

Ale kommun

PM Trafikförslag – Utby 2:76 med flera Älvängen centrum

Utby 2:76 med flera Älvängen centrum

Datum	2022-03-11
Uppdragsnummer	1320049619
Utgåva/Status	Färdig handling

Markus Jansson
Uppdragsledare

Mattias Drefelt
Handläggare

Anton Nilsson
Granskare

Innehållsförteckning

1.	Bakgrund och syfte	1
2.	Nuläge och översiktsbild	2
3.	Trafikutformning	3
3.1	Förslag	3
3.2	Påverkan befintliga fastighetsgränser.....	5
3.3	Förslag nya fastighetsgränser	6
3.4	Områden som bör utredas vidare	7
4.	Trafikföringsprinciper	9
4.1	Gång och cykel	9
4.2	Bil	11
4.3	Dimensionerande fordon	12
4.4	Reglering i korsningar	13
5.	Slutsatser	14
6.	Bilagor	15
Bilaga 1:	15	

PM Trafikförslag – Utby 2:76 m.fl. Älvängen centrum

1. Bakgrund och syfte

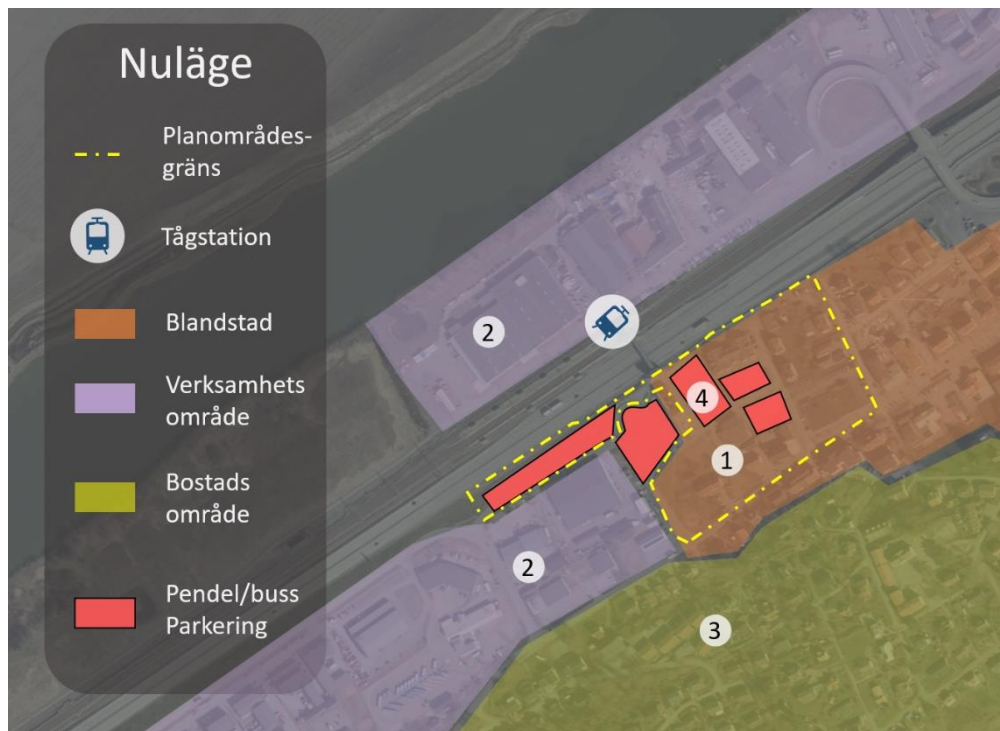
Ramboll har på uppdrag av Ale kommun tagit fram ett trafikförslag i Älvängen centrum. Trafikförslaget syftar till att skapa en mindre bilcentrerad utformning och en ökad stadsmässighet. Trafikförslaget ska spegla Älvängens goda tillgång till kollektivtrafik och genom utformningen motivera, möjliggöra och inspirera till att andra färdmedel än bil används. En ökad stadsmässighet väntas inbjuda till ökad vistelse, trygghet och trafiksäkerhet i området.

