

RAPPORT
**KOMPLETTERANDE TRAFIKUTREDNING
DETALJPLAN BÅSTORP 6:7 MFL**



SLUTRAPPORT
2021-11-11

UPPDRAG

317072, Trafikutredning för detaljplan Båstorp 6:7 m fl. (Ramavtal KS 2018.291)

Titel på rapport:

Trafikutredning detaljplan Båstorp 6:7

Status:

Slutrapport

Datum:

2021-11-11

MEDVERKANDE

Beställare:

Ale Kommun

Kontaktperson:

Denisse Predoianu

Uppdragsansvarig:

Mattias Tell

Handläggare:

Daniel Ojdanic

Handläggare:

Elisabeth Alpner

SAMMANFATTNING

Efter att planförslaget för Båstorp 6:7 m.fl. uppdaterats med 8-10 nya parhus behöver tidigare trafikförslag kompletteras med dessa nya förutsättningar.

Trafikökningen från de tillagda parhusen gör att området får 8 % mer trafik än i tidigare planförslag. Då kapaciteten för korsningar vid området enligt tidigare trafikutredning endast uppgick till maximalt 2-3 % kommer inte den tillkommande trafiken för det nya planförslaget skapa några framkomlighetsproblem.

Längdsektion för den tillkommande gatan i det uppdaterade planförslaget visar att marknivån har betydligt högre lutning än vad som är godtagbart för nybyggd väg. Detta innebär att åtgärder behöver vidtas för att säkerställa goda lutningsförhållanden.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	5
	1.1 BAKGRUND	5
	1.2 FÖRUTSÄTTNINGAR.....	5
2	TILLKOMMANDE TRAFIK.....	5
3	KAPACITET I KORSNINGSPUNKTER	6
4	TRAFIKSÄKERHET	6
5	UTREDNINGSSOMRÅDEN.....	7
	5.1 TYPSEKTION.....	7
	5.2 LÄNGDSEKTION	8
	5.3 VÄNDMÖJLIGHETER.....	11
	5.4 ANSLUTNINGSVÄGARNA	13
	5.5 KORSNINGSPUNKTER	14
	5.6 BESÖKSPARKERING	15
	5.7 GÅNGBANA.....	15
6	SLUTSATS.....	15

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Ale kommun avser att detaljplanelägga fastigheterna Båstorp 6:7, 4:19, 4:7 och 4:9 för bostadsändamål. Området är beläget cirka 5 km norr om Älvängen, mellan E45 och Göta älv.

En trafikutredning togs fram i samband med detaljplanearbete under 2018. Detaljplanen var då tänkt att skapa tomter för ca 26 nya, friliggande villor i anslutning till befintliga. Förutsättningarna har ändrats och aktuellt planförslag möjliggör för cirka 57 nya bostäder i området och därför finns det behov av en kompletterande trafikutredning.

Uppdraget avser att utreda trafiken inom planområdet i sin helhet. Planen har varit på samråd under kvarter 2, 2020. Under samrådstiden har Länsstyrelsen, Trafikverket och kommunens enhet för infrastruktur lämnat synpunkter som berör trafik i området.

1.2 FÖRUTSÄTTNINGAR

Det finns inga övergripande förändringar i förutsättningarna för planområdet i förhållande till när den ursprungliga trafikutredningen skrevs. Förutsättningarna kan därför läsas om i den tidigare trafikutredningen *Båstorp 6:7, Ale Trafikutredning (2018)*.

Det har skett en utökning från tidigare plan med ca 10 parhus. Utökningen av planområdet har skett i den nordöstra delen.

2 TILLKOMMANDE TRAFIK

Trafikökningen räknar med att det blir en ökning i planområdet med totalt 21 parhus, 10 i norra delen och 11 i södra delen av området, samt 15 enbostadshus. Enligt Trafikverkets trafikalstringsverktyg skulle ökningen av trafik då bli enligt tabell 1 och ÅDT bli 261 fordon/dygn från planområdet och ett totalt ÅDT för både ny och planerad bebyggelse i området på 284 f/d.

Tabell 1. Resor uppdelat utefter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning						
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Radhus/parhus	242	15	8	23	12	300
Villa	86	5	3	8	4	107
Totalt	328	20	11	32	16	407

Uppräkning av ÅDT har även gjorts till 2040 med en årlig ökning på 1,09 % enligt *Trafiktillväxt för väganalyser i Samkalk (2020)*. En uppräkning av trafikflödena till år 2040 skulle innebära ett ÅDT på 285 f/d från områdets totala bebyggelse vilket är 8 % fler än vad det uppräknade trafikflödet var i den tidigare trafikutredningen.

