 2145 är 50 km/h.

Väg 2145 ansluter till väg 2135 strax öster om en plankorsning med järnväg. Plankorsningen är försedd med aktiva skyddsanordningar i form av bommar och ljussignaler. Avståndet mellan väg 2135 och den östra bommen uppgår till cirka 9 meter, vilket möjliggör att en personbil, den vanligaste typen av husbil eller en mindre lastbil kan rymmas inom detta utrymme. Avståndet mellan den östra bommen och nästkommande korsning uppgår till cirka 35 meter.



Figur 2 Plankorsning med järnväg mellan väg 2145 och väg 2135.

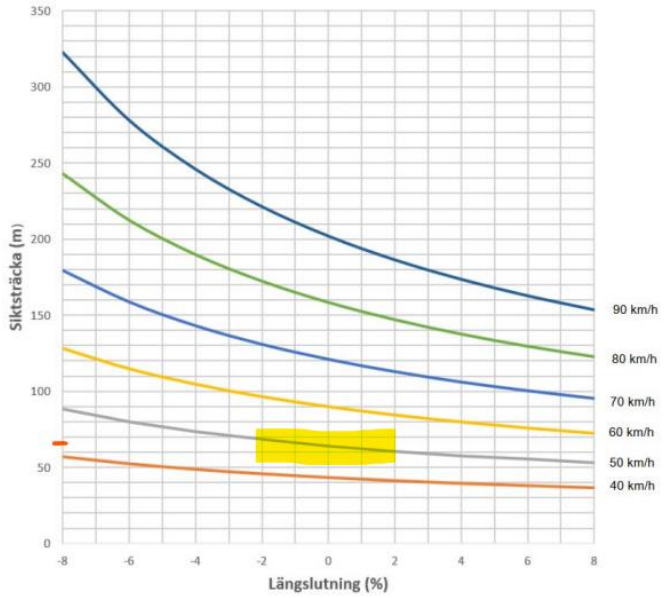
Längs väg 2145 finns flera möjligheter till möten mellan fordon och vägbredden vid mötesmöjligheterna är cirka 6 meter vilket möjliggör möte mellan två tunga fordon.



Figur 3 Avstånd mellan platser som bedöms möjliggör möten mellan tunga fordon.

Väg 2145 har en mestadels rak linjeföring genom utredningsområdet. På mitten av sträckan finns en svag horisontalkurva med en bredare vägren.

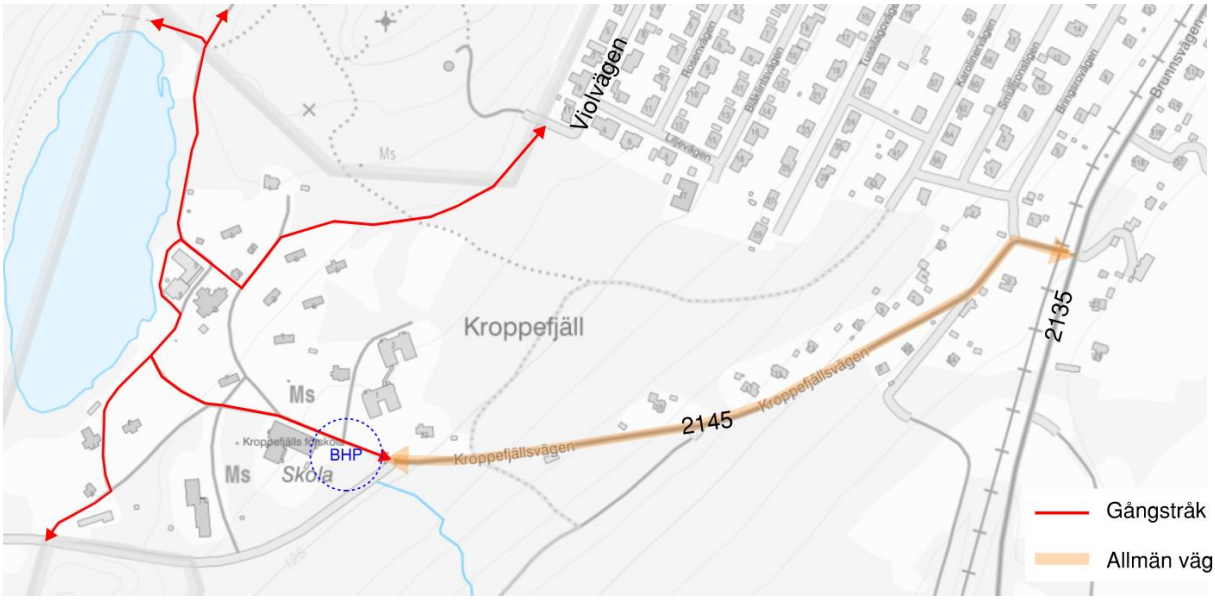
Den fria siktsträckan längs vägen bedöms som god och eftersom bland annat buss trafikerar sträckan har detta fordon valts till dimensionerande fordon. Trafikverkets krav på stoppsikt är 65 meter för buss vid en referenshastighet om 50 km/h, vilket sträckan uppfyller.



