

# Analys av övergripande gatunät i Nödinge

**ALE KOMMUN**

2021-01-15



# Analys av övergripande gatunät i Nödinge

2021-01-15

---

## Beställare



Ale kommun  
Sektor kommunstyrelsen  
Mark och exploatering

[www.ale.se](http://www.ale.se)  
0303-70 30 00

Kontaktperson

Daniel Söderström

## Konsult



Atkins Sverige AB  
411 20 Göteborg  
[www.atkinsglobal.com](http://www.atkinsglobal.com)  
Vxl 031-761 95 00

Uppdragsledare

Ulf Bredby

Handläggare/Bitr uppdagsledare

Emma Lindström

Handläggare

Antonios Pekopoulos

Kvalitetsgranskning

Christina Lundqvist

# Innehållsförteckning

1.	Inledning .....	4
1.1	Bakgrund .....	4
1.2	Syfte .....	4
1.3	Avgränsningar .....	4
2.	Förutsättningar och tidigare utredningar .....	5
2.1	Nödinge – Attraktiv småstad .....	5
2.2	Nödinge trafikutredning .....	6
2.3	FÖP Nödinge C .....	7
2.4	Trafikutredning för centrala Nödinge (pausad) .....	8
3.	Alternativa trafikstrukturer .....	9
3.1	Alternativ 1 – "Joel i svängen" .....	10
3.2	Alternativ 2 – Trafikutredning Nödinge Centrum .....	11
3.3	Alternativ 3a – Diagonal öst .....	12
3.4	Alternativ 3b – Diagonal öst, med anslutning till skolan ifrån väst .....	13
3.5	Alternativ 3c – med anslutning till skolan från syd och öst .....	14
3.6	Alternativ 4 – diagonal mitt .....	15
3.7	Alternativ 5 – diagonal mitt .....	16
3.8	Alternativ 6 – Diagonal kombinerat med gata längs västra Bobollplan .....	17
3.9	Bedömning .....	18
3.10	Öppnande av Gamla Kilandavägen mot Bobollplan .....	20
4.	Slutsatser och rekommendationer .....	22
5.	Bilagor .....	24

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Under våren 2018 antogs en fördjupad översiktsplan för Nödinge (FÖP Nödinge). Planen sträcker sig fram till 2030. Med avstamp i Nödinges befintliga kvaliteter är syftet att stärka ortens utveckling till en attraktiv småstad. Målbilden är att Nödinge ska växa med 4 - 5 % per år och få en befolkning på ca 10 000 år 2030.

Att dra nytta av läget och bygga ut en blandstad nära Nödinge pendeltågsstation är utgångspunkten för utvecklingen mot en attraktiv småstad. Fler kan bo och verka nära den regionala kollektivtrafiken och nya områden binds samman med den befintliga bebyggelsen. Att gå och cykla ska vara det självklara valet för att ta sig fram inom orten.

I FÖP Nödinge redovisas ett förslag på gatunät med förtydligade och stärkta gång- och cykelstråk genom tätorten. Förslaget innefattar även några nya lokala gatulänkar för biltrafik genom tätorten. Det skulle innebära en viss förändring av nuvarande trafikstruktur för biltrafik, vilken bygger på att samtliga delområden i tätorten matas utifrån. I nuläget saknas alltså *lokala* kopplingar för biltrafik *mellan* delområdena, och det går inte att köra bil *tvärs* genom tätorten.

Efter FÖP:ens antagande påbörjades en trafikutredning (Cowi). Utredningen innefattar ett trafikförslag för nya lokalgator samt gång- och cykelstråk. Placeringen av de nya gatorna baseras på föreslaget gatunät i FÖP:en. Någon analys av eventuella alternativa lösningar eller placering av gatorna har inte gjorts i trafikutredningen, som för närvarande är pausad.

## 1.2 Syfte

Ale kommun vill säkerställa att det framtida gatunätet i de centrala delarna av Nödinge får en så optimal lösning som möjligt, utifrån kommunens mål och inriktning i FÖP Nödinge. Innan arbetet med trafikförslag återupptas, önskar man därför en översyn av eventuella alternativa lösningar för gatunätet, samt en konsekvensbeskrivning av dessa.

Syftet med denna utredning är att redovisa principer för ett antal alternativa lösningar för gatunätet och konsekvensbeskriva dessa utifrån relevanta kriterier. Konsekvenser beskrivs dels i textform, dels som en matris med poängsättning av de olika alternativen för respektive kriterium. Detta ger möjlighet till en kvantitativ jämförelse av alternativen.

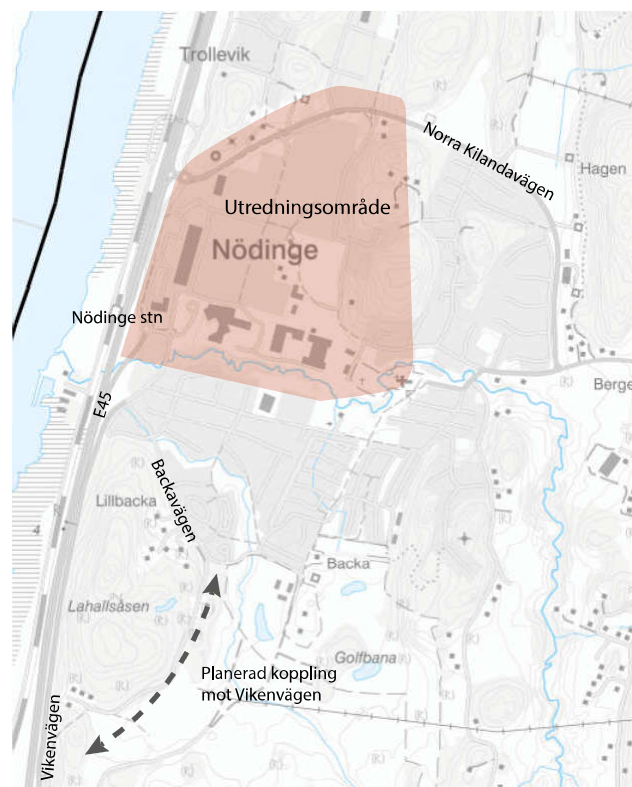
Målsättningen är att utredningen ska fungera som ett tydligt underlag för kommunens beslut av gatunät, genom att förorda ett de alternativa gatunäten.

## 1.3 Avgränsningar

Utredningen fokuserar på de centrala delarna av Nödinge enligt Figur 1.

En ny gatukoppling som förbinder Stenkil söderut mot Vikenvägen (enligt FÖP:en) förutsätts.

Påverkan på trafikplatsen vid Stora Viken, om den södra avfarten från E45 till Nödinge skulle tas bort eller flyttas söderut, har studerats i en tidigare utredning (Kompletterande trafikanalys Nödinge FÖP, Sweco 2018-04-10). Utredningen analyserar även funktionen vid trafikplatsen Nödinge norra. Båge analyserna förutsätter utbyggnad enligt FÖP:ens intentioner. Föreliggande utredning gör endast en bedömning om det gatunät som förordas skulle innebära några förändringar av de slutsatser som dragits i Swecos tidigare utredning.



Figur 1. Karta över utredningsområde

## 2. Förutsättningar och tidigare utredningar

I detta kapitel sammanfattas förslag och slutsatser från FÖP:en samt från relevanta utredningar före och efter FÖP:en.

### 2.1 Nödinge — Attraktiv småstad

Under 2015 genomfördes ett strategiarbete med frågeställningen Nödinge - förort eller småstad? Arbetet tog avstamp i den regionala visionen om "Det goda livet", samt i kommunens mål och strategier om att skapa en växande och attraktiv småstad.

Som *stadsmönster* förordades en småskalig blandstad med närhet. Gatuliv utpekades som viktigt, men i ett lugnt tempo med ett nätverk av platser med många små torg av olika karaktär.

*Cykelstadens* positiva påverkan på folkhälsa, ekonomi, miljö, buller och trygghet betonades. Nödinge bedömdes kunna bli en cykelstad genom att komplettera och förbättra befintligt cykelnät med gena bilseparerade

stråk mellan bostadsområden, centrum, stationen och skolområdet. En tydlig och attraktiv "cykelboulevard" mellan öst och väst i det så kallade "Skolstråket" illustrerades.

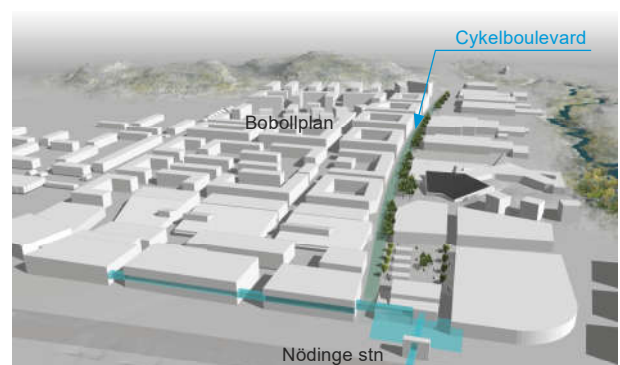
För *biltrafiken* föreslogs att nuvarande system med återvändsgator öppnas upp och ersätts med ett system av "silad" biltrafik, där tillgänglighet till olika målpunkter i tätorten möjliggörs. Den snabbaste vägen till mer långväga målpunkter är dock alltid via det större vägnätet på utsidan.

Slutligen redovisades en visionsbild av Nödinge 2040, med stor förtätning av området kring Bobollplan och en tydlig illustration av cykelboulevarden längs skolstråket och ner mot Nödinge centrum och pendeltågsstationen.

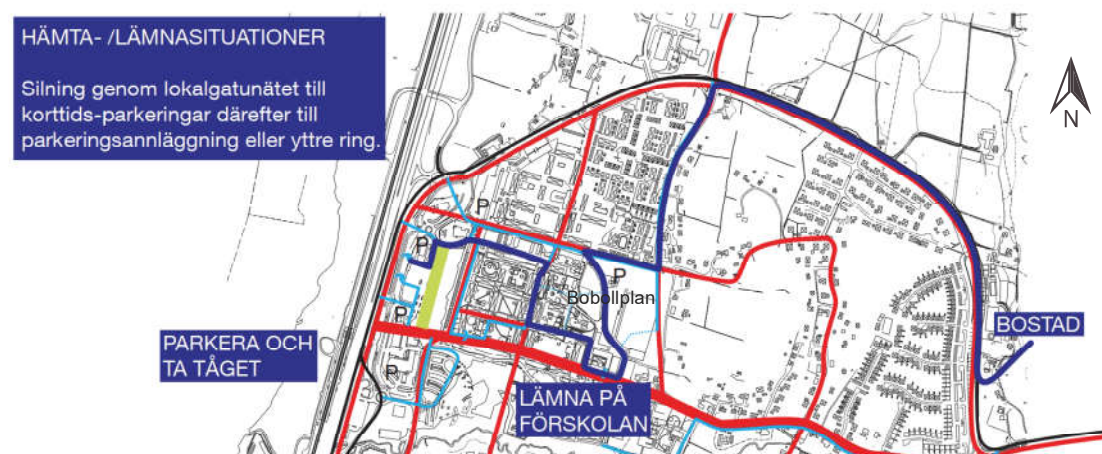
Figurer 2 - 4 är hämtade ur en sammanställning från 2015-04-21 av arbetet inom Nödinge — Attraktiv småstad och har tagits fram av Malmström Edström Arkitekter Ingenjörer tillsammans med Landskapsgruppen. Atkins har kompletterat med förtydligande texter.



Figur 2. Befintliga cykelvägar och föreslagen cykelboulevard. Källa: Nödinge - Attraktiv småstad



Figur 4. Visionsbild 2040 Källa: Nödinge - Attraktiv småstad



Figur 3. Mörkblå linjer illustrerar exempel på hämta-/lämnasituation med bil. Ljusblå linjer är lokalgator, svarta linjer huvudgata och röda linjer gång- och cykelvägar. Källa: Nödinge - Attraktiv småstad

## 2.2 Nödinge trafikutredning

I samband med framtagande av FÖP Nödinge genomfördes en trafikutredning (Nödinge trafikutredning, Sweco oktober 2016). I utredningen konstaterades att det nuvarande biltrafiknätet med återvändsgator innebar långa avstånd och dålig orienterbarhet för biltrafik inne i Nödinge och man såg en möjlighet i att koppla samman gatorna.

Samtidigt konstaterades att det kanske finns en möjlighet att utveckla cykelstråken och göra Nödinge till en cykelstad.

