

**TRAFIKUTREDNING NÖDINGE-STOMMEN
1:261 M.FL.**

UPPDRAG

322388, Trafikutredning del 2 Nödinge -Stommen 1:261 (Ramavtal KS2018.291)

Titel på rapport:

Trafikutredning Nödinge-Stommen

Status:

Slutrapport (reviderad 2022-11-03)

Datum:

2022-11-08

MEDVERKANDE

Beställare:

Ale Kommun

Kontaktperson:

Karin Svensson

Konsult:

Fredrik Rendahl, Daniel Ojdanic

Uppdragsansvarig:

Mattias Tell

Kvalitetsgranskare:

Axel Pihl

Uppdragsansvarig:

Mattias Tell

Datum: 2022-11-08

Handlingen granskad av:

Axel Pihl

Datum: 2022-05-06

SAMMANFATTNING

Tyréns Sverige AB har på uppdrag av Ale kommun tagit fram en trafikutredning gällande ny detaljplan för fastigheten Nödinge-Stommen 1:261 m.fl. i Nödinge. Det föreslagna planområdet är 11 hektar stort och innefattar 230-280 nya bostäder, ny förskola, korttidsboende och föreningslokal. Del av planområdet utgörs i dagsläget av golfbana som för detaljplanens genomförande till viss del behöver lokaliseras på annan plats.

Utredningen syftar till att utreda och föreslå hur angöring kan genomföras till nya bebyggelseområden från Backavägen, utreda och beskriva lämplig gatutformning för planerad bebyggelse, utreda och beskriva lämpliga gång- och cykelkopplingar till befintlig och planerad bebyggelse samt utreda lämplig placering på golfklubbens klubbhus. Vidare syftar utredningen till att utreda förutsättningar för hållbart resande samt utreda lämpliga parkeringstal för bostäder och verksamheter.

Detaljplanens genomförande medför en betydande trafikalstring vilken utreds. Utredningen innehåller också ett utformningsförslag för hur trafiken i området kan lösas och disponeras.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING	5
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE.....	5
2	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	5
2.1	NULÄGESBESKRIVNING.....	5
2.1.1	KOLLEKTIVTRAFIK.....	5
2.1.2	VÄGNÄT	7
2.1.3	CYKEL- OCH GÅNGTRAFIK.....	8
2.2	PLANERAD UTBYGGNAD.....	9
2.2.1	FÖRSKOLA.....	10
2.2.2	TRAFIKEN I OMRÅDET	10
2.2.3	ANSLUTNINGAR FÖR GÅNG OCH CYKEL MOT BACKA 1:13 MED FLERA.....	15
2.2.4	GOLFKLUBB	17
2.2.5	HÅLLBART RESANDE	19
2.2.6	BILPARKERING TILL BOSTÄDER	21
2.2.7	CYKELPARKERING	22
2.2.8	FLEXIBLA PARKERINGSTAL.....	22
2.2.9	BILPARKERING TILL VERKSAMHETER	22
2.2.10	SAMNYTTJANDE	24
3	HÖJDSÄTTNING OCH GATUTFORMNING.....	25
4	SLUTSATS.....	25
5	BILAGOR.....	27

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Ale kommun arbetar för närvarande med att ta fram en ny detaljplan för fastigheterna Nödinge-Stommen 1:261 med flera. Syftet med detaljplanen är att ge planmässiga förutsättningar att utveckla området kring Backa Säteri och den golfklubb som ligger i anslutning till området. Detaljplanen som ännu inte är laga kraftvunnen väntas möjliggöra för mellan 230-280 nya bostäder i varierande hustyper samt ytor avsatta för kommunalt behov som exempelvis förskola och korttidsboende. Området omfattar cirka 11 hektar.

För att detaljplanen ska kunna genomföras behöver vissa åtgärder utredas kopplat till golfklubbens nuvarande behov av ytor för övningsområde och klubbhus.

En utredning har tidigare gjorts med syfte att utreda trafikallstrande förutsättningar som en utbyggnad av området bidrar till samt att beskriva möjligheter till kollektivtrafik och olika mobilitetslösningar för ett hållbart resande. Denna utredning är en fördjupning av föregående utredning och syftar till att ersätta tidigare utredning.

Utredningen syftar till att utreda och föreslå hur angöring kan genomföras till nytt bostadsområde från Backavägen, utreda och beskriva lämplig gatutformning för planerad bebyggelse, utreda och beskriva lämpliga gång- och cykelkopplingar till befintlig och planerad bebyggelse samt utreda lämplig placering på golfklubbens klubbhus. Vidare syftar utredningen till att utreda förutsättningar för hållbart resande samt utreda lämpliga parkeringstal.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

Nödinge är en tätort med cirka 6000 invånare och utgör tillsammans med Nol centralort i Ale kommun. Orten är belägen längs Göta älv, E45, Norge/Vänerbanan, cirka 25 km norr om Göteborg. Planområdet är beläget i södra delarna av Nödinge, cirka 1 kilometer sydöst om Nödinge centrum och angränsar till bostäder i de norra/nordvästra delarna samt golfbanan som kommer finnas kvar men inom ett annat område. I väster och söder avgränsas området av Lodingebäcken med höga naturvärden som klassas som riksintresse som ej får påverkas. Ett annat planarbete pågår för nya bostäder och ny skola väster och söder om Lodingebäcken/planområdet. Inom planområdet finns äldre kulturmiljöbebyggelse och delar av planområdet är utpekade som regional bevarandeplan för odlingslandskapet. Inom planområdet finns även naturvärden och skyddade arter. Hänsyn till detta ska tas vid ny bebyggelse och gatustruktur. Backavägen är huvudväg in till planområdet där trafiken sedan kan fördelas på olika sätt via befintliga eller nya gator vidare in till kommande bebyggelse. Befintliga gator i närområdet är enskilda och utgörs av bostadsgator med blandtrafik.

2.1 NULÄGESBESKRIVNING

2.1.1 KOLLEKTIVTRAFIK

Planområdets närmsta busshållplatser är hållplatserna Svens kulle och Lillbacka cirka 150 till 500 meters gångväg från planområdet. Hållplatserna har väderskydd och är tillgänglighetsanpassade, se figur 4. Busslinje 404 avgår från Nödinge station och

anländer till hållplatserna i en ringlinje i medurs riktningen Nödinge – Backa Säteri - Nödinge. Linjen har i rusningstrafik kvartstrafik och i övrigt halvtimmestrafik (mer sällan på helger och under natten). Från hållplatsen Svens kulle till Nödinge station och från Nödinge station till Svens kulle tar det cirka 9 min med bussen. Från Nödinge Station går andra lokala buslinjer för resor inom kommunen samt pendeltåg för resor mot till exempel Göteborg och Trollhättan/Vänersborg.



Figur 1. Busshållplatsen vid Svens kulle. Bild från Tyréns.

Cirka 150-500 meters gångväg från planområdet finns även busshållplatsen Lillbacka. Busshållplatsen trafikeras av linje 404 och är likt Svens kulle tillgänglighetsanpassad och försedd med väderskydd.



Figur 2. Busshållplatsen vid Lillbacka (Källa Google.se/maps)

2.1.2 VÄGNÄT

Bostadsgatorna kring planområdet är i övervägande del enskilda. Kommunala gator finns främst i de centrala och norra delarna av Nödinge. Det statliga vägnätet består av väg 1967 (Gamla Kilandavägen/Norra Kilandavägen) som ansluter till Nödinge från öster samt väg E45 och väg 1960 (Vikenvägen/Nödingevägen/Alevägen) i väster.

Planområdet ansluter till övriga delar av Nödinge genom Backavägen som tillsammans med Prästvägen, Kyrkvägen, Norra Kilandsvägen och Nödingevägen utgör en ringväg runt orten (se figur 4).

I tabell 1 redovisas trafikmängder för det statliga vägnätet samt på Backavägen väster och öster om föreslagna anslutningar till planområdet.

Tabell 2 redovisar prognostiserade trafikflöden för år 2040 som är framräknade efter Trafikverkets trafikuppräkningsstatistik för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065 utifrån förutsättningar att befintligt vägnät behålls.

I tabell 3 redovisas trafiksiffror för ett utbyggt vägnät enligt de utbyggnadsplaner som finns i Ale kommuns fördjupade översiktsplan för Nödinge (FÖP Nödinge).

Tabell 1 – Trafikflöden (hämtade från NVDB och Ale kommun)

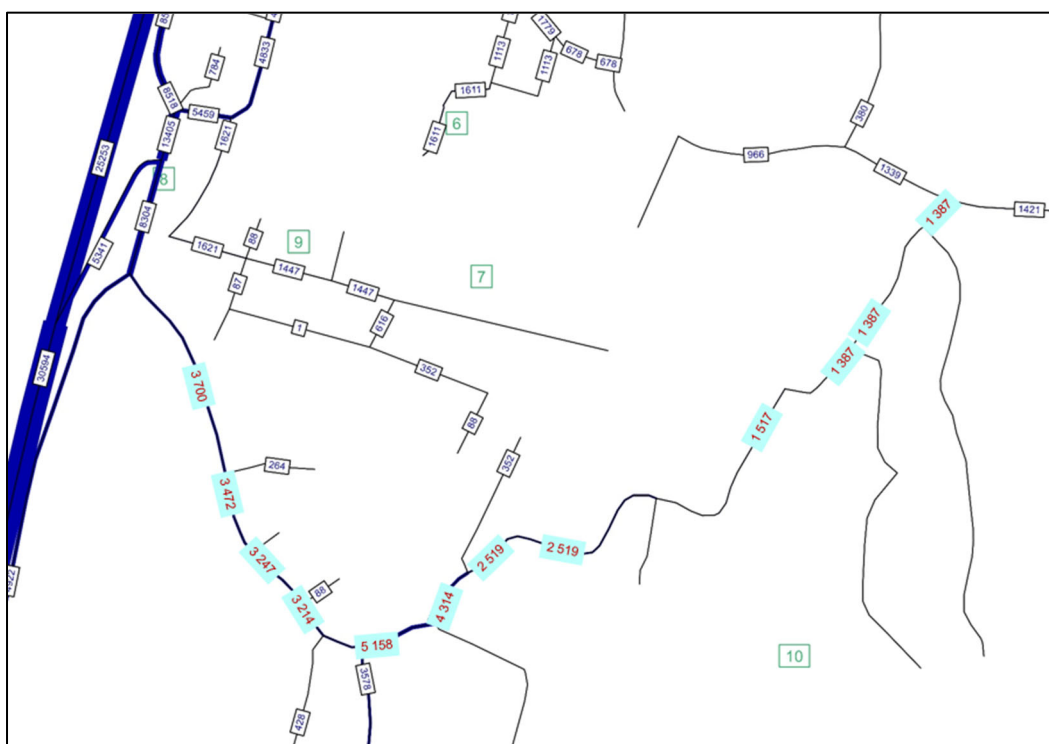
Vägavsnitt	ÅDT	Andel tung trafik	Räkneår
1.Backavägen	1600	-	2015
2.Backavägen	570	-	2015
3.Gamla Kilandavägen	2100	3 %	2008
4.Nödingevägen	2640	5 %	2015

