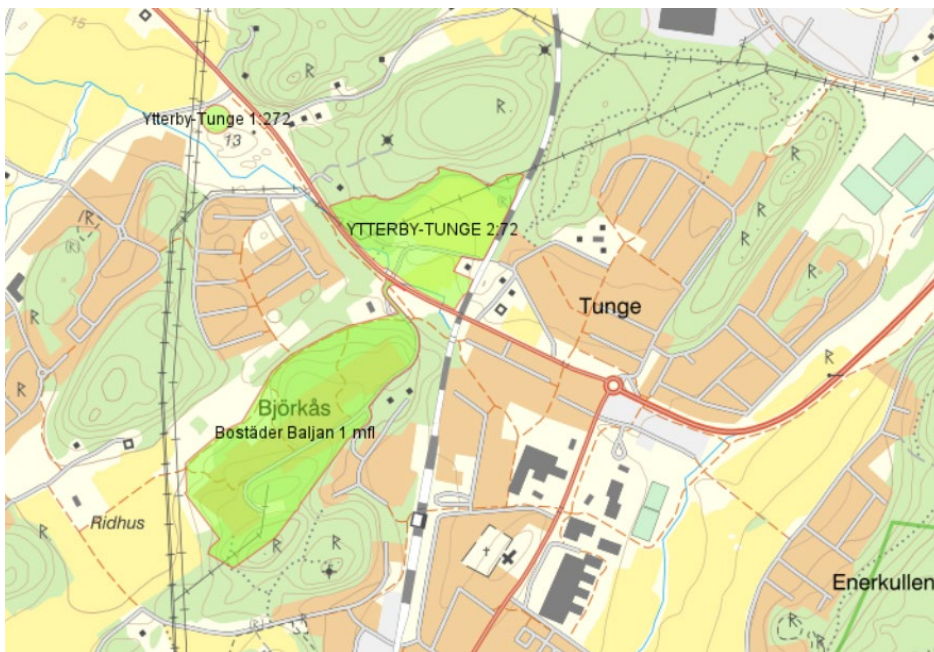


UTREDNING AV PARKERING, MOBILITET OCH TRAFIK FÖR DETALJPLAN VÄSTRA TUNGE

Detaljplanen

Detaljplanen för Västra Tunge omfattar ett område i Ytterby lokaliserat norr om Marstrandsvägen och väster om järnvägen. Primärt kommer detaljplanen att innehålla en exploatering av i huvudsak bostäder samt en förskola. Bostäderna planeras att bli drygt 400 stycken fördelat på lägenheter i olika storlek och upplåtelseform.



Figur 1. Lokalisering av planområdet (Ytterby-Tunge 2:72).

Förutsättningar i området

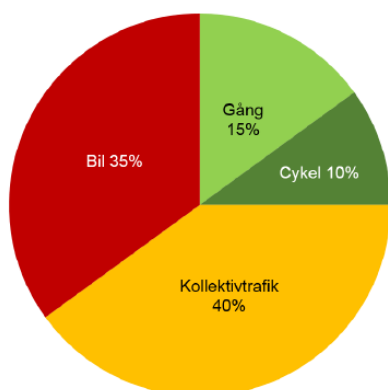
Området avgränsas av järnvägen i öster och Marstrandsvägen i söder vilka båda två också innebär stora barriärer för områdets rörelsefrihet. Inga stora höjdskillnader finns när det gäller kommande trafikrörelser till och från området. Huvudsakliga målpunkter för de boende i området förväntas bli arbetsplatser i Göteborg och Kungälv, förskolor/skolor i närområdet, mataffärer i Ytterby samt närströvområdet norr och väst om planområdet.

Söder om Marstrandsvägen löper ett huvudcykelstråk ihopkopplat med Kungälv och centrala Ytterby, cykelstråket ansluter till korsningen med Hällebergsgatan där också den enda infarten till området Västra Tunge planeras att placeras.

