

Uppdragsledare
Malin Kärnhagen Wolff
Handläggare
Emma Johansson
Granskare
Jon Weihard

Datum
2025-11-05

Kund
Alingsås kommun

Trafik- och parkeringsutredning

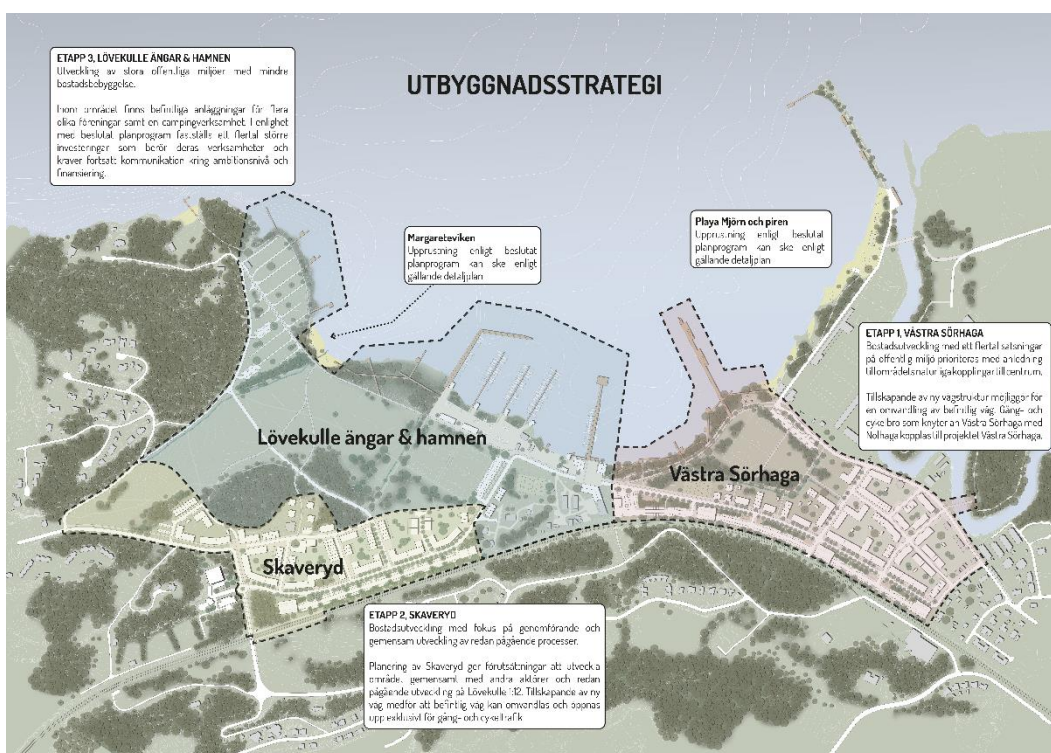
Detaljplan Västra Sörhaga och Detaljplan Skaveryd

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Detaljplaner.....	2
1.1.1	Detaljplan Västra Sörhaga.....	2
1.1.2	Detaljplan Skaveryd	3
2	Nuläge	4
2.1	Målpunkter	4
2.2	Resvanor.....	5
2.3	Trafiksystem.....	6
2.3.1	Motorfordonstrafik.....	6
2.3.2	Gång- och cykel.....	7
2.3.3	Kollektivtrafik	8
2.3.4	Parkering	9
3	Trafikstruktur.....	10
4	Parkeringsbehov.....	12
4.1	Bilparkering	12
4.1.1	Bostäder	12
4.1.2	Verksamheter	14
4.2	Cykelparkering.....	15
4.2.1	Bostäder	15
4.2.2	Verksamheter	15
4.3	Sammanställning parkeringsbehov	15
5	Trafikanalys.....	16
5.1	Trafikalstring	16
5.2	Påverkan på kommunalt vägnät	17
5.2.1	Kapacitetsberäkning	19
5.3	Påverkan på statligt vägnät	23
6	Utformningsförslag	24
6.1	Västra Sörhaga	25
6.2	Skaveryd	28
7	Slutsatser.....	30

1 Inledning

Alingsås kommun planerar att utveckla området kring Mjörnstranden och har tagit fram ett planprogram som ligger till grund för områdets utveckling. Området planeras att kompletteras med småbåtshamn, rekreationsytor, badplatser, bollplaner, lekplats och ett utvecklat campingområde. I delar av området föreslås även bostadsbebyggelse omfattande cirka 600 bostäder samt en mindre mängd service. Utifrån planprogrammet har en utbyggnadsstrategi tagits fram där området delats in tre delar, se Figur 1. Denna trafikutredning utgör underlag vid framtagande av detaljplaner för de två områdena Västra Sörhaga och Skaveryd. Syftet med utredning är bedöma detaljplanernas påverkan på befintligt och framtida vägnät, fastställa detaljplanernas parkeringsbehov, samt att ta fram ett trafikutformningsförslag som kan utgöra underlag till plankarta.



Figur 1. Utbyggnadsstrategi för Mjörnstranden. Bildkälla: Alingsås kommun.

1.1 Detaljplaner

1.1.1 Detaljplan Västra Sörhaga

Ungefärlig planområdesgräns för Västra Sörhaga redovisas i Figur 2. Området är obebyggt och består till stora delar av ängsmark, men det finns även volleybollplan, fotbollsplaner samt en parkeringsyta. Söder om planområdet ligger järnvägen (Västra stambanan), norr och väst om planområdet går Lövekullevägen, och i östra delen ligger Poppelgatan. Inom planområdet Västra Sörhaga utreds möjligheten att uppföra bostäder, förskola, rekreation samt kompletterande infrastruktur.



Figur 2. Ungefärlig planområdesgräns för Västra Sörhaga. Bildkälla: Alingsås kommun.

Planerad bebyggelse inom Västra Sörhaga utgörs av 298 lägenheter, 14 radhus samt en förskola för 120 barn. Ett alternativt scenario är att det inte byggs någon förskola, och att i stället ytterligare 24 lägenheter upprättas (totalt 322 lägenheter).

1.1.2 Detaljplan Skaveryd

Ungefärlig planområdesgräns för Skaveryd redovisas i Figur 3. Planområdet är obebyggt och utgörs av ängsmark. Sydöst om planområdet ligger järnvägen, och genom områdets nordvästra del sträcker sig Lövekulleälvgen. Planområdet angränsar i nordöst till befintlig villabebyggelse, och i sydväst till Stadsskogsvägen.



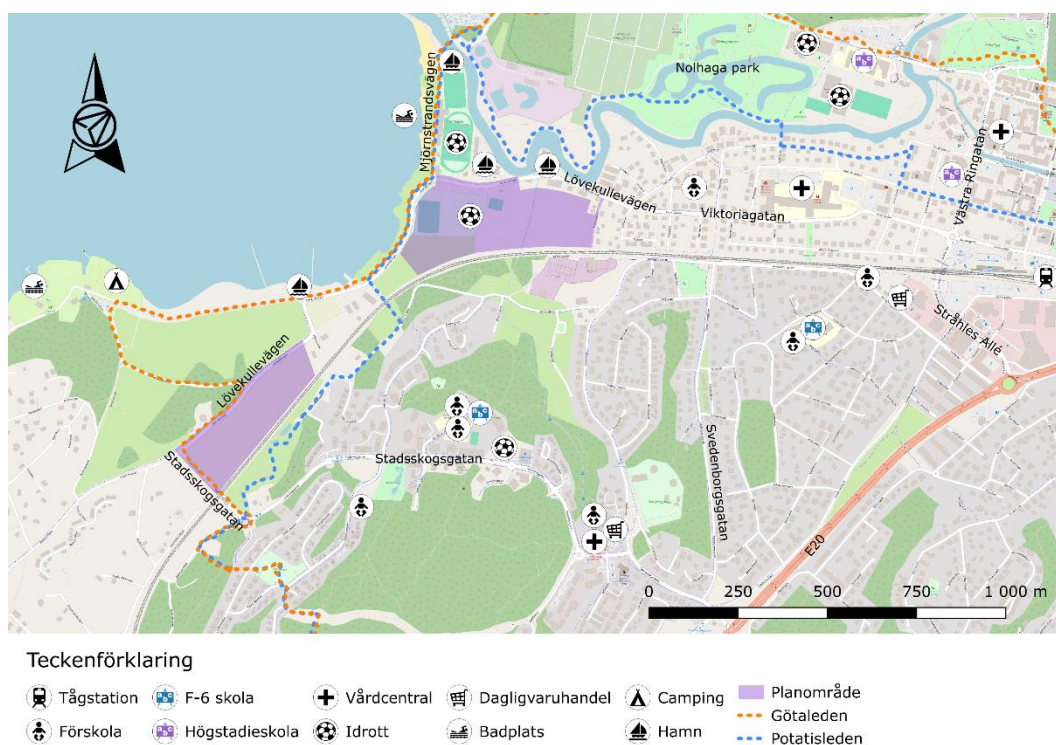
Figur 3. Ungefärlig planområdesgräns för Skaveryd. Bildkälla: Alingsås kommun.

Inom Skaveryd utreds möjligheten att uppföra bostäder, rekreation samt kompletterande infrastruktur. Planerad bebyggelse inom Skaveryd uppgår till 274 lägenheter samt 22 radhus.

2 Nuläge

2.1 Målpunkter

Planområdena är belägna cirka 1,5–3 kilometer väster om centrum och Alingsås station. Planområdenas läge i förhållande till Alingsås station samt målpunkter i närområdet redovisas i Figur 4.



Figur 4. Planområdenas läge i förhållande till stationen samt målpunkter i närområdet.
Bakgrundskarta: OpenStreetMap.

Inom planområdet Västra Sörhaga finns fotbollsplaner och volleybollplan. Strax norr om Västra Sörhaga finns idrottsplatsen Mjörnvallen samt badstranden "Playa Mjörn". Längre västerut i Lövekulle finns ytterligare en badplats i anslutning till Lövekulle Camping.