Tabell 2 – Trafikflöden prognosår 2040 enligt Trafikverkets trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2014-2040-2060

Vägavsnitt	ÅDT 2040	Andel tung trafik	prognosår
1.Backavägen (väster)	2110	-	2040
2.Backavägen (öster)	752	-	2040
3.Gamla Kilandavägen	2983	4 %	2040
4.Nödingevägen	3479	5 %	2040

Tabell 3 – Trafikflöden prognosår 2040 enligt Ale kommun för utbyggt vägnät med tillhörande bostadsområden enligt fördjupad översiktsplan för Nödinge.

Vägavsnitt	ÅDT 2040	Andel tung trafik	prognosår
1.Backavägen (väster)	5160	-	2040
2.Backavägen (öster)	4315	-	2040
3.Gamla Kilandavägen	4100	-	2040
4.Nödingevägen (ny funktion)	8050	-	2040



Figur 3. Prognos över antalet rörelser med bil under ett årsmedeldygn år 2040. Källa: Ale kommun.

2.1.3 CYKEL- OCH GÅNGTRAFIK

Gång- och cykelvägar finns i anslutning till planområdet. Från planområdet, se figur 1, är det ca 1,5 kilometer till centrum och tar cirka 5 minuter att cykla och 20 minuter att gå. Luckorna i cykelvägnätet knyts ihop av vägsträckor i form av bostadsgator där cykling sker i blandtrafik. Befintlig väg (Säterivägen) inom planområdet utgör idag en

naturlig förlängning av en befintlig cykelväg och fungerar i praktiken som detta trots att biltrafik idag är tillåten.



Figur 4. Cykelvägnät, cykelvägar representeras av gröna linjer. Bild NVDB

2.2 PLANERAD UTBYGGNAD

Exploatören vill utveckla område med mellan 230-280 bostäder i varierande hustyper. Utöver bostäder föreslås även detaljplanen peka ut område för förskola och områden för rekreation.

2.2.1 FÖRSKOLA



Figur 5. Föreslagen placering över förskola.

Detaljplanen föreslår att ett område strax söder om befintlig grusparkering vid den västra delen av Säterivägen, uppförs en ny förskola. Angöringsplats till förskolan sker strax norr om föreslagna förskolan med en parkering för anställda på förskolan samt för hämtning och lämning norr om den föreslagna skolplaceringen. Parkeringsplatser är dimensionerade efter Ale kommuns tekniska handbok. Parkeringsbehovet för förskolan uppgår i området till 13 parkeringsplatser baserat på en bruttoarea (BTA) på 1200 kvadratmeter. Förskolan avses uppföras med plats för 6 olika avdelningar. Trafikutredningen utgår från att varje avdelning kräver mellan 2-3 parkeringen vilket ger 12-18 parkeringsplatser totalt. Utöver dessa krävs också 3-4 parkeringsplatser för besökare.

2.2.2 TRAFIKEN I OMRÅDET

Eftersom ett större område planläggs för bostäder och att det i dagsläget endast är Säterivägen som angör området krävs också att goda anslutningar görs från den befintliga Backavägen. Backavägen fungerar som matargata till flera områden i södra delen av Nödinge och formar ihop med Prästvägen, Gamla Kilandsvägen och Norra Kilandsvägen en ringled runt tätorten. Eftersom Säterivägen har kvalitativa värden som vill bevaras och förslagsvis till största del används för gång- och cykel behöver en ny anslutning från Backavägen in till området för biltrafik studeras.

Eftersom planområdet delas upp i två delar, en del söder om Backavägen och en del öster om Backavägen, på golfbanans driving range, krävs att två nya anslutningar från Backavägen behöver utredas för att möjliggöra detaljplanens genomförande.

För Backavägen gäller följande antal biltrafiktäknelser under ett årsmedeldygn samt uppräkningsstal till 2040.

Tabell 4.

Vägavsnitt	ÅDT	Andel tung trafik	Räkneår
Backavägen	1600	-	2015

Tabell 5.

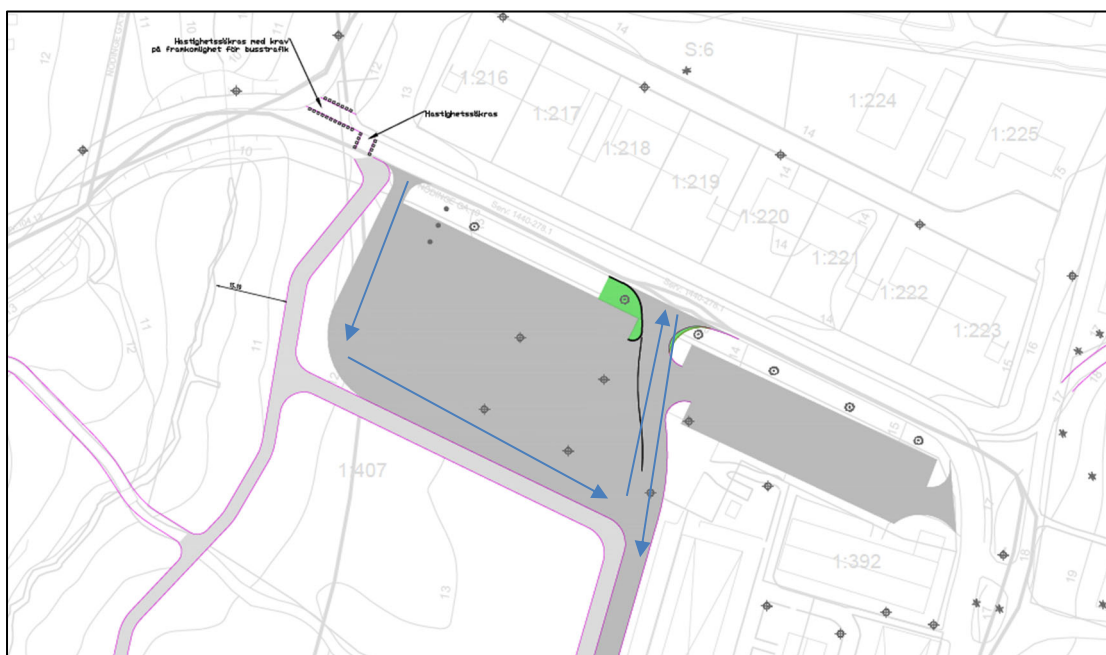
Vägavsnitt	ÅDT 2040	Andel tung trafik	Prognosår
Backavägen	2110	-	2040

Ur Ale kommuns fördjupade översiktsplan för Nödinge framgår en högre prognos för ett enligt FÖPen utbyggt vägnät med tillhörande utnyttjande.

Tabell 6.

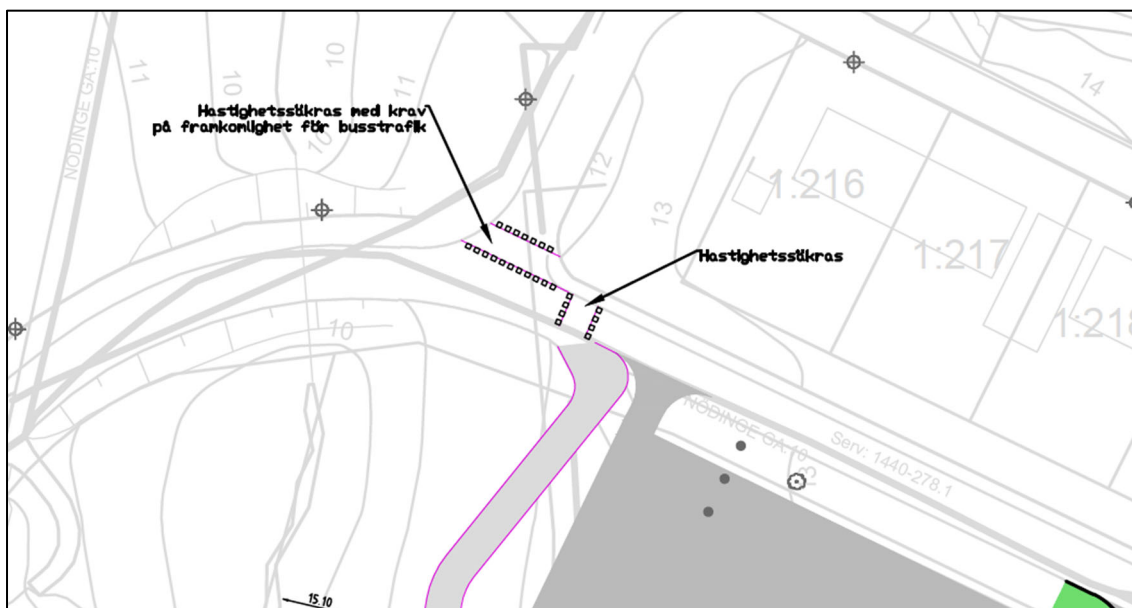
Vägavsnitt	ÅDT 2040	Andel tung trafik	Prognosår
Backavägen(väster)	5160	-	2040
Backavägen(öster)	4315	-	2040

För det södra planområdet föreslås en anslutningsväg tvärs igenom befintlig parkeringsanläggning som i dagsläget används av boende i Backa Säteri samt för besökare och medlemmar till golfklubben. Förslaget enligt skiss innebär att anslutningen från Säterivägen kan göras på ett säkert sätt enligt Ale kommuns tekniska handbok, avståndet till närmsta korsning uppgår till över 40 meter och med en bredd på över 5,5 meter för in- och utfart. På så sätt kan anslutningen ske trafiksäkert och kostnadseffektivt eftersom befintlig väg kan användas.



