



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna





Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

Innehåll

1	Inledning och syfte	3
2	Avgränsningar	4
3	Sammanfattning	4
3.1	Trafik	4
3.2	Parkering	4
4	Befintliga styrdokument.....	5
4.1	Översiktsplan 2013	5
4.2	Trafikstrategi 2015.....	5
4.3	Parkeringsprogram 2016	5
4.4	Handlingsplan för hållbart resande	6
4.5	Trafiksäkerhetsprogram 2021.....	6
4.6	Samhällsbyggnadsnämndens mål för perioden 2023–2026	6
5	Trafik.....	6
5.1	Översiktligt om trafiknät	6
5.2	Kronogården och Lextorps kopplingar mot kringliggande stadsdelar	8
5.3	Syltes kopplingar mot intilliggande stadsdelar	9
5.4	Gångnät	9
5.5	Cykelnät.....	10
5.6	Kollektivtrafik	12
5.7	Bilnät	13
5.8	Restider till större målpunkter	14
5.9	Trafiksäkerhet	16
6	Parkering	17
6.1	Förutsättningar	17
6.2	Parkeringsutredning sydöstra stadsdelarna	18
7	Sammanfattning och rekommenderad fortsättning.....	24
7.1	Sammanfattning.....	24
7.2	Fortsatt arbete	24
8	Bilagor.....	25



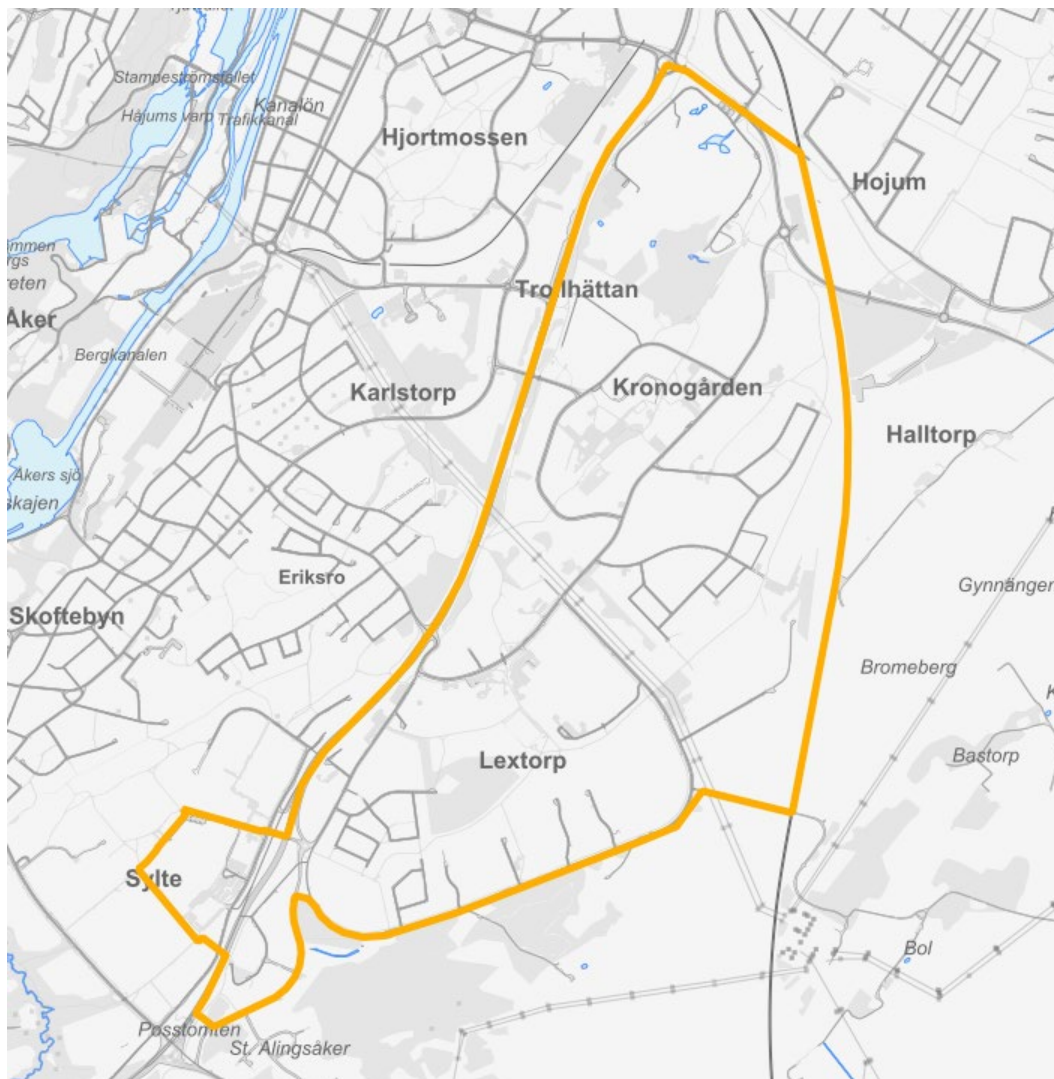
Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

1 Inledning och syfte

På uppdrag av kommunstyrelsen håller Samhällsbyggnadsförvaltningen på att ta fram ett planprogram för de sydöstra stadsdelarna. Planprogrammet omfattar stadsdelarna Kronogården, Lextorp och Sylte centrum. Denna trafik- och parkeringsutredning ingår som ett underlag till detta arbete.

Första delen av utredningen beskriver dagens förutsättningar för trafik inom området, brister i dagens utformning och redovisning av planerade åtgärder under 2024–2025. Andra delen av utredningen syftar till att beskriva parkeringssituationen för bilar samt utreda behov av parkeringsplatser och kartlägga befintliga parkeringsytor. Den tredje och avslutande delen innehåller rekommendationer och fortsatt arbete.

Utredningen har tagits fram internt av Samhällsbyggnadsförvaltningen, framförallt av Gatu-parkkontoret men även Geodatakontoret och Plankontoret. Beställare är Plankontoret.



Figur 1: Karta över utredningsområdet, inom orange linje.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

2 Avgränsningar

Någon särskild stråkanalys har inte genomförts i trafik- och parkeringsutredningen. Denna analys finns i ett separat dokument Stråkanalys sydöstra stadsdelarna (2024).