Syftet med detta PM är att beskriva och tydliggöra de ställningstaganden och val som är gjorda i trafikförslaget. Respektive funktion för gator och ytor inom planområdet redovisas och konfliktpunkter tydliggörs. Det aktuella planområdet framgår av Figur 1 nedan.

Trafikförslaget och PMet ska utgöra underlag för det fortsatta detaljplanearbetet och ge förslag på eventuella justeringar i plan-, områdes- och användningsgränser för att uppnå en god trafikfunktion för samtliga trafikslag.

2. Nuläge och översiktsbild

Nedan presenteras en översiktsbild över planområdet *Utby 2:76 m.fl. Älvängen centrum*. Inom planområdet återfinns föreslagen exploatering. Trafikförslaget, som presenteras i detta PM, hanterar trafiken inom planområdet samt anslutningarna utanför planområdesgränserna. För enklare navigering har figuren nedan kompletterats med sifferhänvisningar. Varje siffra är kopplad till en viktig aspekt av trafikförslaget. Se listan efter figuren för mer information.



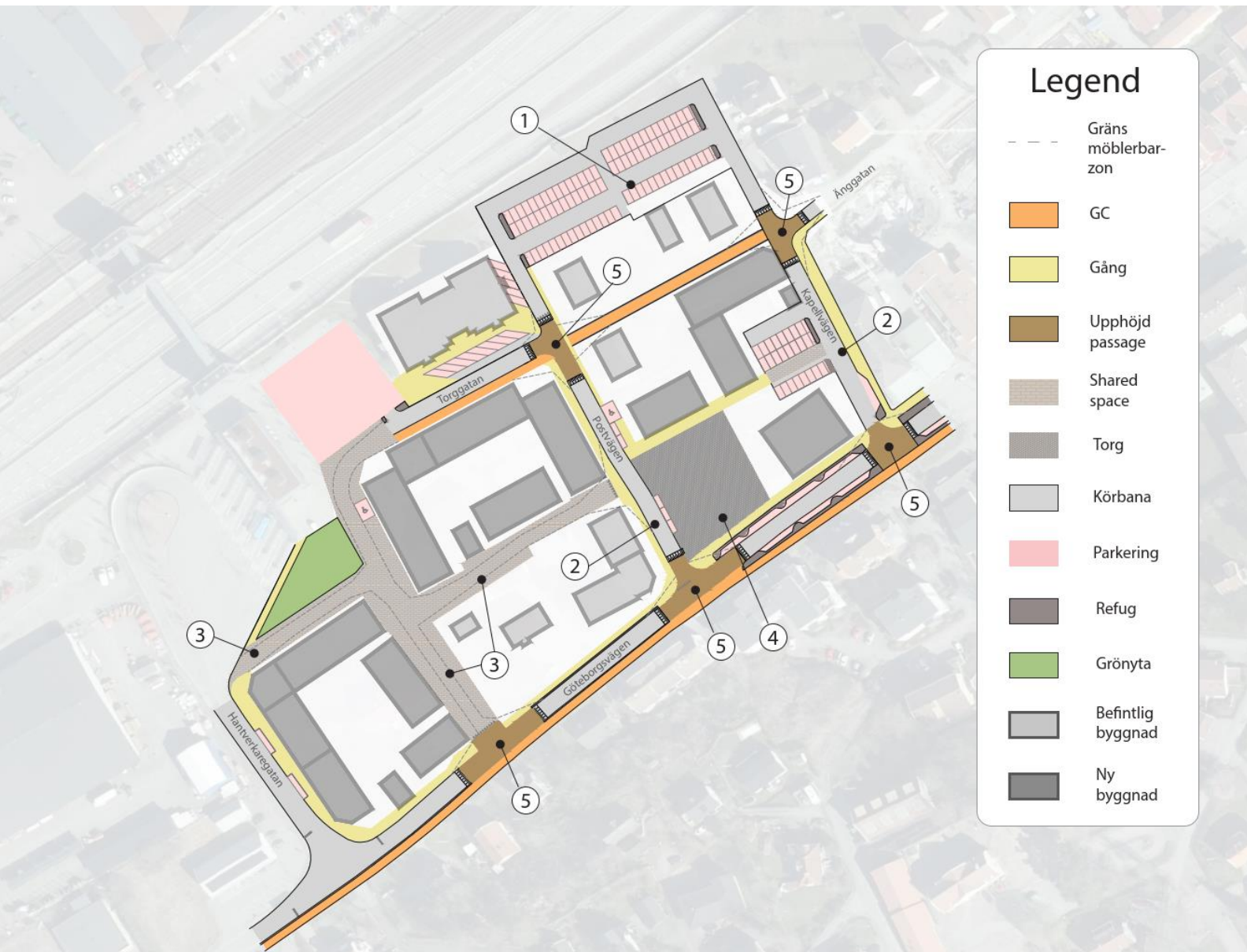
Figur 1. Översiktsbild som ungefärligt beskriver dagens markanvändning samt planområdet.