Figur 4 Stoppsikt för buss med stående passagerare. (Källa: VGU Krav, kap. 8.1.5.1.6., 2024-11-01)

Det finns ett antal gångstråk inom och till och från planområdet. Det större av dessa förbinder nordöstra delen av planområdet med det närliggande villaområdet i nordost via Violvägen. Stråken har låg standard, saknar belysning, saknar jämn beläggning och intervägh ålles ej. Utmed väg 2145 är det idag få oskyddade trafikanter som rör sig.

Vid förskolan finns busshållplats (BHP) Kroppefjäll som trafikeras av linje 932 på vardagar med en tur på morgonen och 2 till 3 turer på eftermiddagen. Under vissa perioder på året trafikeras inte busshållplatsen.

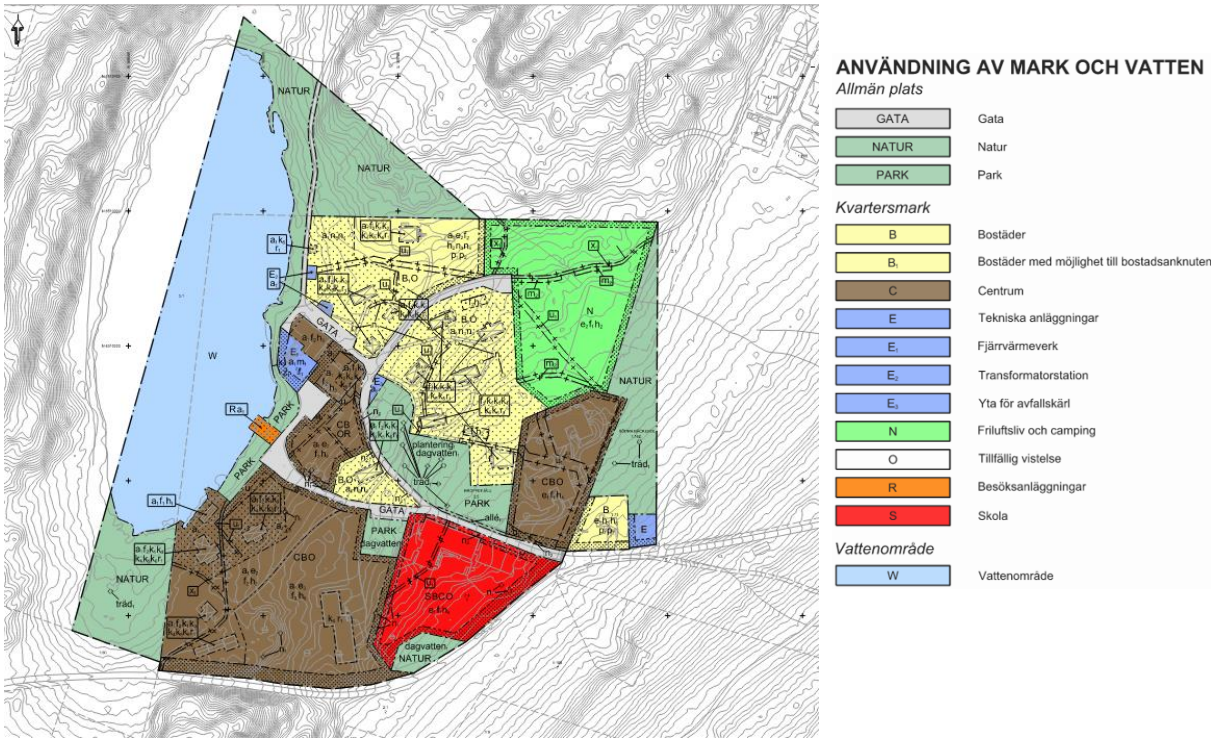


Figur 5 Allmän väg och gång-stråk till och från utredningsområdet, samt busshållplats.