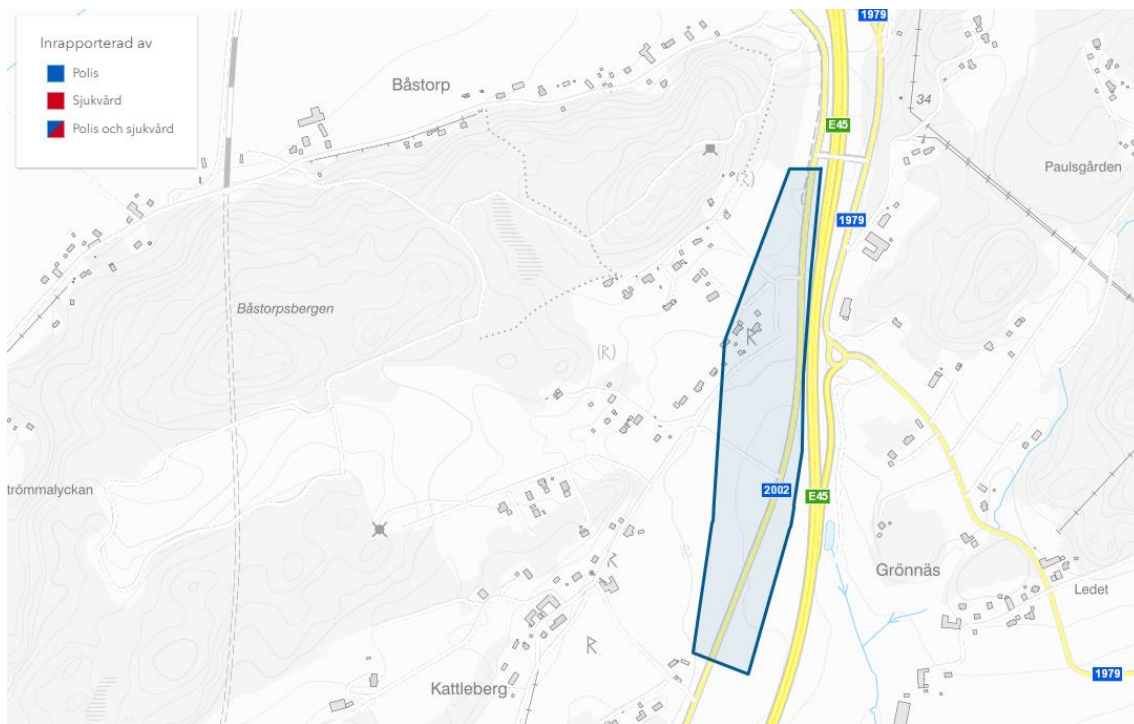
3 KAPACITET I KORSNINGSPUNKTER

Kapaciteten i korsningarna var enligt den tidigare trafikutredningen maximalt 2-3 %. God standard för kapacitet i en korsning enligt VGU anses vara när den understiger 60%. Då trafikökningsskillnaden för det tidigare och det nuvarande detaljplaneförslaget inte kan anses så hög att kapaciteten för korsningarna kommer att komma i närheten av 60% kommer den, även utan nya kapacitetsberäkningar, vara god.

4 TRAFIKSÄKERHET

För att få en bild av antalet trafikolyckor som förekommit vid området har ett utdrag ur den nationella olycksdatabasen för trafikolyckor, STRADA, gjorts. Den geografiska begränsningen av utdraget kan ses i figur 1 nedan och gäller för perioden 2011-2021.

Inga personskadeolyckor hittades i utdraget för denna period.