1. Den gula, prick-streckade linjen beskriver det aktuella planområdet. Planområdet utgörs idag dels av blandstadsbebyggelse i utbyggnadsfas, dels av pendelparkering. Målpunkterna är få.
2. Norr- och väster om planområdet finns idag verksamhetsområden. De intilliggande verksamhetsområdena genererar ingen motortrafik till eller från planområdet.
3. Söder om planområdet finns ett större bostadsområde. Området bedöms generera många gång- och cykelresor till och från tågstationen.
4. En stor del av ytorna inom planområdet utgörs idag av pendelparkering. Majoriteten av bil-, gång- och cykelflöden till och från planområdet är pendlare då planområdet ligger i direkt anslutning till tågstationen Älvängen.

3. Trafikutformning

3.1 Förslag

I figuren nedan presenteras trafikförslaget för det aktuella planområdet, även befintliga och nya byggnader redovisas. Bakgrunden är ett nedtonat flygfoto. För enklare navigering har figuren nedan kompletterats med sifferhänvisningar. Varje siffra är kopplad till en viktig aspekt av trafikförslaget. Se listan efter figuren för mer information.



Figur 2. Trafikförslaget. Se bilaga 1 – Älvängen centrum_Trafikförslag_220311 för högre upplösning.

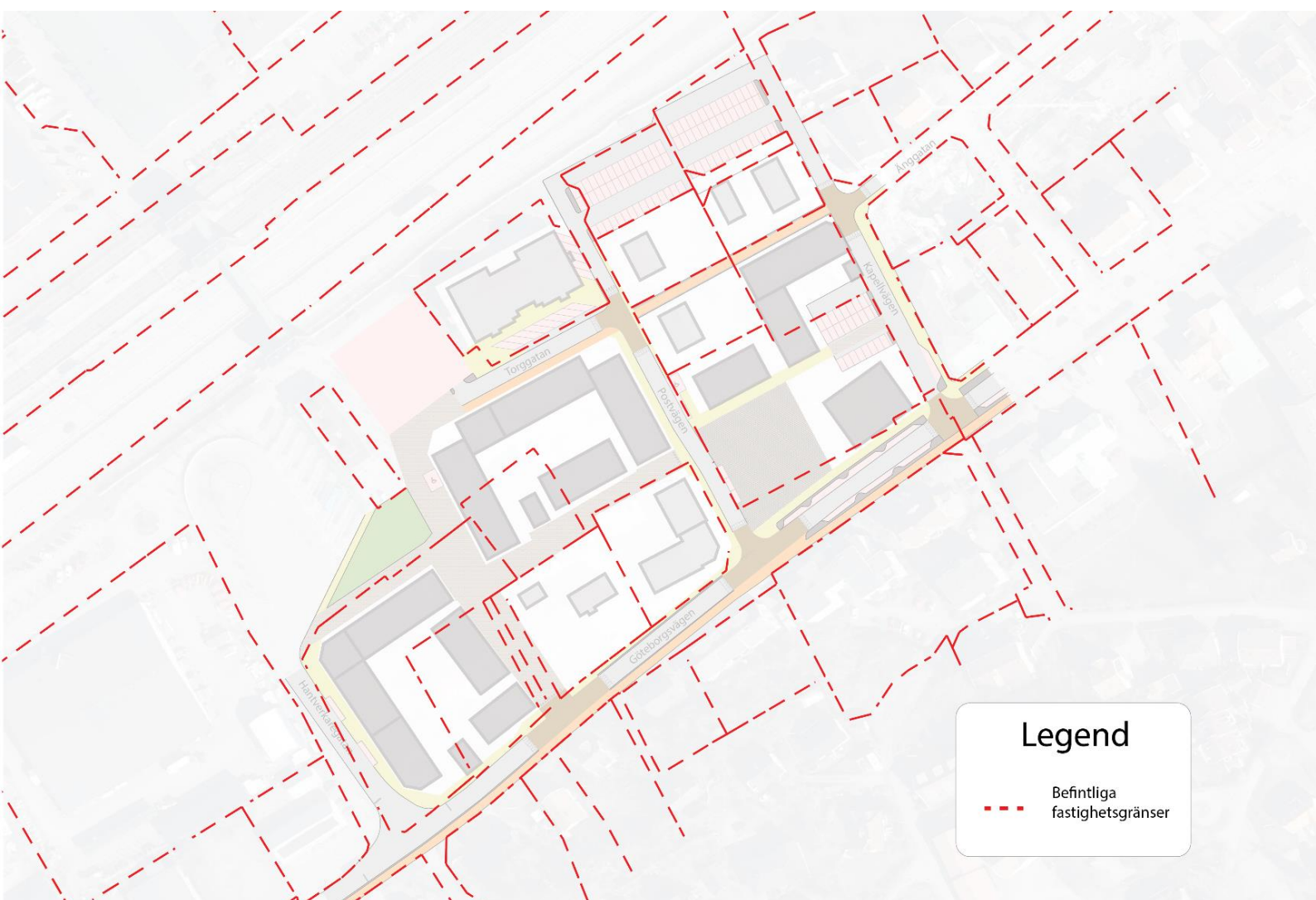
1. Trafikförslaget föreslår att befintlig markparkering flyttas närmare Trollhättanleden (E45) för att frigöra ytor för ny bebyggelse kring Älvängens station. Anledningen till att ena halvan av parkeringen är förskjuten är för att parkeringarna är anpassade till befintliga fastighetsgränser.