Trafik- och parkeringsutredningen beskriver inte hur trafiksystemet behöver byggas ut i området i samband med eventuellt kommande exploateringar. Detta behöver närmare beskrivas i senare skede.

3 Sammanfattning

3.1 Trafik

Nya gång- och cykelstråk som kompletterar befintlig struktur är nödvändigt om det blir aktuellt med nya exploateringar i området. Det kan också vara bra att stärka och förbättra vissa befintliga stråk inom området och mot intilliggande stadsdelar som en del i att knyta ihop staden.

Det finns inga större brister i kapacitet eller framkomlighet på stadens gator inom programområdet. Däremot finns det viss kapacitetsproblematik i Gärdhemsvägens anslutning mot väg 45 och effekterna av nyttillkommande trafik från eventuella exploateringar behöver analyseras närmare. Detta görs lämpligen av en upphandlad trafikonsult.

Ny bilinfrastruktur som kompletterar befintligt gatunät är nödvändigt om det blir aktuellt med nya exploateringar i området. I befintligt gatunät finns ett antal huvudgator som är överdimensionerade och som på sikt med fördel kan skapa ökat utrymme för oskyddade trafikanter och blågröna lösningar.

Kollektivtrafiken i programområdet är av god kvalitet och har god turtäthet och lång trafikeringstid. Eventuellt nya exploateringar kan medföra att enskilda hållplatser tillkommer, utgår eller behöver justeras i läge. Eventuell ändring av linjestrukturen får analyseras i ett senare i skede i samråd med Västtrafik.

3.2 Parkering

I analysen framgår att det finns fler parkeringsplatser än vad dagens parkeringstal skulle kräva utifrån det befintliga fastighetsbeståndet i området. Överskottet är beräknat till cirka 600 platser. Detta tillsammans med möjligheten att samutnyttja parkeringsplatser i högre utsträckning, god tillgång till kollektivtrafik, lågt bilinnehav och att stora delar av stadens utbud finns inom 15 minuters cykelväg gör att det finns goda möjligheter att bygga och utveckla stadsdelarna både på befintliga parkeringsytor samtidigt som nya inte behöver anläggas. Planeringen bör dock ta hänsyn till att en utveckling av området kan medföra att bilinnehavet kan öka.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

4 Befintliga styrdokument

I detta kapitel sammanfattas ambitioner inom trafikområdet i politiskt antagna styrdokument i Trollhättan.

4.1 Översiktsplan 2013

I Trollhättans översiktsplan från 2013 finns nio strategier där nr 3 är att staden ska ha en trafikstruktur för ökande andelar gång-, cykel- och kollektivtrafik. Gator och vägar är en del av den attraktiva staden. En gata är lika mycket en trafikfråga som en stadsmiljöfråga i sin utformning och användning. I Trollhättan vill vi ha gator och vägar som är:

- **Trygga och säkra:** trafiksäkerheten ska vara hög och den upplevda tryggheten likaså.
- **Vackra och trivsamma:** gatorna är en del av vårt offentliga rum tillsammans med våra parker och torg, och utgör en betydande del av en attraktiv stad.
- **Tillgängliga och framkomliga:** tillgänglighet på lika villkor där olika trafikslag samsas och där personer med funktionsnedsättning kan ta sig fram utan problem.

4.2 Trafikstrategi 2015

I oktober 2015 antog kommunfullmäktige *Trafikstrategi Trollhättan 2015*. Där finns olika fokusområden som lägger grunden till arbetet med trafiksystemet. Det som främst är aktuella inom planprogrammets område är:

- **Trafiksäkerhet:** Trafiksäkerheten på våra gator och vägar ska vara hög.
- **Jämlikhet:** Alla ska kunna ta del av trafiksystemet.
- **Barnperspektivet:** Barn och ungdomars perspektiv ska finnas med i all trafikplanering.
- **Förtätning:** Trafikplaneringen ska främja förtätning, andelen hållbara transporter ska öka och prioriteringsordningen ska vara gång/cykel, kollektivtrafik, bil.
- **Sammankopplad stad:** Staden ska koppla samman människor från olika stadsdelar, tätorter och landsbygd.

4.3 Parkeringsprogram 2016

Kommunfullmäktige beslutade i mars 2017 att anta *Trollhättans parkeringsprogram 2016*. I programmet har det tagits fram nya parkeringstal för nya exploateringar i staden. Avsikten med parkeringstalen är att reglera antalet parkeringsplatser vid framtida nybyggnad och ombyggnad för att på så vis säkerställa att tillräckligt många parkeringsplatser tas fram samt att man samtidigt väger in Trollhättan Stads ambitioner att på sikt minska biltrafikens andel i kommunen. För att uppnå en effektiv markanvändning är det önskvärt att ytorna kan samnyttjas mellan olika parkeringsformer.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

4.4 Handlingsplan för hållbart resande

Trollhättans Stads handlingsplan för hållbart resande, antagen av kommunfullmäktige mars 2021, syftar till att samla påverkansåtgärder eller så kallade mjuka åtgärder i en och samma handlingsplan. Det övergripande målet för planen är att minska bilresornas andel till förmån för gång, cykel, kollektivtrafik och effektivare transporter. Planen slår fast att stadens klimatmål innebär att övergång till förnyelsebara drivmedel inte är tillräckligt och att bilresorna i tätorten behöver minska. Ett mål är att antalet bilresor i tätorten ska minska med 20% till år 2025.

4.5 Trafiksäkerhetsprogram 2021

Trafiksäkerhetsprogrammet från 2021 antogs av kommunfullmäktige i september 2021 och där framgår att Trollhättans Stad ska arbeta för ett "säkert trafiksystem där ingen riskerar att omkomma eller skadas allvarligt". Till detta finns fem ställningstaganden formulerade:

- Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska förbättras
- Trafiksäkerheten på våra gator och vägar ska vara hög
- Ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken i vår kommun
- Trollhättans Stad ska bidra till en hög medvetenhet och goda kunskaper om trafiksäkerhet hos våra invånare
- Ungdomar ska tryggt och säkert kunna gå/cykla till skola och aktivitet

Trafiksäkerhetsarbete är tätt sammankopplat med klimat- och miljömålen i Agenda 2030.