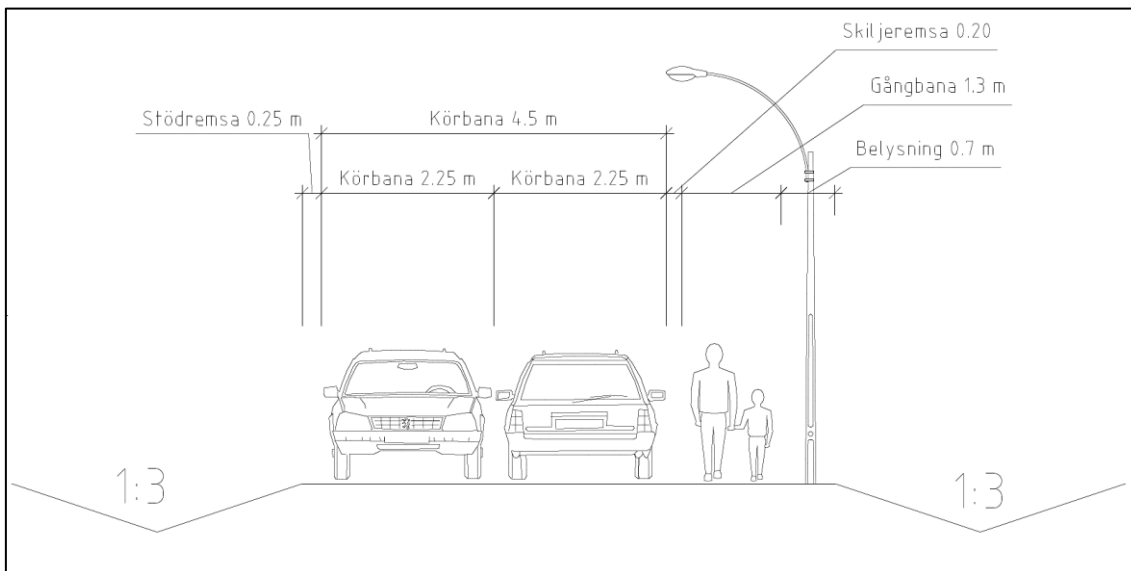


Figur 1. Geografisk placering för utdrag ur STRADA

5 UTREDNINGSSOMRÅDEN

5.1 TYPSEKTION

De nya gatorna utformas med en körbanebredd på 4,5m samt en gångbanebredd på 1,3m och med belysning intill gångbanan, se figur 2.