CYKEL			
Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
Konfliktfritt på Norra Kilandavägen eftersom det är separerat.	Barriärer i form av bäck och nivåskillnader.	Möjlighet att utveckla stråken centralt.	Om inget görs för att överbygga barriärerna för åtminstone cykel- och gångtrafik så kommer staden söder om bäcken aldrig integreras på ett tillfredsställande sätt.
Mertätt än bilstråken vilket gör staden mer framkomlig via cykel.	Utpekade stråk. Det stora cykelstråket går runt staden på Norra Kilandavägen.	Förtäts cykelstråken i Nödinge skapas en naturlig vilja att cykla eftersom det kan förefalla vara det mest komfortabla resesättet.	Om cykel-P är fortsatt otillräcklig leder det till att cyklar parkeras godtyckligt vilket ger ett skräpigt intryck, och det kan på sikt leda till att invånarna tar bilen på sträckor där de kunde tagit cykeln.
	Ale Torg cykelstråk precis utanför butikscentrén.	Cykel- och gångstråk skapar ett levande samhälle med folk på gatorna, vilket kan leda till fler mötesplatser och ett trivsamt centrum.	
	Ale Torg saknar tillräcklig cykel-P?		

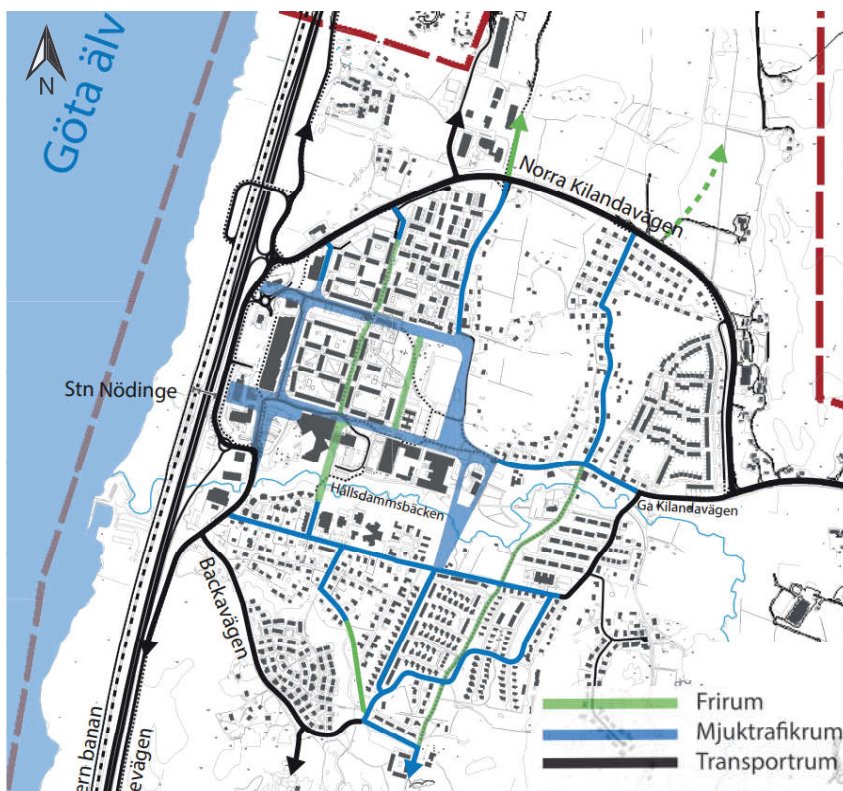
Rekommendationen i utredningen liknar förslaget som gavs i "Nödinge - Attraktiv småstad". Gatunätet för biltrafik föreslås öppnas upp genom ett system av gator som definieras som "mjuktrafikrum" där oskyddade trafikanter och biltrafik i låg hastighet samspelar. Denna typ av trafikrum används vanligtvis i villaområden.

Trafikanalyserna som genomfördes visade på vikten av en utformning för låga hastigheter (gångfartsgator), för att minimera den biltrafik som väljer att köra igenom tätorten istället för runt.

Till skillnad från "Nödinge - Attraktiv småstad" föreslogs att Skolstråket öppnas för blandtrafik, eventuellt kompletterat med separata cykelvägar. Man pekade även ut möjligheten att köra någon form av kollektivtrafik i öst-västlig riktning, från Gamla Kilandavägen till Nödinge centrum via Skolstråket.

BIL			
Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
Trafiksäkert centralt.	Tillgänglighet. Långa avstånd inne i Nödinge.	Möjligt att koppla samman gatorna och överbygga barriärerna.	Opinion mot gatutbyggnad.
Norra delen god tillgänglighet från Norra Kilandavägen.	Södra delen saknar trafiktålig väg.	Omstrukturering av Ale Torg.	Svag finansiering.
Norra Kilandavägen bra förbifart.	Ale Torg krångligt, rörigt.	Kanske finns en möjlighet att göra Nödinge till en cykelstad.	Myndigheters begränsande av utbyggnad av Ale Torg vid väg och jvg.
Ale Torg tillgängligt, många parkeringsplatser.	Orienterbarheten i centrala delarna dålig.		

Figur 5. SWOT-analys bil och cykel, befintligt gatunät. Källa: Nödinge trafikutredning, Sweco 2016.



Figur 6. Föreslagen gatustruktur. Källa: Nödinge trafikutredning, Sweco 2016.

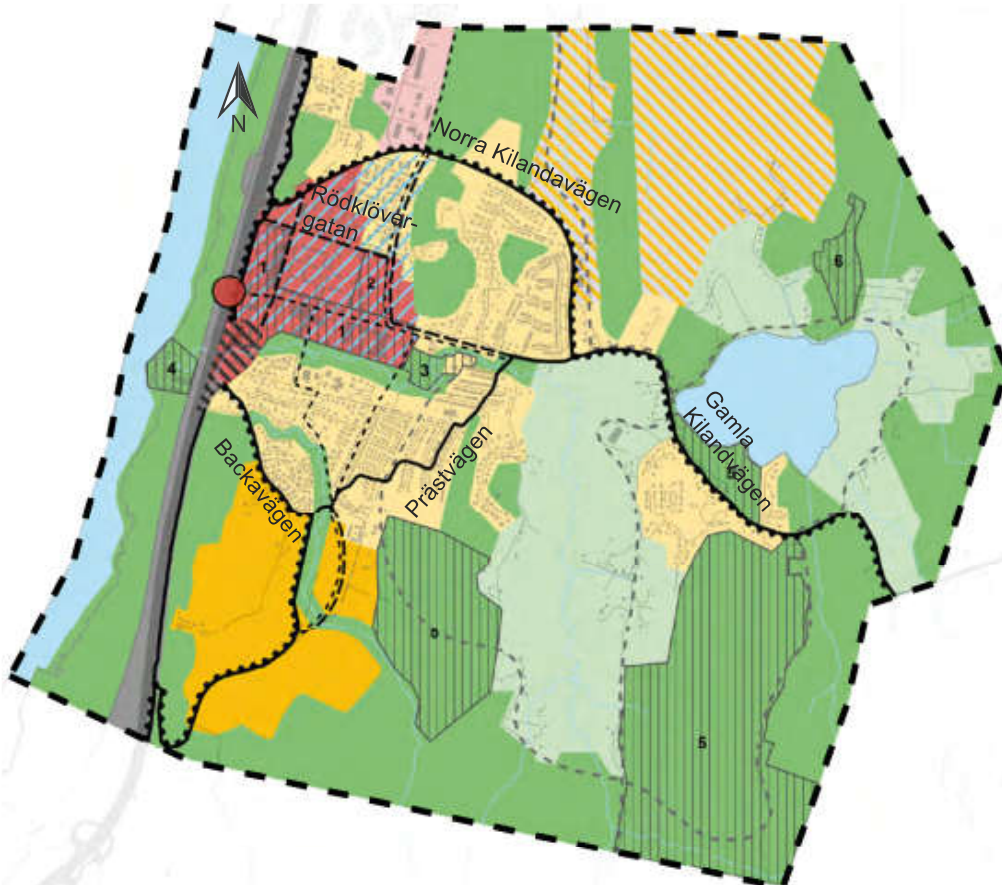
## 2.3 FÖP Nödinge C

I FÖP:en för Nödinge redovisas en karta över användning av mark- och vattenområden. I kartan framgår trafiksystemet i huvuddrag.

Delar av idéerna från tidigare arbeten om att öppna upp trafiksystemet för biltrafik finns med i FÖP:ens förslag på trafiksystem, men i mindre utsträckning. Gamla Kilandavägen, Rödklövergatan och Fyrklövergatan kopplas ihop som en del av lokalgatusystemet. Södra Klöverstigen öppnas för allmän trafik och förlängs via Norra Klöverstigen upp till Norra Kilandavägen. En stor del av tätorten pekats ut som en fotgångarzon, där gångtrafiken men även cykeltrafiken ska prioriteras framför biltrafiken.

Skolstråket föreslås vara bilfritt och inga nya lokala kopplingar för biltrafik föreslås söder om Hålldammsbäcken eller tvärs Hålldammsbäcken.

Begreppet "cykelboulevard" lyfts fram igen, och beskrivs som "stråk för gående och cyklister som utgörs av särskilt attraktiva miljöer med gröna inslag." Man pekar inte specifikt ut Skolstråket som en möjlig cykelboulevard, men skriver att Skolstråket är ett av de mest framträdande och vältrafikerade gång- och cykelstråken. Dock hänger stråkets delar löst ihop och stråket som helhet är i nuläget otydligt.



### TECKENFÖRKLARING

— — — — Planområdesgräns	■ Kompletteringsområde
● Knutpunkt kollektivtrafik	■ Utbyggnadsområde
- - - - - Rekreativstråk	■ Verksamhetsområde
- - - - - Huvudstråk gång- och cykel	■ Utblick mot 2050
- - - - - Lokalgata	■ Natur och rekreationsområde
••••• Kollektivtrafik	■ Jordbruksmark
— Huvudgata	■ Järnväg och väg
▨ Preciseringar	■ Vattenområde
■ Prioriterat utvecklingsområde - Centrala Nödinge	■ Fotgångarzon
	■ Utredningsområde trafikplats Nödinge Södra

Figur 7. Användning av mark- och vattenområde, FÖP Nödinge

## 2.4 Trafikutredning för centrala Nödinge (pausad)

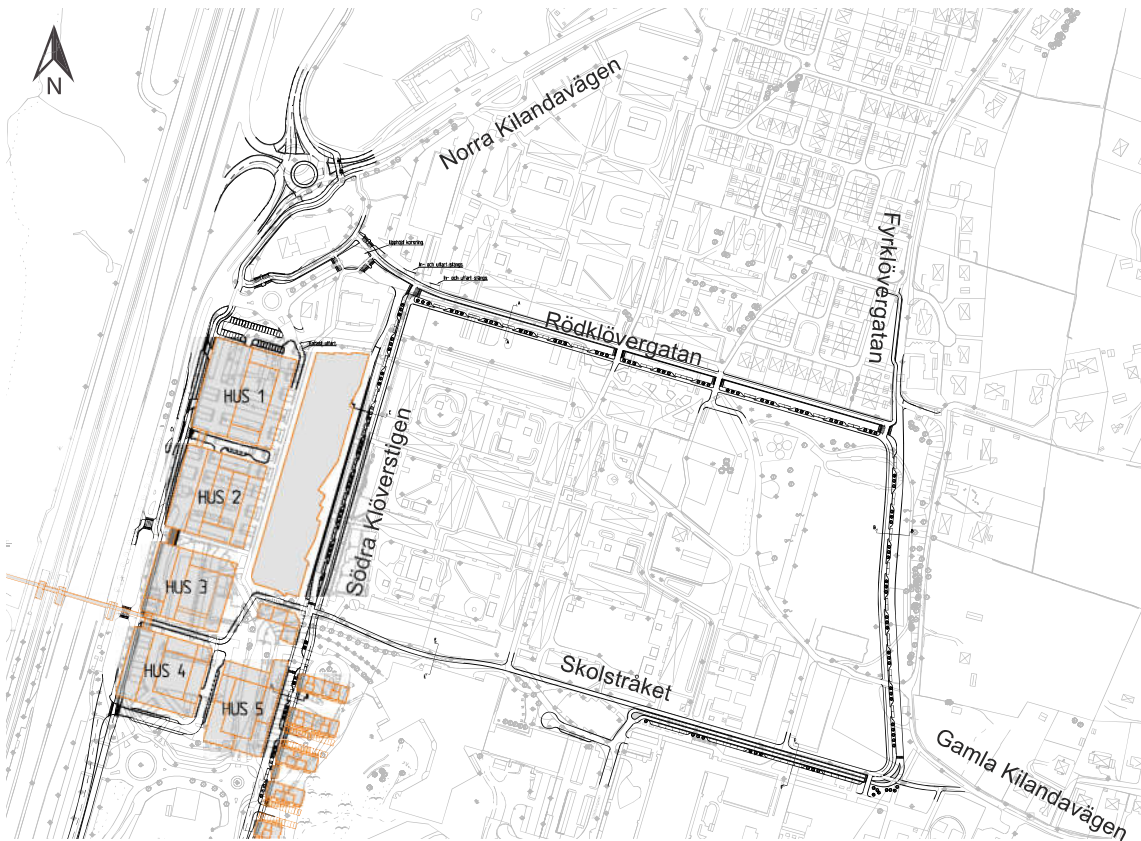
Efter antagandet av FÖP:en påbörjades en trafikutredning för centrala Nödinge, med syftet att utreda kapacitet och funktion i Nödinges befintliga samt framtida gatunät och utifrån det ta fram utformningsförslag på genomförbara åtgärder för vissa av ortens gator och korsningspunkter. Denna utredning är för närvarande pausad.