2.2. Detaljplan Kroppefjällsparken

Det huvudsakliga syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utveckling av området kring före detta Kroppefjälls sanatorium, bevara områdets kulturmiljövärden och säkra allmänhetens tillgång till Mörtetjärnen och delar av parkmiljön.

I detaljplanen delas bebyggelseområden in i olika områden baserat på föreslagen användning samt natur- och kulturområden. Stora delar av bebyggelsen får skydds- och varsamhetsbestämmelser vilket medför att flertalet befintliga byggnader inom området kommer att bevaras. En viss utbyggnad av byggnader för centrumändamål, bostäder och tillfällig vistelse tillåts.



Figur 6 Plankarta för Kroppefjällsparken.

3. Trafikanalys och tillgänglighet

3.1. Nuvarande trafiksituation

Enligt Trafikverkets trafikflödesuppgifter från 2024 på väg 2145 uppgår årsdygnstrafiken (ÅDT) till 346 fordon, varav 4 utgörs av tunga trafik (1,2%). Trafikflödesuppgifterna förutsätts vara representativa för dagens trafikmängder eftersom inga större förändringar skett inom området.

För väg 2135 finns trafikflödesuppgifter från 2024. Årsdygnstrafiken (ÅDT) uppgår till 748 fordon, varav 30 utgörs av tung trafik (4 %). Trafikflödesuppgifterna förutsätts även här vara representativa för dagens trafikmängder.

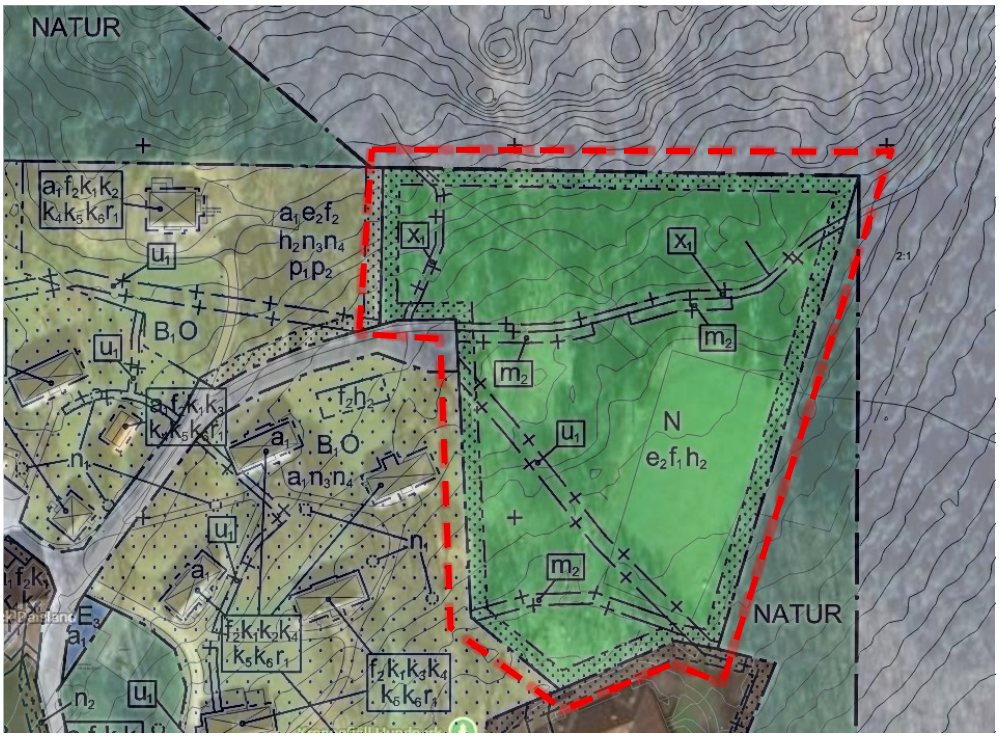
3.2. Planerad markanvändning och trafikalstring

Planerad markanvändning

Merparten av planområdet planläggs med restriktioner avseende förändringar av befintlig bebyggelse, samtidigt som visst utrymme medges för komplettering med ny bebyggelse. Syftet är att säkerställa bevarandet av områdets natur- och kulturmiljövärden, samtidigt som förutsättningar ges för en varsam utveckling och anpassning.