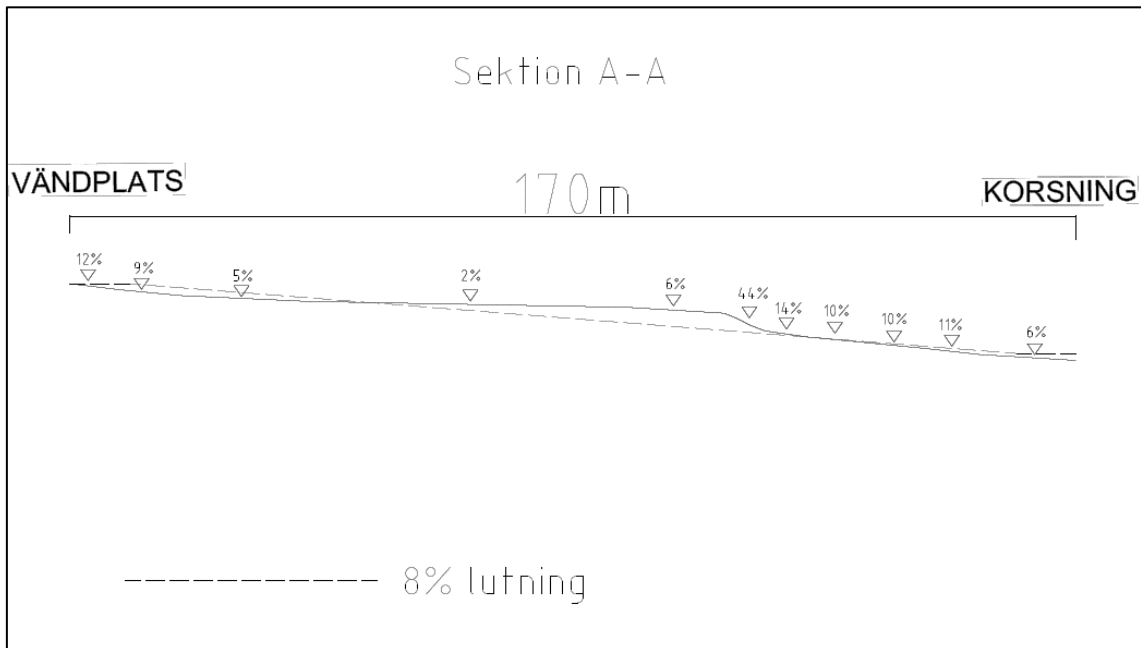
Figur 2. Tvärsektion för de nya gatorna

5.2 LÄNGDSEKTION

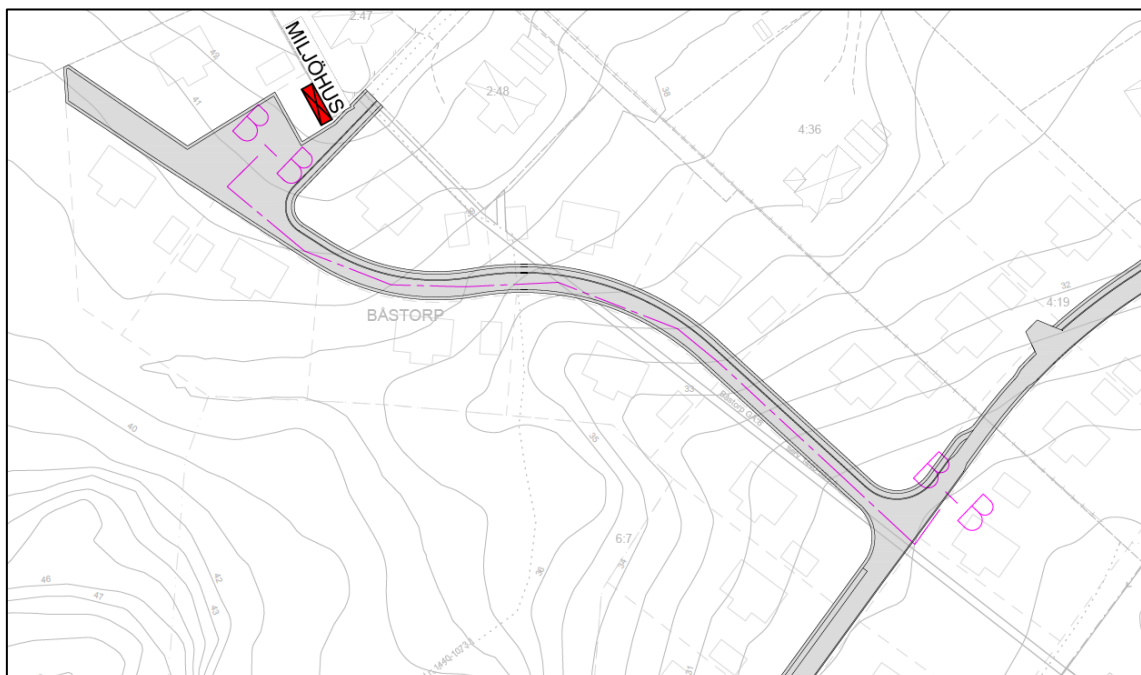
För den nordligaste och den sydligaste av tvärgatorna i planförslaget har längdsektioner för befintlig marknivå tagits fram längs profillinjerna i figurer 3 och 5. Längdsektionen kan ses i figur 4 och 6 och har för den nordligaste gatan en maximal lutning på 44 % och den sydligaste en maximal lutning på 13%. Då den maximala godtagbara längdslutningen vid nyproduktion är 8 % kommer åtgärder behöva implementeras för att säkerställa goda lutningsförhållanden. En 8% lutning är inritat med streckad linje inklusive vilplan i figur 4 och 6.



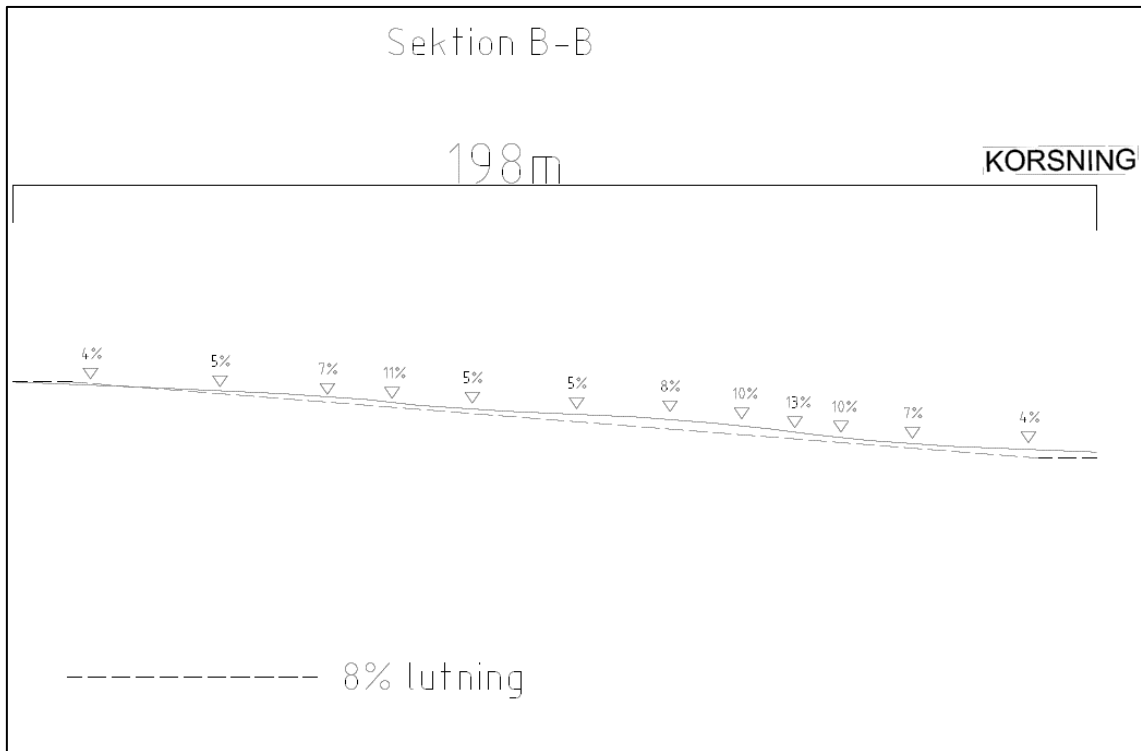
Figur 3. Profillinje för längdsektion för den nordligaste gatan.