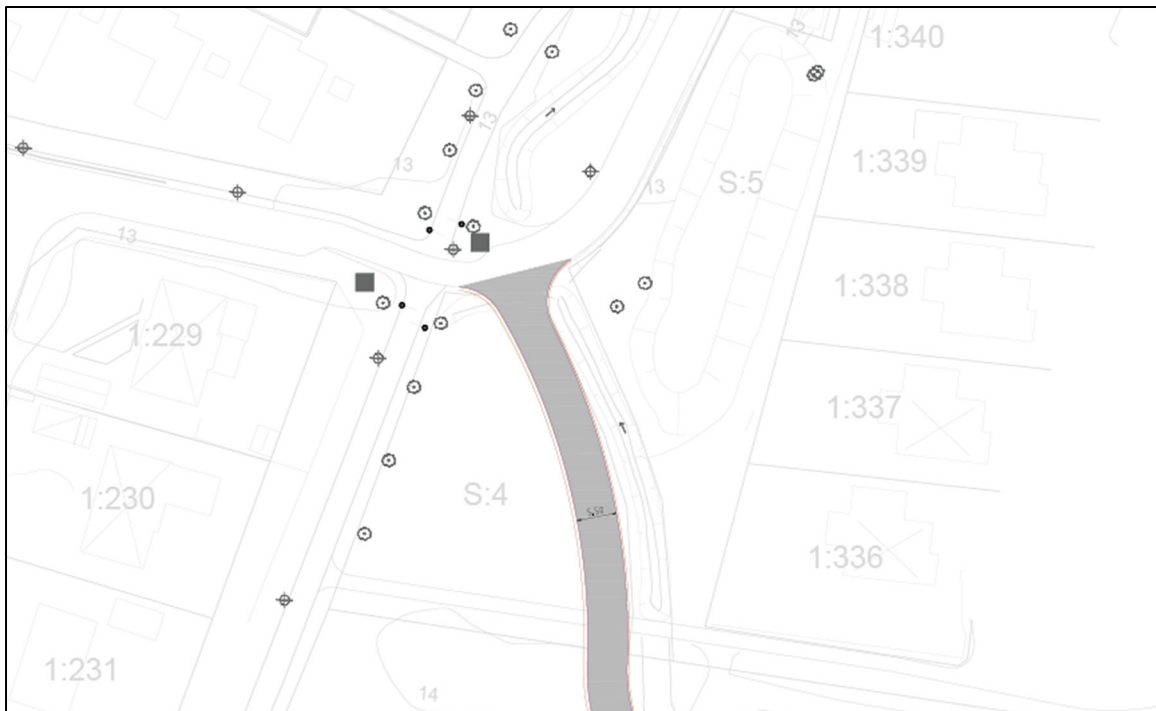
Figur 6. Föreslagen anslutning från Backavägen till parkering för både Brf Backa Säteri och nytt bostadsområde.

Där Säterivägen ansluter till Backavägen föreslås att en passage för gående och cyklister ordnas då detta saknas idag. Passagen kan utformas som en mjuk upphöjning av vägbanans så att en nollning mot kantstenen på befintlig gång- och cykelväg erhålls i området som är markerat i figur 7 och 8. Alternativt kan hela korsningen göras upphöjd.



Figur 7: Hastighetssäkrade cykelpassager över Säterivägen som kopplar an till ny gång- och cykelväg utmed Lodingebäcken.

För det östra planområdet föreslås angöring in till området ske genom befintlig lekplats (som rivs) från Backavägen och in mot befintlig driving range. Även här bedöms anslutningen kunna ske på ett sätt som tillgodoser sikt och trafiksäkerhet. Då anslutningen placeras mitt i ytterkurvan åstadkoms bra sikt åt båda håll. Anslutningen överensstämmer med Ale kommuns tekniska handbok.



Figur 8. Anslutning från Backavägen till nordöstra planområdet, befintlig driving range.

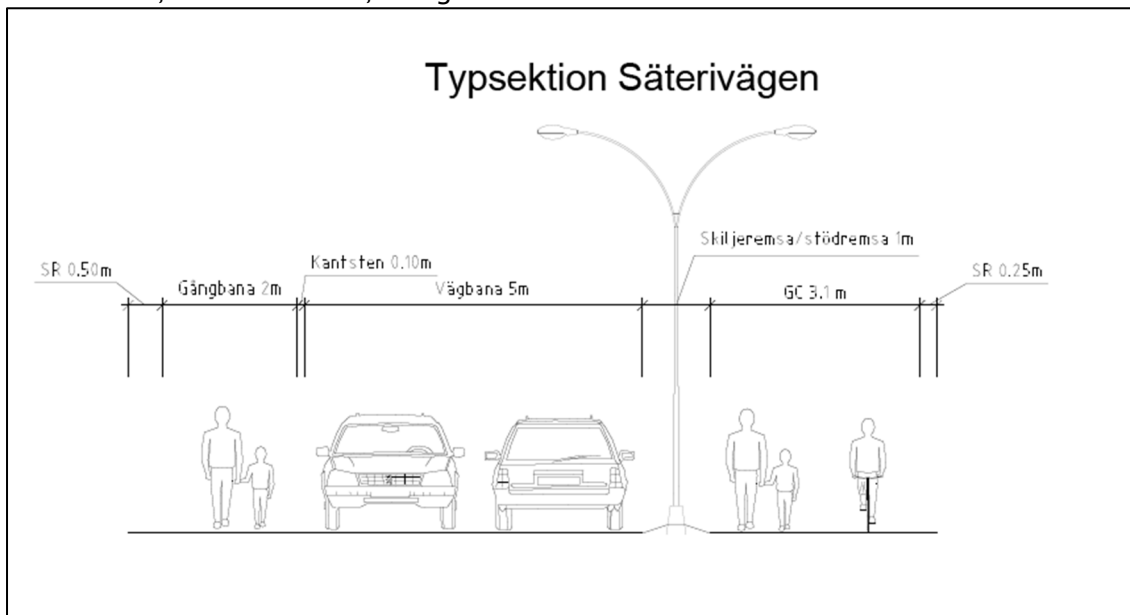
Mellan det södra och det nordöstra planområdet föreslås en gång- och cykelväg koppla ihop de båda områdena. Gång- och cykelvägen föreslås nyttjas av befintlig grusväg som används av golfklubben mellan Säteriet och klubbhuset.



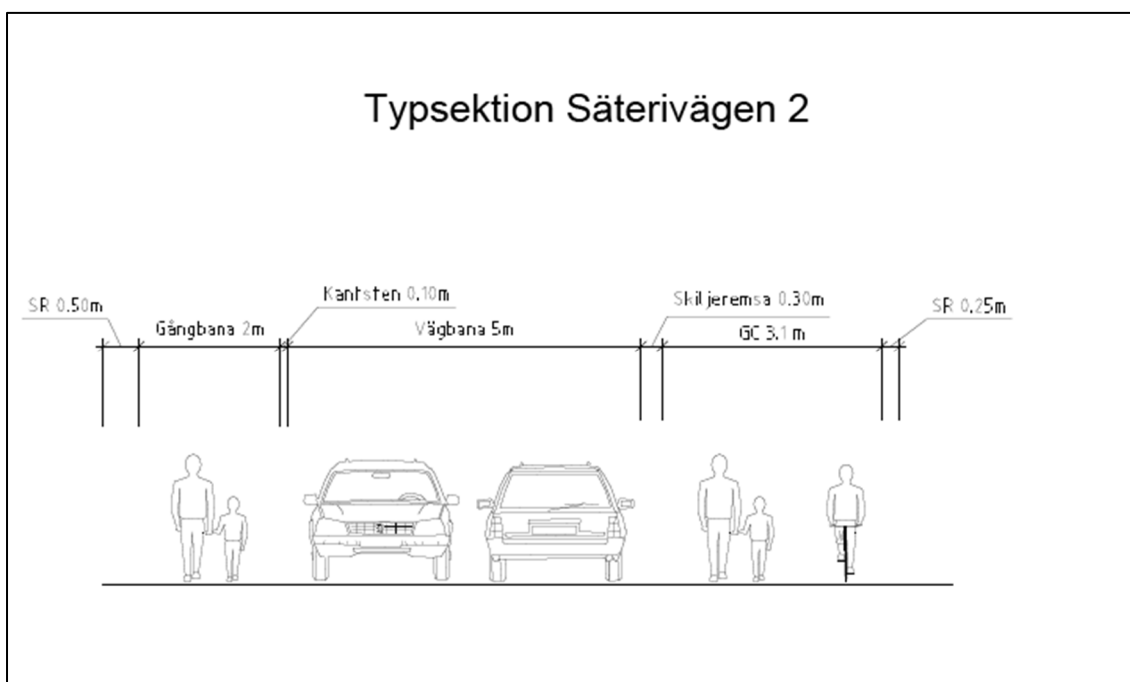
Figur 9. Gång- och cykelväg som kopplar samman områdena.