Trafikstrukturen i utredningen bygger delvis på föreslagen struktur i FÖP:en, genom att Rödklövergatan förlängs och knyts ihop med Fyrklövergatan. Fyrklövergatan förlängs i sin tur söderut ner mot Skolstråket. I likhet med FÖP:en så möjliggörs inte *genomfart* med bil längs Skolstråket. Dock föreslås en parallell gata för biltrafik längs den östra halvan av Skolstråket. Gatan nås norrifrån via den

förlängda Fyrklövergatan. Den parallella gatan längs Skolstråket behövs för att nå parkeringsplatserna i de centrala delarna av skolområdet. Gatan fungerar även för leveranser till skolan, samt för på- och avsläppning av elever längs med gatan.

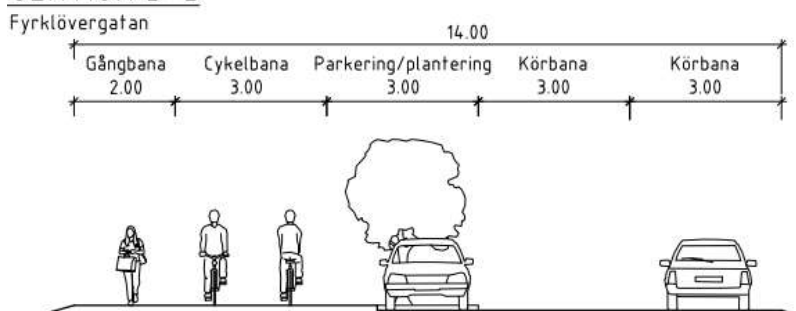
Förslaget innehåller inte någon förlängning av Södra Klöverstigen upp mot Norra Kilandavägen, vilket funnits med i samtliga strukturer som redovisats tidigare.

Ytterligare en skillnad, jämfört med de strukturer som föreslogs i utredningarna som föregick FÖP:en, är att de nya gatorna ges karaktären av ett så kallat "integrerat transportrum" med separerade gång- och cykelvägar istället för blandtrafik i samspel med biltrafiken. I det integrerade transportrummet kan oskyddade trafikanter färdas i gatans längsriktning, medan korsande av gatan görs i anslutning till ordnade passager som kan vara hastighetssäkrade. Denna typ av gaturum används oftast i flerbostadshusområden och stadskärnor.



Figur 8. Del av trafikförslag för centrala Nödinge (COWI juni 2019, under arbete)

### SEKTION B-B



Figur 9. Sektion Fyrklövergatan, med separerad gång- och cykeltrafik (COWI juni 2019, under arbete).



### 3. Alternativa trafikstrukturer

I detta kapitel beskrivs och utvärderas åtta alternativa trafikstrukturer, inklusive strukturen från den pausade trafikutredningen för centrala Nödinge. Det rör sig inte om sju helt nya strukturer, utan snarare om olika varianter på förslaget i trafikutredningen för centrala Nödinge.

Utvärderingen behandlar i första hand konsekvenser för området kring Bobollplan och Skolstråket, med särskilt fokus på barns tillgänglighet till skolområdet (se resonemang kring trafikplanering vid skolor i ruta nedan). Utvärderingen innefattar dessutom en bedömning av vissa konsekvenser utanför området kring Bobollplan och Skolstråket.

De kriterier som utvärderas är följande:

- Framkomlighet för gång, cykel respektive biltrafik
- Trafiksäkerhet för gång och cykel respektive biltrafik
- Tillgänglighet för gång, cykel respektive biltrafik
- Barnperspektiv
- Funktionshinder- och äldreperspektiv
- Förutsättningar för hållbart resande generellt
- Påverkan på korsningar i huvudvägnätet
- Påverkan på befintliga bostäder
- Påverkan på mark och exploateringsmöjligheter
- Påverkan på träd
- Påverkan på dagvatten/skyfallshantering
- Bedömd byggharhet

Det bör noteras att de nya alternativa strukturerna enbart redovisas principiellt. Detaljer kring till exempel placering av passager och värdmöjligheter har inte studerats.

De alternativa strukturerna jämförs med varandra. Bedömningen har gjorts genom en skala mellan plus 3 och minus 3 poäng. Plus 3 poäng har getts till det (eller de) alternativ som bedömts vara mest fördelaktigt inom respektive kriterium. De övriga alternativen har därefter getts successivt avtagande poäng, i den mån de bedömts vara sämre jämfört med det bästa alternativet. Till exempel: Två alternativ bedöms som likvärdiga inom ett visst kriterium och dessutom bäst. De får 3 poäng vardera. Därefter följer ett alternativ som är något sämre, vilket får 2 poäng. Därefter bedöms samtliga återstående alternativ något sämre än alternativet med 2 poäng, och får därmed 1 poäng.

I följande avsnitt följer en beskrivning av huvuddragen för respektive alternativ, samt en sammanfattning av de viktigaste bedömningarna. I avsnitt 3.9 redovisas en matris med poängsättningen för samtliga alternativ inom respektive kriterium, samt respektive alternativs totala poäng. Matrisen redovisas även som bilaga med mer information om motiv för poängsättningen för respektive alternativ och kriterium.

Som utgångspunkter gäller att:

- Redovisade gång- och cykelvägar är fysiskt separerade från biltrafik, och dessutom med separation mellan gång och cykel.
- I alla alternativ förutsätts god belysning och överblickbarhet, vilket båda bidrar till känslan av trygghet. Tryggheten bedöms därmed likvärdig i alla alternativ, och inte tagits med som ett eget bedömningskriterium.
- Kriteriet "Tillgänglighet" handlar om möjligheten att nå olika målpunkter. Tillgänglighet avseende detaljutformning för funktionsvarierade förutsätts lösas på ett likvärdigt och väl fungerande sätt i samtliga alternativ.

#### **Resonemang kring trafikplanering vid skolor, baserat på NTF:s rekommendationer**

Många föräldrar skjutsar sina barn till skolan och detta leder till att trafiksituationen kring skolorna blir svår med trafikstockningar i rusningstid. Trafikstockningar kan skapa oönskade beteenden hos förare, som är stressade och behöver snabbt iväg. Trafikstockning orsakar en osäker miljö för fotgängare och cyklister att vistas i.

I regel är inte skolområdena planerade för att så många föräldrar ska hämta och lämna sina barn med bil på skolan. Det är oftast inte ens möjligt att dimensionera trafikmiljön kring skolor så att de anpassas efter det behov som finns just i rusningstid, då detta handlar om kort tid på morgonen och ibland även på eftermiddagen.

För att minska trafikmängderna kring skolorna är det av stor vikt att ge förutsättningar för att färre ska välja att skjutsa barnen och att tiden för lämning/hämtning sprids ut mer. För att fler barn ska välja att ta sig till skolan på annat sätt än genom att bli skjutsade med bil, krävs information till barn och föräldrar men även att det finns en trygg och säker väg till skolan. Förutsättningar för att barn ska uppleva skolvägen som trygg kan bland annat ges genom att det finns en attraktiv gång- och cykelväg, att biltrafiken i området har sänkt hastighet, att det finns belysning och att det inte finns buskage eller annat som barn kan upplevas som skrämmande. Att det rör sig människor längs skolvägen bidrar också till ökad trygghet.

Även om det ges förutsättningar för att barn ska kunna ta sig tryggt till skolan, kommer det ändå alltid finnas barn som blir skjutsade. Det finns barn som har långt avstånd till skolan, barn som har skador som har svårt att gå eller cykla och vädret påverkar också hur barn tar sig till skolan. Fler barn cyklar och går under sommarhalvåret än under vinterhalvåret.

När trafikmiljön kring skolor planeras är det viktigt att tänka på att undvika att skapa trafikstockningar och att trafiken inte fastnar. Det behöver finnas avlämningsfickor som är placerade på ett sätt att de inte skapar oönskade trafikkonsekvenser och att det är lätt att köra vidare efter att man har hämtat och lämnat sitt barn. Avlämningsplatserna kan ligga en bit från skolan och närmsta området kan vara bilfri zon.

Gång- och cykelvägen närmast skolan ska gärna separeras från biltrafiken och utformningen ska ske med så få korsningspunkter som möjligt. Vid trafikintensiva gång- och cykelvägar ska separering mellan gående och cyklister eftersträvas. Alla korsningar där barn och motorfordon samsas ska vara hastighetssäkrade. Korsningspunkterna ska sedan utformas på ett sätt så att de ger tydlig anvisning om att gående ges företräde.

### 3.1 Alternativ 1 – "Joel i svängen"

Detta alternativ är egentligen mer av en deletapp, för att trafikförsörja pågående och kommande detaljplaner för bostäder vid "Joel i svängen". Det som redovisas är principen för hur de nya bostäderna är tänkta att anslutas enligt pågående arbete med trafikförslag inom den första detaljplanen. Det förslaget baseras i sin tur på trafikutredningen för Nödinge Centrum.

Fyrklövergatan förlängs med en ny dragning söderut över östra sidan av Bobollsplan. Den nya gatan avslutas med en vändplats strax norr om Skolstråket. De nya bostäderna som planeras vid "Joel i svängen" angörs från Norra Kilandavägen via Fyrklöverstråket och den nya gatan. På den västra sidan av gatan löper en kombinerad gång- och cykelväg som kopplas samman med befintligt gång- och cykelvägnät både i norr och i söder. De befintliga gång- och cykelvägarna förändras inte. Biltrafik till skolan angörs från väst, på samma sätt som i nuläget.

För att få plats med gång- och cykelvägen på Fyrklövergatan, strax norr om Bobollsplan, behöver gatan smalnas av till ett körfält på en kort sträcka.

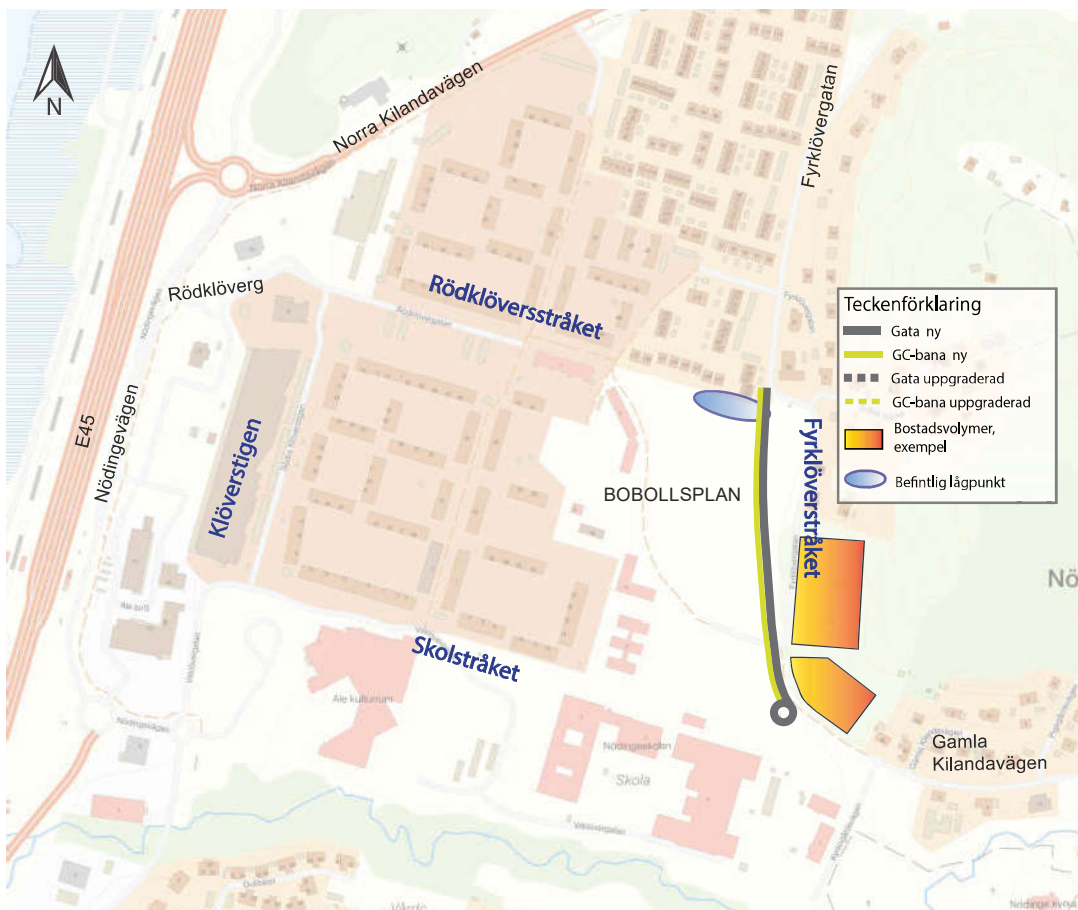
#### Sammanfattande beskrivning av konsekvenser

Förslaget innebär inga förbättringar av befintliga gång- och cykelstråk, bortsett från den nya gång- och cykelvägen längs det förlängda Fyrklöverstråket.