Större delen av planområdet planläggs för bostadsändamål avseende permanentboende. Därutöver planläggs delar av området för centrumändamål, tillfällig vistelse samt skolverksamhet, vilket möjliggör att befintliga verksamheter inom detaljplaneområdet kan bedrivas även efter planens genomförande.

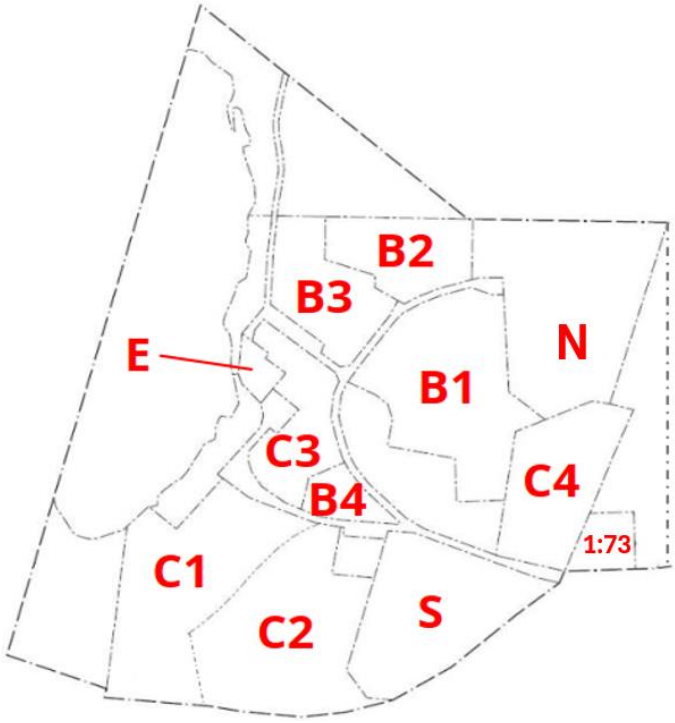
I den nordöstra delen planläggs en del av området för friluftsliv och camping. Området betecknas ”N” i detaljplanen och omfattar cirka 12 000 m². Inom delområdet finns två reservat för allmän gång- och cykeltrafik, ett reservat för avskärande dike avsett för fördröjning vid skyfall samt reservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Med hänsyn till naturvärden, reservatens lokalisering och områdets topografi bedöms område ”N” vara mest lämpat för småskalig camping.



Figur 7 Område planlagt för ändamålet friluftsliv och camping (N).

En av de större förändringarna som skett inom planområdet var att Kroppefjälls äldreboende stängdes ner år 2020. Byggnaden förutsätts nu behållas, men användningen ändras från äldreboende till bostadslägenheter.

För att möjliggöra en tydlig redovisning av detaljplaneområdet har området delats in i bebyggelseområden enligt figur 9. I tabell 1 visas en sammanställning av hur mycket ny bebyggelse som tillåts för respektive delområde.



Figur 8 Uppdelning i bebyggelseområdet inom detaljplaneområdet.

B1	Befintliga byggnader
B2	Befintliga byggnader + 150 BTA: Bostäder och tillfällig vistelse
B3	Befintliga byggnader
B4	Befintliga byggnader
C1	Befintliga byggnader + 150 BTA: Centrumändamål, bostäder och tillfällig vistelse
C2	Befintliga byggnader + 800 BTA: Centrumändamål, bostäder och tillfällig vistelse
C3	Befintliga byggnader + 150 BTA: Centrumändamål, bostäder och tillfällig vistelse, besöksanläggningar
C4	Äldreboende 1250 BTA + 50 BTA: Centrumändamål, bostäder och tillfällig vistelse
E	Befintlig teknisk anläggning
N	Friluftsliv och camping (användningens storlek: 12 000 m^2)
S	Befintliga byggnader + 600 BTA: Skola, bostäder, centrumändamål och tillfällig vistelse
1:73	Befintlig byggnad: Bostäder

Tabell 1 Redovisning för respektive delområde av befintlig bebyggelse och möjlig tillkommande bruttoarea för ny bebyggelse.