Säterivägen föreslås få en ändrad bredd för att tillgodose behovet och för att kunna mata nya bostadsområden med trafik. Befintligt gång- och cykelväg behålls med en

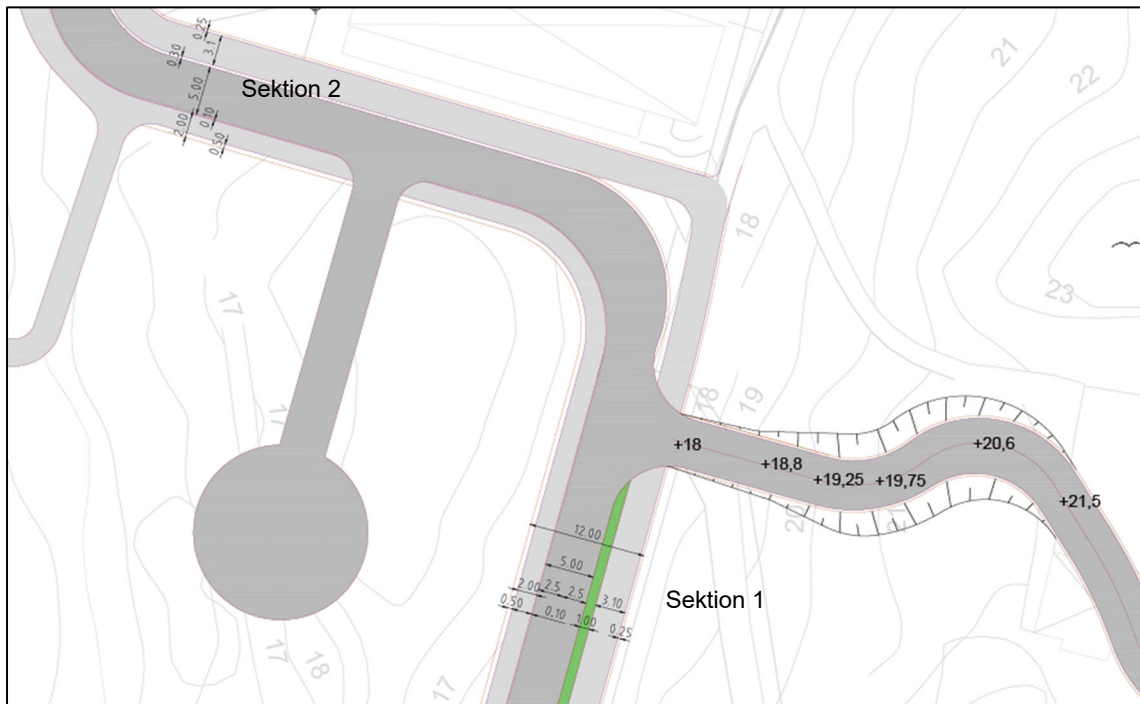
bredd om 3,1 meter och med grusbeläggning. Körbanan föreslås till 5,0 meter och avskiljs med 1,0 meter bred skiljeremsa. Väster om körbanan föreslås en gångbana med cirka 2,0 meters bredd, se figur 10.



Figur 10. Sektion 1. Föreslagen sektion över Säterivägen.



Figur 11..Sektion 2. Föreslagen sektion över Säterivägen.



Figur 12. Föreslagen sektion över Säterivägen.

Övriga gator i området är dimensionerade som kvartersgator enligt Ale kommuns tekniska handbok med måtten: 5 meter asfalterad yta, 0,5 meter sidoremsa och 0,25 meter stödremsa

2.2.3 ANSLUTNINGAR FÖR GÅNG OCH CYKEL MOT BACKA 1:13 MED FLERA.

I direkt anslutning till planområdet pågår parallellt ett detaljplanearbete för bostäder och skola inom Backa 1:13 m.fl. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för 500-600 nya bostäder i olika upplåtelseformer samt skola.



Figur 13. Föreslaget planområde för detaljplan för Backa 1.13 m.fl. Bildkälla: Ale kommun

För att på ett gent och enkelt sätt länka ihop områden med hänsyn till gång och cykel föreslår trafikutredningen att anslutning görs i norr mot föreslagen matargata in mot ny friliggande bebyggelse i detaljplanens norra del. I dagsläget finns befintlig grusväg som används av golfbanan.



Figur 14. Anslutning till intilliggande planområde genom befintlig gångväg i nordlig riktning.

I området sydvästra del föreslås gång- och cykelväg anslutas mot samma föreslagna gata. Även i detta fallet föreslås ny gång- och cykelväg utformas i befintlig grusväg och ansluta genom befintlig bro över Lodingebäcken till ny detaljplan för Backa 1:13 m.fl.



Figur 15. Anslutning till intilliggande planområde i sydvästlig riktning

I områdets södra ligger Säterivägen kvar i befintlig sträckning. Även i detta fall föreslås ny gång- och cykelväg utformas i befintlig grusväg som utgörs av banvallen och ansluter till ny detaljplan för Backa 1:13 m.fl.



Figur 16. Anslutning till intilliggande planområde i sydlig riktning

2.2.4 GOLFKLUBB

Backa Säteri Golf som ligger i anslutning till området påverkas av att området detaljplaneras. Dels behöver övningsområdet med tillhörande så kallad "driving range" flyttas men även klubbhuset som i dagsläget ligger i höjd med driving rangen behöver flyttas. I dagsläget sker parkering cirka 130 meter från klubbhuset där även transporter kan ske till klubbhuset. Befintligt klubbhus är cirka 215 kvadratmeter stort inklusive ett trädäck mot hål 9. En ny placering av klubbhuset behöver därför tas fram. Nedan studeras två alternativa placeringar.

Ett alternativ till placering av klubbhuset är vid det skogsparti som ligger strax sydost om befintligt hål 4, i kartan nedan betecknat "A". Förslagsvis kan parkering ske i anslutning till nytt klubbhus samt att använda den väg som även i dagsläget korsar golfbanan i öst-västlig riktning. Alternativt kan Säterivägen användas för att angöra området söderut. I skissen nedan placeras klubbhuset i en till golfbanan tillhörande skogsdunge med föreslagen parkering för cirka 30 bilar i anslutning till föreslagen parkeringsplats inom planområdet.

Den andra alternativa placeringen, i kartan nedan betecknat "B" gör gällande att nytt klubbhus placeras i höjd med Backa säteri. I detta förslaget kan antingen befintlig väg användas för att angöra området med transporter och leveranser. Alternativt kan ny väg tillskapas enligt skiss nedan för att motverka trafik igenom säteriet och tillhörande gård. Denna väg behöver dock studeras närmare med hänsyn till naturvärden och anslutning till Säterivägen.

Båda förslag till placering av nytt klubbhus innebär att trafiken till området kommer ske genom Säterivägen och således påverka planområdet med en ökad trafik än vad enbart bostadsbebyggelse hade gjort.

Golfklubben har runt 14000 bokade rundor(spel) per år och cirka 450 medlemmar. Enligt golfklubben är många av medlemmarna boende i Nödinge och eftersom banan ligger i anslutning till tätorten är avståndet till golfbanan inom gång- och cykelavstånd. För att underlätta för gång- och cykel till golfbanan bör en närhet till klubbhuset uppnås vilket motiverar en placering av klubbhuset närmare tätorten. På så sätt kan även trafiken genom planområdet minimeras.



Figur 17. Schematisk karta över möjliga placeringar av golfklubbens klubbhus samt angöring och parkering till området.

2.2.5 HÅLLBART RESANDE

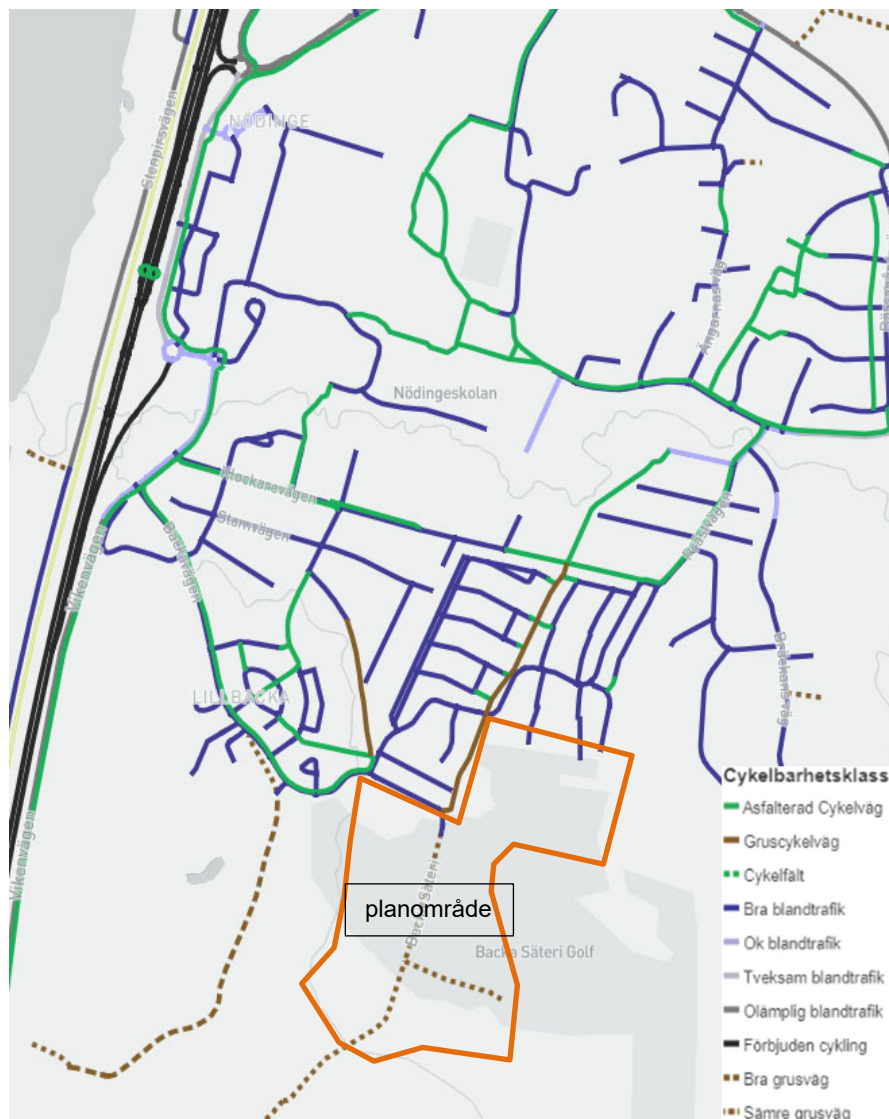
Närmsta busshållplats i området är Svens kulle och Lillbacka beroende på vart i det föreslagna området man befinner sig. För att uppmuntra till ett hållbart resande bör en ny hållplats upprättas i anslutning till den södra delen av det nya området. Med två planområden för totalt cirka 850-900 bostäder växer ett befolkningsunderlag fram för att mätta kollektivtrafiken från området. I grannliggande detaljplan för Backa 1:13 m.fl. föreslås att ny busshållplats upprättas i närheten av ny skola för att möjliggöra för kollektivt och hållbart resande utmed huvudgatan i området. Denna placering och komplettering av busshållplats kan också fungera som lämplig hållplats för den södra delen av Nödinge-Stommen med ett avstånd av cirka 100-300 meter från området.