2. Trafik till och från de framtida parkeringsplatserna hänvisas i första hand till Postvägen och i andra hand till Kapellvägen. Genom att koncentrera biltrafiken till några få gator uppstår möjligheten att skapa andra kvalitéer på de kringliggande ytorna.
3. Gatorna mellan Hantverkaregatan och Postvägen föreslås utformas som ett lågfartsområde där bilister behöver anpassa sig till fotgängarnas tempo, så kallad *Shared space*. Utrymmet mellan byggnaderna delas av samtliga trafikslag. Detta medför ett område som är betydligt mer inbjudande att vistas på jämfört med en traditionell gata med smala trottoarer med begränsad framkomlighet för fotgängare.
4. Befintlig torgyta mellan Postvägen och Kapellvägen (där ICA-butiken tidigare var belägen) föreslås rustas upp. Hur torget kommer att utformas är under utredning.
5. De befintliga anslutningarna av bland annat Postgatan/Kapellvägen till Göteborgsvägen består av upphöjda torgytor som möjliggör oreglerade passager där alla trafikslag behöver ta hänsyn till varandra. Denna korsningstyp föreslås implementeras vid övriga korsningspunkter då korsningstypen bedöms ge en önskvärd funktion, välanpassad efter områdets karaktär. Det är en yteffektiv och säker trafiklösning som minimerar intrånget på kringliggande fastigheter. Det finns även positiva synergier om majoriteten av korsningarna i området utformas på samma sätt. Till exempel genom igenkänning och tydlighet. Notera att korsningstypen ställer höga krav på materialval för att skapa tydlighet.