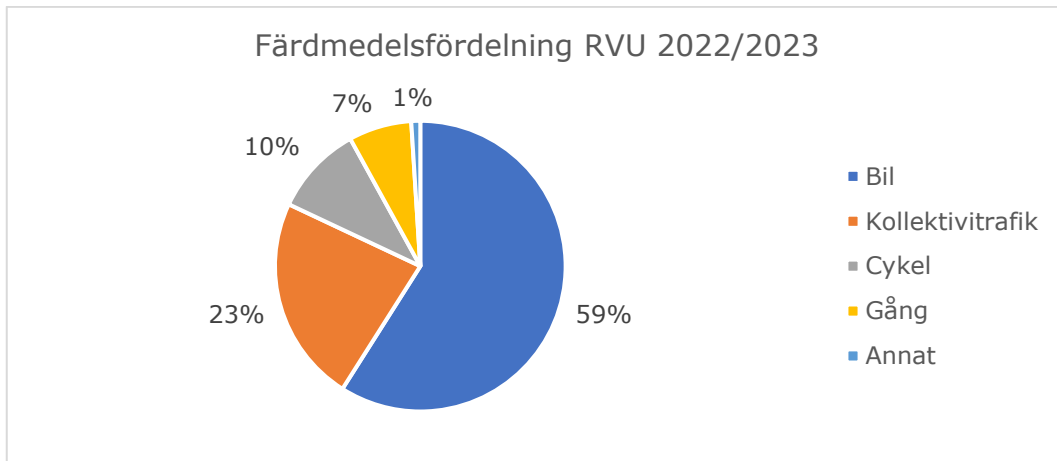
Området Stadsskogen ligger sydöst om planområdena i anslutning till Stadsskogsgatan. I Stadsskogen finns service i form av förskolor, F-6 skola, vårdcentral, idrottshall och dagligvaruhandel. Åt öst, i riktning mot centrum, finns ytterligare förskolor, F-6 skola samt en vårdcentral i anslutning till Alingsås lasarett. I utkanten av centrum finns en dagligvarubutik i närheten av Stråhles allé. Närmaste högstadieskolorna är Nohagaskolan och Gustav Adolfskolan nordost om planområdena.

I Sävveån ligger ett stort antal småbåtar, och en iläggingsplats finns i norra änden av Mjörnstrandsvägen. Tre båtsällskap är verksamma i området, Mjörns Motorbåtsällskap och Mjörns Ångbåtsförening vid Sävveån, och Alingsås Segelsällskap vid Mjörn. Norr om Sävveån finns Nohaga park med bland annat promenadstråk, djurpark, koloniträdgårdar och lekplats, samt idrottsanläggningar i form av simhall, ishall och tennishall.

Genom planområdena går två vandringsleder, Götaleden mellan Göteborg och Vårgårda, samt Potatisleden runt Alingsås tätort.

2.2 Resvanor

Västra Götalandsregionens resvaneundersökning från år 2022/2023 inkluderar Alingsås kommun. Färdmedelsfördelningen för kommunen redovisas i Figur 5.



Figur 5. Färdmedelsfördelning för Alingsås kommun enligt Västra Götalandsregionens resvaneundersökning för 2022/2023.

Undersökningen visar hela kommunens resande, vilket inte nödvändigtvis stämmer överens med resandet till Mjörnstranden. Alingsås kommun utgörs både av en tätort som kan likställas med en 15-minutersstad för cyklister, och av stora delar landsbygd där avstånden mellan målpunkter är långa. Områdena som planläggs är lokaliserade i tätorten, och därför är andelen bilresor sannolikt lägre än kommunens genomsnitt, till förmån för fler resor till fots och med cykel.

2.3 Trafiksystem

2.3.1 Motorfordonstrafik

Genom båda planområdena sträcker sig Lövekullevägen som kan nå antingen från öst via Viktoriagatan, eller från sydväst via Stadsskogsgatan. I Figur 6 illustreras de två angöringsvägarna mellan planområdet och E20 samt trafikmängder på dessa och i närområdet. Trafikmängder har erhållits från Alingsås kommun. På E20 uppgår dygnstrafiken till cirka 20 000 fordon per dygn enligt Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta.



Figur 6. Angöringsvägar till respektive planområde. Trafikmängder redovisas i form av ÅDT, samt mätår inom parentes. Bakgrundskarta: OpenStreetMap.

På gator inom Alingsås tätort gäller generellt högsta tillåtna hastighet 40 km/tim. Viktoriagatan samt delar av Lövekullevägen är dock reglerade med rekommenderad lägre hastighet 30 km/tim på grund av farthinder och avsmalning. Lövekullevägens körbana är cirka 6 meter bred. Åt sydväst fortsätter Lövekullevägen till Lövekulle där den upphör.

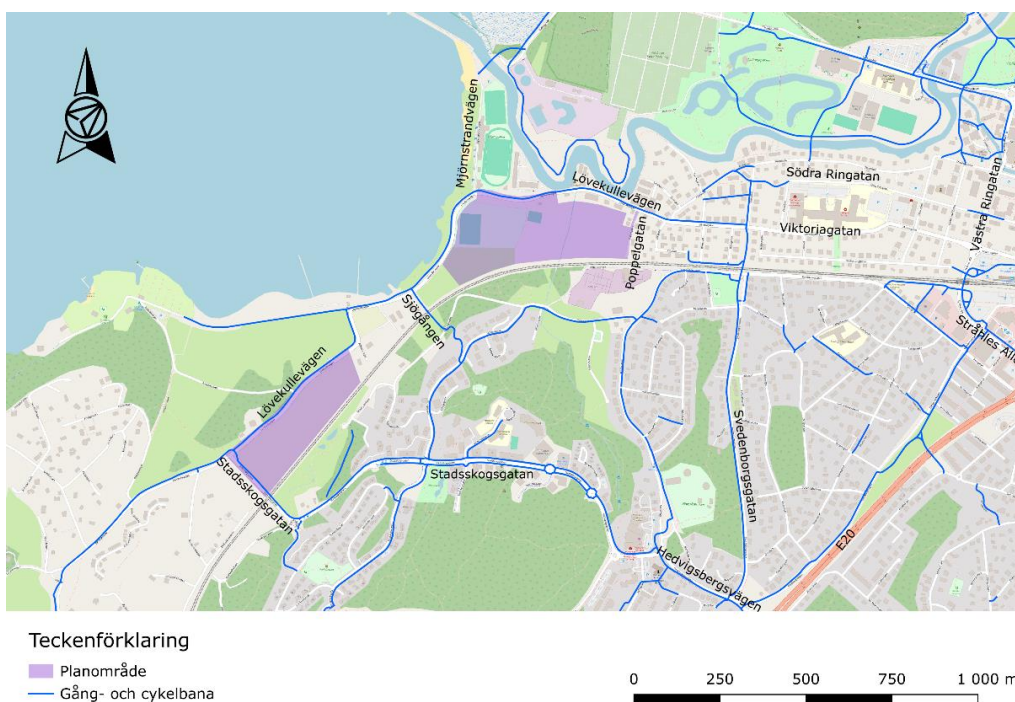
I anslutning till Säveån är Lövekullevägens körbana avsmalnad på två platser på grund av stabilitetsproblem vid ån, se Figur 7. Avsmalningen har ingen särskild reglering, vilket innebär att fordon som kör i västergående riktning (från centrum) har väjningsplikt eftersom körbanan är inskränkt på den norra sidan av vägen.



Figur 7. Avsmalningar på Lövekullevägen markerade med röd ruta. Ortofoto: Lantmäteriet.

2.3.2 Gång- och cykel

Cykelbanor i närområdet redovisas i Figur 8. Fotgängare och cyklister som kommer från söder kan utöver att korsa järnvägen vid Stadsskogsgatan och Stråhles allé, likt fordonstrafiken, även använda gång- och cykeltunnlarna vid Sjögången samt vid Svedenborgsgatan. Norrifrån finns en gång- och cykelbro, Mjörnvallesbron, som leder in cyklister till området via Mjörnstrandsvägen. Ytterligare en gång- och cykelbro över Säveån finns strax norr om lasarettet.



Figur 8. Cykelbanor i närområdet. Bakgrundskarta: OpenStreetMap.

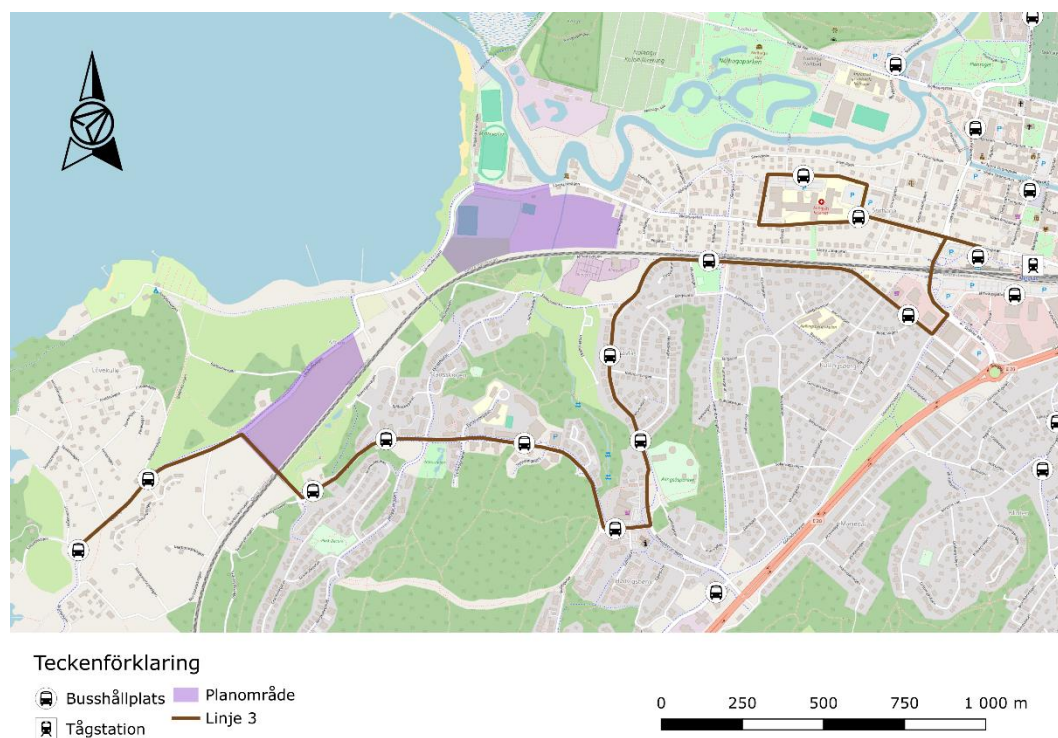
Det finns ingen sammanhängande cykelbana mellan planområdena och tågstationen. I kommunens cykelkarta¹ rekommenderas cyklister att cykla på Västra Långgatan som är en villagata som går parallellt med Viktoriagatan. I östra änden av Västra Långgatan finns en gång- och cykelbro över Stråhles allé som leder vidare till tågstationen.

Längs Södra Ringgatan som ligger norr om lasarettet pågår utbyggnad av gång- och cykelbana. Utbyggnaden innebär att det tillskapas ett sammanhängande cykelstråk mellan planområdena och centrum.

Längs Poppelgatan finns gångbana utmed gatans västra sida. Gångbanan sträcker sig längs de norra delarna av gatan där det finns villor på båda sidor av gatan. I den södra änden av gatan det endast finns bebyggelse på gatans enda sida saknas gångbana. Närmast Lövekullevägen är gångbana cirka 1,5 meter, men längre söderut är den endast 1 meter bred.

2.3.3 Kollektivtrafik

En av tre stadsbusslinjer, linje 3, trafikerar mellan Talludden–Terminalen–Lasarettet enligt Figur 9. Under vardagar avgår linje 3 var 15–30 minut i respektive riktning under högtrafiktimmor. Linjen vänder i slutet av Lövekullevägen där det finns en vändhållplats. Alingsås station ligger cirka 1–3 kilometer från planområdena och trafikeras av Västtågen och SJ Regional. I anslutning till stationen ligger också en Alingsås bussterminal som trafikeras av både lokal- och regionalbussar.