4.6 Samhällsbyggnadsnämndens mål för perioden 2023–2026

Trygga besöksmål med människor och företag i fokus. Stadskärnan nämns särskilt i målbeskrivningen och ska utvecklas för mer attraktionskraft och ett större flöde av besökare. Även behovet av trygghet på allmänna platser lyfts.

Ett föredöme i Europa inom digital samhällsbyggnad. Syftet med digitalisering är kortfattat både för att invånarna ska få bättre service och för att effektivisera stadens verksamheter.

Ekologi i balans genom klimatneutral samhällsbyggnadssektor 2030. Målet inkluderar förenklat att stärka redan befintliga grönvärden och utveckla den gröna infrastrukturen i gatumiljön. Målet innefattar även klimatanpassning och lägre CO2e-utsläpp från persontransporter.

5 Trafik

5.1 Översiktligt om trafiknät

Utredningsområdet är utbyggt under 1960–1970 talen och är tydligt påverkat av planeringsprinciperna i SCAFT som utvecklades under början av 60-talet, även om



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

området saknar fullständiga ringleder som till exempel finns i Gårdsten och Rannebergen i Göteborg. Förenklat innebar SCAFT att biltrafiknätet och gång- och cykelnäten separerades från varandra. Gående och cyklister skulle inte behöva korsa bilvägar och bilister skulle inte störas av gående och cyklister. Huvudgatorna utformades som en ringväg runt bostadsområdena med återvändsgator som ledde fram till samlade parkeringsanläggningar. Bilnäten hade ofta mycket god standard men saknade ofta finmaskighet och innebär ofta långa körvägar mellan olika målpunkter inom området. Förskolor, skolor, parker och cykelstråk placerades centralt i området. Kopplingar mot närliggande områden för oskyddade trafikanter skapades genom gång- och cykeltunnlar under ringvägen. Det gav säkra passager då risk för kollision med bilar undviks. Däremot ger geometrin i en tunnel ökad risk för olyckor mellan oskyddade trafikanter. På många platser upplevs tunnlar ofta som otrygga och ibland undviker trafikanter tunnlar och väljer i stället att passera vägen i plan vilket ofta innebär en hög olycksrisk.

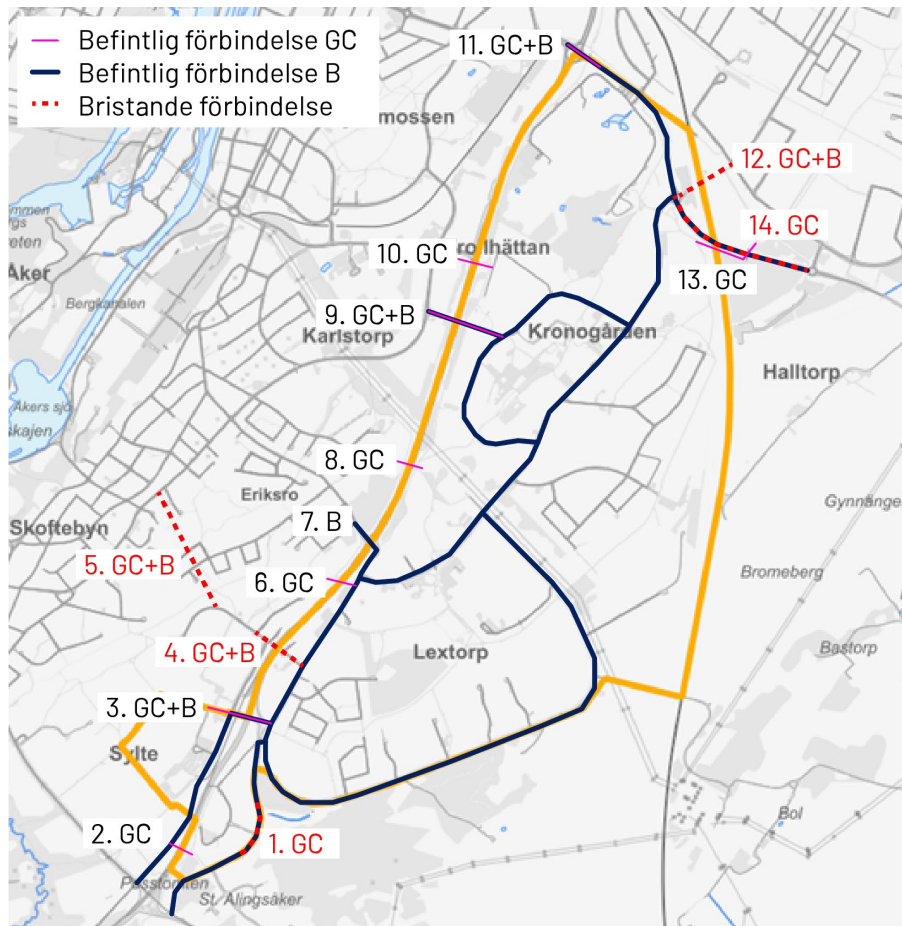
Inom utredningsområdet finns gott om gång- och cykelvägar. De ligger ofta i en trevlig, grön miljö utan buller och avgaser men kan ibland uppfattas som obefolkade och därför upplevas som otrygga. Under årens gång har flera huvudgator smalnats av till förmån för utbyggnad av cykelvägar. Detta har bidragit till lägre hastigheter och ökad trafiksäkerhet. Det har också underlättat orienterbarheten i områdena.

Idag arbetar staden efter principen att trafikslagen ska agera i samma trafikrum. Trafikseparering är vanlig även på dagens huvudgator men alla trafikslagen ryms normalt inom samma trafikrum. Det är också vanligt att passager över huvudgator ordnas till exempel i en hastighetssäkrade passager/övergångsställen. På detta sätt blir gatan en del av staden i stället för att skapa egna isolerade trafikrum. Planskilda passager är dock nödvändiga för passager av större trafikleder så som väg 45 och järnvägen.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

5.2 Kronogården och Lextorps kopplingar mot kringliggande stadsdelar



Figur 2: Karta på områdets kopplingar mot närliggande områden. Heldragen rosa respektive blå respektive linje visar kopplingar för gång och cykel (GC) respektive bil (B). Streckad röd linje visar platser där det finns brist i förbindelse, samt för vilket trafikslag.