Ett alternativt trafikförslag studerades där Postgatan förstärktes med en cykelbana. På grund av platsbrist valdes det alternativet bort.

3.2 Påverkan befintliga fastighetsgränser

För att underlätta för fastighetsägare inom planområdet redovisas befintliga fastighetsgränser ovanpå trafikförslaget i Figur 3. Det föreslagna trafikförslaget innebär att vissa av de befintliga fastighetsgränserna behöver justeras. För att nå en acceptabel standard på trafikutformningen föreslås flera intrång, av varierande storlek, på befintliga fastighetsgränser. Orsakerna till intrången är bland annat att förbättra sikt, framkomlighet för räddningstjänsten och för att tillskapa gång- och cykelbanor av acceptabel standard.

Fastighetsintrång och förslag på nya fastighetsgränser hanteras ej vidare inom ramen för i detta PM.



Figur 3. Befintliga fastighetsgränser.

3.3 Förslag nya fastighetsgränser

Enligt det framtagna trafikförslaget har förslag på nya fastighetsgränser tagits fram. I Figur 4 nedan redovisas vilka fastighetsgränser inom planområdet som förblir opåverkade samt vilka fastighetsgränser som förslås justeras. Gränserna påvisar vad som utgör fastighetsmark och allmän platsmark (kommunens mark och ansvar).