Figur 9. Hållplatser i närområdet. Bakgrundskarta: OpenStreetMap.

¹ Cykelkarta Alingsås tätort. Hämtad 2025-06-05 från: <https://www.alingsas.se/trafik-och-gator/cykla-och-ga/cykelkarta-over-alingsas-kommun/>

2.3.4 Parkering

I anslutning till Mjörnvallen, söder om Lövekullevägen, finns en grusad bilparkering som primärt används av besökare till Mjörnvallen samt Playa Mjörn. Antalet platser uppskattas till cirka 110 stycken och de är ej tids- eller avgiftsreglerade.

Parkeringsplatsen är enligt Alingsås kommun periodvis fullbelagd, till exempel i samband med idrottsevenemang samt under sommardagar med fint väder då Playa Mjörn lockar till sig många badgäster.



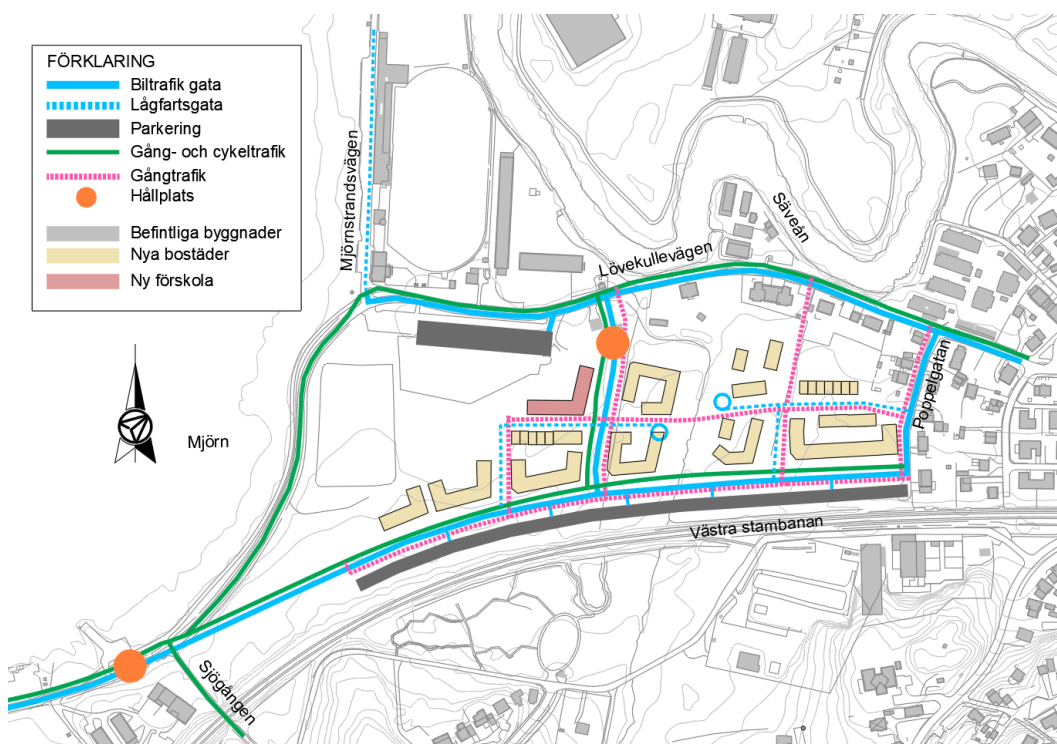
Figur 10. Grusparkering söder om Mjörnvallen. Ortofoto: Lantmäteriet.

3 Trafikstruktur

Områdets tänka trafikstruktur redovisas i Figur 11 samt Figur 12. Strukturen har tagits fram med utkast av bebyggelseförslag som underlag. Strukturen har utgjort underlag vid framtagande av trafikanalysen som redovisas i kapitel 5, samt utformningsförslaget som redovisas i kapitel 0. Trafikstrukturen redovisar inte exakt läge för passager för fotgängare och cyklister, utan ska endast tolkas som en övergripande struktur där potentiella korsningsanspråk illustreras.

I Västra Sörhaga, som illustreras i Figur 11, stängs delar av Lövekullevägen som sträcker sig längs med Mjörn och byggs om till gång- och cykelväg. Genomfartstrafik får i stället använda den nya huvudgatan som anläggs parallellt med järnvägen. Den nya huvudgatan ansluter till befintlig sträckning av Lövekullevägen i höjd med Sjögången samt norr om förskolebyggnaden. Det finns också möjlighet att angöra området via den befintliga Poppelgatan, som ansluts till det nya gatunätet.

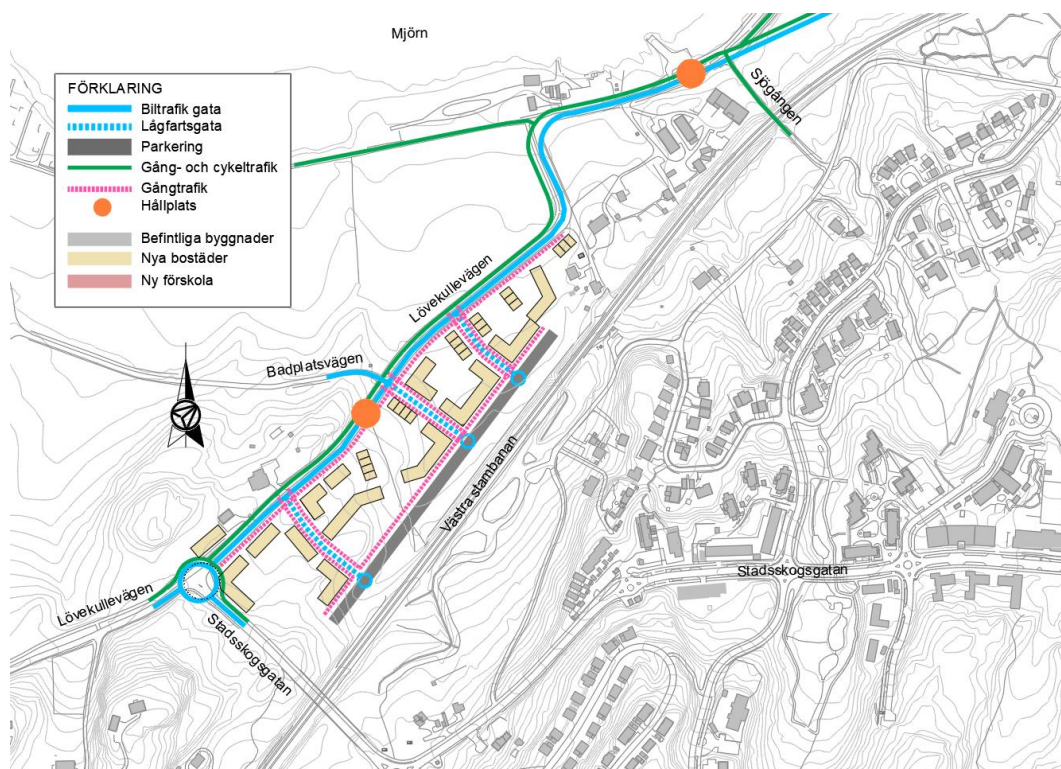
All boendeparkering, bortsett parkering för personer med rörelsenedsättning, samlas längs järnvägen. Besöksparkeringen söder om Mjörnvallen behålls, och planeras även inrymma parkering till förskolan.



Figur 11. Planerad trafikstruktur för Västra Sörhaga.

I dialog med Västtrafik pågår diskussion om en potentiell ny busslinje genom området. Utmed huvudgatan genom både områdena planeras därför tre hållplatser, en i Västra Sörhaga, en i Skaveryd och en mellan områdena i höjd med Sjögången.

Den nya bebyggelsen i Skaveryd placeras mellan befintliga Lövekullevägen och järnvägen, se Figur 12. Boendeparkeringen samlas, likt i Västra Sörhaga, närmast järnvägen. Korsningen mellan Lövekullevägen och Stadsskogsgatan föreslås byggas om till cirkulationsplats i syfte att möjliggöra för bussar att vända i korsningen i stället för att köra hela vägen in till Lövekulle.



Figur 12. Planerad trafikstruktur för Skaveryd.

4 Parkeringsbehov

I Alingsås kommuns parkeringsnorm anges bil- och cykelparkeringstal för bostäder och verksamheter². I parkeringsnormen delas kommunen in i tre geografiska zoner där planområdena tillhör zon 2 som inkluderar Alingsås stad (ej centrum), Västra Bodarna, Ingared och Sollebrunn. Parkeringstalet som anges i parkeringsnormen kan reduceras genom upprättande av en mobilitetsplan bestående av samnyttjande och/eller mobilitetsåtgärder³.

I Västra Sörhaga finns det två potentiella utbyggnadsscenarier, ett med enbart bostäder, och ett där delar av bostadsbebyggelsen ersätts med en förskola. Då förskolan och bostädernas parkering är tänkt att ordnas på olika ställen behöver båda scenarierna studeras för att kunna planlägga tillräckligt stor yta för parkering. Parkeringsbehovet för bostäder beräknas därför för scenariot med enbart bostäder, men även parkeringsbehovet för en förskola beräknas.

4.1 Bilparkering

Bilparkeringstal för bostäder och aktuella verksamheter i zon 2 redovisas i Tabell 1. Bilparkeringstalet för bostäder i Alingsås kommun anges som antal platser per lägenhet och varierar beroende på lägenhetsstorleken. Besöksparkering till förskola avser enligt kommunens parkeringsnorm primärt platser för hämta/lämna.

Tabell 1. Bilparkeringstal för bostäder i zon 2.

Bostadstyp	P-tal boende/anställda	P-tal besökare
Lägenhet ≤35 m ²	0,6 bpl/lgh	0,1 bpl/lgh
Lägenhet >35 m ² , ≤55 m ²	0,7 bpl/lgh	0,1 bpl/lgh
Lägenhet, >55 m ²	0,8 bpl/lgh	0,1 bpl/lgh
Radhus	1 bpl/radhus	0,1 bpl/radhus
Förskola	5,5 bpl/1000 m ² BTA	3 bpl/1000 m ² BTA

4.1.1 Bostäder

Vid tidpunkten för utredningen är lägenhetsstorlek inte fastställd. Givna uppgifter om BTA samt antal lägenheter för detaljplanerna indikerar dock att det rör sig om en övervägande del stora lägenheter. Baserat på tumregeln att bruttototalarean (BTA) är 25 procent högre än boarean (BOA) bedöms den genomsnittliga lägenhetsstorleken uppgå till cirka 85 m². Det bedöms därför lämpligt att i detta skede ta höjd för det högsta parkeringstalet för lägenheter, det vill säga 0,8 bilplatser per lägenhet. Framräknat parkeringsbehov för radhus och lägenheter för respektive detaljplan redovisas i Tabell 2 och

Tabell 3. Det totala parkeringsbehovet för Västra Sörhaga uppgår till 310 platser för boende och besökare, och motsvarande för Skaveryd är 256 platser.