Att möjliggöra för goda förutsättningar för gång- och cykel till befintlig kollektivtrafik kan också bidra till ett hållbart resande. Goda möjligheter att nå kollektivtrafik finns redan utbyggt i Nödinge, avståndet till Nödinge station med tåg mot Göteborg och Trollhättan är cirka 1,5 kilometer. Till busshållplatserna Lillbacka och Svens kulle är det cirka 750 respektive 400 meters avstånd. Till föreslagna förskola inom området är avståndet ungefär 400 meter. Säterivägen bör fortsatt kunna användas för gång- och cykel. Vägen leder på ett gent och tillgängligt sätt in till tätorten och den övriga redan utbyggda strukturen där övrig gång- och cykelinfrastruktur leder till centrala Nödinge och Nödinge station via exempelvis Backavägen.

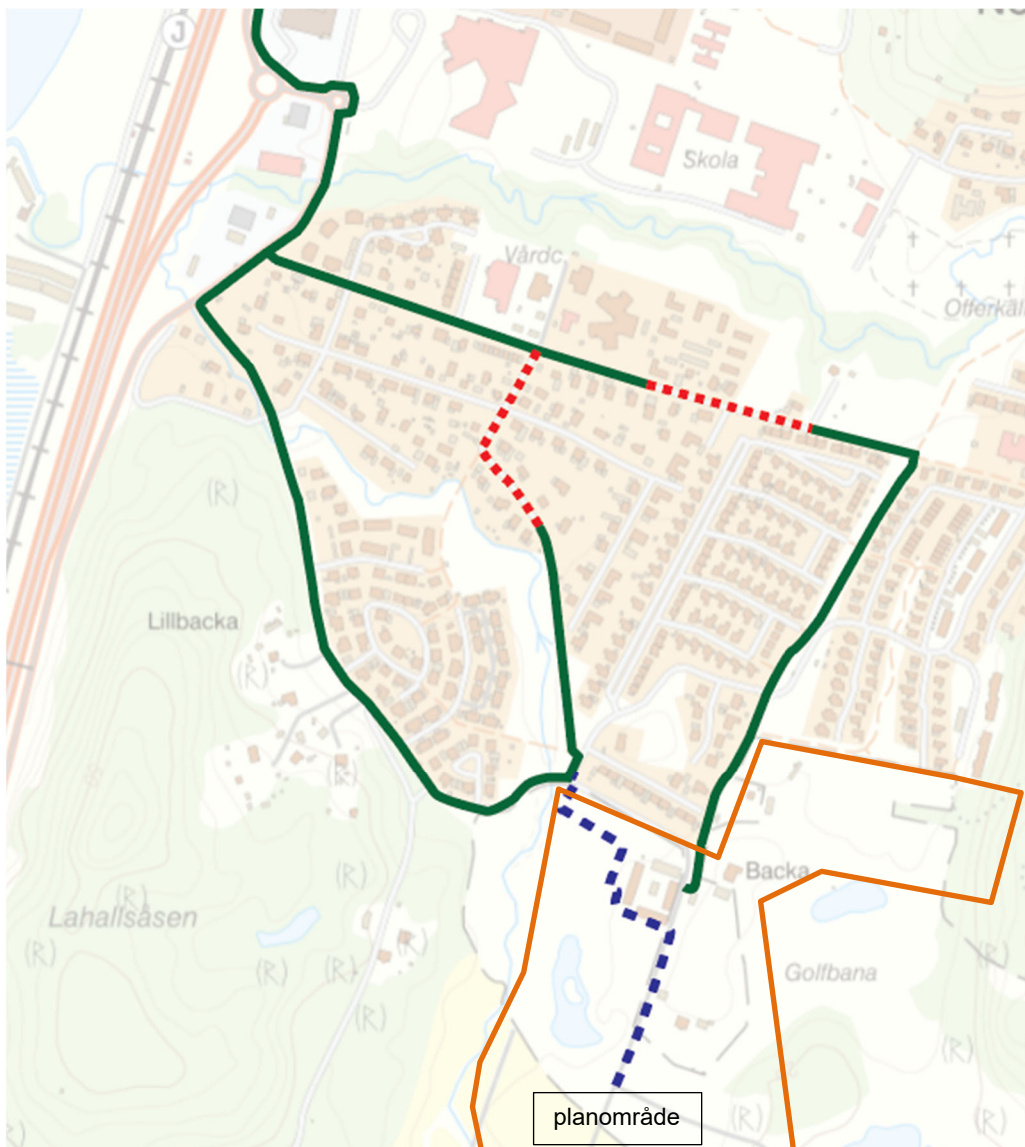
För att uppmuntra till ett hållbart resande bör inom området även tas hänsyn till område för både delade/cirkulära ägandelösningar när det kommer till exempelvis bil eller cykelpool. Detta kräver dock att det finns väl tilltagna ytor för att detta ska vara genomförbart som exempelvis parkeringsplatser eller utbyggd laddinfrastruktur, exempelvis på befintlig parkeringsanläggning intill Säterivägen.

Dessutom skulle området kunna byggas ut med väl tilltagna ytor för cykelparkering, både ur ett gemensamt ägande eller för det privata brukandet av en cykel. Det uppmuntrar till hållbara resor för områdets boende om det finns parkeringslösningar för cykel i olika utformningar, både utomhus och inomhusparkeringar för att skydda mot väder och stöldrisk. Till inomhusparkeringar kan även föreslås servicerum med utrustning för att rengöra, underhålla och serva sin cykel. Även vid målpunkter inom och strax intill bör cykelparkeringar uppföras för att uppmuntra till cykling. Exempelvis intill ny förskola eller intill befintliga eller nya busshållplatser. Även den planerade infrastrukturen behöver utformas på ett sätt som smidiggör för cykelanvändande till och från målpunkter och in i området. Genom att separera gång- och cykel från vägbanan på de större vägarna, exempelvis Säterivägen minskar risken för olyckor och tillbud. På kvartersgatorna inom området kan markeringar ske för att skapa en skiljeremsa, exempelvis genom gatsten eller linjemålning. Det upplevs också som en betydligt säkrare väg och bidrar till att fler väljer cykel om rum skapas utan risk för konflikt mellan de olika trafiklagen.

Andra exempel på lämpliga mobilitetsåtgärder för att stärka och uppmuntra till hållbart resande är att satsa på olika informationskampanjer eller subventionera kollektivtrafikkort ihop med Västtrafik.



Figur 18. Cykelkarta över södra delen av Nödinge tätort. Bildkälla: Tyréns.



Figur 19. Karta över befintliga cykelvägar ifrån planområdet till Nödinge Station i grönt, sträckor i rött kan förbättras för gående och cyklister, sträcka i blått är den gång- och cykelväg som föreslås inom planområdet. Bildkälla: Lantmäteriet

2.2.6 BILPARKERING TILL BOSTÄDER

Eftersom Ale kommun och Nödinge tätort står inför en stark befolkningstillväxt under kommande år är det viktigt att redan i detaljplaneskedet ta hänsyn till framtida behov och reglering av parkeringsmöjligheter för olika boendeformer och fordonstyp. I kommunens parkeringsnorm finns en zonindelning baserat på ett kollektivtrafiknära läge där centrala Nödinge utgör zon 1 med ett högsta avstånd till kollektivtrafik om 600 meter. Zon 2 utgår ifrån ett längsta avstånd av 1200 meter från kollektivtrafik. Den tredje zonen är området utanför med ett längre minsta avstånd om 1200 meter.

Den aktuella platsen, Nödinge-Stommen, ligger i zon 3 men i och med att tätorten utökas anses planområdet istället ingå i zon 2. Detta medför ett föreslaget parkeringstal enligt tabell 7 nedan:

Tabell 7.

Zon 2	Boende [bpl/lgh]	Besökande [bpl/lgh]	Totalt [bpl/lgh]
Flerbostadshus	0,9	0,1	1,0
Småhus med gemensam parkering	1,5	0,2	1,7
Småhus	2	-	2

Utöver parkeringstalen finns också utrymme för flexibla parkeringstal och samnyttjande vilket kan sänka det föreslagna parkeringstalet.

2.2.7 CYKELPARKERING

För att skapa goda förutsättningar för hållbart resande är tillgängligheten till cykel och bra cykelparkeringar av stor vikt. För lägenheter ligger parkeringstalet på 2,5 platser per lägenhet vilket motsvarar ca 375 cykelparkeringar. För småhus och radhus finns inget parkeringstal för cykel, cykelparkering förväntas anordnas på tomten.