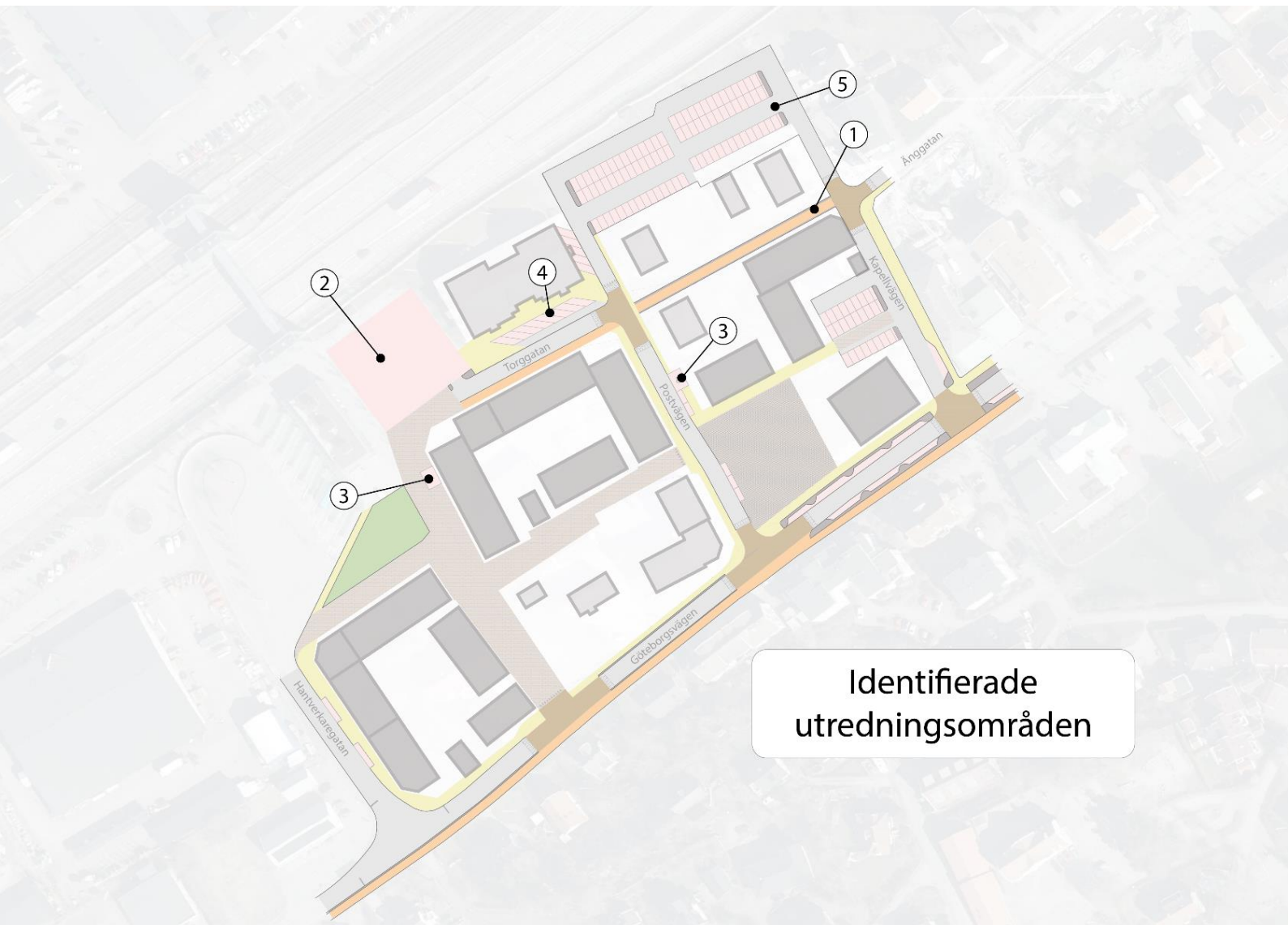


Figur 4. Justerade och opåverkade fastighetsgränser.

Anledningen till att fastighetsgränser och andra gränser som beskrivs i detaljplanen behöver justeras är krav på framkomlighet, sikt och funktion. För att uppnå ett fungerande trafiksystem där samtliga trafikslag ges erforderliga ytor behöver gränserna justeras. Konkret kan detta exemplifieras att gränserna justeras för att tillskapa tillräckligt god sikt i korsning. Detta för att förbättra trafiksäkerheten.

3.4 Områden som bör utredas vidare

Under framtagandet av trafikförslaget identifierades ett antal utredningsområden som behöver studeras vidare. De presenteras i Figur 5 nedan.