5.2.1 Gång och cykeltrafik

Det finns relativt många kopplingar, varav sju av åtta är planskilda, över/under väg 45 och de har god tillgång till huvudvägnätet för cykel. Det saknas dock möjligheten att korsa vägen mellan moskén och Humlevägen (Figur 2:4). Passage här prövades i samband med utbyggnad av väg 45 till fyrfältsväg ca 2010 och valdes bort till förmån för kopplingen vid Ollonbron (Figur 2:3). I norr finns en passages förbi järnvägen och över Gärdhemsvägen mot Sandhem (Figur 2:13). Utmed Gärdhemsrondellen mellan Kronogårdsrondellen och Halltorpsrondellen saknas gång- och cykelbana (Figur 2:14). Det saknas koppling i Lantmannavägens förlängning mot Hojum och Sandhemsvägen (Figur 2:12). Denna koppling har utretts vid flera tillfällen, senast vid dubbelspåret tillkomst men har valt bort till förmån för andra värden. Det saknas också gång- och cykelväg längs Energivägen söderut mot Holmsvägen mot Veland (Figur 2:1) och trafikanter behöver i stället välja den lite längre förbindelsen utmed väg 45. Mellan Sylte och Skoftebyn saknas kopplingar (Figur 2:5 schematisk placering). Här finns stora nivåskillnader som delvis kan förklara varför det ser ut är på detta sätt.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

5.2.2 Biltrafik

Området har relativt goda kopplingar för biltrafik. Även för biltrafikanter kan det uppfattas som att det saknas en koppling i Lantmannavägens förlängning mot Hojum och Sandhem (Figur 2:12). Trafikplatsen vid Ollonbron är bara "halv" och medger inte koppling söderut på väg 45 (Figur 2:3). Se även 5.2.1 Cykel- och gångtrafik.

5.3 Syltes kopplingar mot intilliggande stadsdelar

5.3.1 Gång- och cykeltrafik

Det finns flera planskilda kopplingar till Sylte över 45:an (Figur 2:2, 2:3, 2:6). Det finns dock behov av att korsa vägen mellan moskén och Humlevägen (Figur 2:4). Utöver gång- och cykelväg längs Bergkullevägen söder om utredningsområdet är det inte särskilt väl försörjt med förbindelser mot Skoftebyn och Karlstorp/centrum. De som finns har också relativt låg standard. Gång- och cykelstråket längs väg 45 ligger längs östra sidan och kan uppfattas ligga på fel sida väg 45 för boende i Sylte på väg mot centrum.

5.3.2 Biltrafik

Sylte har relativt begränsade bilkopplingar mot sin omgivning. Söderut når man väg 45 mot söder och Bergkullevägen som leder till södra delen av Skoftebyn. I öster över Ollonbron når man Lextorp och väg 45 mot norr (Figur 2:3). Biltrafikanter i norra Sylte saknar koppling mot norr i höjd med Humlevägen (Figur 2:4). Se även 5.2.1 Cykel- och gångtrafik. För att nå norrut på väg 45 behöver man idag färdas söderut och över Ollonbron och sedan norrut vilket medför en omväg på cirka 700 meter. Det finns heller inget gatunät som kopplar Sylte mot övriga delar av Skoftebyn och Karlstorp. Saknad förbindelse är schematiskt placerad i kartan (Figur 2:5). Se även 5.2.1 Cykel- och gångtrafik.

5.4 Gångnät

5.4.1 Dagens gångnät

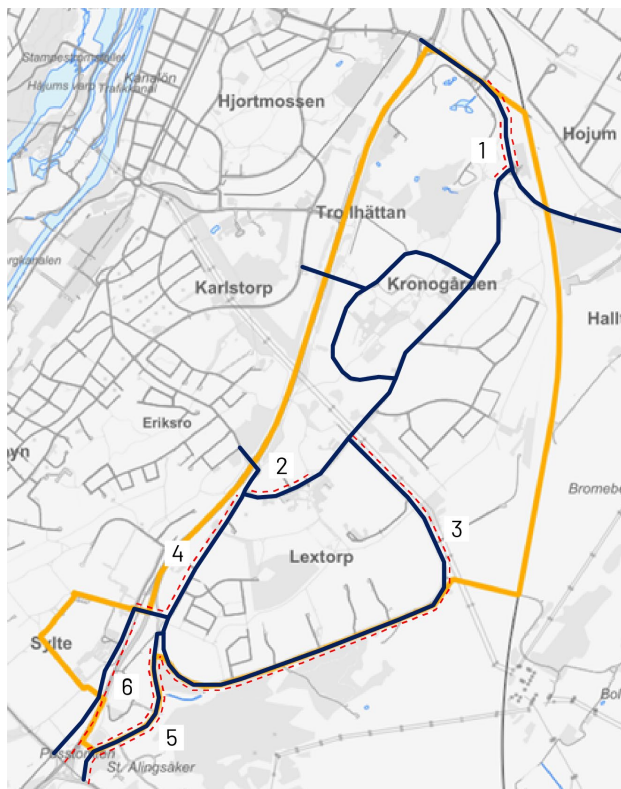
Gångnätet är relativt väl utbyggt inom hela utredningsområdet. Dock är standarden ibland lägre än vad som är önskvärt. För att gående ska kunna gå tryggt, gent och säkert behöver huvudgator ha gångbanor på båda sidor. Undantag är möjligt och/eller rimligt utmed gator med målpunkter endast på ena sidan av vägen. I befintlig miljö kan det dock vara så att tillgängligt utrymme inte medger gångbanor på båda sidor.

På lokalgator kan det vara möjligt att gatan har blandtrafik då hastigheterna är låga. På gator med flöden över 500 fordon per dygn kan det dock vara lämpligt att ha gångbana på minst en sida.

Samtliga lokalgator i området med ÅDT över 500 har gångbana på minst en sida.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18



Huvudgator utan gångbana:

1. På Gärdhemsvägen mellan Håjumsrondellen och Kronogårdsrondellen. Delvis på båda sidor. Även en mindre del på Lantmannavägen.
2. Del av norra sidan av Lantmannavägen.
3. Lextorpsvägens södra sida. Här saknas mål på södra sidan så behovet är litet.
4. Lextorpsvägens östra sida samt bro över till Sylte. Tillgänglig mark saknas.
5. Energivägen. Saknas gångbana på båda sidor. Här saknas i huvudsak mål på västra sidan.
6. Myrtuvevägens östra sida. Här saknas mål på östra sidan.