Att trafiken till bostäderna vid "Joel i svängen" tas in via Fyrklöverstråket innebär att den tillkommande trafiken mellan norra Nödingemotet och planområdet inte påverkar Nödingevägen och dess korsning med Rödklövergatan. Tillkommande trafik påverkar istället boende längs Fyrklövergatan med ökad trafik. Avsmalningen till ett körfält innebär påverkan på framkomligheten, dock marginellt.



Figur 11. Förslag på avsmalning Fyrklövergatan, (COWI 2019-06-05, granskningshandling)



Figur 10. Alternativ 2 - "Joel i svängen"

### 3.2 Alternativ 2 – Trafikutredning Nödinge Centrum

Detta alternativ har beskrivits tidigare under avsnitt 2.4. Utöver det som framkom i där kan nämnas att Södra Klöverstigen öppnas för allmän trafik fram till Rödklövergatan och att gatan ges en ny sektion med längsgående parkering och separerad gång och cykelväg på östra sidan. Förslaget innefattar även kapacitetshöjande åtgärder i cirkulationen vid motet Nödingevägen/Nödingevägen.

För att få plats med gång- och cykelväg på Fyrklövergatan, strax norr om Bobollsplan, behöver gatan smalnas av till ett körfält på en kort sträcka. Det vill säga samma åtgärd som beskrevs under avsnitt 3.1.

#### Sammanfattande beskrivning av konsekvenser

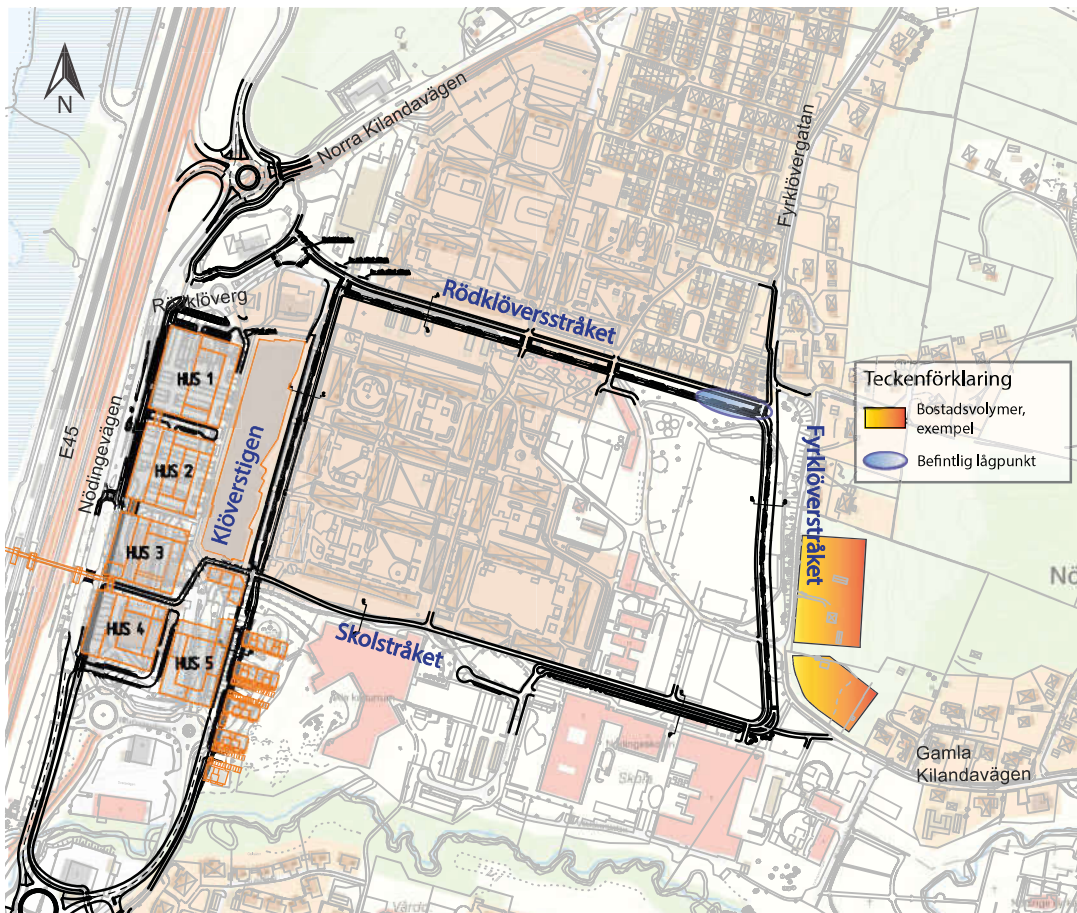
Generellt sett god trafiksäkerhet då nya separerade gång- och cykelvägar byggs längs de föreslagna gatorna. Den parallella biltrafiken längs med ungefär halva Skolstråket bedöms inte medföra någon större negativ påverkan på trafiksäkerheten för gående och cyklister längs Skolstråket. I Skolstråkets sydöstra hörn korsas dock gång- och cykelvägen av biltrafik ner mot skolan, vilket bedöms negativt för trafiksäkerheten. På västra delen av Skolstråket blir trafiksäkerheten god, då endast gång- och cykeltrafik blir tillåten.

Förslaget medför två alternativ för biltrafik att ta sig

in mot de centrala delarna av skolområdet, dels via Rödklöverstråket, dels via Fyrklöverstråket. Framkomligheten för biltrafik till skolområdet blir därmed väl tillgodosedd från norr, men från söder blir det en omväg via Rödklöverstråket. Möjlighet att nå målpunkter kring Bobollplan, både västerifrån via Rödklöverstråket och norrifrån via Fyrklöverstråket, ger ett relativt robust trafiksystem. Det innebär ytterligare ett alternativ till att köra till och från området än enbart via korsningen Nödingevägen/Rödklövergatan, vilket kan minska belastningarna i den korsningen.

I Rödklöverstråkets förlängning mot Fyrklöverstråket står flera större träd och området utgör lågpunkt som fungerar som fördröjning för dagvatten vid skyfall. Den nya gatusträckningen medför att lågpunkten måste flyttas, vilket har beskrivits i en dagvattenutredning för centrala Nödinge (SIGMA Civil, 2019-03-18). Ett antal träd behöver tas ner, vilket gör att de befintliga fastigheterna längs den nordöstra delen av Bobollsplan får försämrade boendemiljöer med mer trafik och mindre skydd.

Avsmalningen av Fyrklövergatan strax norr om Bobollsplan innebär viss negativ påverkan på framkomligheten, men den bedöms som marginell.



Figur 12. Alternativ 1 - Trafikutredning Nödinge Centrum

### 3.3 Alternativ 3a – Diagonal öst

Rödklöverstråket får ny sektion med intilliggande separerad gång- och cykelväg. Stråket förlängs mot "Joel i svängen" som en diagonal över Bobollsplan, något förskjutet mot östra delen av Bobollsplan. Angöring till skolområdet sker från öster på i princip motsvarande sätt som i alternativ 1, med körbanan parallellt på södra sidan av gång- och cykelvägen. Resterande del av Skolstråket är en gång- och cykelväg som löper mot Ale Torg.

Fyrklöverstråket får ny gång- och cykelväg över Bobollsplan som binder ihop gång- och cykelvägnätet i norr med Skolstråket.

Södra Klöverstigen får ny sektion och separerad gång- och cykelväg på den östra sidan. Söder om korsningen med Skolstråket föreslås angoringsplatser på bägge sidor av Södra Klöverstigen, för att släppa av eller hämta upp elever. Denna utformningen av Södra Klöverstigen, inklusive angoringsplatserna, gäller för samtliga alternativ som följer.

#### Sammanfattande beskrivning av konsekvenser

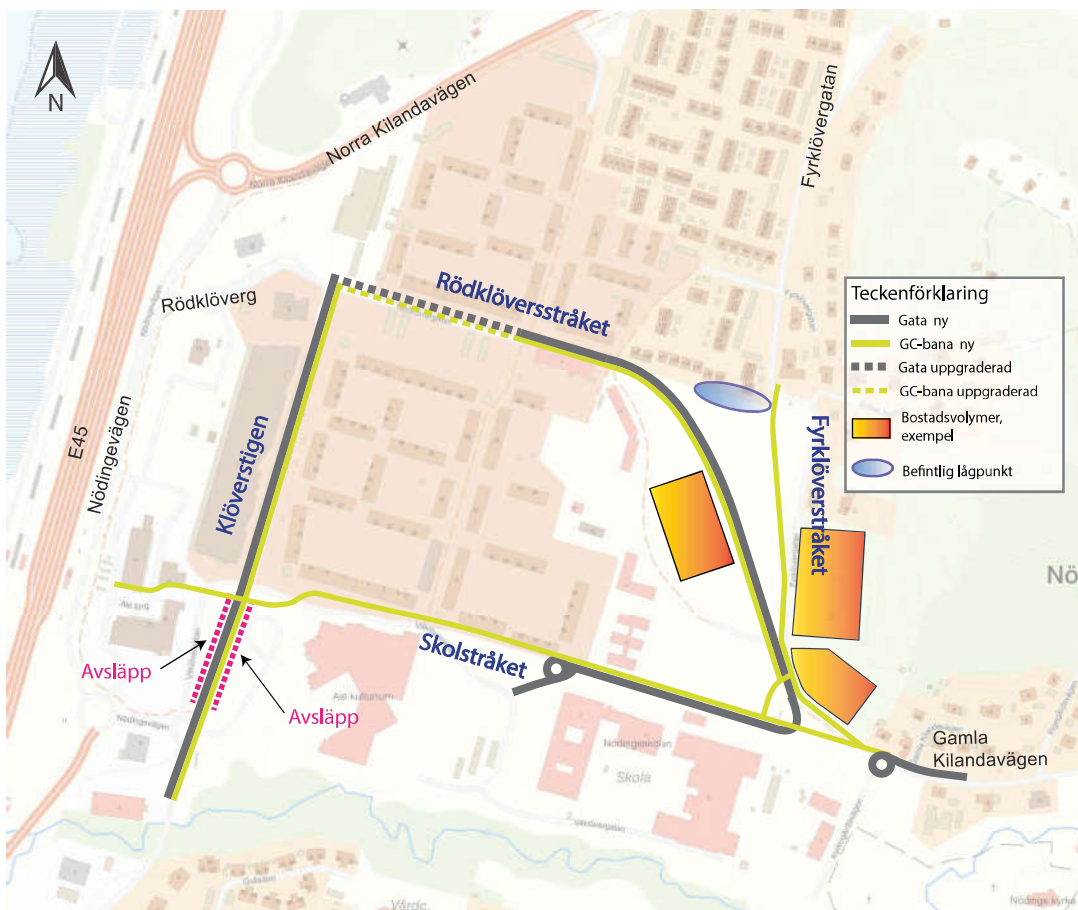
Utmed skolområdet löper Skolstråket med separerad gång- och cykelväg vilket ger god trafiksäkerhet, men i Skolstråkets sydöstra hörn korsas gång- och cykelvägen av biltrafik ner mot skolan, vilket kan vara negativt för trafiksäkerheten.

All biltrafik mot skolan, Bobollsplan och "Joel i svängen" angör via Rödklöverstråket. Det innebär att korsningen vid Rödklövergatan/Nödingevägen samt cirkulationen vid norra Nödingemotet får ökad belastning.