² Parkeringsnorm för Alingsås kommun – Riktlinjer för byggaktörer och fastighetsägare vid byggnation av bostäder och verksamheter. Hämtad 2025-06-05 från: <https://www.alingsas.se/bygga-bo-och-miljo/samhallsplanering/p-norm-och-mobilitetsplan/>

³ Mobilitetsplan – Vid reduktion av bilparkeringstal i Alingsås kommun. Hämtad 2025-06-05 från: <https://www.alingsas.se/bygga-bo-och-miljo/samhallsplanering/p-norm-och-mobilitetsplan/>

Tabell 2. Beräknat behov av bilparkering för bostäder i Västra Sörhaga vid scenario med endast bostäder.

Bostadstyp	Antal bostäder	Parkeringsplatser boende	Parkeringsplatser besökare
Lägenhet	322	258	32
Radhus	14	14	1

Tabell 3. Beräknat behov av bilparkering för bostäder i Skaveryd.

Bostadstyp	Antal bostäder	Parkeringsplatser boende	Parkeringsplatser besökare
Lägenhet	274	219	27
Radhus	22	22	2

4.1.1.1 Mobilitetsplan

Vid exploatering i Alingsås kommun finns möjlighet att ta fram en mobilitetsplan i syfte att reducera antalet bilparkeringsplatser som behöver anläggas.

Tillvägagångssättet beskrivs i kommunens riktlinjer för mobilitetsplan⁴. Beroende på hur många mobilitetsåtgärder som exploitören åtar sig att ordna kan antalet platser minskas med 5–15 procent. Med hänsyn till tillgängligt utrymme inom respektive detaljplan bedöms en mobilitetsplan vara en förutsättning för att parkeringsbehovet ska kunna tillgodoses utan anläggande av parkeringshus. Mobilitetsåtgärder som motsvarar en sänkning av parkeringstalet med 15 procent förutsätts därför.

Nedan listas de mobilitetsåtgärder som i kommunens riktlinjer för mobilitetsplan kan tillämpas för att uppnå 15 procent reduktion av parkeringstalet i zon 2. Minst tre åtgärder måste väljas, varav minst en av de i mobilitetsplanen fetmarkerade. Om bilpool väljs behöver dock endast ytterligare en åtgärd uppfyllas.

- **Bilpool**
- Delningstjänst bil
- **Cykelpool**
- **Elcykel i hyra/månadsavgift**
- Laddmöjlighet för privat elcykel
- Cykelfaciliteter
- Kollektivtrafikkort i hyra/månadsavgift
- Realtidsskylt kollektivtrafik
- Informationsinsatser
- Leveransmottagning

Val av mobilitetsåtgärder görs i samband med upprättandet av mobilitetsplanen vilket görs av exploitören. Antalet parkeringsplatser för respektive område efter 15 procent reduktion av parkeringstalet redovisas i Tabell 4.

⁴ Alingsås kommun. (u.å.). Mobilitetsplan: Vid reducering av bilparkeringstal i Alingsås kommun.

Tabell 4. Beräknat behov av bilparkering för bostäder i Västra Sörhaga respektive Skaveryd efter reduktion genom mobilitetsplan.

Område	Totalt antal platser innan reduktion	Totalt antal platser efter reduktion (15 %)
Västra Sörhaga	305	259
Skaveryd	271	230

4.1.2 Verksamheter

4.1.2.1 Förskola

Beräknat parkeringsbehov för förskolan redovisas i Tabell 5. Totalt beräknas behovet till 17 platser för anställda och besökare. Det har i detta skede inte bedömts aktuellt att reducera antalet platser genom mobilitetsåtgärder, eftersom förskolans platser ändå bedöms kunna samnyttjas med övrig besöksparkering.

Tabell 5. Beräknat behov av bilparkering för förskoleverksamhet i Västra Sörhaga.

Verksamhet	BTA [m ²]	Parkeringsplatser anställda	Parkeringsplatser besökare
Förskola	2000	11	6

4.1.2.2 Övriga besöksmål

Parkering till befintliga och framtida besöksmål så som idrottsplats, badplats, båtplatser och lekplats behöver också ordnas inom planområdena. Befintlig parkeringsplats inom Västra Sörhaga har uppskattats till cirka 100 platser. Enligt kommunens observationer är parkeringen fullbelagd vid enstaka tillfällen så som idrottsevenemang på Mjörnvallen och under soliga sommandagar när många badgäster vill parkera. I dialog med kommunen har det dock inte bedömts aktuellt att utöka antalet parkeringsplatser, eftersom det inte är lämpligt att dimensionera parkeringen för sådana besöksstoppar.

Förslag på ny utformning av parkeringsplatsen har tagits fram i en separat utredning. Förslaget rymmer 104 platser, vilket innebär att parkeringsutbudet blir likvärdigt med idag. I takt med att Mjörnstranden utvecklas kan antalet besökare till målpunkterna väntas öka. Samtidigt kommer dock möjligheterna att resa till platsen med kollektivtrafik, med cykel och till fots att förbättras. Sammantaget bedöms därför det föreslagna antalet platser vara tillräckligt.

Den föreslagna utformningen av parkeringsplatsen innebär att det kan skapas en tydligare entré till grönområdet, samt en passage över Lövekullevägen till denna entré.

4.1.2.3 Samnyttjande

Förskolans parkeringsplatser planeras anläggas nordväst om förskolan i anslutning till övrig besöksparkering. Besöksparkeringen och förskolans parkering bedöms kunna samnyttjas. Dimensionerade tidpunkt för parkeringsplatsen kan antas vara eftermiddag/kväll. Enligt Alingsås kommuns mobilitetsplan uppskattas parkeringsbeläggningen vid en förskola vara 20 procent under eftermiddag/kväll. Det innebär att förskolan upptar cirka 4 platser under eftermiddag/kväll. Eftersom detta är ett mycket lågt antal i förhållande till det totala antalet platser (104 stycken) bedöms det inte finnas några hinder för att samnyttja parkeringsytan. För att samnyttjande ska kunna tillämpas krävs dock att exploatören beskriver detta i mobilitetsplanen.

4.2 Cykelparkering

Cykelparkeringstal för bostäder och aktuella verksamheter i zon 2 redovisas i Tabell 6.

Tabell 6. Cykelparkeringstal för bostäder och verksamheter i zon 2.

Markanvändning	P-tal boende/anställda	P-tal besökare
Lägenhet $\leq 35 \text{ m}^2$	1,25 cpl/lgh	0,25 cpl/lgh
Lägenhet $> 35 \text{ m}^2, \leq 55 \text{ m}^2$	2,5 cpl/lgh	0,25 cpl/lgh
Lägenhet, $> 55 \text{ m}^2$	3,5 cpl/lgh	0,25 cpl/lgh
Radhus	Ordnas efter behov på egen tomt	
Förskola	3,5 cpl/1000 m ² BTA	5 cpl/1000 m ² BTA

4.2.1 Bostäder

Samma antaganden om lägenhetsstorlek som för bilparkering har tillämpats, det vill säga att samtliga lägenheter är över 55 m². Beräknat cykelparkeringsbehov för respektive detaljplan redovisas i Tabell 7.

Tabell 7. Beräknat behov av cykelparkering för bostäder i Västra Sörhaga respektive Skaveryd.

Område	Antal lägenheter	Parkeringsplatser boende	Parkeringsplatser besökare
Västra Sörhaga	322	1 127	81
Skaveryd	274	959	69

4.2.2 Verksamheter

4.2.2.1 Förskola

Beräknat cykelparkeringsbehov för förskolan redovisas i Tabell 8.

Tabell 8. Beräknat behov av cykelparkering för förskoleverksamhet i Västra Sörhaga.

Verksamhet	BTA [m ²]	Parkeringsplats anställda	Parkeringsplatser besökare
Förskola	2000	7	10

4.3 Sammanställning parkeringsbehov

En summering av det totala parkeringsbehovet för respektive markanvändning, efter mobilitetsplan för bostäder, redovisas i Tabell 9.

Tabell 9. Sammanställning av parkeringsbehov för bil och cykel.

	Bil		Cykel	
	Boende/anställda	Besök	Boende/anställda	Besök
Västra Sörhaga				
Bostäder	231	29	1 127	81
Förskola	11	6	7	10
Skaveryd				
Bostäder	205	25	959	69

5 Trafikanalys

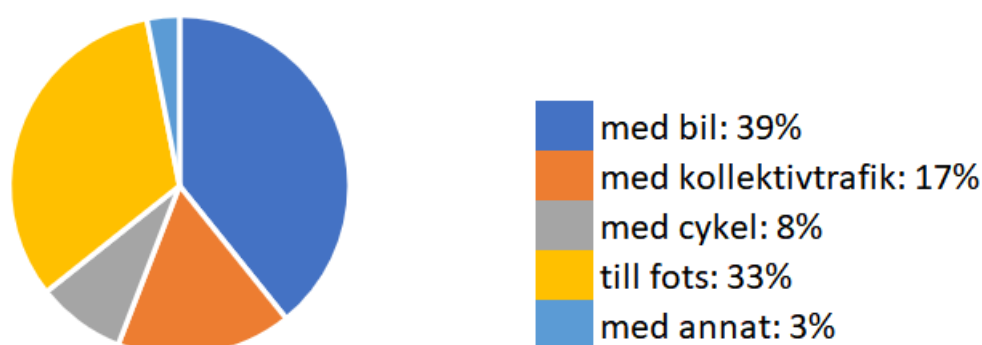
5.1 Trafikalstring

Trafikalstringen för området har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg⁵. I trafikanalysen har scenariot med en förskola i Västra Sörhaga studerats eftersom detta ger en högre trafikstring än om det byggs bostäder på förskoletomten. Trafikalstringsverktygets alstringstal för bostäder (radhus och lägenhet) har en låg osäkerhet, medan alstringstalet för förskola har medel osäkerhet. Resultatet från trafikstringsverktyget redovisas i Tabell 10. Totalt beräknas detaljplanerna alstra 1 100 fordon per dygn (ÅDT), inklusive nyttotrafik. Om det inte byggs en förskola blir den totala alstringen för detaljplanerna cirka 300 fordon färre.

Tabell 10. Beräknad trafikstring i Trafikverkets trafikstringsverktyg.

Område	Markanvändning	ÅDT inklusive nyttotrafik
Västra Sörhaga	Bostäder	400
	Förskola	300
Skaveryd	Bostäder	400
Summa	-	1 100

Den skattade färdmedelsfördelning från trafikstringsverktyget redovisas i Figur 13. Andelen bilresor skattas till cirka 40 procent, i jämförelse med regionens resvaneundersökning där andelen bilresor i Alingsås kommun uppgår till cirka 60 procent. Som nämnts i avsnitt 2.2 är det dock troligt att resvanorna i anslutning till planområdena skiljer sig från genomsnittet för kommunen. Med hänsyn till detaljplanernas närhet till centrala Alingsås bedöms resultatet från trafikstringsverktyget ge ett mer sannolikt resultat, särskilt avseende andelen bilresor. Den skattade andelen resor till fots är sannolikt något hög, men den skattade andelen resor med cykel bedöms vara låg med hänsyn till att de flesta målpunkter finns inom cykelavstånd. För att uppnå en hög andel resor med andra färdmedel än bil är det dock viktigt att det erbjuds exempelvis god kollektivtrafik samt väl underhållna gång- och cykelbanor genom området.