Figur 5. Identifierade utredningsområden

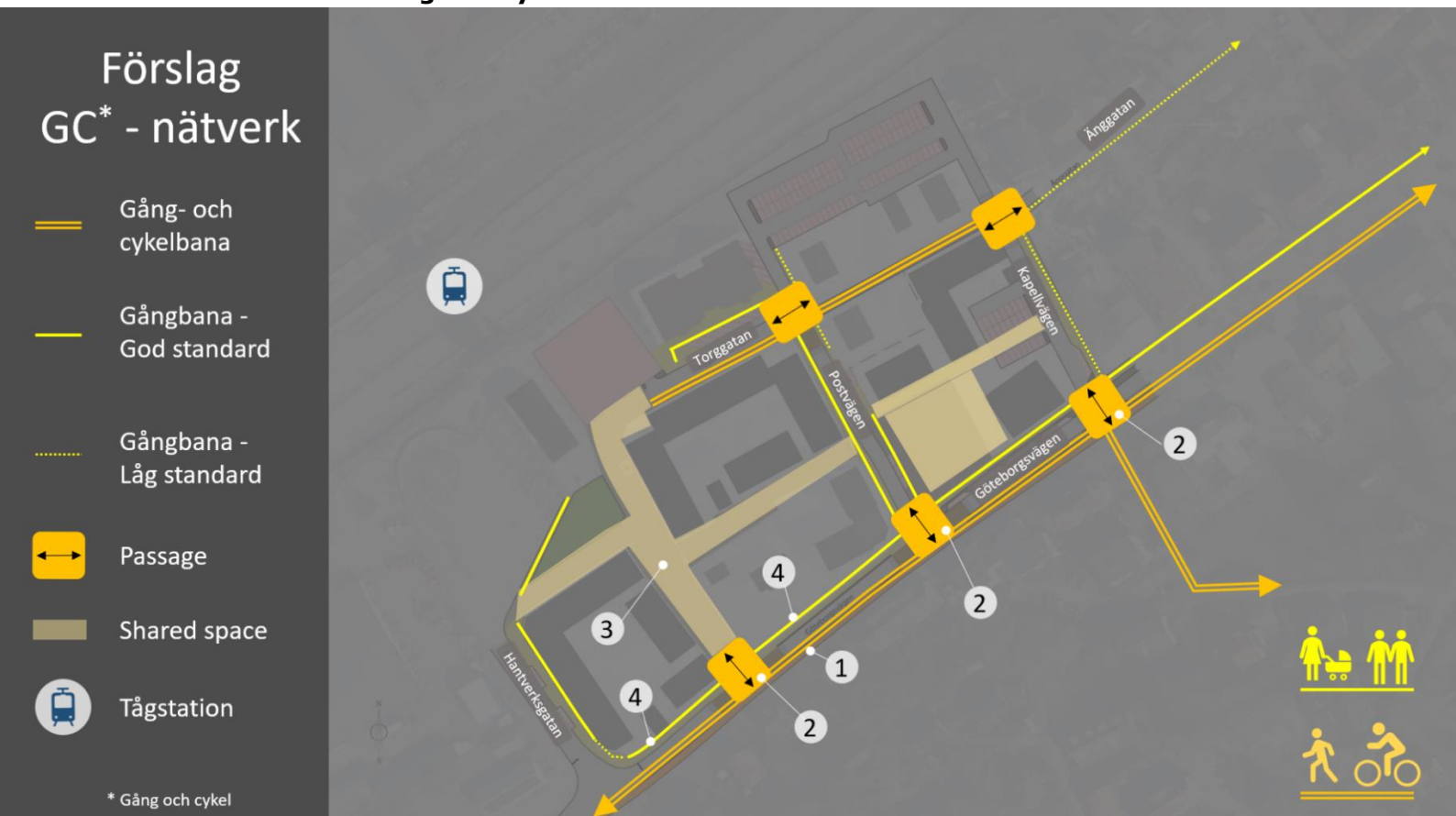
1. Den nya gång- och cykelbanan mellan Kapellvägen och Postvägen medför ett fastighetsintrång på fyra fastigheter. På grund av siktkrav behöver anslutningarna även ha hinderfira zoner, vilket exempelvis kan begränsa höjden på häckar och annan vegetation. Effekterna och påverkan av den nya, föreslagna gång- och cykelbanan behöver utredas vidare.

2. Ett parkeringsgarage i närheten av tågstationen planeras att anläggas. Genomförbarheten är under utredning. Föreslaget läge hamnar i konflikt med befintliga, statlig ägda ledningar.
3. I trafikförslaget föreslås två parkeringsplatser för rörelsehindrade (RHP) i anslutning till planerade butiker i bottenplan. Ytterligare behov av tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser på allmän plats behöver studeras vidare. Observera att inte all parkering på kvartsmark redovisas i trafikförslaget.
4. Befintliga parkeringsplatser på kvartsmark riskerar att ha dålig sikt när det ska backa ut från parkeringsplatsen ut på Postvägen. Parkeringen är för nära korsningen.
5. Optimering av denna parkeringsplats kvarstår. Området är i detta förslag anpassat till befintliga fastighetsgränser, vilket möjliggör för färre p-platser.

4. Trafikföringsprinciper

I detta kapitel kommer trafikförslaget brytas ner och redovisa trafikföringen för olika trafikslag med hjälp av illustrativa figurer.

4.1 Gång och cykel




Figur 7. Övergripande trafikföringsprinciper för gång- och cykeltrafikanter.

1. Planområdets huvudsakliga gång- och cykelbanan återfinns på Göteborgsvägens södra sida. Den förbinder Älvängens västra och östra sida med tågstationen. Det är ett viktigt stråk idag och i framtiden.
2. Trafikförslaget föreslår att passagerna över Göteborgsvägen tydliggörs för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter.
3. Den huvudsakliga gång- och cykeltrafiken inom planområdet hänvisas till den nya gatan mellan Hantverkaregatan och Postvägen. Gatan har bra förutsättningar för att bli ett framkomligt och trafiksäkert gång- och cykelstråk. Gatan är gen, har tydliga siktförhållanden till tågstationen och låga flöden av bilar.