Framkomligheten för biltrafik bedöms som relativt låg med anledning av långa körvägar till skolområdet för biltrafik från de flesta delar av tätorten. Även robustheten blir låg med endast en tillfart till skolområdet, Bobollsplan samt "Joel i svängen".

Diagonalens sträckning innebär negativ påverkan på några av fastigheterna i nordöstra delen av Bobollsplan, vilka får en ny gata nära sin baksida

Den befintliga lågpunkten för dagvatten/skyfall kan bibehållas och vid behov utökas.



Figur 13. Alternativ 3a - Diagonal öst

### 3.4 Alternativ 3b – Diagonal öst, med anslutning till skolan ifrån väst

Strukturen i detta alternativ är samma som i alternativ 3a, vad avser anslutningar och kopplingar över Bobollplan samt till "Joel i svängen". Skillnaden ligger i att angöring till skolområdet sker från väster, på motsvarande sätt som i nuläget. Längs den östra delen av skolstråket tillåts endast gång- och cykeltrafik på en uppgraderad gång- och cykelväg.

#### Sammanfattande beskrivning av konsekvenser

I likhet med alternativ 1 och 3a är ungefär halva Skolstråket helt bilfritt, men det är den östra delen istället för den västra som är bilfri. Det innebär att det inte längre blir någon biltrafik som korsar gång- och cykelvägen i den östra delen. Däremot finns motsvarande behov för biltrafik västerifrån mot skolan, att korsa det nya gång- och cykelstråket längs Södra Klöverstigen.

I sektionen mellan Ale Kulturum och bostäderna norr om Skolstråket kan det bli svårt att få plats med både biltrafik och breddade utrymmen för gång- och cykeltrafik.

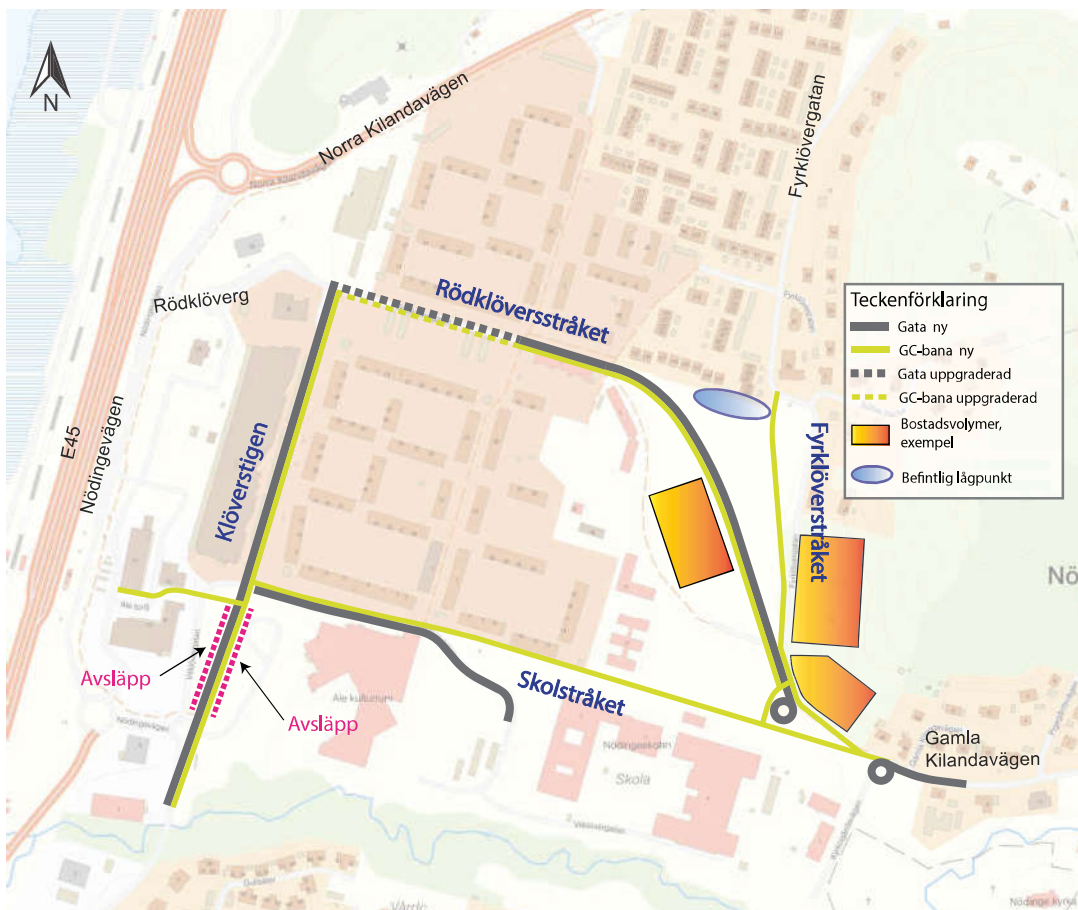
Biltrafiken söderifrån får relativt god framkomlighet till skolan då den har en egen dragning från Ale torg till skolområdet.

Korsningen Rödklövergatan/Nödingevägen samt cirkulationen vid norra Nödingemotet får högre belastningar med anledning av trafiken från Bobollsplan

och "Joel i svängen". Belastningarna bedöms dock bli något lägre än i alternativ 3a eftersom trafik till skolan inte behöver köra in via Rödklöverstråket.

Påverkan på bostäderna i nordöstra delen av Bobollsplan blir liknande som i alternativ 3a, men med något lägre trafikmängder.

Den befintliga lågpunkten för dagvatten/skyfall kan bibehållas och vid behov utökas.



Figur 14. Alternativ 3c - Diagonal öst, med anslutning till skolan från väst

### 3.5 Alternativ 3c – med anslutning till skolan från syd och öst

Strukturen i detta alternativ är samma som i alternativ 3a och 3b, vad avser anslutningar och kopplingar över Bobollplan och till "Joel i svängen". Skillnaden ligger i att angöring för biltrafik till skolområdet sker söder om skolområdet och blir en länk som kopplar samman Södra Klöverstigen med Gamla Kilandavägen.

Hela Skolstråket får en separerad gång- och cykelväg utan parallell eller korsande biltrafik.

#### Sammanfattande beskrivning av konsekvenser

Detta förslag innebär ett trafiksystem där trafiken mot skolan angör i huvudsak västerifrån, söder om skolan, och trafik till "Joel i svängen"/Bobollsplan ansluter via Rödklöverstråket. Detta innebär att cirkulationen vid Rödklöverstråket/Nödingevägen och cirkulationen vid norra Nödingemotet bedöms få viss ökad belastning, i likhet med alternativ 3b.

Utmed skolområdet löper ett skolstråk med gång- och cykelväg helt utan biltrafik. Det innebär goda förutsättningar för hög trafiksäkerhet, vilket är positivt i en miljö där många barn vistas. För barn som går och cyklar från områdena söder om Hålldammsbäcken uppstår dock nya korsningspunkter med biltrafiken på den nya gatan söder om skolan, men antalet oskyddade trafikanter som påverkas är förmodligen något färre.

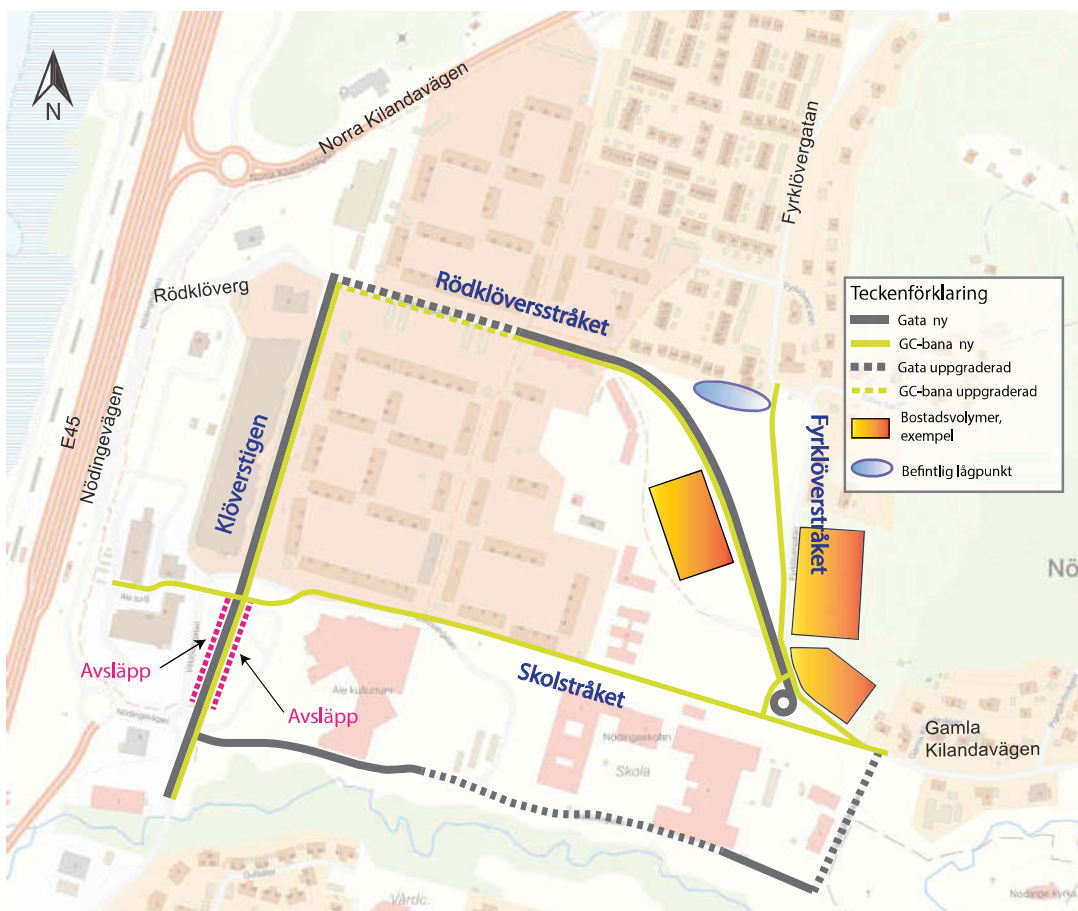
Framkomligheten för biltrafik till skolan blir relativt god. Förslaget innebär en koppling i väst-östlig riktning genom Nödinge via skolan och trafiken kan ta sig genom samhället utan att köra på ringleden runt samhället.

Påverkan på korsningen Rödklövergatan/Nödingevägen samt cirkulationen vid norra Nödingemotet får högre belastningar blir i princip likvärdig med alternativ 3b.

Den nya bilvägen hamnar dock i en trång och kuperad sektion mellan Hålldammsbäcken och Kulturum, vilket troligtvis kräver markförstärkande åtgärder som är kostsamma. Dessutom blir det negativ påverkan på träd och det finns riksintressen som gör denna dragning svår eller eventuellt ej genomförbar.

Påverkan på bostäderna i nordöstra delen av Bobollsplan blir liknande som i alternativ 3a, men med något lägre trafikmängder.

Den befintliga lågpunkten för dagvatten/skyfall kan bibehållas och vid behov utökas.