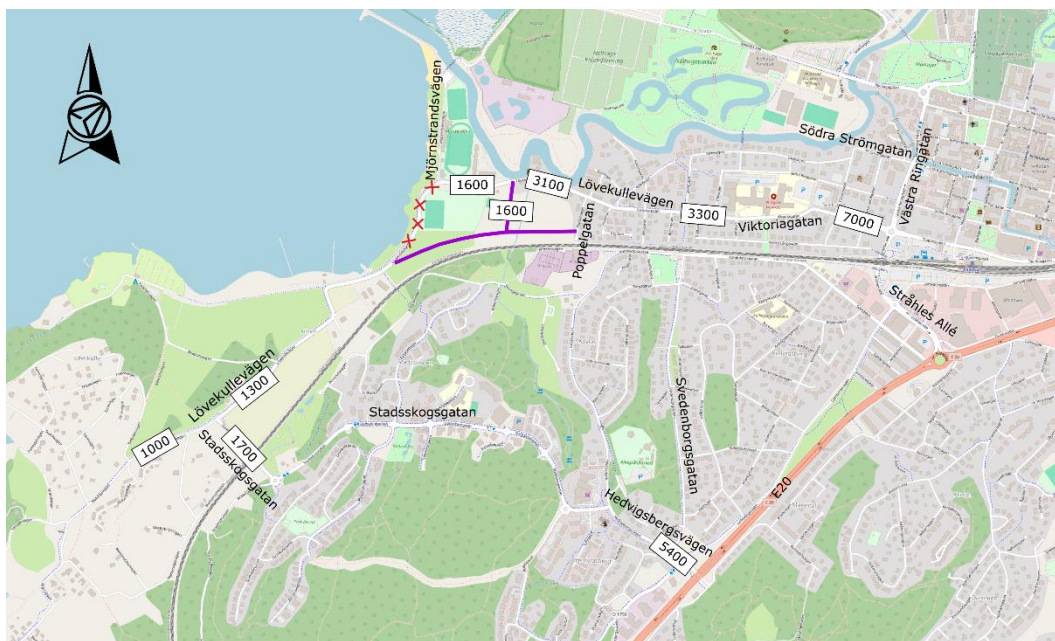
Figur 13. Skattad färdmedelfördelning från trafikstringsverktyget för båda planområdena.

⁵ Trafikverket. (2025). Trafikalstringsverktyget. <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/Trafikalstringsverktyg/>

5.2 Påverkan på kommunalt vägnät

I PM Trafik och Mobilitet som togs fram i samband med planprogrammet antas att 90 procent av bilresorna till och från Västra Sörhaga belastar Viktoriagatan, och att 10 procent belastar Stadsskogsgatan. För Skaveryd antas att 60 procent av bilresorna belastar Stadsskogsgatan, och 40 procent belastar Viktoriagatan. Antagandena har bedömts rimliga utifrån nuvarande restider, samt att det sannolikt är mer attraktivt att välja Viktoriagatan med hänsyn till gatuutformning. Hur trafiken fördelar sig mellan Viktoriagatan och Stadsskogsgatan kan dock potentiellt ändra sig om framkomligheten någonstans i trafiksystemet förändras, eftersom det kan leda till ändrade resmönster. Det antagna resmönstret innebär att cirka 800 fordon per dygn angör via Viktoriagatan, och cirka 300 fordon per dygn via Stadsskogsgatan. I Västra Sörhaga finns möjlighet att köra genom planområdet via den nya huvudgatan eller via Poppelgatan.

I Figur 14 redovisas uppskattade trafikmängder antaget att all trafik kör via den nya huvudgatan. Trafikmängder på befintligt vägnät har ej räknats upp, då trafikmätningarna indikerar att det inte skett någon generell ökning under de senaste 20 åren. Syftet med att redovisa att all trafik kör via den ny huvudgatan är att det motsvarar det mest trafikerade scenariot med avseende på befintlig avsmalning längs Lövekullevägen, samt vid hållplatsläget på den nya huvudgatan. I anslutning till avsmalningen på sträckan mellan Poppelgatan och den nya huvudgatan beräknas dygnstrafiken i scenariot där all trafik passerar avsmalningen uppgå till 3 100 fordon per dygn. Det finns inga generella nyckeltal för hur stora trafikmängder som är lämpliga vid den aktuella typen av avsmalning. Timglashållplatser brukar dock anläggas upp till trafikflöden om cirka 3 500 fordon/dygn. Avsmalningen har något högre kapacitet än en timglashållplats, eftersom trafiken vid avsmalningen aldrig stoppas upp helt och hållet av en stillastående buss. Därmed bedöms avsmalningen kunna hantera ett scenario där ingen nyttjar Poppelgatan.



Figur 14. Trafikmängder (ÅDT) efter exploatering från detaljplanerna Skaveryd och Västra Sörhaga. Bakgrundskarta: OpenStreetMap.

Om en timglashållplats anläggs på den nya huvudgatan skulle det möjligen kunna uppstå köbildning i riktning från nya huvudgatan och österut på Lövekullevägen om

trafik från centrum inte ger företräde till trafik som kör i riktning mot centrum. För att förtydliga väjningsplikten för fordon som kör i riktning från centrum kan avsmalningen regleras med vägmärke B6 samt B7 (Väjningsplikt mot mötande trafik respektive Mötande trafik har väjningsplikt). De som kör i östlig riktning, mot centrum, ges företräde.

För att minska belastningen vid Lövekullevägens avsmalning, både med hänsyn till kapacitet samt stabilitet, har utredningen studerat att enkelrikta sträckan med avsmalning. Detta skulle dock innebära att all trafik som kör genom området, inklusive de som endast ska till Mjörnvallen och Playa Mjörn, behöver köra genom det nya bostadsområdet samt längs Poppelgatan. Detta bedöms bidra till onödiga mängder genomfartstrafik genom bostadsområdet. Vidare skulle den föreslagna hållplatsen i Västra Sörhaga inte kunna ha det läge som föreslagits i trafikstrukturen. Antingen skulle den behöva placeras i utkanten av bebyggelsen längs den del av huvudgatan som går i öst-västlig riktning, eller delas upp med hållplatslägen på olika gator. Vidare kan inte Poppelgatan breddas tillräckligt mycket för att kunna hantera den planerade busstrafiken. En enkelriktad lösning bedöms därför inte vara genomförbar.

Hur stor andel av trafiken som kommer nyttja Poppelgatan respektive den nya huvudgatan är svårt att förutse. Att köra via Poppelgatan kan potentiellt vara attraktivt för att undvika befintliga avsmalningar på Lövekullevägen, samt en eventuell timglashållplats på den nya huvudgatan. Det mest trafikerade scenariot på Poppelgatan skulle inträffa om all trafik genom området kör via Poppelgatan, i stället för via den nya huvudgatan som antagits scenariot i Figur 14. Detta skulle innebära att Poppelgatan skulle trafikeras av 1 800 fordon per dygn, vilket motsvarar cirka 3 fordon per minut under maxtimmen. Trafikmängderna bedöms vara så låga att de inte utgör ett problem med avseende på framkomlighet och kapacitet. Vidare är gatan mycket kort vilket gör det svårt att komma upp i högre hastigheter mellan korsningarna. För boende på Poppelgatan kan dock den upplevde boendemiljön försämrats, eftersom den tillkommande trafiken innebär en stor ökning av dygnstrafiken jämfört med i nuläget. Att all trafik skulle köra via Poppelgatan bedöms dock som högst osannolikt, särskilt om gatan fortsatt är förhållandevis smal.

Påverkan på Stadsskogsgatan bedöms bli mycket liten då trafikmängderna endast väntas öka med 300 fordon per dygn. Samtliga korsningar längs Stadsskogsgatan är utformade som cirkulationsplatser med hastighetssäkrade passager vilket bidrar till god kapacitet och hög trafiksäkerhet. Det finns gång- och cykelbanor längs hela sträckan från E20 till planområdet. Både kapaciteten och trafiksäkerheten längs med sträckan bedöms därför som mycket god, och gatan bedöms kunna hantera den tillkommande trafiken.

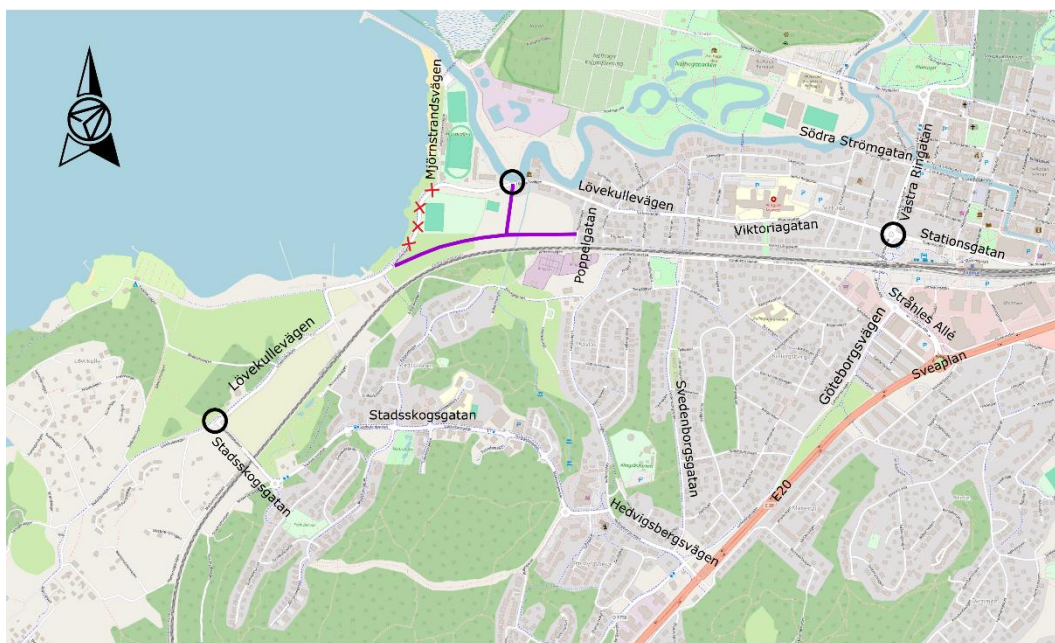
Trafikmängderna på Viktoriagatan väntas öka med 800 fordon per dygn. Gatan har en standard som bedöms klara av de tillkommande trafikmängderna. Gångbana finns på båda sidor om gatan och separeras från körbanan med en trädrad. Det finns ingen cykelbana på Viktoriagatan, men parallella cykelkopplingar mellan planområdet och centrum samt stationen finns. Ökningen kan dock påverka den upplevda boendemiljön negativt för de som redan bor längs Viktoriagatan. Omräknat till genomsnittligt antal fordon per minut under dygnets maximme motsvarar dock ökningen endast 1,3 fordon per minut. Framkomligheten i korsningarna längs sträckan bedöms inte påverkas i sådan grad att åtgärder behöver vidtas. Den mest kritiska punkten bedöms vara cirkulationsplatsen Viktoriarondellen, vilken beskrivs närmare i kapitel 5.2.1.3.