Vid kommande infart till området finns idag en busshållplats som trafikeras av busslinje nr 2 och 320 samt skolbusslinjer. Tidigare har även Marstrandsexpressen stannat här.

Kommunens mål

Det pågår en fördjupad översiktsplan för Ytterby som är nära politiskt antagande. FÖP Ytterby fastställer vikten av ett ökat hållbart resande för att trafiknätet ska kunna matcha de stora exploateringar som planeras i Ytterby. Trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras. Detaljplan Västra Tunge ligger precis utanför den centrala urbana zonen med 500 meters radie från centrum i stationsområdet Ytterby.



Kommunen har i Trafikplan 2017 de strategiska målen att bland annat öka det hållbara resandet, öka trygghet, säkerhet och tillgänglighet i trafiken och att ny bebyggelse ska stödja en välutbyggd och attraktiv kollektivtrafik. På sikt bör färdmedelsfördelningen i bilden till vänster uppnås, vilket är en bra bit ifrån dagens fördelning. Stora insatser krävs för att öka det hållbara resandet.

I kommunens Plan för smart och effektiv parkering samt Plan för attraktiva stråk och miljöer för gång och cykel finns råd och norm för utformning av trafikmiljö och behov av parkering.

Parkering

Bilparkering

Tabell 1 visar gällande parkeringsnorm för bil. Detaljplanen Västra Tunge ligger inom zon A. Troligtvis kommer de flesta lägenheterna räknas som Bostad.

Tabell 1: Antalet bilplatser per enhet och zon samt tillägg för besök

Bilplatser per enhet	A	B	C	D	Tillägg för besök
Mindre småbostad	0,25	0,30	0,45	0,55	0,03
Småbostad	0,40	0,45	0,70	0,85	0,06
Bostad	0,60	0,70	1,20	1,40	0,10

Tabell 2: Antal bilplatser per 1000 kvm BTA och zon samt tillägg för besök.

Zon	A	B	C	D	Tillägg för besök
Bostäder	7	8	13	15	1
Förskola	9	11	13	15	5

Tabell 2 anger alternativt räknesätt per 1000 kvm BTA.

Antar man att det kommer att byggas 400 bostäder samt förskola blir antalet parkeringsplatser enligt nedan. Förskolan planeras få en BTA på 1600 kvm.

Boendeparkeringsbehov	400*0,6=240 platser	
Besöksparkering bostäder	400*0,1=40 platser	Totalt 280 bilplatser bostäder
Förskola	1,6*9=14,4 platser	
Förskola besök	1,6*5=8 platser	Totalt 23 bilplatser förskola

Exploatören har planerat in betydligt fler parkeringsplatser för bil för bostäderna än det minsta antal som normen kräver. Detta kan leda till ett högre bilinnehav än önskvärt och även ett större bilresande.

Cykelparkering

Tabellerna nedan visar gällande parkeringsnorm för cykel.

Tabell 3: Antalet cykelplatser per enhet och zon samt tillägg för besök

Cykelplatser per enhet	A	B	C	D	Tillägg för besök
Mindre småbostad	0,70	0,60	0,50	0,40	0,10
Småbostad	1,10	0,90	0,80	0,60	0,10
Bostad	1,80	1,40	1,25	1,00	0,10

Tabell 4: Antal cykelplatser per 1000 kvm BTA och zon samt tillägg för besök.

Zon	A	B	C	D	Tillägg för besök
Bostäder	20	16	14	11	2
Förskola	5	3	1	1	20

Boendeparkeringsbehov	400*1,8=720	
Besöksparkering bostäder	400*0,1=40	Totalt 760 cykelplatser bostäder
Förskola	1,6*5=8	
Förskola besök	1,6*20=32	Totalt 40 cykelplatser förskola

Viktigt när det gäller cykelparkering är att den gärna ska vara under tak med möjlighet att låsa fast ramen samt placeras nära entréerna till husen, alternativt inomhus i entrévåningen på husen eller i separat cykelhus. För förskola är det viktigt att även planera för cykelparkering för lite större cyklar med kärra, lastcyklar osv.