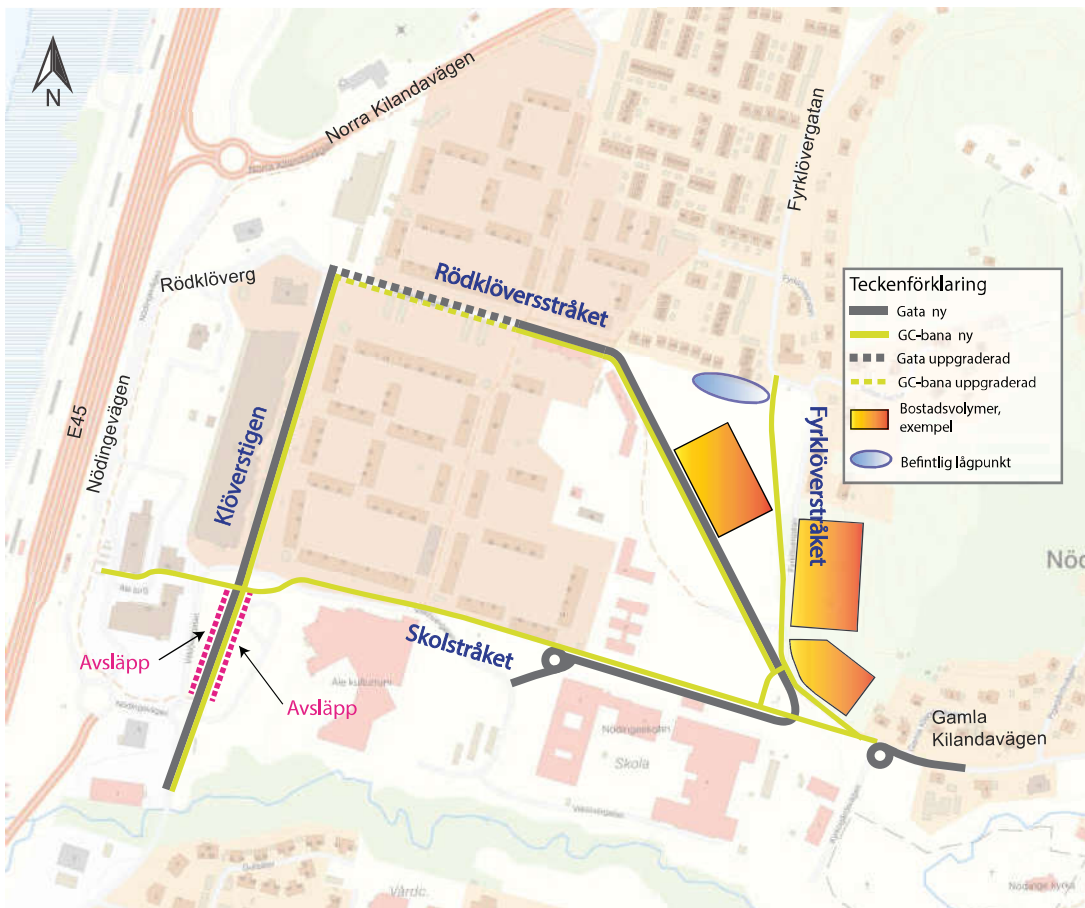
Figur 15. Alternativ 3c - Diagonal öst, med anslutning till skolan från syd och öst

### 3.6 Alternativ 4 – diagonal mitt

Alternativet är i princip detsamma som alternativ 3a, men med diagonalen över Bobollsplan förlagd mer centrerat över Bobollsplan.

#### Sammanfattande beskrivning av konsekvenser

Konsekvenserna är desamma som för alternativ 3a, bortsett från att påverkan på fastigheterna i den nordöstra delen av Bobollsplan minskar då diagonalen viker av från bostädernas baksida tidigare.



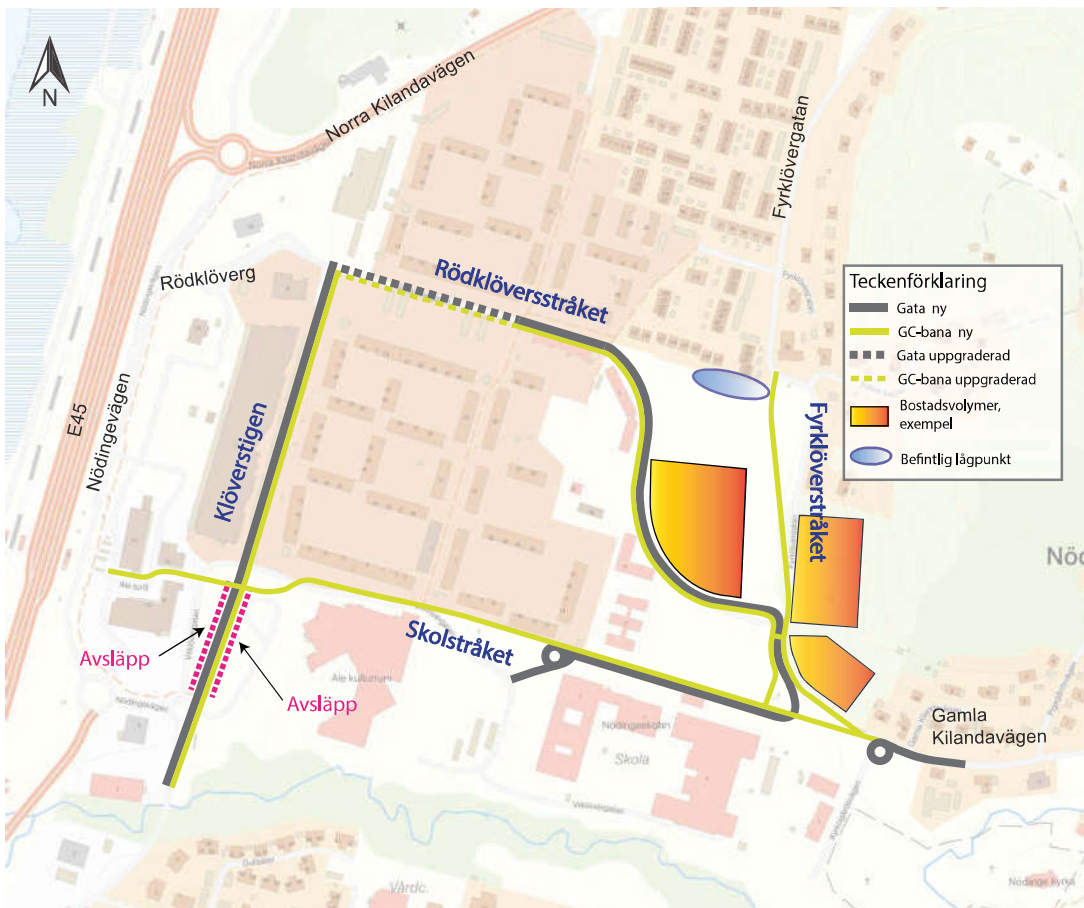
Figur 16. Alternativ 4 - Diagonal mitt

### 3.7 Alternativ 5 – diagonal mitt

Även detta alternativ har samma principiella funktion för trafiken som alternativ 3a och alternativ 4. Diagonalen förläggs dock längre västerut, i ungefär samma sträckning som nuvarande gång- och cykelväg över området.

#### Sammanfattande beskrivning av konsekvenser

Konsekvenserna blir liknande som för alternativ 3a och 4, men med en större byggbar yta nordöst om diagonalen. Diagonalens sträckning blir mindre rak och därmed något längre än i de andra diagonalalternativen.



Figur 17. Alternativ 5 - Diagonal väst



### 3.8 Alternativ 6 – Diagonal kombinerat med gata längs västra Bobollplan

I detta alternativ kombineras den diagonala strukturen mot "Joel i svängen" med en ny gata väster om Bobollsplan, mellan Rödklöverstråket och Skolstråket. Diagonalen och den nya gatan knyts ihop runt ett tänkt kvarter sydväst om Bobollsplan, med möjlighet till angöring längs gatan för att hämta och lämna barn på skolan. Från den nya gatan väster om Bobollsplan ordnas en passage över Skolstråket, för leveranser till skolan, transporter för rörelsehindrade samt trafik till eventuella parkeringsplatser för personal inne på skolområdet.

Diagonalen mot "Joel i svängen" får en mindre gensträckning än föregående alternativ. Exakt utformning av sträckningen behöver dock anpassas utifrån lämplig framtida kvartersstruktur på Bobollsplan.

#### Sammanfattande beskrivning av konsekvenser

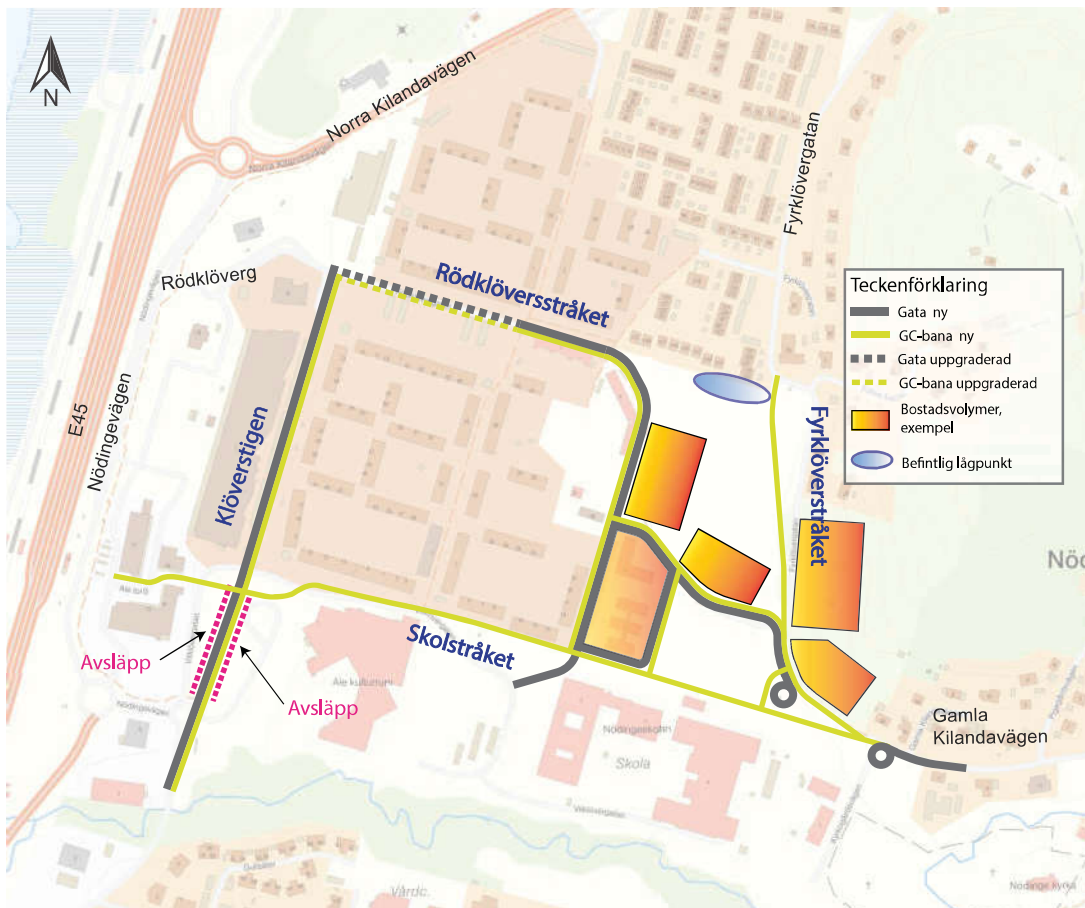
Det föreslagna gatunätet ger god framkomlighet samt god tillgänglighet till målpunkter, framför allt för gång- och cykeltrafik. Trygghetskänslan ökar i och med att gång- och cykelvägen löper nära kvarteren.

Skolstråket blir bilfritt större delen av sträckan, bortsett från en kortare sträcka längs den södra gaveln på kvarteret som går att köra runt. Biltrafik för hämtning och lämning behöver inte korsa skolstråket, vilket ökar trafiksäkerheten och tryggheten.

I likhet med alternativ 3a, 4 och 5 innebär förslaget ett trafiksystem där biltrafiken mot såväl skolan, Bobollsplan och "Joel i svängen" angör via Rödklöverstråket. Detta innebär att korsningen vid Rödklövergatan/Nödingevägen samt cirkulationen vid norra Nödingemotet får ökad belastning.

Påverkan på bostäderna i den nordöstra delen av Bobollplan blir små.

Den befintliga lågpunkten för dagvatten/skyfall kan bibehållas och vid behov utökas.



Figur 18. Alternativ 6 - Diagonal kombinerat med gata längs västra bobollplan

### 3.9 Bedömning

I Figur 19 redovisas poängsättningen i en matris där samtliga kriterier bedömts. Längst ner finns totalpoängen summerad. Kommentarer till vad som ligger bakom de respektive bedömningarna i samtliga matricer redovisas i bilaga 1.

I Figur 19 redovisas alternativen i rangordning enligt utfallet i totalpoängen. Alternativ 6 får högst poäng totalt, med en viss distans till de övriga alternativen. Övriga alternativ har i sin tur relativt små skillnader sinsemellan. Alternativ 1 ("Joel i svängen") får lägst poäng, vilket framför allt beror på att det inte innehåller några egentliga förbättringar, annat än en ny gång- och cykelväg längs Fyrklöverstråket.

Generellt gäller att diagonalalternativen får sämre poäng jämfört med alternativ 1 och 2 vad avser påverkan på korsningar i huvudvägnätet. Det beror på att trafiken i större utsträckning matas ut mot huvudvägnätet i endast en korsning (Rödsklövergatan/Nödingevägen), med risk för negativ påverkan på denna korsning. Att ha endast en anslutning innebär också gatunätet blir mindre

robust, med större risk för nedsatt tillgänglighet vid exempelvis olyckor eller vägarbeten. Det gäller särskilt de diagonalalternativ där även trafiken till skolområdet angör via Bobollplan.

Alternativ 2 får lägre poäng jämfört med diagonalalternativen vad avser påverkan på grönytor/träd samt påverkan på befintliga bostäder. Det beror på Rödsklövergatans förlängning i norra delen av Bobollsplan, samt att viss ny trafik tillförs vid villabebyggelse längs Fyrklövergatan.