2.2.8 FLEXIBLA PARKERINGSTAL

I *Parkerings och mobilitetsutredning Nödinge* utreds förutsättningarna för flexibla parkeringstal för detaljplan för Nödinge-Stommen 1:261 m.fl. Enligt utredningen finns möjligheter att föreslå flexibla parkeringstal för *flerbostadshus* efter genomförd lägesbedömning, projektanpassning och relevanta mobilitetslösningar.

Tabell 8 nedan anger flexibelt p-tal för flerbostadshus med startvärde 1,3. För småhus/radhus kvarstår p-talet på 1,7-2.

Förutsättning	Faktorer	Flexibelt p-tal
Startvärde	Inga åtgärder görs	1,0
Lägesbedömning	Området ligger idag i zon 3 men efter genomförande ingår området i zon 2.	1,0
Projektanpassning	Oklar fördelning av lägenhetsstorlek gör att projektanpassning blir irrelevant	1,0
Mobilitetslösningar	Med relevanta mobilitetslösningar kan p-talet sänkas med 0,05-0,1.	0,9

2.2.9 BILPARKERING TILL VERKSAMHETER

I *"Parkerings och mobilitetsutredning Nödinge"* från 2021 anges att parkeringstalen i Ale kommun för kontor och handel står relativt högt i jämförelse med närliggande kommuner. Enligt utredningen föreslås ett avdrag på 15 % för varje lägre zon, detta för att också stämma bättre överens med omkringliggande kommuners p-tal för bilparkering till verksamheter. För Handel/centrumverksamheter föreslås 42 parkeringsplatser per 1000 m² BTA. I en **lägesbedömning** görs bedömningen likt resonemanget under kap. 2.2.6 att området som planläggs snarare bör ses som en utökning av zon 2 snarare än att området byggs i zon 3 kan en lägesbedömning sänka parkeringsbehovet med 15 % vilket ger behov av 36 parkeringsplatser per 1000 m² BTA. Centrumverksamhet som användningsslag är relativt svårdefinierat vilket gör att en **projektanpassning** utesluts ur utredningen. Områdets närhet till tät kollektivtrafik

och dess möjlighet till anslutning till befintligt gång- och cykelnät i Nödinge tätort gör att olika typer av **mobilitetslösningar** kan appliceras för att bidra till ett lägre p-tal. Exempelvis kan framtida etableringar i området skapa goda möjligheter för cykelparkering eller ombyte på arbetsplatsen. I utredningen som hänvisas till ovan finns en handlingsplan som föreslås användas i samband med detaljplane- och bygglovsprocessen. Handlingsplanen tar upp frågor om exempelvis mobilitetsavtal. Med relevanta mobilitetslösningar kan p-talet sänkas med 5-10 %.

Tabell 9: Parkeringstal bil, för verksamheter.

Förutsättning	Faktor	Flexibelt p-tal
Startvärde	Inga åtgärder görs	42
Lägesbedömning	Området ligger idag i zon 3 men efter genomförande ingår området i zon 2.	36
Projektanpassning	Görs ej	36
Mobilitetslösningar	Skapa möjligheter för cykelparkering och omklädningsrum på arbetsplatsen	34-32

I dagsläget är det oklart om Backa Säteri kommer ingå i detaljplanen eller inte. Här finns förslag om ändrad användning till C-Centrum och K-Kontor. Att planlägga ett område för framförallt Centrum bidrar till en flexibilitet för framtida markanvändning men försvårar också konsekvensbedömningen av densamma. I centrumbeteckningen i detaljplan innefattas flera olika verksamhetsområden såsom restaurang, butik, tillfällig vistelse, museum med mera. Detta gör att ett framtida behov av parkeringsplatser blir svår att förutsäga.

I "Riktlinjer för parkeringstal" antagen av kommunfullmäktige 2014 har relevanta parkeringstal tagits fram för olika typer av användningar. För Backa Säteri blir främst Kontor, Restaurang, Hotell och Handel(butik) relevant för parkeringsbehovet. I parkerings- och mobilitetsutredningen har en zonindelning gjorts för bostadsändamål. Denna zonindelning görs inte för verksamheter utan här ska istället parkeringstalet ses som ett riktvärde för en medelsituation.

Tabell 10. Olika markanvändningar och dess parkeringsbehov.

Verksamhet	Anställda [bpl/1000 m ² BTA]	Besökare [bpl/1000 m ² BTA]	Totalt [bpl/1000 m ² BTA]
Kontor	27	4	31
Handel	12	47	59
-butiker*	10	32	42
-stormarknader	17	44	61
-sällanköpshandel**	6	23	29
Industrier	12	-	12
Skolor	9	2	11
Hotell	3	19	22
Restauranger	11	53	64

* Livsmedelsbutiker, apotek, systembolag etc.

** Kläder, skor, elektronik, böcker, sportartiklar etc.

För butiker, stormarknader och sällanköpshandel har antagits att bilförarandelen hos kunderna är 80 %.

För Backa Säteri föreslås en bruttoarea (BTA) på 600m² vilket ger följande parkeringsbehov.
följande:

Tabell 11.

Verksamhet	bpl/1000 m ² BTA	Backa Säteri (bpl 600m ² BTA)	Befintlig BTA Backa säteri (bpl 807 m ² BTA)
Kontor	31	19	25
Restaurang	64	38	52
Hotell	22	13	18
Handel/centrumverksamhet	42	25	34

I tabell 10 ovan har samtliga markanvändningar och dess parkeringsbehov avrundats uppåt.

Räknetod:

*Verksamhetens behov (b)/1000*600(807) kvm.*

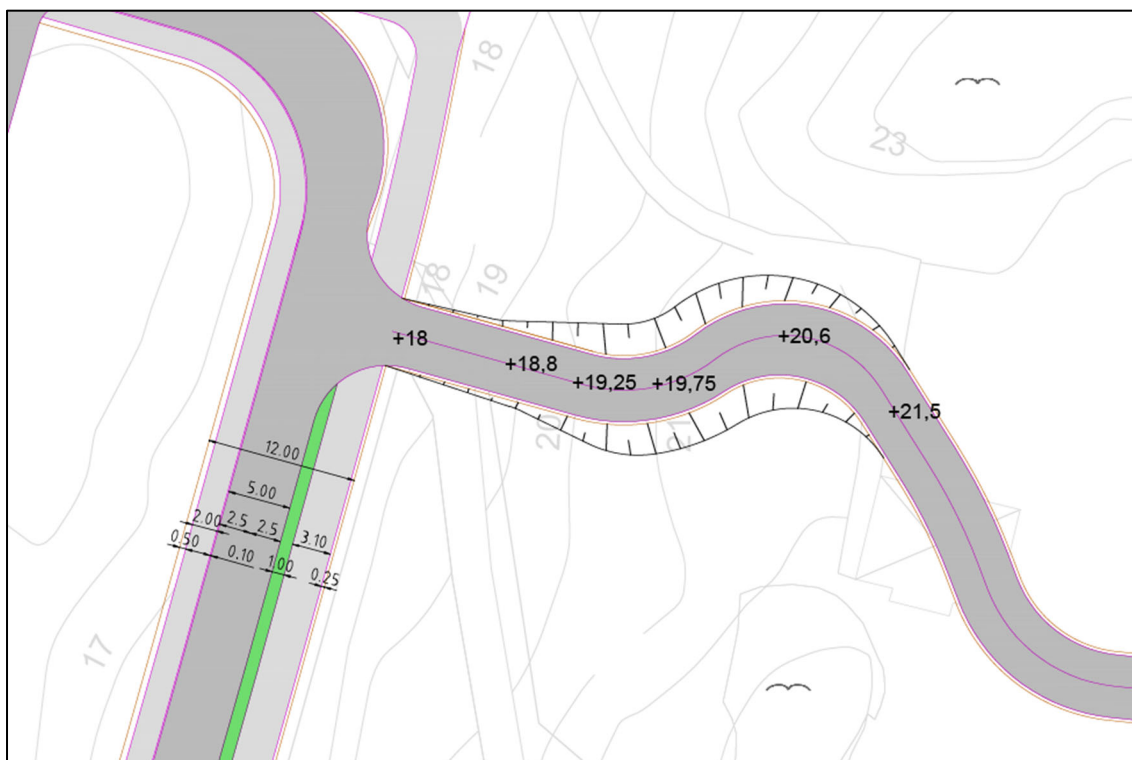
2.2.10 SAMNYTTJANDE

Parkeringsplatser nyttjas av bilister vid olika tillfällen under ett dygn. Det innebär att en parkeringsplats kan samnyttjas för att reducera behovet av parkeringar. På så sätt effektiviseras användningen av en parkeringsanläggning och kan även få en ökad nyttjandegrad. Störst potential för samnyttjande är där olika aktiviteter sker på olika tider under ett dygn. Att samnyttja parkeringsanläggningar mellan boendeparkeringar och andra användningar är inte optimalt eftersom boende ska kunna använda alternativa färdmedel och således använda parkeringsplatsen under större delen av dagen.

3 HÖJDSÄTTNING OCH GATUTFORMNING

Bifogat denna rapport finns samlade utformningsförslag för hur trafiken i området föreslås lösas och disponeras. Se bilaga 1.

Nuvarande markförhållanden inom planområdet innebär att de flesta föreslagna gatorna i området kan utföras med godtagbara längslutningar utan behov av förändringar av befintliga marknivåer. Undantaget är anslutningen till planerad villabebyggelse på den höjd som ligger sydöst om Säteriet. För att skapa en anslutning med 8 % längslutning vilket kan ses som lägsta godtagbara standard för gång- och cykeltrafik med tillhörande vilplan krävs schaktning/eller sprängning, se figur 20.



Figur 20. Höjdsättning från Säterivägen förbi säteriet.

4 SLUTSATS

I den nordöstra delen av planområdet föreslår trafikutredningen en infart från Backavägen vilken kan genomföras i enlighet med Ale kommuns tekniska handbok. För förskolans föreslagna placering utmed befintlig grusparkering utmed Säterivägen kan angöring för leveranser och andra servicefordon i direkt anslutning till föreslagen förskoleplacering, se figur 5. Parkering för anställda och besökare till förskolan inryms norr om förskolebyggnaden och är dimensionerad för att vara tillräcklig att mätta det behov av parkeringsplatser som krävs för ändamålet.