Figur 3: Huvudgator utan gångbana.

5.4.2 Framtidens gångnät

Staden har ingen gångplan men planerar att ta fram en sådan under 2025. Det finns inga enskilda investeringsprojekt för utveckling av gångnätet i området. Förbättringar av gångnätet sker dock i samband med genomförande av olika cykelvägsprojekt.

5.4.3 Utveckling av gångnätet till följd av planprogrammet

Nya stråk som kompletterar befintlig struktur är nödvändigt i samband eventuella nya exploateringar i området. Det kan också vara bra att stärka och förbättra befintliga stråk mot intilliggande områden som en del i att knyta ihop staden.

5.5 Cykelnät

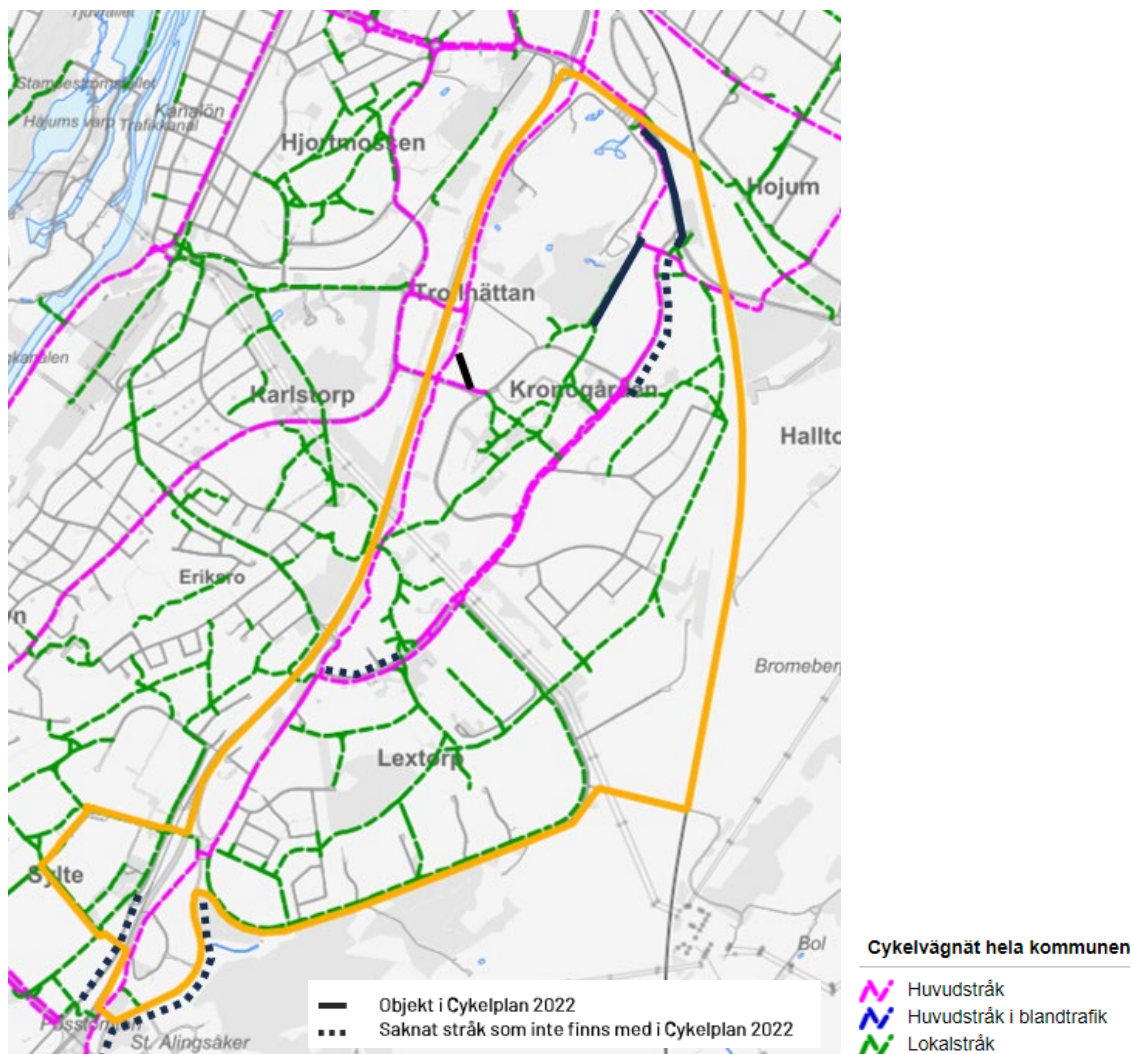
5.5.1 Dagens cykelnät

Cykelnätets struktur följer till viss del samma planeringsprinciper som gångnätet. Det finns gott om lokala stråk inom området som ofta förlades i grönområden. Längs huvudgatorna byggdes dock inga cykelvägar och det finns vissa brister i kopplingar mot intilliggande stadsdelar. Under åren har dock cykelnätet byggts ut i större omfattning än gångnätet. Bland annat har nya cykelbanor byggts utmed Lantmannavägen, Lextorpsvägen och delar av Slättervägen. Det tillkom också två nya GC-tunnlar under väg 45 i samband med att vägen byggdes ut till 4-fältväg runt 2010.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

Dagens cykelnät är indelat i huvudstråk (lila) och lokalstråk (gröna), se Figur 4. I *Cykelplan 2022*, som antogs av kommunfullmäktige i januari 2023, framgår att på huvudstråk bör gående och cyklister separeras. På nästan alla sträckor är det dock kombinerade gång- och cykelbanor. Detta beror på att banorna är för smala för att kunna separera trafikanterna från varandra. Det finns dock separering i Kronogårdsporten, delar av Lantmannavägen och på Slåttervägens norra del.



Figur 4: Stadens cykelvägnät.

5.5.2 Framtidens cykelnät

I *Cykelplan 2022* finns några projekt som berör området. Inget projekt finns ännu med i en fastslagen investeringsplan. Högst prioriterat är att koppla ihop cykelbanan utmed Kronogårdsporten med den längsgående cykelbanan utmed väg 45, se figur 4 i kap 5.4.1.