Figur 4. Längdsektion för befintlig marknivå för den nordligaste gatan i planförslaget.



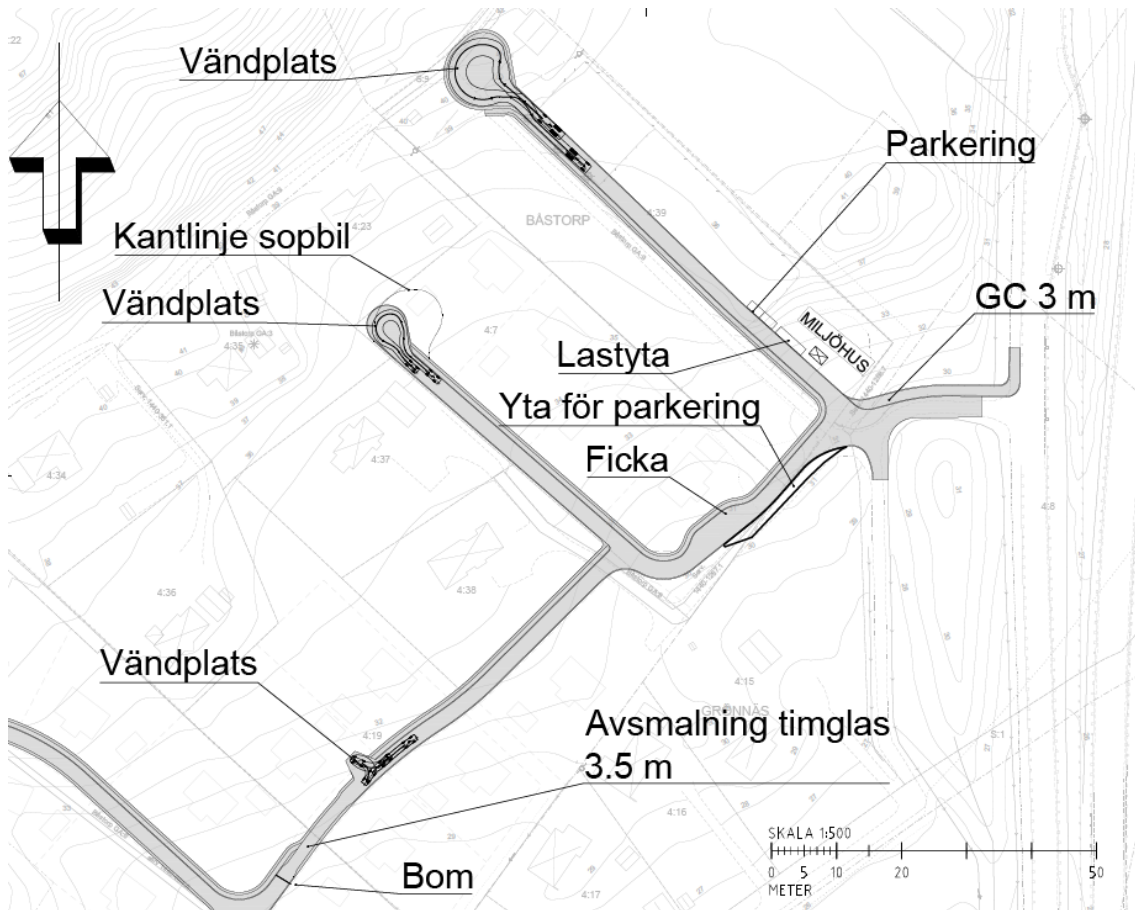
Figur 5. Profillinje för längdsektion för den sydligaste tvärgatan.