Annan parkering i närområdet

Inom en radie på 300 meter från området finns få befintliga parkeringsplatser. De som finns är privata platser på Häradsvägen samt Tungevägen. I början på Hällebergsgatan finns också en parkeringsyta för befintlig förskola med reserverade och övervakade platser.

Risken för att boende i Västra Tunge skulle välja att parkera på annan plats är liten eftersom det inte finns mer attraktiva alternativ än de parkeringsplatser som ska byggas inom området. Möjligtvis riskerar den planerade förskolans parkering att bli använd av boende om den inte regleras eller övervakas.

Samnyttjande

För att utnyttja mark optimalt är det bra om de parkeringsplatser som finns används så stor del av dygnet som möjligt istället för att stå tomma. Den möjlighet för samutnyttjande av parkeringsplatser som finns i området för detaljplanen är att förskolans parkering skulle kunna samordnas med besöksparkering för bostäderna. Personalparkering och lämning/hämtning av barn sker mestadels dagtid vardagar medan besök till bostäder ofta sker på kvällar och helger. För att ett sådant samutnyttjande ska fungera behöver parkeringsytan regleras och avtal upprättas mellan förskola och fastighetsägare för bostäderna. Antingen kan förskolans parkering regleras med tillstånd och tidsreglering så att även besökare kan stå där, eller så kan t ex förskolans personal stå i parkeringshuset. Platser för hämtning och lämning till förskola ska ligga i anslutning till förskolan.

Reducering

En exploatör kan erbjudas reducering av parkeringsnormen mot att de åtar sig att genomföra åtgärder som kan minska efterfrågan på parkering. Det är möjligt att beviljas mellan 5 – 20 % reducering av antalet parkeringsplatser som behöver byggas.

Möjliga åtgärder som kan ge parkeringsreduktion är:

- Kollektivtrafikpaket (10%)
- Bilpoolspaket (5%)
- Cykelpoolspaket (5%)

Mobilitet

Cykel

För att människor ska känna sig säkra och trygga med att använda cykeln som transportmedel är det viktigt att det finns tydliga, gena och bra cykelvägar inom området med riktning mot korsningen med Marstrandsvägen där koppling till huvudcykelstråket mot Kungälv går. Plankorsningen för gång och cykel över järnvägen inom området kommer troligtvis att stängas inom några år. Då bör behovet av ytterligare någon annan anslutning till området för gång och cykel utredas, längs Marstrandsvägens norra sida under järnvägsbron och/eller norrut från området mot Rollsbo.

Cykelparkering till husen ska alltid ligga närmare än bilparkeringen och det ska vara lättare och smidigare att ta cykeln istället för bilen. I detta område finns goda förutsättningar för detta eftersom bilparkeringen troligtvis samlas i ett parkeringshus i ena sidan av området. Ganska enkla åtgärder gör det mer attraktivt att välja cykeln som transportmedel, det kan handla om att det finns en smidig cykelpump som alla kan använda, en avsedd

plats att stå och serva sin cykel med enkla verktyg tillgängliga eller att ordna ett tillfälle per år med gratis cykelservice för områdets boende.

Med cykel är det ca 900 m till Ytterby station, apotek och småbutiker, ca 1200 m till större mataffär i Ytterby, ca 4,3 km till Kungälv resecentrum och köpcentrum. Avstånd upp till 5 km känns för de flesta som ett rimligt avstånd att kunna/vilja/orka cykla. Om rätt praktiska förutsättningar införs inom området så finns det även goda förutsättningar för att det hållbara resandet kan bli en stor andel av det totala resandet.