5.5.3 Utveckling av cykelnät till följd av planprogrammet

Nya stråk som kompletterar befintlig struktur är nödvändigt i samband med nya planerade exploateringar i området.

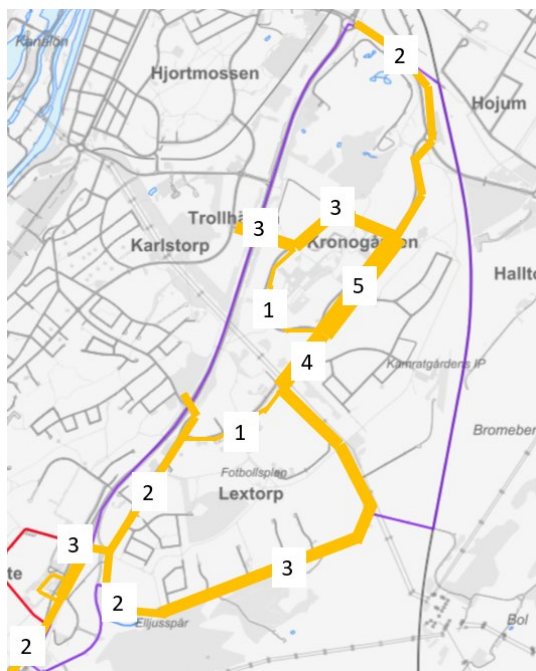


Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

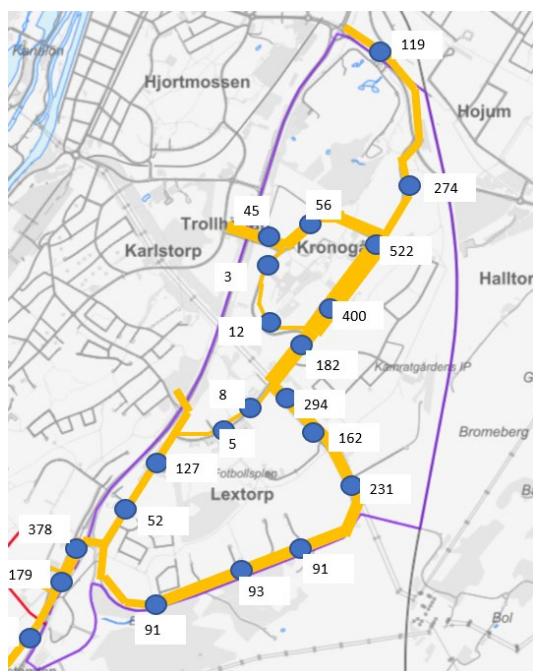
5.6 Kollektivtrafik

5.6.1 Dagens kollektivtrafik

Området är väl försörjt med kollektivtrafik och i princip ligger hela utredningsområdet inom ett avstånd på 400 meter till hållplats. Basen i kollektivtrafiken är linje 24 som har 10-minuterstrafik ca 05:30 – 08:30 och ca 14:00 – 18:00 och trafikerar sträckan Sylte – Karlstorp – Resecentrum – Kronogården – Lextorp. Denna buss är sedan hösten 2023 en ledbuss för att möjliggöra fler resenärer per tur. I Trollhättan är detta också linjen med flest turer och flest passagerare. Det finns även kompletterade busslinjer som 23, 25 och servicelinjen 52. Linje 27 trafikerar Sylte, Lextorp, Kronogården, Överby och knyter ihop stadsdelarna utan att behöva passera resecentrum. Många hållplatser inom utredningsområdet tillhör Trollhättans mest använda hållplatser och många av hållplatserna är tillgänglighetsanpassade. Under 2024 planeras ombyggnation av hållplatsen Östra Fjärilsvägen och en förlängning av Hållplats Granngården centrum.



Figur 5: Antal linjer per gata i stadstrafiken 2023.



Figur 6: Antal påstigande per hållplats, nov 2020.

Linje	Namn	Antal resor/år	Turer i högtrafik/tim
23	Kronogården – Resecentrum - Stallbacka	155 000	2
24	Lextorp – Resecentrum - Sylte	2 176 000	6
25	Lextorp – Måg - Resecentrum	19 000	2 Förstärkning gymnasieskolorna
27	Sylte - Lextorp – Kronogården - Överby	Ny linje	2
52	Sylte - Kronogården - Drottningtorget	52 000	2

Uppgifter från 2019. Ny större linjeomläggning genomfördes oktober 2023

Figur 5: Tabell över busslinjer i stadstrafik.

Sylte har relativt lång restid till Resecentrum, cirka 18 minuter, vilket till stor del beror på att Sylte är orienterat till stadens sydligaste del. Sylte centrum trafikeras också av



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

landsbygdsbussar och på detta sätt kan man snabbare nå Resecentrum än linjerna i stadstrafik. I andra riktningen finns bussar mot Lilla Edet, Velandå, Sjuntorp och Upphärad. För området i övrigt finns endast några landsbygdslinjer som trafikerar Gärdhemsvägen med begränsad turtäthet.

5.6.2 Framtidens kollektivtrafik

Det finns idag inga planerade förändringar av själva trafikeringen. Kollektivtrafikomläggningen under 2023 kommer dock att behöva följas upp och detta hanteras av Västtrafik.

5.6.3 Utveckling av kollektivtrafik till följd av planprogrammet

En exploatering inom området bidrar till fortsatt utveckling av en stark och attraktiv kollektivtrafik. Nya exploateringar kan medföra att enskilda hållplatser tillkommer, utgår eller behöver justeras i läge. Eventuell ändring av linjestrukturen får analyseras i ett senare i skede i samråd med Västtrafik.