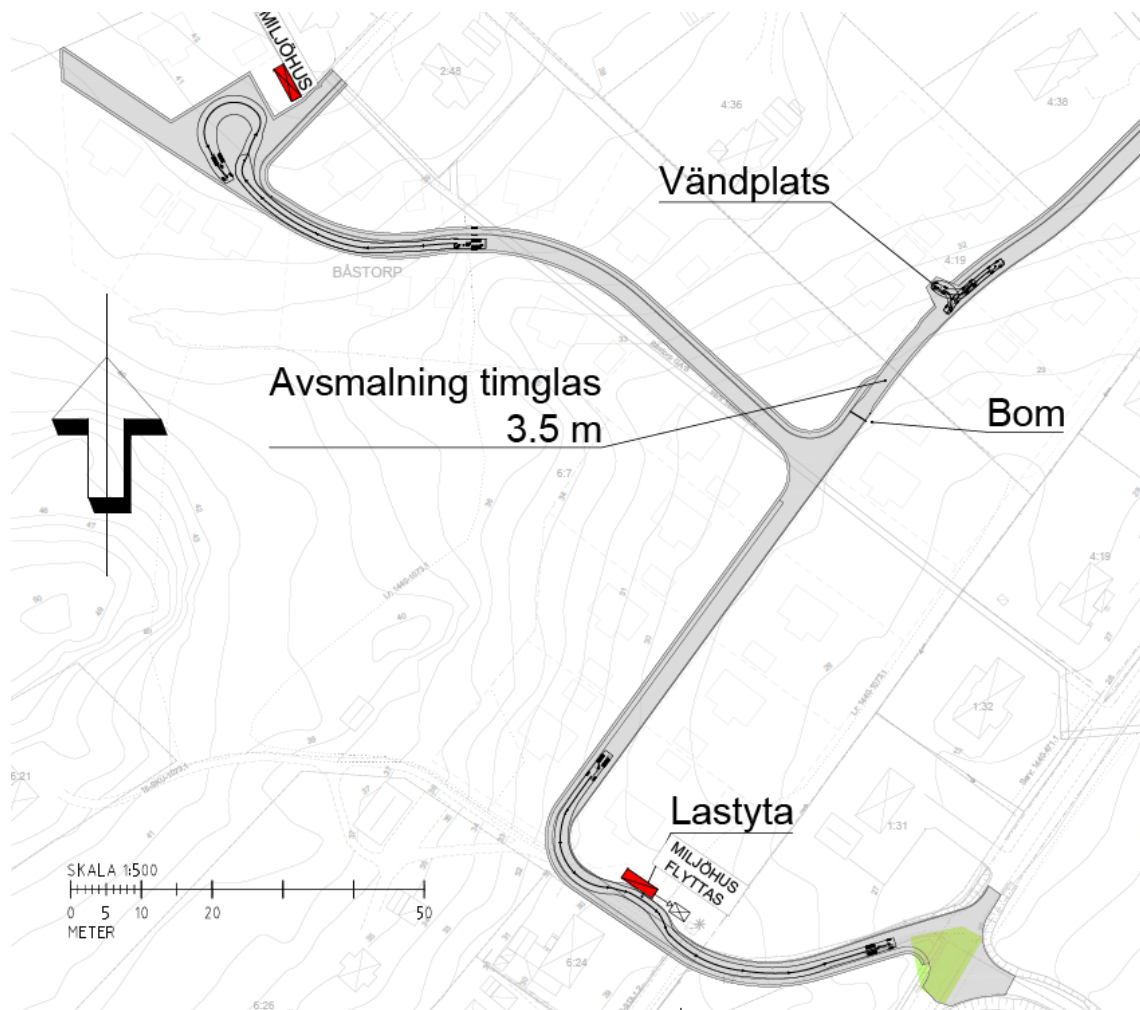
Figur 6. Längdsektion för befintlig marknivå för den sydligaste tvärgatan i planförslaget.

5.3 VÄNDMÖJLIGHETER

Längst in på de båda återvändsgatorna samt i mitt av området i planförslaget föreslås anläggas vändplatser enligt figur 7 och 8. Vändplatserna är dimensionerade för sopbil (LOS) för tvärgatorna och för personbil för vändplatsen i mitten av området.