Cykelparkering under tak
och nära husens entréer

Parkering för lastcykel
och kärror

Information till boende om goda
förutsättningar för cykling

Plats för cykelpump och
verktyg

Gemensam lastcykel, t ex
en per hus

Cykelparkering vid
busshållplatser

Gång

De flesta resor börjar och slutar med en gångresa. Det acceptabla avståndet för en gångresa är naturligtvis kortare än för cykel men varierar kraftigt från person till person. För att gynna det hållbara resandet i detta område krävs att gångresan man behöver göra till och från busshållplats är säker, trevlig och inte alltför lång. Avståndet till busshållplats vid Marstrandsvägen blir ca 100-300 meter.

För att underlätta ett hållbart resande till fots kan en åtgärd vara att ordna hämtplats/skåp för t ex matleverans mm, så att bilresan till mataffären kan undvikas.

Gena gångvägar

Bra belysning ger
trygghet

Skåp för t ex
matleverans

Kollektivtrafik

Lokalbuss nr 2 går i halvtimmestrafik mellan klockan 05-23 vardagar vilket är en bra förutsättning för att kunna pendla till jobb med buss. Bussen ansluter till både Ytterby station och Kungälv resecentrum där byte till tåg respektive expressbuss kan göras.

I och med ny exploatering i området så ökar antalet personer som potentiellt kan använda sig av kollektivtrafiken. Underlaget ökar för ett bibehållt eller eventuellt ökat utbud av kollektivtrafik. Marknadsföring till boende av fördelar och möjligheter till kollektivtrafikresande är en viktig del för att gynna det hållbara resandet. Vid varje nyinflyttning kan t ex ett informationspaket om turutbud och praktisk information om kollektivtrafik delas ut till de boende.

Information till
boende

Praktisk
resinformation

Bil

Det kommer att vara relativt enkelt att ta bilen från detta område för t ex jobbpendling, men i takt med att exploateringar i Ytterby och Kungälv ökar kommer också trafikbelastningen på vägarna att öka med köbildning som följd. Ett visst mått av kö för bilisterna kan vara positivt för samhället i bemärkelsen att man då lättare kan överväga andra alternativ till förmån för att resa mer hållbart.

Genom att hålla ner antalet byggda parkeringsplatser kan man verka för att bilinnehavet i området inte blir för högt. Kungälv ligger generellt ganska högt i bilinnehav och det är något som bör förändras för att kunna öka det hållbara resandet. Avgift för parkeringsplats bör särskiljas helt från lägenheternas hyra/avgift så att endast de som utnyttjar parkeringen ska vara med och betala den verkliga kostnaden för den.

Parkeringskostnad ska inte belasta
de som inte har parkering

Trafik

Trafikalstring

En trafikutredning för korsningen vid Marstrandsvägen har tagits fram (Marstrandsvägen-Hällebergsgatan, Sigma 2021-05-04). I utredningen togs trafikalstringstal fram för planområdet Västra Tunge. Baserat på Trafikverkets trafikalstringsverktyg där en mängd faktorer räknas in landade man i dessa tal:

- Bil, ÅDT 1550 fordon/dygn
- Kollektivtrafik, ca 1700 kollektivtrafikresor/dygn
- Gång och cykel, ca 400 resor/dygn

För gång- och cykelresor är en stor osäkerhet inbyggd i beräkningarna och troligtvis kommer det i verkligheten bli betydligt fler gång- och cykelresor då till exempel resorna till och från busshållplats inte ingår i beräkningen.

Del av slutsatser och åtgärdsförslag från trafikutredningen för korsningen lyder:

För att ge goda förutsättningar för gående och cyklister samt anpassa korsningen till befintligt trafiksystem föreslås att denna byggs som en cirkulationsplats med ett körfält. En cirkulationsplats innebär en generell sänkning av hastigheterna vilket ger bättre förutsättningarna för gång- och cykel. Hastighetssänkningen ökar också trafiksäkerheten för motorfordonstrafiken tillsammans med lindrigare kollisionsvinklar vid olyckor. Det kan vara relevant att sänka hastighetsbegränsningen på en längre del av Marstrandsvägen för att minska risken för upphinnandeolyckor inför cirkulationsplatsen och få ett jämnare flöde på sträckan in mot Ytterby vilket kan ha positiva effekter på kapaciteten. Även lägre hastighet inom bostadsområdena kan ha positiva effekter på säkerhet och kapacitet.