5.7 Bilnät

5.7.1 Dagens bilnät

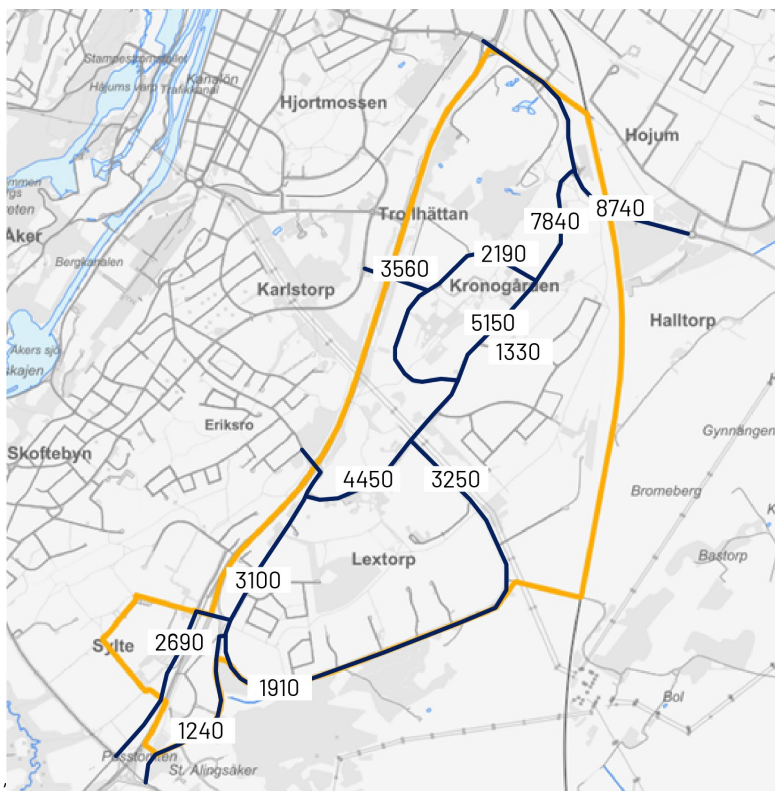
Gatorna i området är uppdelade i huvudgator och lokalgator. Till huvudgator räknas Gärdhemsvägen, Lantmannavägen, Lextorpsvägen, Ollonvägen och Myrtuvevägen. Det finns inga större kapacitetsproblem på gator eller i korsningar. Många av huvudgatorna är överdimensionerade och körytan är bredare än vad som är nödvändigt. Detta leder till högre hastigheter och en otrygg och osäker upplevelse för framförallt oskyddade trafikanter. Breda gator är negativt för upplevelsen av staden.

På vissa gator som del av Slättervägen och del av Lantmannavägen har staden byggt om gatorna till smalare körbanor och istället utökat ytor för oskyddade trafikanter. Vid Kronogårdsrondellen uppkommer ibland lite köer men dessa avvecklas relativt snabbt. I Håjumsrondellen är problemen större. Här kan det ibland vara lite längre köer och etableringen av en större matbutik i området har påverkat framkomligheten negativt. Cirkulationen påverkas också av närheten till Gärdhemsrondellen (Korsningen Gärdhemsvägen/Väg 45). I Gärdhemsrondellen är det ofta svårt att angöra väg 45 från Gärdhemsvägen och under högtrafik uppstår köer längs Gärdhemsvägen som ibland även sträcker sig in i Håjumsrondellen. Likande problem finns inte på övriga korsningar mot väg 45.

Antalet lokalgator är få och är ofta utformade som mindre återvändsgator. Det är bara i Kronogården det finns ett lite mer finmaskigt lokalgatunät.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18



Figur 6: Trafikflöden biltrafik.

5.7.2 Framtidens bilnät

Det finns inga planerade investeringar i gatunätet inom området.

5.7.3 Utveckling av bilnätet till följd av planprogrammet

Nya stråk som kompletterar befintlig struktur är nödvändigt i samband med nya planerade exploateringar i området. Det är också bra att se över möjligheten till annan gatuutformning med större fokus på oskyddade trafikanter och blågröna lösningar på befintligt nät om nya exploateringar tillkommer. Det kommer också vara viktigt att analysera konsekvenser av eventuell ökad trafik i Gärdhemsrondellen och Håjumsrondellen. Gärdhemsrondellen har med dagens utformning inte så goda möjligheter att ta emot mer trafik. Det är redan idag risk för köbildning som sträcker sig förbi Håjumsrondellen. Sådana analyser genomförs lämpligen av en trafikkonsult.

5.8 Restider till större målpunkter

Restidsmatrisen nedan är ett sätt att åskådliggöra vilka restider som är aktuella med olika transportval till ett antal större målpunkter. Målpunkter inom stadsdelen är lätta att nå med gång. Centrum, resecentrum och Överby är dock på sådant avstånd att gång inte är ett attraktivt alternativ. Med cykel nås många målpunkter på under 15 minuter och alla utvalda målpunkter på under 30 minuter. Restiden med buss är relativt lång trots att stadsdelarna har tillgång till mycket god kollektivtrafiksörjning med avseende på turtäthet och trafikeringsstid. I restidens längd behöver hänsyn tas till att bussen inte går precis när man behöver åka och väntetid behöver adderas.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

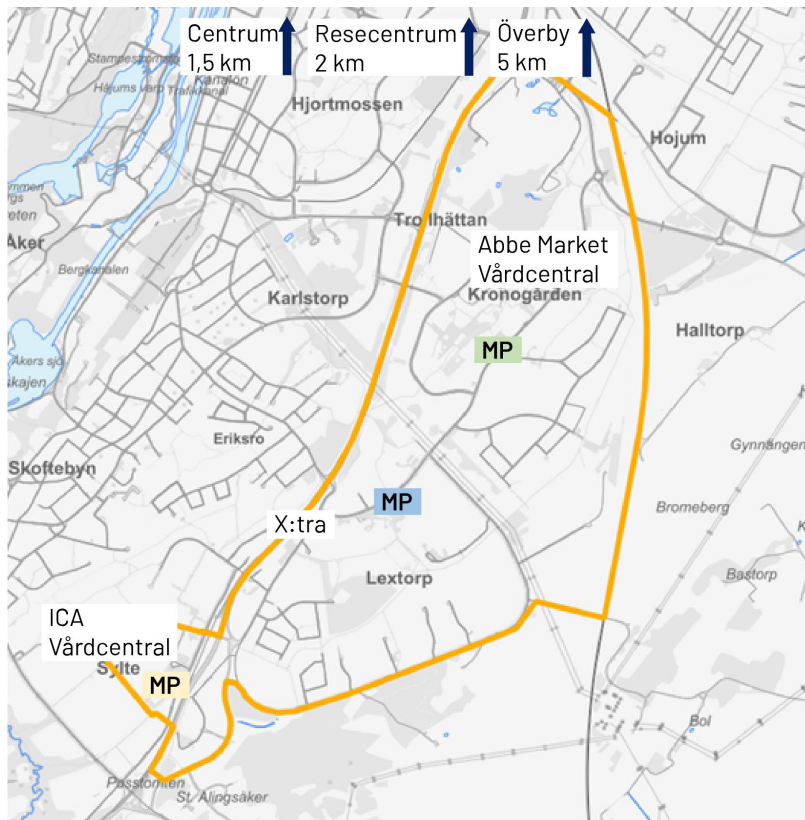
Från "mittpunkt"/MP	Till	Gång	Cykel	Kollektivtrafik **, ***	Bil*
Kronogården Hovslagaregatan	Resecentrum	38	9	(12+5) 17	6
	Centrum	40	11	(17+5) 22	9
	Överby	--	26	(11+15) 26	12
	Vårdcentral	4	1	--	--
	Matbutik (Abbe Market)	3	1	--	1
Lextorp Granngården	Resecentrum	46	13	(14+5) 19	7
	Centrum	47	15	(18+5) 23	9
	Överby	--	28	(13+15) 28	12
	Vårdcentral	15	4	(4+5) 9	3
	Matbutik (X:tra)	10	3	(3+5) 8	3
Sylte Sylte center	Resecentrum	62	17	(20+5) 25	7
	Centrum	59	16	(14+5) 19	9
	Överby	--	30	(19+15) 34	13
	Vårdcentral	1	1	--	--
	Matbutik (ICA)	1	1	--	--