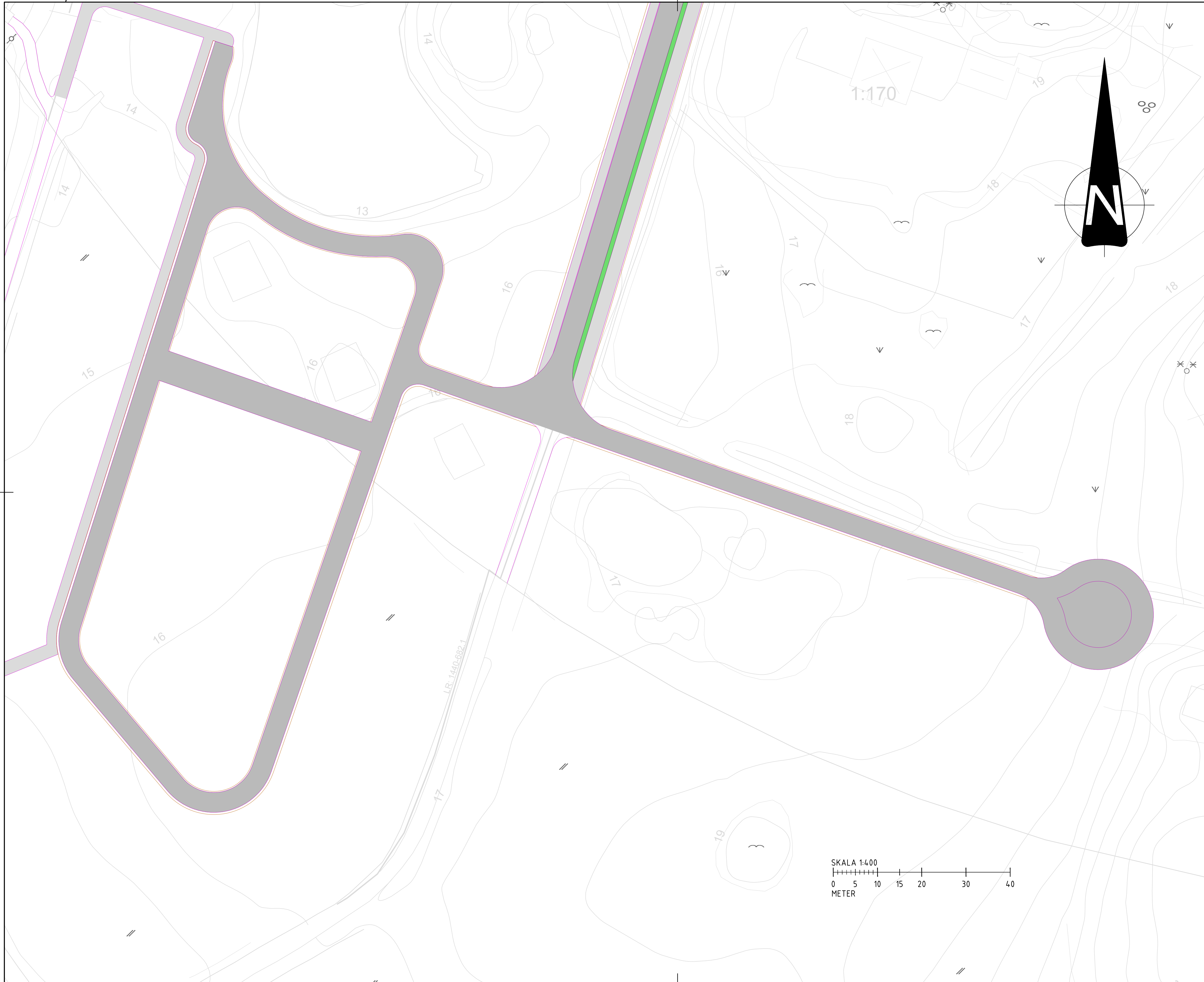
Anslutningsvägar för gång- och cykel mot intilliggande exploateringsområde, Backa 1:13 m.fl. föreslås att utgöras i befintliga service/grusvägar som idag används av golfbanan, se figur 15 och 16. Anslutningsvägarna skapar ett gent stråk mellan de två exploateringsområdena utan att ianspråkta nya ytor i ett redan känsligt område.

För parkeringar i området föreslås efter den parkerings- och mobilitetsutredning för Nödinge som tagits fram. Utredningen föreslår därför ett parkeringstal för småhus/radhus till 2,0 och för småhus/radhus med gemensam besöksparkering till 1,7, se tabell 7. För flerbostadshus föreslås ett parkeringstal om 1,0 med möjlighet till flexibla parkeringstal till 0,9 efter lägesbedömning och mobilitetslösningar, se tabell 8.

I området finns goda förutsättningar för ett hållbart resande, dels med hänsyn till områdets närhet till kollektivtrafik, dels det relativt stora andel flerbostadshus som föreslås i området och som sänker kraven på antalet parkeringsplatser. I kapitel 2.2.5 redovisas metoder för hållbart resande. Kommunen och andra instanser såsom Västtrafik bör arbeta aktivt för att införa olika typer av åtgärder för ett hållbart resande.

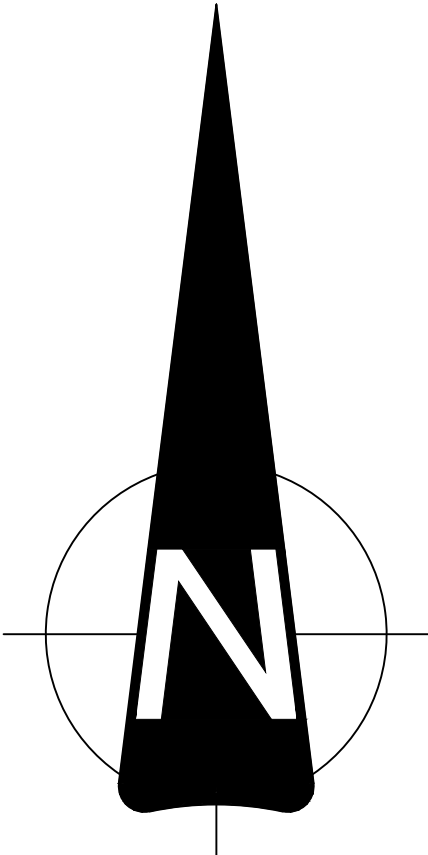
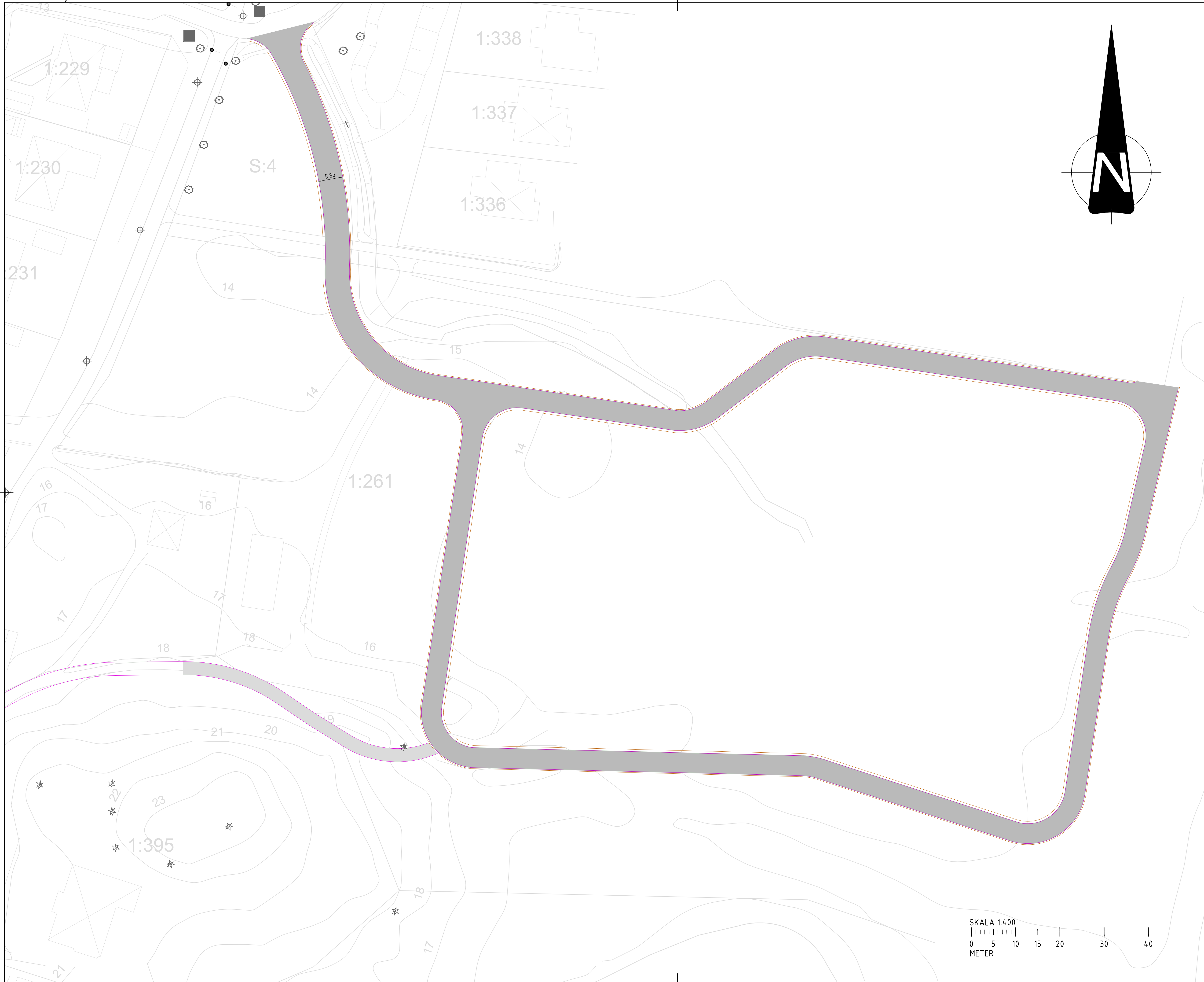
Inom exploateringsområdet kommer trafikmängder öka. Infart mot den nordöstra området från Backavägen samt nytt bostadsområde i söder genom Säterivägen väntas kunna motta den kapacitet som krävs. Den ackumulerade effekten av flera exploateringsområden i södra delen av Nödinge kan dock komma att få konsekvenser för framkomlighet, buller och trafiksäkerhet på övriga delar av vägnätet i Nödinge i stort.