Alternativ 3c med en ny gata söder om skolan sticker ut genom mycket låga poäng avseende påverkan på grönytor/träd samt byggbarhet. Så trots att alternativet ligger i topp i vissa kriterier, samt även har en fullt jämförbar totalsumme med de flesta alternativen, så kan det ifrågasättas om det är genomförbart med avseende på de negativa aspekterna med en ny gata söder om skolan.

Om man väljer att vikta poängsättningen i matrisen, så att större hänsyn tas till kriterier som berör biltrafikens framkomlighet och mindre hänsyn till påverkan på

Utvärderingskriterier	Trafikantkategori	Joel i svängen 1 och 2	Trafikutredning centrala Nödinge	Diagonal öst	Diagonal - öst, med anslutning till skolområde från väst	Diagonal - öst, med anslutning till skolområde från syd	Diagonal mitt	Diagonal väst	Diagonal kombinerat med gata längst västra bobollsplan
Nummer		Alt 1	Alt 2	Alt 3a	Alt 3 b	Alt 3 c	Alt 4	Alt 5	Alt 6
Framkomlighet	Gång	-1	2	2	2	2	2	2	3
	Cykel	-1	2	2	2	2	2	1	3
	Bil	1	2	0	2	3	0	0	1
Trafiksäkerhet	Gång/cykel	0	1	1	1	3	1	1	2
	Bil	0	2	2	2	3	2	2	2
Tillgänglighet, generellt och till specifika målpunkter	Gång	3	3	3	3	3	3	3	3
	Cykel	3	3	3	3	3	3	3	3
	Bil	2	2	2	2	2	2	3	3
Barnperspektiv		-1	2	2	2	3	2	2	3
Funktionshinder- och äldre perspektiv		-1	3	3	3	3	3	3	3
Förutsättningar för hållbart resande		0	2	3	2	3	3	3	3
Oönskade trafikkonsekvenser (t ex smittrafik eller annat)		3	1	1	1	1	1	1	1
Påverkan på korsningar i huvudvägnätet		3	2	-1	1	1	-1	-1	-1
Påverkan på befintliga bostäder		2	-1	1	1	2	3	3	2
Påverkan på mark och exploateringsmöjligheter.		3	2	2	2	2	2	2	3
Påverkan på grönytor/träd		3	0	1	1	-2	1	2	2
Påverkan på skyfallshantering/dagvatten		3	2	3	3	3	3	3	3
Byggbarhet/Kostnad		3	2	2	2	-3	2	2	2
Anslutning mot skolorna		1	2	2	2	2	2	2	2
<b>Totalt:</b>		<b>26</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>43</b>

Figur 19. Poängbedömning av alternativen, för varje kriterie samt totalt.

Alternativ	Nummer	Ranking
Diagonal kombinerat med gata längst västra bobollsplan	Alt 6	1
Diagonal väst	Alt 5	2
Diagonal - öst, med anslutning till skolområde från väst	Alt 3 b	2
Diagonal mitt	Alt 4	4
Diagonal - öst, med anslutning till skolområde från syd	Alt 3 c	4
Diagonal öst	Alt 3a	6
Trafikutredning centrala Nödinge	Alt 2	6
Joel i svängen 1 och 2	Alt 1	8

Figur 20. Rangordning av alternativ, ovikta

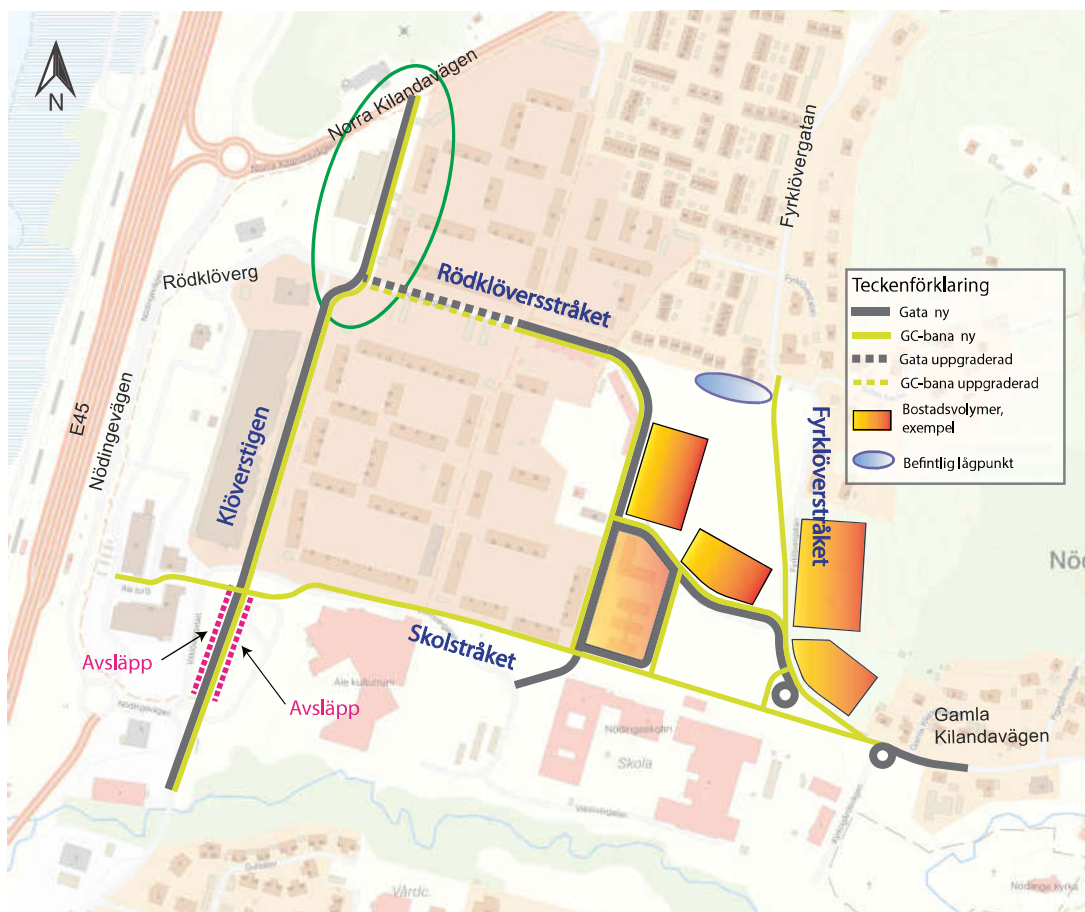
Alternativ	Nummer	Ranking
Trafikutredning centrala Nödinge	Alt 2	1
Diagonal - öst, med anslutning till skolområde från väst	Alt 3 b	2
Diagonal kombinerat med gata längst västra bobollsplan	Alt 6	3
Diagonal - öst, med anslutning till skolområde från syd	Alt 3 c	4
Joel i svängen 1 och 2	Alt 1	5
Diagonal väst	Alt 5	6
Diagonal mitt	Alt 4	7
Diagonal öst	Alt 3a	8

Figur 21. Rangordning av alternativ, ökad vikt för biltrafik samt minskad vikt för påverkan på grönt och befintliga bostäder

grönytor/träd/befintliga bostäder, ändras rangordningen, se Figur 21. Alternativ 2 klättrar då upp på första plats, följt av alternativ 3b.

Ett sätt att minska risken för negativa effekter på huvudvägnätet i alternativ 6 (och övriga diagonalalternativ), är att komplettera gatunätet med en förlängning av Södra Klöverstigen upp mot Norra Kilandavägen, enligt grön markering i Figur 22. En sådan koppling avlastar korsningen Rödklövergatan/Nödingevägen från trafik till och från Bobollområdet, Skolstråket och "Joel i svängen". Kopplingen ger även möjlighet för trafik från Norra Kilandavägen att nå Nödinge Centrum utan att behöva passera cirkulationen vid norra Nödingemotet och korsningen Rödklövergatan/Nödingevägen. Med denna komplettering blir alternativ 6 det högst rankade för båda viktningarna.

Motsvarande möjlighet att avlasta de ovan nämnda korsningarna finns även i alternativ 2, genom att trafik mellan Norra Kilandavägen och Nödinge Centrum kan köra via Fyrklövergatan och Rödklövergatan. Det innebär dock en längre omväg, som sannolikt inte kommer nyttjas i samma utsträckning. Dessutom är det inte önskvärt att trafik mellan Norra Kilandavägen och Nödinge Centrum tar denna väg, då det är negativt för bebyggelsen längs Fyrklövergatan och villorna norr om Bobollplan.



Figur 22. Förlängning av Södra Klöverstigen till Norra Kilandavägen

### 3.10 Öppnande av Gamla Kilandavägen mot Bobollplan

Trafikutredningen som genomfördes inför FÖP:en och som sammanfattats tidigare, redovisade ett öppnande av Gamla Kilandavägen ner mot Bobollplan och Skolstråket. Även i kartan över användning av mark och vatten i FÖP:en redovisas att Gamla Kilandavägen förlängs som en lokalgata ner mot Fyrklöverstråket och vidare mot Centrum via Rödklöverstråket.

En bedömning av konsekvenser vid ett öppnande av Gamla Kilandavägen mot Bobollplan har därför gjorts. Alternativ 6 *med* genomfart (Figur 23) jämförs med alternativ 6 *utan* genomfart, där det senare betraktas som ett nollalternativ. Bägge alternativen förutsätts innefatta en förlängning av Södra Klöverstigen till Norra Kilandavägen.

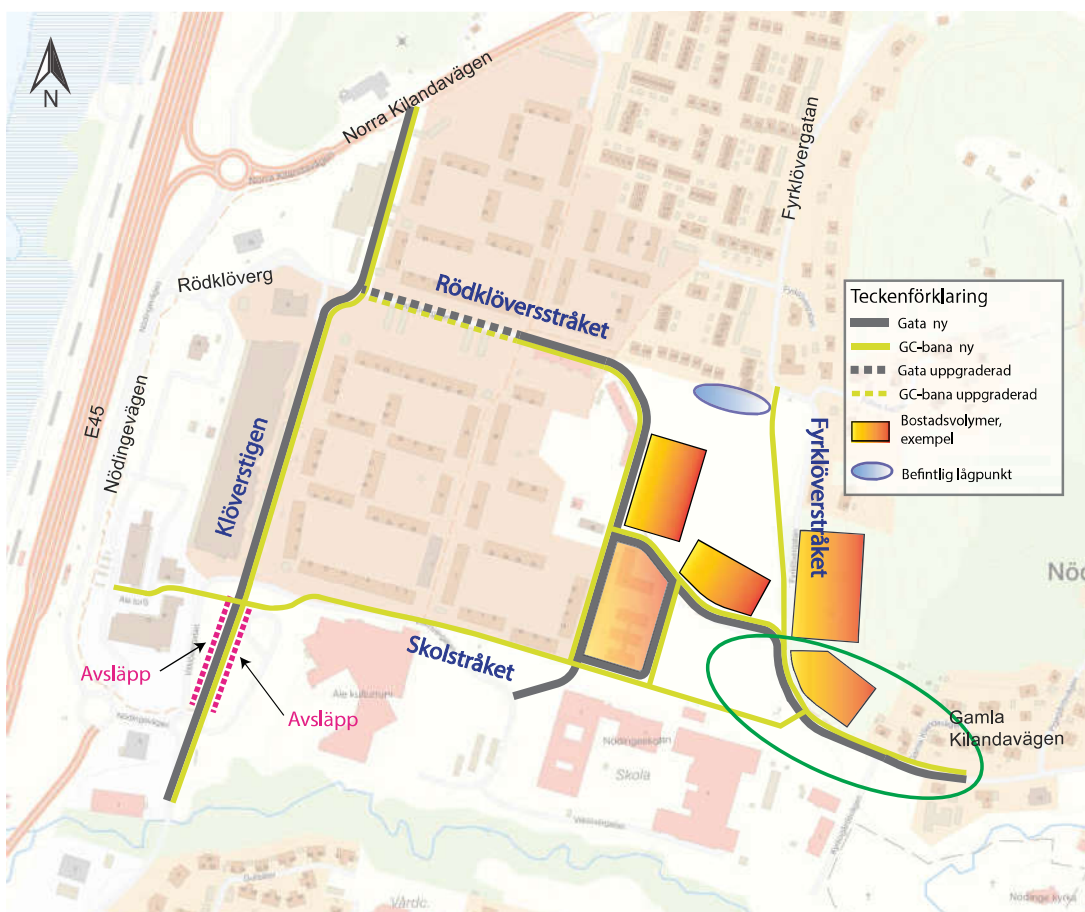
Bedömningsmatrisen framgår av Figur 24. Eftersom alternativen till stora delar är lika varandra, så är det flera av kriterierna som inte uppvisar några skillnader.