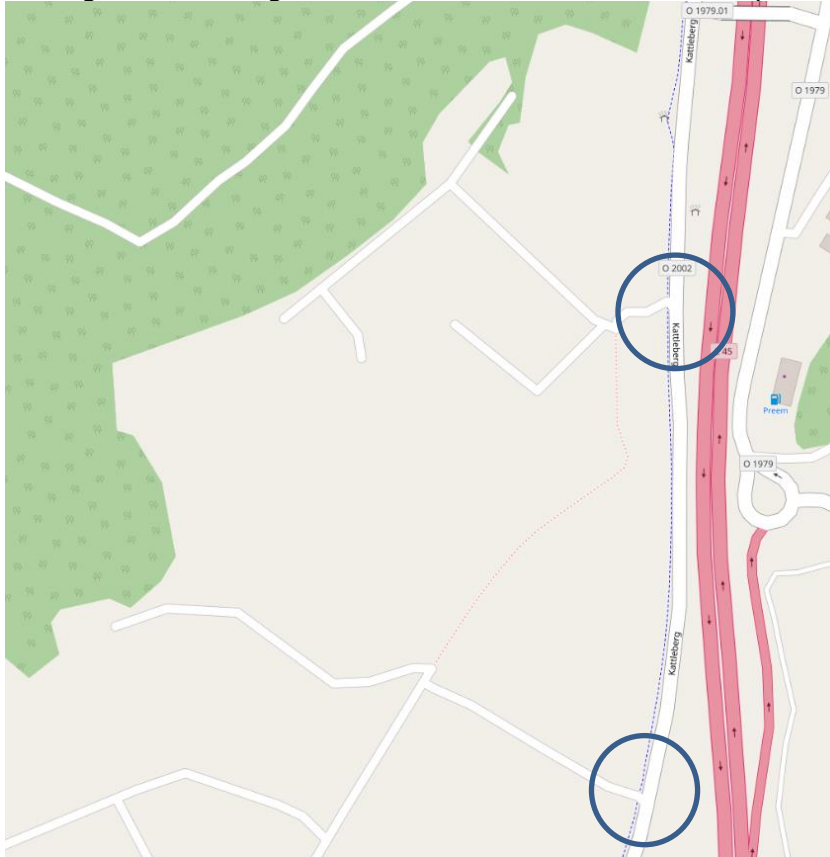
Figur 7. Förslag på vändplatser.



Figur 8.. Förslag på vändplatser.

5.4 ANSLUTNINGSVÄGARNA

Det finns två anslutningsvägar till väg 2002 från planområdet, se figur 9. Dessa bedöms båda ha goda siktförhållanden, 170m enligt VGU, förutom norröver vid den nordligare anslutningen. Vilken endast har en siktsträcka på ca 120 m, se figur 10.



Figur 9. Karta över området. Anslutningar till väg 2002 markerade i blått
(Bildkälla: OpenStreetMaps)



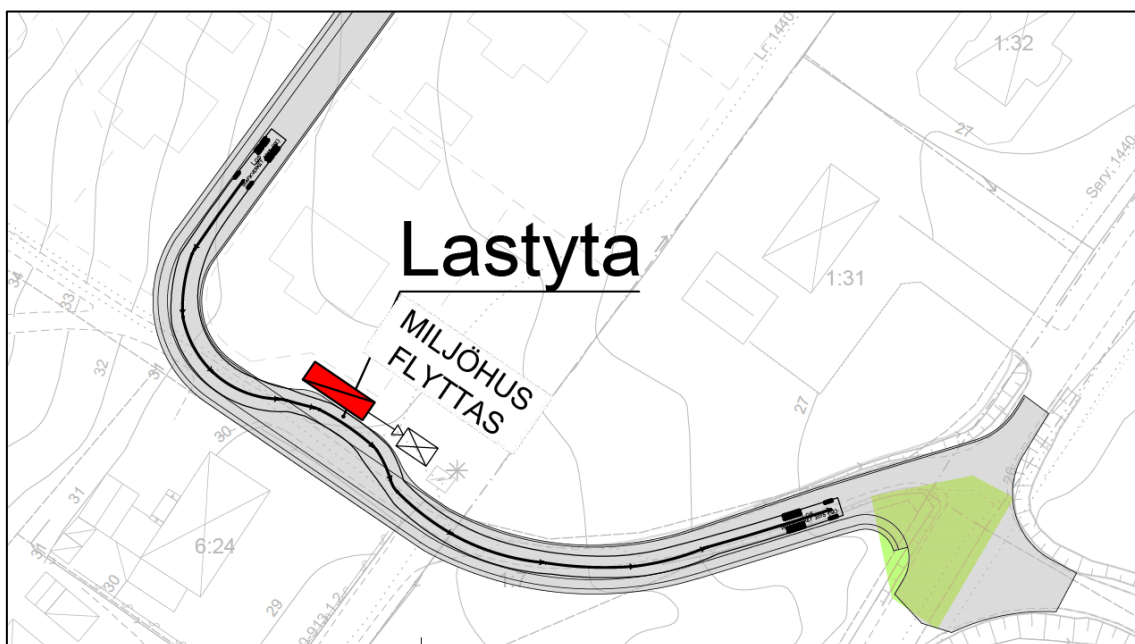
Figur 10. Bild från den norra anslutningen vänt norrut.

5.5 KORSNINGSPUNKTER

Två korsningar har utformats i detta trafikförslag, se figur 11 och 12. För att dessa ska hålla god siktstandard behöver röjning av växtlighet upprätthållas. För den sydligare korsningen i figur 12 är en siktriangel med måtten 10x10 meter inritad.