Trafikalstring och beräkning av ÅDT för väg 2145

Utifrån detaljplanens planbeskrivning har antaganden gjorts avseende tillkommande trafik.

Trafikalstring bedöms främst uppstå från boende i ny och ombyggd bebyggelse, inklusive äldreboendet med den förändrade användningen.

Därutöver kommer området N, avsett för friluftsliv och camping att generera besökstrafik.

Beräkning:

Beräkningen av antalet genererade resor baseras i huvudsak på Trafikverkets Trafikalstringsverktyg v.1.11.

Summan av möjlig tillkommande bebyggelse, summeras till 1900 BTA. Den tillkommande bebyggelsen antas bli permanentbostäder fördelat på 33 % lägenheter, 33 % parhus/radhus och 33% villor. Utöver detta adderas ytan 1250 BTA för äldreboende som förutsätts omvandlas till lägenheter.

Trafikalstring från möjlig tillkommande bostadsbebyggelse inklusive omvandling av tidigare äldreboende:

Kategori	**BTA (m^2)**	**ÅDT (fordon/dygn)**
Lägenheter	634+1250	64
Parhus/radhus	634	23
Villor	634	23
Summa:	**3150**	**110**

Tabell 2 ÅDT från tillkommande bostäder.

Bebyggelseområde N planläggs för friluftsliv och camping. Området är cirka 12 000 m^2 och en del av ytan förutsätts användas för campingändamål. För att beräkna trafikalstringen från delområdet har det inte varit möjligt att använda Trafikverkets trafikalstringsverktyg, istället har specifika antaganden använts som grund för beräkningen av trafikalstringen.

Antaganden:

- En enskild campingplats antas vara 40 m2 och campingplatserna antas utgöra 50 % av den totala ytan – 12 000 m2 / 40 m2 x 50 % = 150 campingplatser.
- Beläggningsgraden antas till 70 %.
- Campingen antas ha en besöksomsättning på 30 % per dag.
- Campingen antas vara öppen 4 månader per år.
- Resor antas uteslutande utföras med bil.

Kategori	**Antagande**	**Bilresor per dygn**
Besökare	(150 x 70% x 30 % x 2) / (4/12)	21

Tabell 3 Trafikalstring, bebyggelseområde N - camping.

Resultatet 21 bilresor per dygn förutsätts vara likvärdigt med ett ÅDT av 21 fordon/dygn.

Nedan redovisas summeringen av tillkommande trafik (ÅDT) för detaljplan Kroppefjällsparken.

Kategori	**ÅDT**
Tillkommande bostäder	110
Camping	21
Summa:	**131**

Tabell 4 Summering, tillkommande ÅDT.

Beräkningen av trafikflödet för väg 2145 baseras på markanvändning och trafikalstring för detaljplanen Kroppefjällsparken.

Väg 2145	**ÅDT**
Nuläget	346
Tillkommande	131
Summa:	**477**

Tabell 5 Beräknat trafikflöde för väg 2145.

Beräkning, kapacitet väg 2145

För att säkerställa att kapaciteten på väg 2145 klarar det framtida ÅDT-flödet om 477 fordon/dygn krävs det att den dimensionerande timtrafiken beräknas. Dimensionerande timtrafiken beräknas enligt praxis till 10 - 12 % av ÅDT-flödet, vilket i detta fall medför cirka 60 fordon/timma.

Den teoretiska kapaciteten för den här typen av väg har beräknats utifrån en reduktion av kapaciteten för en tvåfälltsväg där den ideala kapaciteten är 1600 – 1800 fordon per timma och körfält. Reduktion har gjort för vägbredd, möte/motriktad trafik och hastighet. Reduktionsfaktorerna har erfarenhetsmässigt valts till 0,25 för vägbredd, 0,6 för möte/motriktad trafik och hastighet 0,8, vilket ger en teoretisk kapacitet på 216 fordon/timma.

För väg 2145 är den dimensionerande timtrafiken 60 fordon/timma, vilket är långt under den beräknade teoretiska kapaciteten om 216 fordon/timma.

Korsning väg 2145/väg 2135 och anslutande plankorsning med järnväg

Trafikflödet på väg 2145 i omedelbar anslutning till korsningen med väg 2135 förutsätts var det samma som det ovan beräknade ÅDT-värdet för sträckan om 477 fordon/dygn. ÅDT-tillskottet från planområdet är 131 fordon/dygn. Trafiktillskottet medför en ökning av den dimensionerande timtrafiken med 16 fordon/timma (12 % av ÅDT), vilket motsvarar ett fordon var fjärde minut dubbelriktat.