4. En ny gångbanan föreslås anläggas på den norra sidan av Göteborgsvägen, från Postvägen och västerut. Detta för att tillskapa en gen koppling mellan torget och den nya *Shared space*-gatan, vilket ökar tillgängligheten för fotgängarna till och från planområdet.
5. En ny gång- och cykelkoppling föreslås anläggas mellan Postvägen och Kapellvägen. Den nya kopplingen ska koppla ihop den planerade gång- och cykelbanan på Ånggatan med tågstationen.

4.2 Bil

Förslag
Bilnätverk

- ⋯ Lågfartsområde
- Uppsamlingsgata
- Genomfartsgata
- Enkelriktat
- ↔ Dubbelriktat
-  Tågstation



Figur 8. Övergripande trafikföringsprinciper för biltrafiken.

1. I Figur 8 ovan beskrivs biltrafikens rörelser inom planområdet. Alla gator inom lågfartsområdet är reglerade och begränsas till enkelriktad trafik. Syftet är att tillskapa större utrymme för gång- och cykeltrafik samt att reducera biltrafiken och stänga "smitvägar" genom lågfartsområdet. En enkelriktad gata kan göras smalare än en gata med dubbelriktad trafik. Det möjliggör fler parkeringsplatser, träd eller andra kvalitéer.
2. Den nya parkeringen mot Trollhättanleden (E45) går att nå från både Postvägen och Kapellvägen, vilket ger flexibel trafiklösning.

4.3 Dimensionerande fordon

Gatorna inom planområdet dimensioneras utifrån vilken trafik som ska ha möjlighet att trafikera respektive gata. Utryckningsfordon ska alltid kunna komma fram (med undantag för parkeringsplatsen längs E45). Gator med planerade butiker är dimensionerade för längre fordon för att möjliggöra större leveranser.

Förslag Dim. fordon

-  Buss
-  Lastbil
-  Utryckningsfordon
-  Personbil



Figur 9. Trafikförslagets dimensionerande fordon.

1. In- och utfart för lastbilar via Göteborgsvägen behöver ta motriktat körfält i anspråk. En sådan trafikering innebär låg standard men det anses vara acceptabelt. Detta med anledning av det förväntat låga flödet av större fordon samt att andra faktorer har högre prioritet. Till exempel prioriteras att minimera fastighetsintrång, ge mer utrymme till fotgängare, mer utrymme till parkering och träd i stället för att tillskapa en bredare sektion för lastbilstrafiken. Det bör nämnas att trafiksituationen inte försämras jämfört med dagens utformning.
2. Korsningen mellan Postvägen och Torggatan dimensioneras så att en lastbil på 12 meter kan möta en personbil.

4.4 Reglering i korsningar

Nedanstående figur redovisar föreslagen reglering i korsningarna. Om det är väjning, trafiksignal eller högerregeln.



Figur 10. Förslag på reglering i korsningar.

1. Befintlig trafiksignalanläggning vid Hantverkargatan behålls för att inte påverka framkomligheten för bussarna negativt.
2. Alla anslutande gator har väjningsplikt mot Göteborgsvägen (huvudled).
3. Fordon från lågfartsområdet väjer för trafiken på Postvägen.

5. Slutsatser

Trafikförslaget är i ett tidigt skede. Genomförbarheten behöver studeras närmre i nästa fas. Förslagets största utmaning är de fastighetsintrång som behövs för att möjliggöra trafikförslaget.

Om trafikförslaget implementeras skapas ett mindre bilcentrerat centrum med ökad stadsmässighet. Trafikförslaget speglar Älvängens goda tillgång på kollektivtrafik och inspirerar till att andra färdmedel än bil används då fotgängare och cyklister får högre prioritet genom att lågfartsområden och nya gång- och cykelbanor anläggs.

6. Bilagor

Bilaga 1: Älvängen centrum_Trafikförslag_220311. *Trafikförslaget i högre upplösning.*