5 BILAGOR



TECKENFÖRKLARING

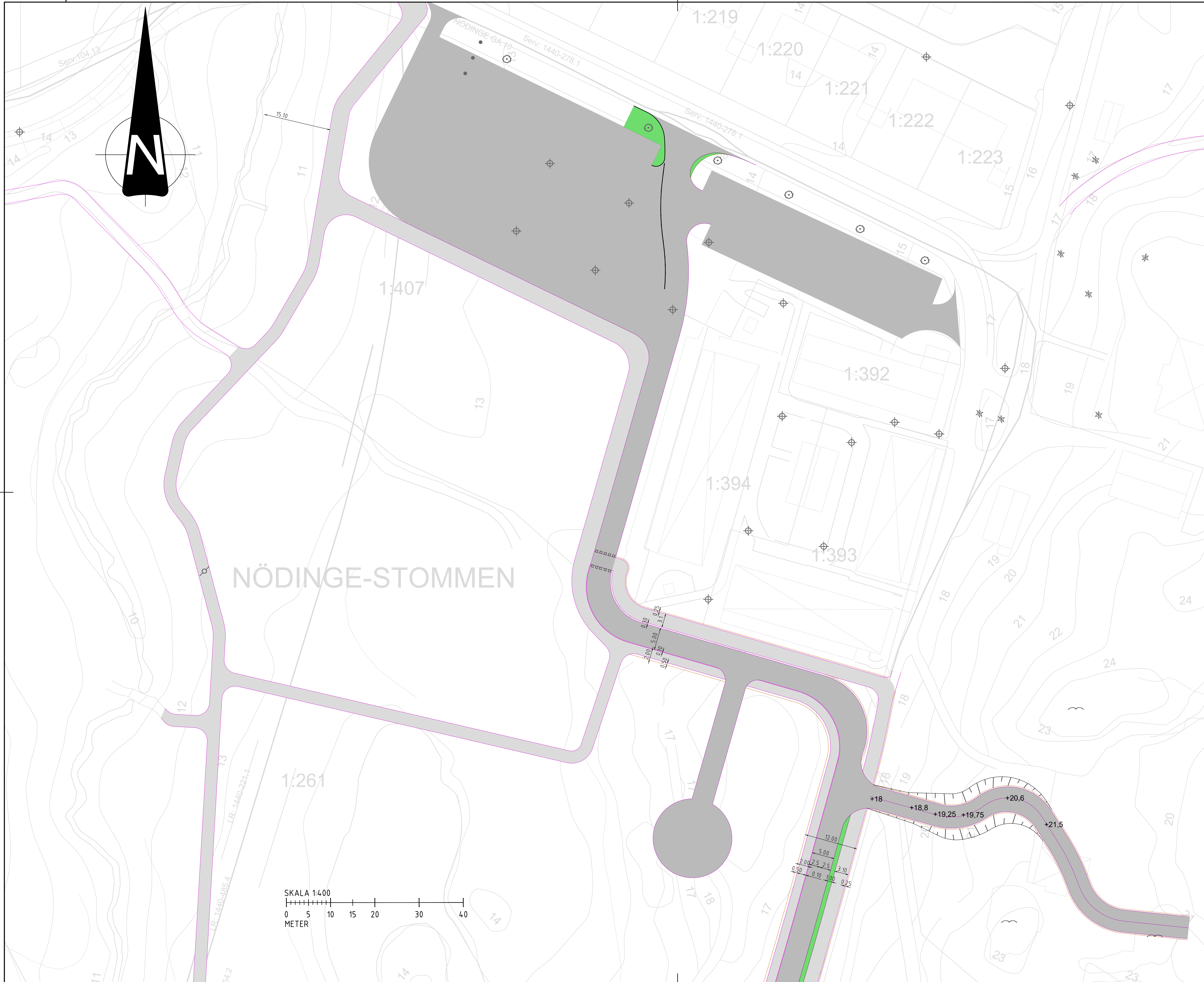
- CYKELBANA
- KÖRBANA
- GRÖNYTA
- VÄGKANT
- MATERIALGRÄNS
- PARKERING



TECKENFÖRKLARING

- CYKELBANA
- KÖRBANA
- GRÖNYTA
- VÄGKANT
- MATERIALGRÄNS
- PARKERING

SKALA 1:400
0 5 10 15 20 30 40
METER

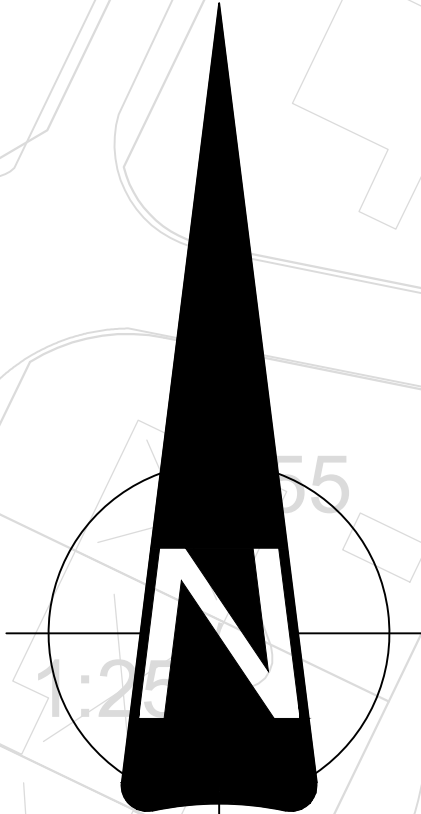


TECKENFÖRKLARING

- CYKELBANA
- KÖRBANA
- GRÖNYTA
- VÄGKANT
- MATERIALGRÄNS
- PARKERING

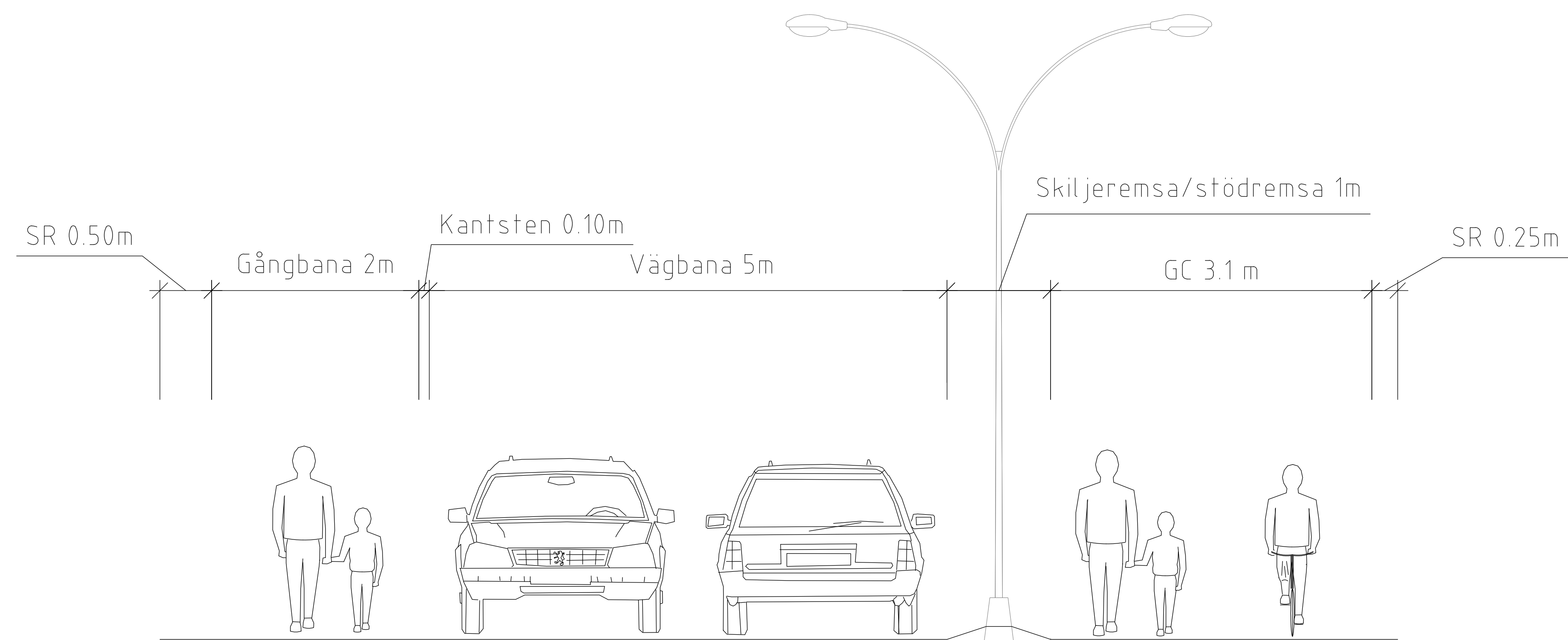
TECKENFÖRKLARING

- CYKELBANA
- KÖRBANA
- GRÖNYTA
- VÄGKANT
- MATERIALGRÄNS
- PARKERING



SKALA 1:400
0 5 10 15 20 30 40
METER

Typsektion Säterivägen



Typsektion Säterivägen 2