Trafikutredningen betonar också vikten av en målmedveten och kraftfull planering för hållbart resande i området. Detta för att stimulera minskad biltrafik till fördel för det hållbara resandet med gång, cykel och kollektivtrafik. Om det istället blir en kraftigt ökad biltrafik skulle detta kunna leda till kapacitetsproblem i korsningen, köproblematik på Marstrandsvägen samt ökat behov av ytterligare kostsamma åtgärder.

Trafiksäkerhet

De oskyddade trafikanterna i samhället ska prioriteras högst eftersom dessa är extra utsatta i trafikmiljöer. Inträffar en olycka blir konsekvenserna ofta större än om man t ex sitter i en bil. Bland de oskyddade trafikanterna ska barn och äldre sättas i första hand eftersom förmågan att tolka trafiksituationer, överblicka trafiken och reaktionstid är sämre i dessa grupper. Planerar man ett område utifrån denna grupps behov så blir det ofta bra för alla.

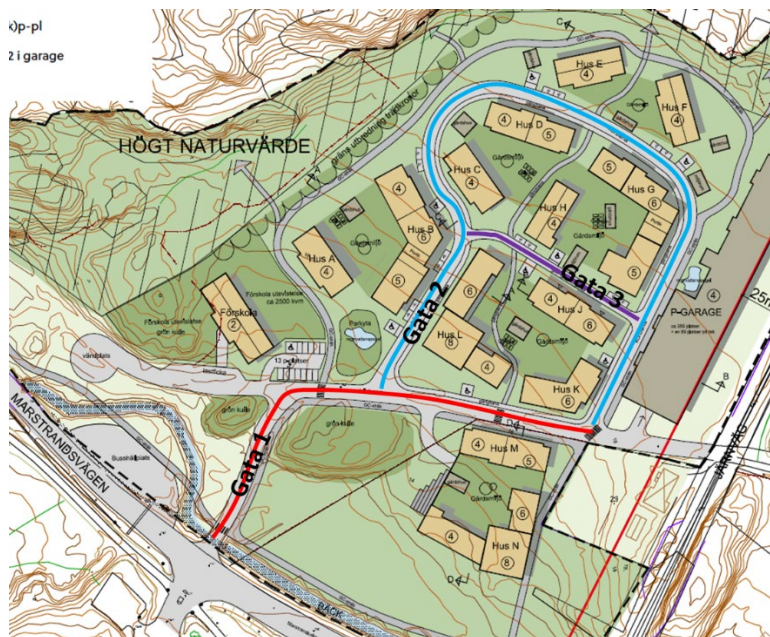
Viktigt att tänka på är att göra konfliktpunkterna där biltrafik och gående/cyklister korsar varandras väg trafiksäkra. Gång- och cykelstråk ska vara gena och trygga med bra belysning. Gående och cyklister är känsliga för omvägar och kommer att gå eller cykla den väg som är närmast till målpunkten, även om det inkluderar en bilväg, vilket inte är önskvärt.

En viss trafik med tyngre fordon är oundviklig i ett stort bostadsområde; sophämtning, leveranser och flyttbilar kommer att behöva framkomlighet på gatorna. Utifrån tänket om störst trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna kan de större och tyngre fordonen ges en situation där nödvändig framkomlighet finns men med en låg hastighet som förutsättning.

Utformning och sektioner

Nedanstående bild visar arbetsmaterial för planering av området Västra Tunge. Det kommer med all säkerhet inte se ut exakt så här när planeringen är klar, men är ett förslag till principiell utformning.