Det finns även möjlighet att nå området från öst genom att köra in på Södra Strömgatan och därefter norr om lasarettet. Sannolikt kommer delar av trafiken att välja att köra dessa vägar, särskilt de som kommer från norra Alingsås. Detta kan potentiellt avlasta den östra delen av Viktoriagatan något jämfört med redovisade trafikmängder i Figur 14. Flera av gatorna norr om lasarettet är dock mindre villagator, och är därmed inte lika lämpade för ökad genomfartstrafik som Viktoriagatan.

5.2.1 Kapacitetsberäkning

Kapacitetsberäkningar har gjorts för tre korsningspunkter, Lövekullevägen–Stadsskogsgatan, Lövekullevägen–ny huvudgata samt korsningen Viktoriarondellen, se Figur 15. I korsningarna Lövekullevägen–Stadsskogsgatan samt Lövekullevägen–ny huvudgata har kapaciteten endast beräknats för ett scenario med tillkommande trafik från detaljplanerna. I korsningen Viktoriarondellen har kapaciteten beräknats både för nuläget och med tillkommande trafik från detaljplanerna. Scenariot som studerats är det som redovisas i Figur 14 där all trafik genom Västra Sörhaga kör via den nya huvudgatan.

Kapacitetsanalysen är utförd med verktyget Capcal 4.10 som bygger på Trafikverkets beräkningshandledning *TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter TRV 2013:64346*. Verktyget beräknar kapacitet och belastning efter korsningsutformning, trafikmängd och svängandelar. Belastningsgraden är ett mått på korsningens belastning i förhållande till kapacitet. Belastningsgraden jämförs med Trafikverkets gränsvärde för önskad servicenivå. För en trevägskorsning bör servicenivån vara $\leq 0,6$ och för en cirkulationsplats bör servicenivån vara $\leq 0,8$. Om belastningsgraden överstiger 1 är korsningen överbelastad.



Figur 15. Korsningarna som analyserats utpekade med svart ring. Bakgrundskarta: OpenStreetMap.

5.2.1.1 Lövekullevägen–Stadsskogsgatan

Maxtimmen i korsningen infaller enligt trafikmätningar under vardagseftermiddagar mellan klockan 16:00–17:00, och utgör cirka 10 procent av dygnstrafiken. Maxtimmen för den alstrade trafiken väntas följa samma mönster. Den tillkommande trafiken antas endast köra i relationen mellan Stadsskogsgatan och Lövekullevägen Ö. Under

maxtimmen antas att 60 procent av trafiken är på väg till respektive planområde, och 40 procent på väg från respektive planområde.

Korsningen är i nuläget utformad som en trevägskorsning reglerad med högerregeln, men detaljplanen möjliggör för utbyggnad till cirkulationsplats. Korsningen har analyserats både som trevägskorsning och cirkulationsplats. Capcal har ingen inbyggd funktion för korsningar med högerregeln, i stället har olika variationer av väjningsplikt studerats. Den högsta beräknade belastningsgraden vid trevägskorsning uppgick till 0,11, vilket med god marginal uppfyller nivån för önskad servicenivå. Om korsningen byggs om till cirkulationsplats blir belastningsgraden ännu lägre. Ur ett framkomlighetsperspektiv finns det dock inget behov av att bygga om korsningen till en cirkulationsplats då kapacitet redan är mycket god. Om korsningen förblir en trevägskorsning har valet av reglering ingen betydande påverkan på kapaciteten. Med hänsyn till att högerregeln gäller i befintliga korsningar i närområdet bedöms det dock lämpligt att tillämpa högerregeln även i den studerade korsningen, i syfte att skapa ett enhetligt trafiksystem.

5.2.1.2 Lövekullevägen–Ny huvudgata

Maxtimmen på Lövekullevägen i höjd med den framtida korsningen mellan Lövekullevägen och den nya huvudgatan infaller i nuläget klockan 17:00–18:00. Att maxtimmen infaller något senare än i den andra korsningspunkten kan förklaras av att många av trafikanterna sannolikt har Mjörnvallen eller andra besökspunkter i närheten som målpunkt. Maxtimmen för den tillkommande trafiken kan antas infalla något tidigare, klockan 16:00–17:00, och utgöra cirka 10 procent av dygnstrafiken. För att ta höjd för ett värsta scenario har beräkningen använt indata från respektive maxtimme, även om dessa sannolikt inte infaller helt och hållet samtidigt.

Under maxtimmen antas att 60 procent av bostadstrafiken är på väg till respektive planområde, och 40 procent på väg från respektive planområde. Avseende förskolan antas att 50 procent av trafiken är på väg till förskolan och 50 procent är på väg från förskolan.

Det är vid tidpunkten för utredningen inte känt hur korsningen kommer regleras. Eftersom befintliga korsningar i närområdet är reglerade med högerregeln bedöms det dock lämpligt att tillämpa högerregeln även i den studerade korsningen, i syfte att skapa ett enhetligt trafiksystem. Capcal har dock ingen inbyggd funktion för högerregeln, därför har korsningen analyserats med olika variationer av väjningsplikt. Den högsta beräknade belastningsgraden uppgick till 0,18, vilket med god marginal uppfyller nivån för önskad servicenivå. I Capcal beräknas endast belastningsgraden i den enskilda korsningspunkten. Närliggande timglashållplats samt avsmalning av gatan innebär att kapaciteten kan vara något lägre.

Om kapaciteten i korsningen Lövekullevägen–Poppelgatan hade studerats, med antagande om att all genomfartstrafik kör via Poppelgatan, hade belastningen blivit något lägre än i korsningen mellan Lövekullevägen–nya huvudgatan. Detta beror på att det är mycket osannolikt att trafiken som kör mellan Stadsskoggatan och Mjörnvallen kör via Poppelgatan eftersom det innebär en omväg. Alltså hade antalet fordonsrörelser i korsningen Lövekullevägen–Poppelgatan blivit lägre än i scenariot som analyserat ovan, vilken i sin tur minskar belastningsgraden.

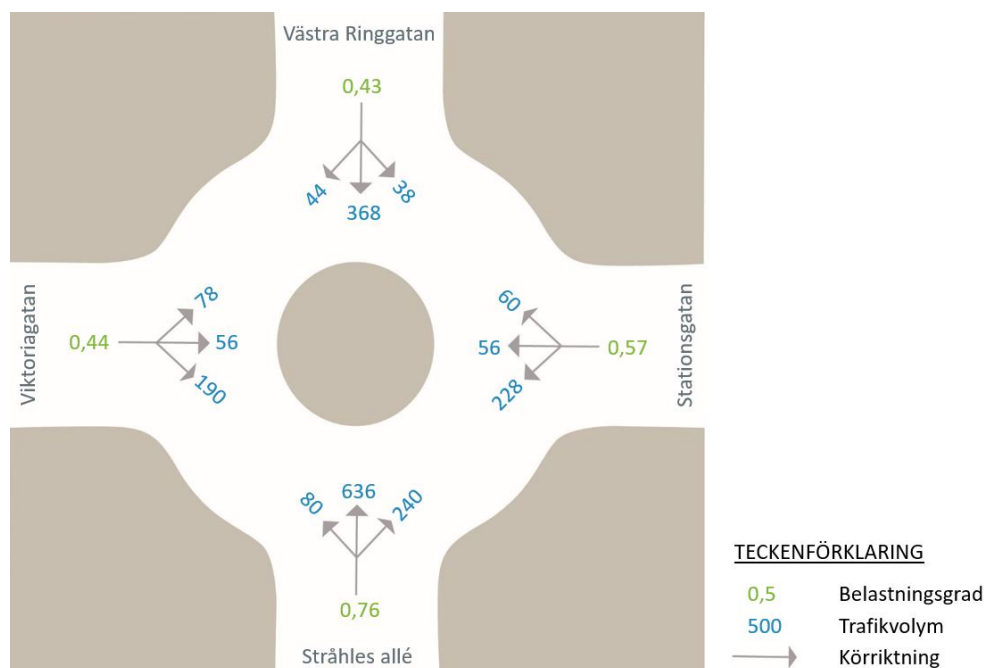
5.2.1.3 Viktoriarondellen

Maxtimmen på anslutande gator infaller enligt trafikmätningar cirka klockan 16:00–17:00. Maxtimmen utgör cirka 9 procent av dygnstrafiken, förutom på Viktoriagatan

där den endast utgör cirka 7 procent. Skillnaden beror sannolikt på lasarettet vars trafikallstring troligen är mer utspridd över dagen jämfört med vid bostäder och arbetsplatser. Svängfördelning under maxtimmen fastställdes genom en trafikräkning onsdag 8 oktober 2025 klockan 16:00-17:00. Varje tillfart observerades under 30 minuter, och resultatet extrapolerades för att få fram trafikmängder för hela maxtimmen. Räknade trafikmängder var något högre än vad som uppmätts vid trafikmätningar, men bedömdes vara tillräckligt representativa för att kunna användas som indata för kapacitetsberäkningarna.