En bomfällning varar i regel 1 – 2 minuter och med ett trafiktillskott på ett fordon var fjärde minut under dimensionerande timma har detta mycket ringa påverkan på eventuell köbildning.

Tillgänglighet

Tillgängligheten med bil till planområdet är god. För att säkerställa att tillgängligheten är god för samtliga trafikantgrupper behöver vissa åtgärder vidtas. Det handlar primärt om åtgärder för oskyddade trafikanter. För att lösa detta behov kan befintliga gångstråk mellan planområdet och villaområdet i nordost rustas upp för att fungera som gång- och cykelstråk. Förslagsvis förbättras stråken genom att utformningen ses över gällande bredder, beläggningstyp och belysning samt att de vintervägh̊alles.

Beträffande tillgängligheten med kollektivtrafik finns det en busshållplats inom planområdet med turer på morgonen och på eftermiddagen/kvällen, vilket gör det möjligt att ta sig till och från området med kollektivtrafik.

4. Slutsats/diskussion

Den genomförda trafikanalysen visar att den tillkommande trafiken från detaljplan Kroppefjällsparken medför en mycket begränsad påverkan på det omgivande vägnätet. Framtida ÅDT på väg 2145 har beräknats uppgå till 477 fordon per dygn, vilket innebär ett ÅDT-trafiktillskott om 131 fordon/dygn.

Trafikberäkningarna bygger på förväntad användning inom detaljplaneområdet tillsamman med vissa antaganden, vilket medför att det naturligtvis alltid finns ett visst mått av osäkerheter. Det bör till exempel beaktas att vid beräkningen av trafikgenereringen från campingen har en mycket generaliserat och förenklats sätt valts för att omvandla trafikflödet till ett ÅDT-värde. Oaktat osäkerheten kan det dock konstateras med säkerhet att det även framöver kommer att handla om mycket låga trafikflöden.

För väg 2145 blir den dimensionerande timtrafiken cirka 60 fordon/timma, vilket är avsevärt lägre än vägens teoretiska kapacitet på 216 fordon/timma. Sammantaget innebär detta att framkomligheten bedöms vara mycket god och att kapaciteten inte utgör en begränsande faktor för planens genomförande.

Väg 2145 har en begränsad bredd, vilket ändå tillsammans med befintliga enkla punktvisa mötesmöjligheter på sträckan medger möten mellan både personbilar och tunga fordon. För att ytterligare förbättra trafiksäkerheten och tydligheten i vägrummet rekommenderas att dessa punktvisa mötesmöjligheter får en standardhöjning med avseende på utökning av den belagda bredden.

Den planerade exploateringen bedöms inte medföra någon betydande påverkan på trafiksituationen i korsningen mellan väg 2145 och väg 2135 vid den anslutande plankorsningen med järnväg. Trafiktillskottet är begränsat och innebär endast ett marginellt bidrag till köbildning i samband med bomfällning.

För oskyddade trafikanter är förutsättningarna i nuläget begränsade, särskilt längs väg 2145 som saknar separat gång- och cykelinfrastruktur. Det framtida behovet av att färdas längs vägen bedöms dock som relativt lågt, förutsatt att befintliga gångstråk mellan planområdet och närliggande bostadsområden rustas upp. En standardhöjning av dessa stråk, avseende exempelvis beläggning, belysning och vintervägh̊allning, är en viktig åtgärd för att säkerställa god tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister.

Tillgängligheten till och från området med kollektivtrafik bedöms som acceptabel, då befintlig busshållplats bibehålls.

Bilen är i dag det dominerande färdmedlet till och från området och förväntas så även vara i framtiden. Det samma bedöms även gälla för besökare till det planerade campingområdet, vilket i huvudsak förväntas generera personbilstrafik och i begränsad omfattning trafik med enstaka större fordon.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att de i trafikutredningen identifierade bristerna främst är kopplade till oskyddade trafikanters förutsättningar. Bristerna kan hanteras genom riktade åtgärder. I övrigt bedöms påverkan på trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet vara marginell.

Sitowise Sverige AB
Nils Ericsonsgatan 17, 411 03 Göteborg

Org.nr 556624-9388
Epost info-sverige@sitowise.com