De kriterier där skillnader bedöms finnas är inom framkomlighet för bil, trafiksäkerhet för gång och cykel, önskade trafikkonsekvenser samt robusthet.

Öppnandet för genomfart medför att biltrafik behöver korsa gång- och cykelstråket längs Gamla Kilandavägen, där det viker av mot Skolstråket. Denna passage kan och bör hastighetssäkras, men passagen har ändå bedömts negativt för trafiksäkerheten.

Framkomligheten för biltrafik blir bättre då man från öster enklare kan nå till och från skolområdet. Det blir även kortare väg till andra målpunkter kring Bobollplan, och även ner mot Centrum. Det senare kan innebära risk för smittrafik, om biltrafikanter som inte har mål inne i området, ändå väljer att köra via Bobollplan till centrum (eller till andra målpunkter längre bort). De trafikanalyser som gjordes inför FÖP:en tyder dock *inte* på att trafiken längs Gamla Kilandavägen ökar även om gatustrukturen öppnas upp, förutsatt att de nya gatorna utformas som lågfart/gångfartsgator. I utredningen framhålls dock en viss osäkerhet, då trafikmodellen endast tar hänsyn till restid och inte att trafikanter kan basera val av färdväg utifrån andra aspekter.

Tillgängligheten för biltrafik har bedömts likvärdig i bägge alternativ, baserat på att *möjligheten* att nå målpunkter med bil är likvärdig i bägge alternativ. Även om det för



Figur 23. Alternativ 6, kompletterad med möjlig genomfart från Gamla Kilandavägen samt förlängning av Södra Klöverstigen till Norra Kilandavägen.

Utvärderingskriterier	Trafikantkategori	Genomfart från Gamla Kilanda	Ej genomfart från Gamla Kilanda
Framkomlighet	Gång	0	0
	Cykel	0	0
	Bil	2	0
Trafiksäkerhet	Gång	-1	0
	Cykel	-1	0
	Bil	0	0
Tillgänglighet, generellt och till specifika målpunkter	Gång	0	0
	Cykel	0	0
	Bil	0	0
Barnperspektiv		0	0
Funktionshinder- och äldreperspektiv		0	0
Förutsättningar för hållbart resande		0	0
Oönskade trafikkonsekvenser (t ex smittrafik eller annat)		-1	0
Påverkan på korsningar i huvudvägnätet		0	0
Påverkan på befintliga bostäder		0	0
Påverkan på mark och exploateringsmöjligheter.		0	0
Påverkan på grönytor/träd		0	0
Påverkan på skyfallshantering/dagvatten		0	0
Bygghälsa/kostnad		0	0
Robusthet		2	0
Totalt:		1	0

Figur 24. Jämförelse stängd eller öppen genomfart från Gamla Kilandavägen

vissa relationer innebär en längre körsträcka i alternativet utan genomfart.

Robustheten i bilsystemet har bedömts öka med ett öppnande, eftersom det blir möjligt att nå skolområdet och Bobollplan från fler håll.

När det gäller påverkan på befintliga bostäder, så är det framför allt villabebyggelsen längs Gamla Kilandavägen som kan tänkas påverkas. Bedömningen är dock att alternativen *inte* skiljer sig åt. Detta baseras på att de som idag hämtar och lämnar med bil på förskolan i östra delen av skolstråket, behöver åka både fram och tillbaka längs Gamla Kilandavägen vid såväl hämtning som lämning. Med möjlighet att köra igenom blir det endast en (1) trafikrörelse vid till exempel lämning, eftersom majoriteten förmodligen ska vidare västerut mot centrum/pendelparkeringen/Nödingemotet.

Totalt sett görs bedömningen att ett öppnande för genomfart har något större positiva konsekvenser jämfört med om det inte finns möjlighet till genomfart.

## 4. Slutsatser och rekommendationer

Av de alternativ som tagits fram och bedömts förordas alternativ 6, kompletterat med en förlängning av Södra Klöverstigen upp mot Norra Kilandavägen samt möjlighet att öppna för genomfart från Gamla Kilandavägen (Figur 25).

Skolstråket blir i detta alternativ i princip bilfritt. Det skapar förutsättningar för att gå eller cykla till skolområdet på ett tryggt, säkert, gent och attraktivt stråk. Stråket får förutsättningar att bli den "cykelboulevard" som föreslagits i tidigare utredningar, och som kopplar ihop de östra och västra delarna av Nödinge.

Genom den föreslagna gatulänken väster om Bobollplan möjliggörs angöring med bil till skolområdet. Angöringsplatser ordnas längs med gatan och biltrafiken behöver inte korsa Skolstråket. Gatan runt kvarteret kan eventuellt utformas som enkelriktad.

Det bilfria Skolstråket stämmer väl överens med de rekommendationer som finns för att skapa trygga och säkra skolvägar. Det ligger även i linje med FÖP:en, som anger att man vid utformningen av Skolstråket ska prioritera trafiksäkerhet för barn och oskyddade trafikanter.

Det är viktigt att även övriga nya gång- och cykelvägar utformas på ett sätt som ger förutsättningar för ökad, trygg och säker gång- och cykeltrafik. Det krävs väl tilltagna bredder, tydlig separering mellan gående och cyklister samt hastighetssäkrade passager i korsningar med biltrafik.

Förlängningen av Södra Klöverstigen till Norra Kilandavägen ger ett mer robust gatunät och ger avlastning på korsningarna vid Nödingevägen/Rödsklövergatan samt norra Nödingemotet. Biltrafik från Norra Kilandavägen får med denna länk en möjlighet att nå Nödinge Centrum samt området kring Bobollplansområdet och skolområdet, utan att köra via Nödingevägen.

Fyrklövergatans förlängning är i det förordade förslaget endast avsett för gång- och cykeltrafik ner mot Skolstråket. I pågående detaljplanering för bostäder vid "Joel i svängen" avses Fyrklövergatan förlängas även för biltrafik. Då "Joel i svängen" planeras att byggas ut tidigare än övrig förtätning kring Bobollsplan, kan det bli nödvändigt att i ett första skede bygga Fyrklövergatan för biltrafik. Gatan kan sedan helt eller delvis omvandlas

till gång- och cykelstråk när alternativa anslutningar till "Joel i svängen" ordnas i samband med förtätning på Bobollsplan.

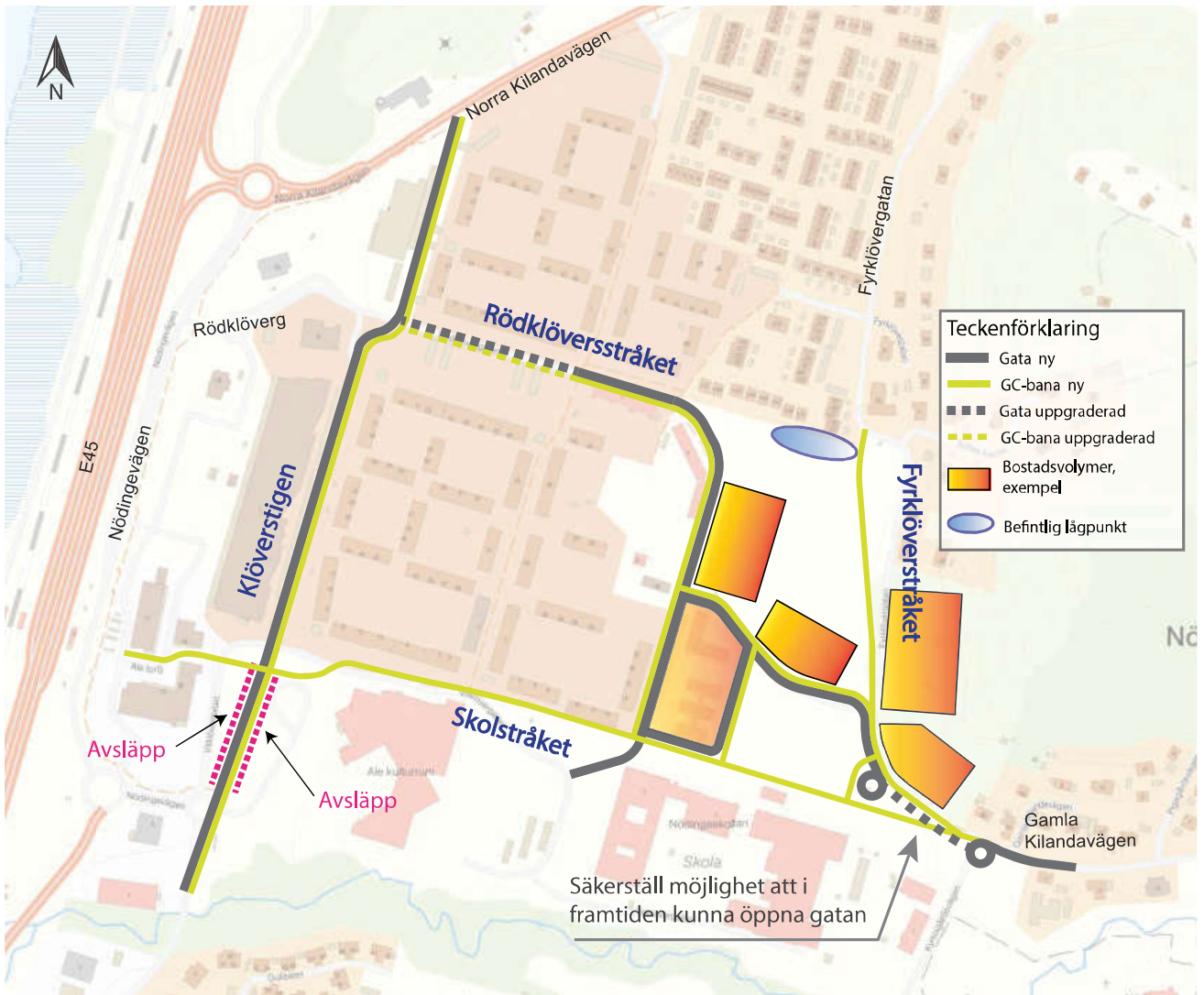
Frågan om att öppna Gamla Kilandavägen eller inte har olika aspekter. Det har inte gjorts några trafikanalyser av strukturen enligt alternativ 6, men det har i tidigare utredningar genomförts analyser av liknande strukturer. Analyserna tyder på att på den rena genomfartstrafiken blir liten, förutsatt att gatorna inne i området utformas för låga hastigheter. Samtidigt påtalas osäkerheter i analysen, angående de val som trafikanterna gör i verkligheten jämfört med i trafikmodellen. Fler trafikanter än vad som framgår av modellen, kan komma att välja att köra genom området istället för att köra runt. Å andra sidan innebär dagens utformning dubbla bilrörelser varje gång någon kör via Gamla Kilandavägen för att hämta eller lämna barn på förskolan.

Oavsett de osäkerheter som finns, visar trafikanalyserna på att trafikmängderna i absoluta tal blir förhållandevis låga på Gamla Kilandavägen och inne i området.

Frågan om att öppna upp eller inte kanske snarare handlar om vilka signaler man vill ge? En struktur där det alltid är genare att gå eller cykla istället för att köra bil, signalerar att gående och cyklister prioriteras. Det kan i sin tur få fler att gå eller cykla. Det kan också medföra att föräldrar i större utsträckning och i tidigare åldrar låter sina barn gå och cykla till skolan. Antingen på egen hand eller tillsammans med föräldrarna.

En nackdel med att inte öppna upp för biltrafik, är att samhället kan uppfattas som otillgängligt. De bilresor som av olika anledningar måste göras, kan i vissa fall bli längre än vad de skulle ha blivit med ett mer öppet system.

Den föreslagna strukturen i alternativ 6 innebär att det med relativt små fysiska förändringar går att öppna för genomfart från Gamla Kilandavägen, efter att gatustrukturen kring Bobollsplan byggts ut. Om kommunen då bedömer att det kan vara motiverat att öppna för biltrafik, så finns möjligheten att göra detta på prov. För- och nackdelar kan utvärderas innan beslut fattas om permanent lösning. Viktigt i en sådan process är en tydlig kommunikation kring vad man gör, varför man gör det och vad som ska ligga till grund för de beslut som fattas efter utvärderingen.



## 5. Bilagor

1. Bedömningsmatris med kommentarer.
2. Bedömningsmatris med kommentarer, genomfart från Gamla Kilandavägen eller ej.





**ATKINS**

Member of the SNC-Lavalin Group



[www.snclavalin.com](http://www.snclavalin.com) | [www.atkinsglobal.com](http://www.atkinsglobal.com)