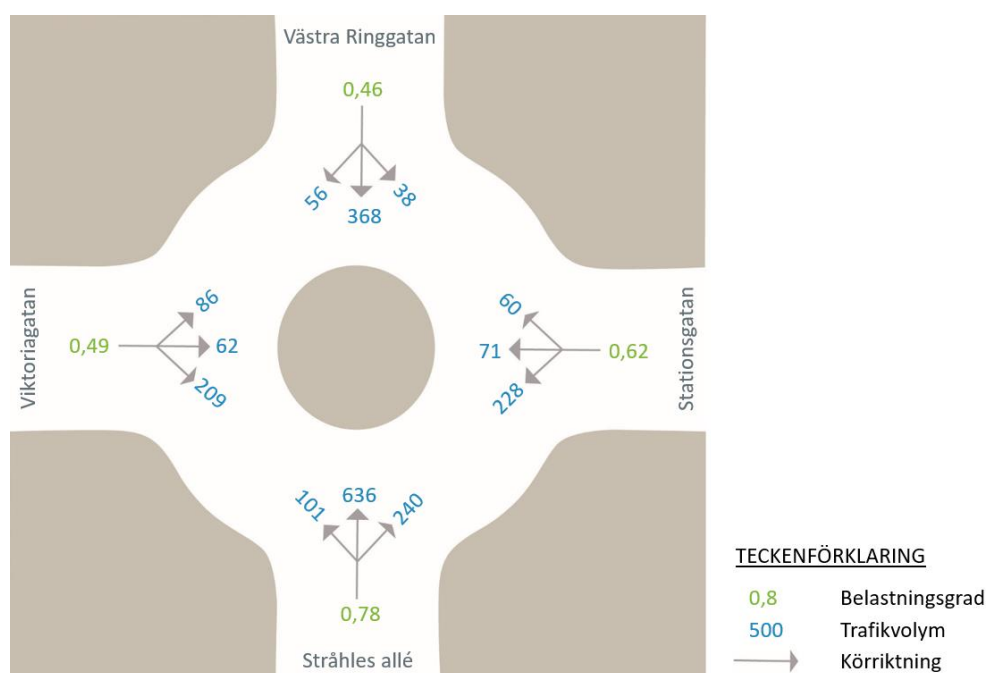
Beräknade belastningsgrader för nuläget redovisas i Figur 16. De flesta trafikanter som kom från Viktoriagatan, Västra Ringgatan och Stationsgatan körde i riktning mot Stråhles allé. De flesta som kom från Stråhles allé körde rakt fram till Västra Ringgatan. Enligt beräkningen så överskrider inte den önskvärda belastningsgraden (0,8) i någon av tillfarterna. Högst belastningsgrad beräknas på Stråhles allé där den uppgår till 0,76. Under trafikräkningen observerades dock att det under vissa perioder bildades kö från den närliggande cirkulationsplatsen Stråhles allé–Göteborgsvägen som ligger strax söder om Viktoriarondellen. Huruvida kön uppstod i cirkulationsplatsen Stråhles allé–Göteborgsvägen eller vid Sveaplan är inte känt. Kön sträckte sig bort till Viktoriarondellen vilket medförde att det stundtals bildades kö i södergående riktning i Viktoriarondellen, samt på Västra Ringgatan och Viktoriagatans tillfarter. Trafikanter från Västra Ringgatan och Viktoriagatan tillämpade generellt vävning vid sådan köbildning. Trafik som skulle köra ut från cirkulationsplatsen i andra frånfarter än Stråhles allé påverkades generellt inte av köbildningen i södergående riktning då köande trafikanter generellt släppte förbi dessa.

Den situation som observerades under trafikräkningen verkar vara typisk under vardagseftermiddagar baserat på livetrafik som studerats i Google Maps. Utifrån de observationer som gjordes på plats kan det antas att belastningsgraderna för Stråhles allé och Stationsgatan är förhållandevis korrekta, men att belastningsgraden på Västra Ringgatan och Viktoriagatan är högre till följd av påverkan från köbildningen i cirkulationsplatsen Stråhles allé–Göteborgsvägen.



Figur 16. Belastningsgrader och svängfördelning i Viktoriarondellen för nuläget.

Kapaciteten i korsningen har även studerats för ett framtidsscenario med tillkommande trafik från Västra Sörhaga och Skaveryd. Maxtimmen för den tillkommande trafiken antas infalla klockan 16:00–17:00 och utgöra cirka 10 procent av dygnstrafiken. Rikttningsfördelning under maxtimmen har antagits vara att 60 procent av trafiken kör till området och 40 procent från. I övrigt antas samma resmönster som trafiken till och från Viktoriagatan hade vid observationstillfället. Resultatet visar endast på en mycket liten ökning av belastningsgraderna i tillfarterna, se Figur 17. Eftersom korsningen påverkas av köbildning i närliggande korsning är resultaten som ovan nämnts dock inte helt representativa. Resultaten från framtidsscenarioet indikerar dock att under de perioder där det är fritt flöde, det vill säga ingen påverkan från närliggande korsningspunkter, så är kapaciteten i Viktoriarondellen fortsatt god i framtidsscenarioet.



Figur 17. Belastningsgrader och svängfördelning i Viktoriarondellen med tillkommande trafik från Västra Sörhaga och Skaveryd.

En känslighetsanalys har gjorts för nuläggsscenarioet för att studera hur mycket trafikmängderna kan öka innan korsningen i teorin blir överbelastad. Den önskvärda belastningsgraden 0,8 överskrids på Stråhles allé om trafikmängderna i nuläggsscenarioet ökas med 5 procent. Om trafikflödena i nuläggsscenarioet ökas med 25 procent så kan korsningen ses som överbelastad i både tillfarterna från Stationsgatan ($b=1,03$) och Stråhles allé (0,99).

Men hänsyn till påverkan från närliggande korsningspunkter är det svårt att bedöma konsekvenserna av den planerade exploateringen utifrån Capcal-beräkningarna. Den tillkommande trafikmängden, cirka 80 fordon i maxtimmen, utgör dock en liten andel av den totala trafiken i korsningen som under maxtimmen är cirka 2000 fordon. Att trafikflödena i anslutning till Viktoriarondellen i princip varit oförändrade i området de senaste tjugo åren, trots kommunens befolkningsutveckling samt att det tillkommit bostäder i närområdet, pekar mot att resenärer antingen valt andra färdvägar eller har ändrat sina resvanor. Om framkomligheten vid Viktoriarondellen med omnejd försämrats är det därför troligt att trafikanter även fortsatt kommer att ändra sitt beteende. Vad gäller val av resväg är det troligt att de som kommer från norr och

ska till planområdena inte kör via Viktoriarondellen som antagits i beräkningen, utan i stället svänger höger redan vid Södra Strömgatan. Det är också sannolikt att en större andel väljer att köra via Stadsskogsgatan, där trafikmängderna är lägre och det således finns mer kapacitet att hantera ökade trafikmängder.

Utifrån de observationer som gjordes under trafikräkningen kan det även konstateras kapaciteten i någon av de närliggande cirkulationsplatserna tycks vara sämre än kapaciteten i Viktoriarondellen. För att kunna bedöma framkomligheten i korsningspunkterna i framtiden krävs mikrosimuleringar i annan programvara, till exempel Vissim. Med hjälp av en modell där korsningspunkternas påverkan på varandra kan studeras är det möjligt att dra mer långtgående slutsatser angående det lokala trafiksystemet.

5.3 Påverkan på statligt vägnät

Delar av den alstrade trafiken kommer trafikera korsningspunkterna mot E20; den signalreglerade korsningen Hedvigsbergsvägen–E20 samt cirkulationsplatsen Sveaplan. Under eftermiddagens maxtimme beräknas detaljplanerna bidra till att totalt 70 fordon trafikerar någon av de två korsningspunkter. Detta är en liten ökning när det sätts i relation till hur mycket genomfartstrafiken på E20 väntas öka enligt Trafikverkets prognos. Vidare arbetar Trafikverket med en förstudie av trimningsåtgärder vid Sveaplan⁶. Förstudien utgår från den Åtgärdsvalsstudie som genomfördes för E20 genom Alingsås på sträckan Götaplan–Sveaplan⁷, där bland annat exploatering av Mjörnstranden utgjort en förutsättning.

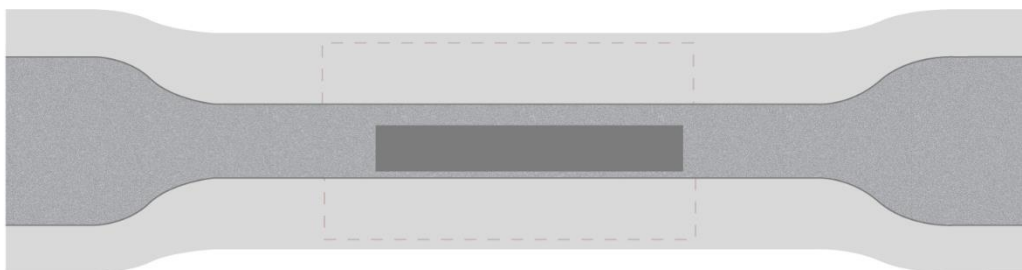
⁶ Alingsås kommun. Infrastruktur – E20 och Västra stambanan. <https://www.alingsas.se/trafik-och-gator/infrastruktur-e20-och-vastra-stambanan/>

⁷ Trafikverket. (2018). Åtgärdsvalsstudie E20 genom Alingsås, delen Sveaplan–Götaplan, TRV 2018:2380.

6 Utformningsförslag

I detta avsnitt beskrivs trafikförslaget och de avväganden som gjorts vid framtagandet. Trafikförslaget har utgått från den struktur som redovisats i kapitel 3.

De tre hållplatserna genom området har utformats som dubbel stopphållplats. En dubbel stopphållplats, även kallad timglashållplats, stoppar upp trafiken i båda körriktningarna när bussen angör hållplatsen. Principutformning av hållplatstypen illustreras i Figur 18. Hållplatstypen tar lite utrymme, och bidrar till en hög trafiksäkerhet när bussen angör hållplatsen. Hållplatsen har också en hastighetsdämpande effekt även när det inte står en buss vid hållplatsen. Dubbel stopphållplats har bedömts lämpligt med hänsyn till trafikmängderna som beräknats understiga 3 500 fordon/dygn, vilket i Göteborgs Stads Tekniska handbok är riktvärde för när dubbel stopphållplats är lämpligt⁸. Vidare ska inte cykeltrafiken i körbanan vara omfattande, och busstrafiken ska inte vara tät. Även dessa kriterier bedöms uppfyllas.

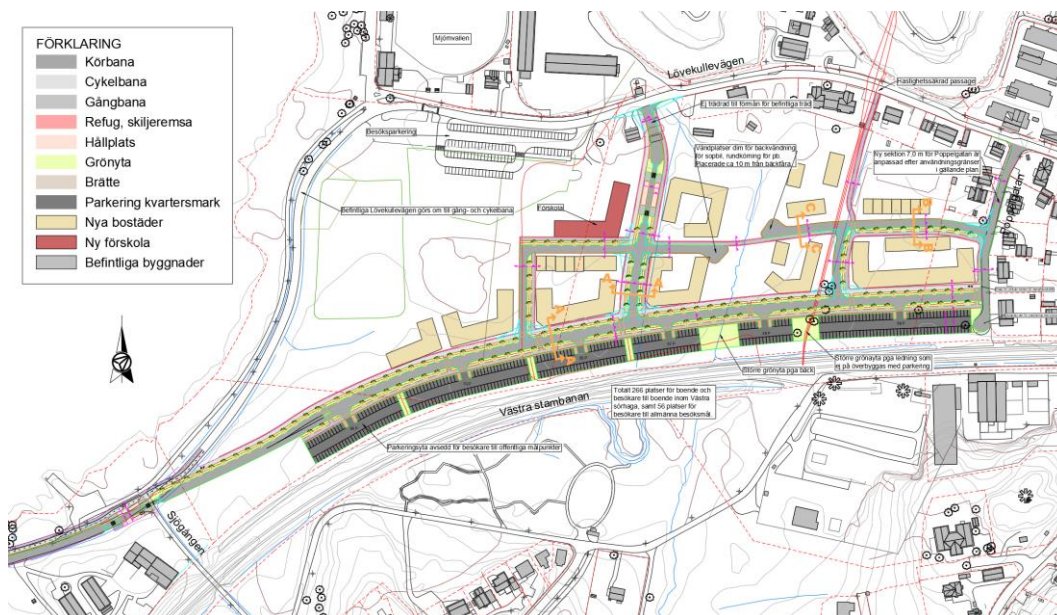


Figur 18. Principutformning av dubbel stopphållplats.