Området kan trafikmässigt delas in i några olika områden med olika trafikfunktion, gata 1-3, samt separata gång eller cykelstråk. Gatan in till förskolan kan ses som en infart med enbart detta syfte och kan anpassas efter behov och önskemål. Kanske bör den ingå helt i förskolans fastighet och ligga på kvartersmark.



Gata 1

Gata 1 kan beskrivas som uppsamlingsgata och kommer att ha lite mer trafik, alla som ska in och ut från området samt trafiken till förskolan. Gata 1 bör vara i kommunal väghållning. Dimensionerande trafiksituation är ett möte mellan personbil och lastbil med bra framkomlighet och utan att behöva sakta in, sektionen behöver då vara 6 meter bred. Föreslagen hastighet är 50 km/h under förutsättning att det finns separat gång- och cykelväg. Det behövs bra belysning för att göra sträckan trafiksäker och trygg. En kombinerad gång- och cykelväg med 3 meters bredd är tillräckligt för den kommande gång- och cykeltrafiken.

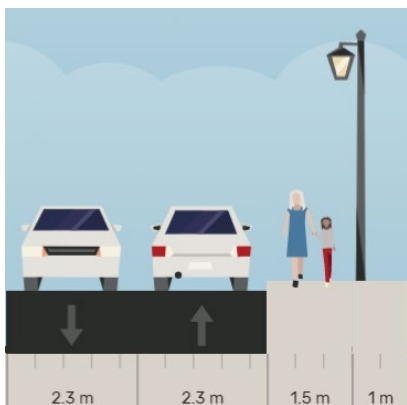


Sektion gata 1 (från Streetmix.net)

Gata 2

Gata 2 kan fungera som en lokalgata för leveranser, sophämtning och tillfälliga framkörningar till hus i olika ärenden och kan vara i antingen kommunal eller enskild väghållning. Denna sektion kan vara smalare än gata 1 eftersom trafiken här ska gå långsamt och prioritera de oskyddade trafikanterna. Den dimensionerande trafiksituationen är möte mellan två personbilar i låg hastighet och kan då vara 4,5-5 meter bred. Blir det möte i den smalare sektionen mellan personbil och lastbil får detta ske i bredare partier vid infarter eller annan lämplig mötesplats som då måste planeras in. Lämplig hastighet är 30 km/h.

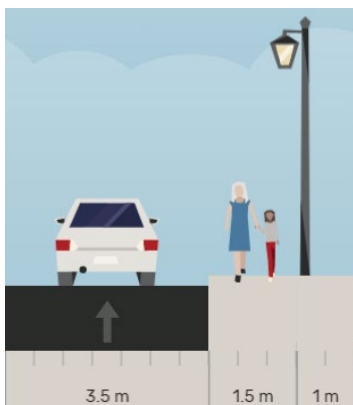
Gata 2 bör förse med trottoar på ca 1,5 meters bredd under förutsättning att det finns annan separat gång- och cykelväg gent genom området.



Sektion gata 2 (från Streetmix.net)

Gata 3

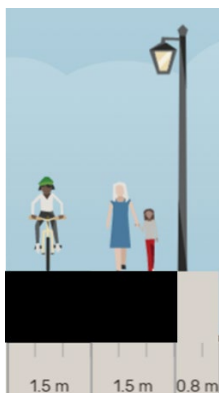
Gata 3 kan fungera som lokalgata likt gata 2 med samma sektion, eventuellt smalare och enkelriktad, alternativt en smalare gata med funktion som gångfartsområde. Gata 3 är lämplig att ha med enskild väghållning.



Sektion gata 3, enkelriktad (från Streetmix.net)

Separata gång- och cykelvägar

Separata gång- och cykelvägar inom området måste vara gena för att de ska bli använda på ett bra sätt. En sektion på 3 meter för kombinerad gång- och cykeltrafik är lämpligt.



Sektion gång- och cykelväg (från Streetmix.net)