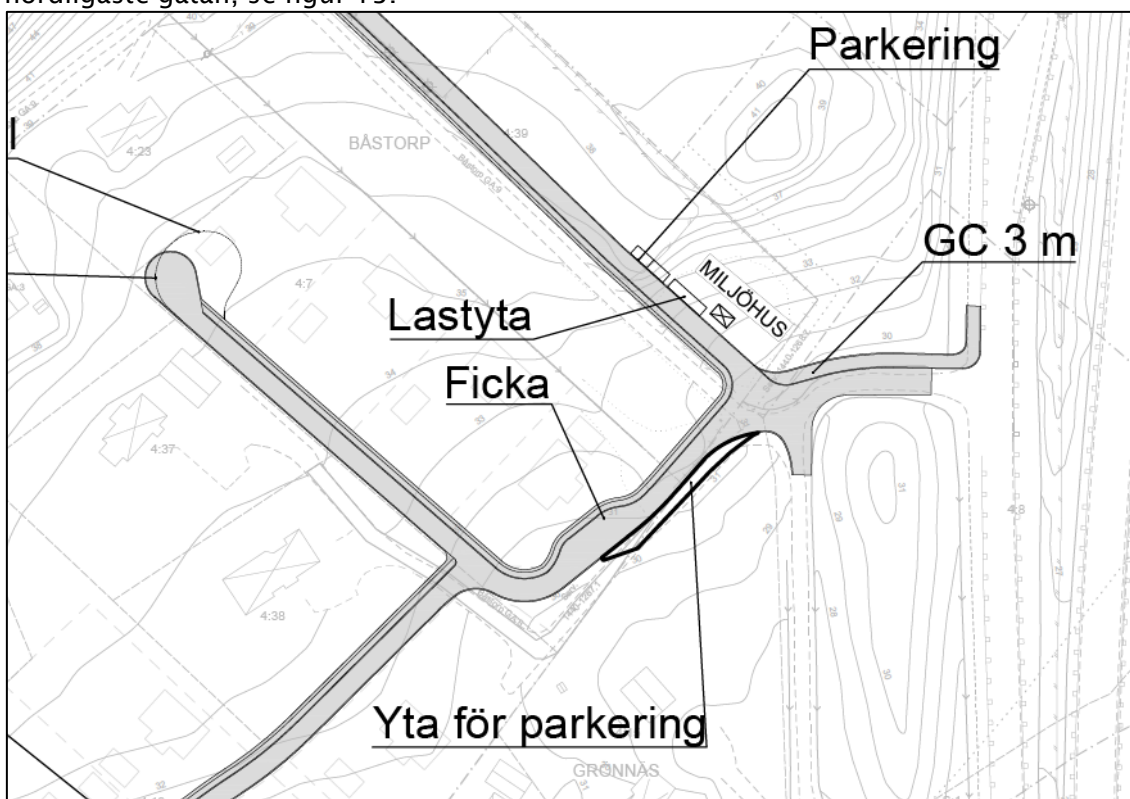
Figur 11. Utformning för den norra korsningspunkten



Figur 12. Utformning för den södra korsningspunkten. Siktriangel markerad i grönt

5.6 BESÖKSPARKERING

Enligt Ale kommuns riktlinjer för parkeringstal är det inget krav att områden med småhus, om de inte har gemensam parkering och har möjlighet att parkera två bilar per bostad, har tillgång till en separat besöksparkering. Det finns dock utrymme till att anlägga besöksparkeringar i nordöstra delen av detaljplaneområdet om så önskas, dels på en längsgående yta på 25 meter och dels två parkeringsplatser längs den nordligaste gatan, se figur 13.



Figur 13. Parkeringsmöjligheter i trafikförslaget.

5.7 GÅNGBANA

En gångbana föreslås för majoriteten av gatorna i trafikförslaget. Den föreslås att ha 1,3 m fri bredd och ligga utan höjdskillnad intill en 0,7 m bred remsa för belysning. Ingen höjdskillnad föreslås heller till körbanan utan en skiljeremsa föreslås som genom markering i gatan eller med gatsten i plan, detta på grund av att en gångbana på 1,3 meter inte medger möte för gående eller vändmöjlighet för rullstol och barnvagn. Beläggningen bör vara hårdgjord i form av asfalt för att säkerställa tillgängligheten. För typsektion se figur 2.

6 SLUTSATS

Framkomligheten antas förbli god i de korsningspunkter som planområdet ansluter till trots en ökning i antalet bostäder i planförslaget. Trafiksäkerheten anses också god men en viss siktproblematik finns i den nordligare anslutningspunkten.

Åtgärder behöver vidtas längs den nordligaste och den sydligaste tvärgatan i planförslaget för att säkerställa en godtagbar längdslutning.