⁸ Göteborgs Stad. Teknisk Handbok version 2025:1, Kapitel 3FB Busshållplats.

6.1 Västra Sörhaga

Trafikförslag över Västra Sörhaga redovisas i Figur 19. Parkering placeras längs järnvägen och delas upp i flera delar för att kunna bryta upp parkeringen med gröna ytor. Två av grönyrtorna görs större med hänsyn till befintlig ledning som inte får bebyggas med parkering, samt bäcken som rinner genom området. Söder om parkeringen kommer ett bullerplank anläggas. Parkeringens läge har anpassats så att bullerplank ryms mellan parkering och järnväg.



Figur 19. Trafikförslag Västra Sörhaga.

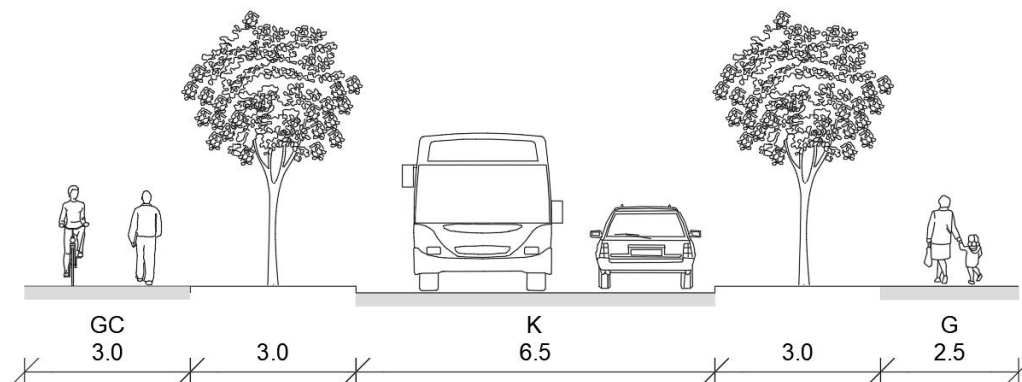
Totalt ryms 266 platser för boende och besökare till boende, vilket är något mer än det framräknade behovet (259 platser efter mobilitetsplan). Delen av parkeringen som ligger längst västerut planeras att regleras som besöksparkering för besökare till offentliga målpunkter i området. Där parkeringen upphör i sydväst upphör även gångbanan på huvudgatans södra sida. I anslutning till att gångbana upphör föreslås en mittrefug för att underlätta passage till gång- och cykelbanan norr om huvudgatan.

Det skapas en gen koppling för fotgängare i nord-sydlig riktning mitt emellan den nya huvudgatan och Poppelgatan. Denna leder ut på Lövekullevägen där gång- och cykelbanan ligger på motsatt sida. En hastighetssäkrad passage över Lövekullevägen bör därför anläggas.

Den nya huvudgatan genom Västra Sörhaga har en sektion enligt Figur 20 med trädtrader på båda sidor om körbanan, kombinerad gång- och cykelbana på ena sidan och gångbana på andra sidan. Kombinerad gång- och cykelbana har bedömts tillräckligt genom området, eftersom huvudstråket går längs Mjörnstranden. Den kombinerade gång- och cykelbanan ansluter i höjd med hållplatsen vid Sjögången till den separerade gång- och cykelbanan som utgör huvudcykelstråk i området.

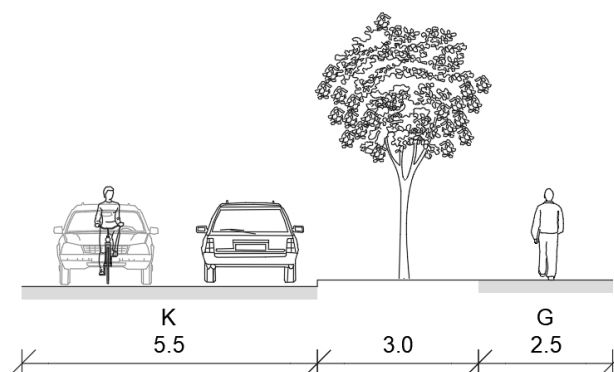
Huvudgatans körbana föreslås vara 6,5 meter bred på de delar som kommer trafikeras av bussar i linjetrafik, men görs endast 6 meter bred på den del som leder bort till Poppelgatan och som inte kommer trafikeras av buss. För att möjliggöra drift görs samtliga gångbanor som inte ligger i direkt anslutning till körbana 2,5 meter breda. Norr om hållplatsläget där huvudgatan ansluter till befintliga Lövekullevägen slopas trädtraden i syfte att kunna bevara befintliga träd i stället. Det är cirka 40 meter mellan

hållplatsläget och korsning Lövekullevägen-nya huvudgatan, och 20 meter mellan avsmalningen och korsningen, vilket innebär att det finns utrymme för bilar att köa om det mot förmodan skulle bli kö.



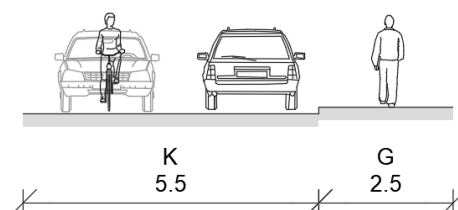
Figur 20. Sektion A, huvudgata genom Västra Sörhaga.

I Västra Sörhaga planeras för två typer av lokalgator. Eftersom parkeringen till bostäderna samlas längs järnvägen bedöms trafikmängderna längs lokalgatorna bli begränsade och cykling planeras därför ske i blandtrafik. På lokalgator där genomfart är möjlig planeras för en sektion enligt Figur 21 med gångbana på en sida av gatan samt en trädrad.



Figur 21. Sektion C, lokalgata typ 1 i Västra Sörhaga

På lokalgator där genomfart inte är möjligt, vilket är två återvändsgatorna som upphör innan bäcken som rinner genom området, så anläggs ingen trädrad utan endast 5,5 meter körbana och 2,5 meter gångbana enligt sektion i Figur 22. Gångbanan på respektive återvändsgata fortsätter över bäcken och ansluter till varandra för att skapa en gen koppling för fotgängare genom området. Vändplatserna dimensioneras för att en sopbil, Los, ska kunna backvända.



Figur 22. Sektion C, lokalgata typ 2 i Västra Sörhaga

Sikten i nya korsningspunkter har studerats med sikttrianglar enligt mått i Göteborgs Stads Teknisk handbok⁹.

Då trafikmängderna på Poppelgatan väntas öka föreslås gatan breddas till 5,5 m meter och att gångbana anläggs längs hela gatans västra sida. På grund av gällande plangränser görs gångbanan 1,5 meter längs den befintliga bebyggelsen på den norra delen av gatan. På resterande del av sträckan görs gångbana 2 meter. I slutet av gatan föreslås fortsatt en vändplats dimensionerad för personbil, se Figur 23.



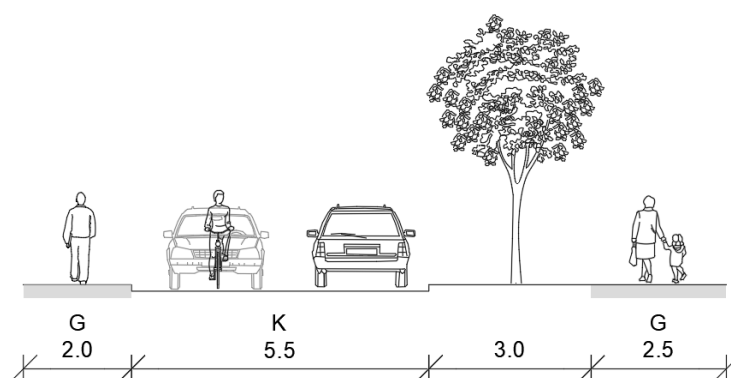
Figur 23. Detalj över Poppelgatans södra del.

⁹ Göteborgs stad. (2025). Teknisk Handbok version 2025:1, kapitel 31A Sikt i tre- och fyrvägs korsningar.

¹⁰ Göteborgs stad. (2025). Teknisk Handbok version 2025:1, kapitel 31A Sikt i tre- och fyrvägs korsningar.

sida. En passage med mittrefug anläggs för att möjliggöra säker passage till gång- och cykelbanan som fortsätter på Lövekullevägens nordvästra sida.

Samtliga tre lokalgator har gångbana på båda sidor och en trädrad enligt sektion i Figur 26. Lokalgatan längst åt sydväst utformas med en vändplats dimensionerad för rundkörning med sopbil (Los) i slutet av gatan. Vid övriga lokalgator har det bedömts acceptabelt att sopbil kan köra genom parkeringsytan (kvartersmark) för att vända. Vändyta för personbil möjliggörs dock för att personbilar inte ska behöva köra in på parkeringen (kvartersmark).



Figur 26. Sektion E, lokalgata i Skaveryd.

7 Slutsatser

Planområdena väntas tillsammans alstra cirka 1 100 fordon per dygn, vilket motsvarar knappt 2 fordon per minut under eftermiddagens maxtimme. Den tillkommande trafiken kan angöra området från öst via Viktoriagatan, och från syd via Stadsskogsgatan. Befintligt vägnät bedöms kunna hantera den tillkommande trafiken då ökningen är förhållandevis liten. I anslutning till befintlig avsmalning på Lövekullevägen norr om Västra Sörhaga föreslås dock att väjningsplikten för fordon som kör mot centrum förtydligas.

Trafikförslaget skapar goda möjligheter för resor med kollektivtrafik, med cykel och till fots genom att tillskapa ett väl utbyggt nät av gång- och cykelbanor samt tre hållplatser. Den befintliga Poppelgatan ansluts till gatustrukturen och föreslås breddas samt utrustas med gångbana längs hela gatan för att bättre kunna hantera den ökade trafiken. Trafikförslaget möjliggör för anläggande av passager med mittrefug där det bedömts finnas behov av detta. Detaljutformning av övriga passager har inte studerats inom ramen för utredningen. I det fortsatta arbetet bör särskild vikt läggas vid att dessa får en trafiksäker utformning. Även hastighetsdämpande åtgärder längs huvudgatan genom området studeras vidare.

En cirkulationsplats föreslås i korsningen Lövekullevägen–Stadsskogsgatan. Cirkulationsplatsen behövs enligt genomförda beräkningar inte med hänsyn till kapacitet, men kan möjliggöra för vändning av bussar samt verkar trafiksäkerhetshöjande.

Det finns utrymme att ordna det antal bilparkeringsplatser som krävs enligt kommunens parkeringspolicy inom respektive detaljplan. En förutsättning för att all bilparkering ska få plats i markplan är dock att en mobilitetsplan upprättas. Utrymme för cykelparkering samt parkering för personer med rörelsenedsättning behöver studeras vidare.