Figur 7: Tabell restidsmatrix

*Gångväg till buss, parkeringstid är inte medräknad

**Tillägg restid buss: halva tiden mellan bussturer. Exempelvis 10-minuterstrafik tillägg 5 min. Gångväg till buss är inte medräknad

*** Busstid för matbutik i Lextorp är till Abbe Market. Det finns ingen kollektivtrafiklinje som går genom Lextorp och sedan passerar X:tra.



Figur 8: Karta till restidsmatrix.



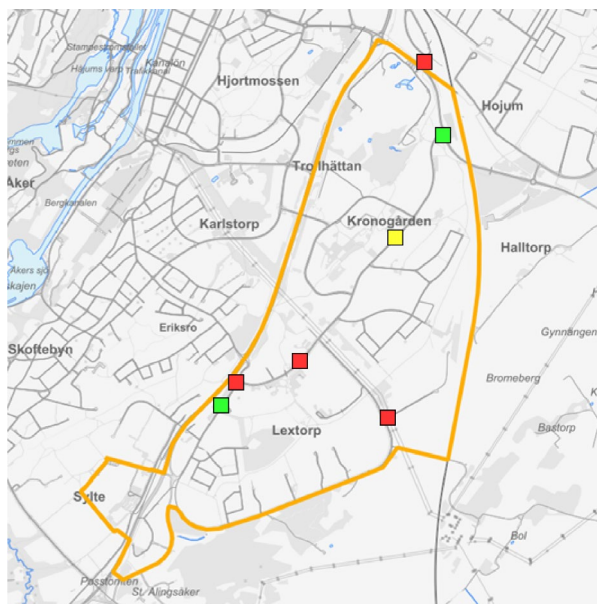
Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

5.9 Trafiksäkerhet

Under perioden 1 januari 2014 – 21 december 2023 har det inom området skett cirka 160 inrapporterade olyckor till STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). STRADA är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Av dessa är cirka 5% allvarligt skadade eller döda, ca 30% måttligt skadade och ca 65% lindrigt skadade. Bland de allvarligt skadade och döda är samtliga oskyddade trafikanter där hälften har skett om singelolycka och hälften i konflikt med motorfordon.

I arbetet med genomförande av handlingsplanen kopplat till *Riktlinjer för trafik* har förvaltningen tagit fram ett PM om "Utred och ta fram åtgärdsplan för olycksdrabbade vägsträckor". I detta arbete analyserade olyckor mellan 2007–2019, ett antal vägsträckor och korsningar inom utredningsområdet identifierades med sämre trafiksäkerhet.

Olycksdrabbade korsningar/sträckor, status och prioritet			
Plats	Genomförda åtgärder	Status	Prioritet
Gårdhemsvägen/Lantmannavägen	Farthinder på övergångsställe	Klar	
Lextorpsvägen söder om Lantmannavägen	Farthinder, ny cykelväg, timglashållplats	Klar	
Lantmannavägen Lextorp			Lägre
Lantmannavägen Kronogården	Nya cykelvägar, farthinder och hållplatser	Påbörjad	Högre
Lextorpsvägen vid Myrgången			Lägre
Korsningen Gårdhemsvägen/Industrigatan			Högre
Korsningen Lantmannavägen/Lextorpsvägen			Lägre



Figur 9: Karta från PM "Utred och ta fram åtgärdsplan för olycksdrabbade vägsträckor 2023".

Det finns för närvarande inga åtgärder planerade i befintlig investeringsplan. Det finns dessutom andra platser där trafiksäkerheten kan bedömas som lägre med avseende på hur platsen ser ut, trafikflöde, funktion i trafiksystemet och hastigheter. Det pågår för närvarande ett arbete med att identifiera dessa platser.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

6 Parkering

6.1 Förutsättningar

Bostadsområden byggda under 1960- och 1970-talen är de första som har byggts där bil och parkeringar var en naturlig del av planeringen. Oftast finns det relativt gott om parkeringsplatser inom denna typ av områden i samlad markparkering, garage och/eller parkeringshus.

6.1.1 Parkeringar i området

I de sydöstra stadsdelarna utgörs bostadsbeståndet till hög grad av lägenheter i flerfamiljshus. I Kronogården finns markparkeringar och parkeringar i garagelängor. I Lextorp finns förutom markparkering och garagelängor ett parkeringshus vid Lantmannavägen, i anslutning till Granngården centrum. I Sylte finns endast markparkering. Det saknas i princip allmän gatuparkering i området. Staden har dock några mindre parkeringsytor i Kronogården och Lextorp.

Eftersom bostäder och verksamheter i områdena har väl tilltagna egna parkeringsytor, inom kvartersmark, har det inte funnits anledning till att tillåta allmän parkering på gatorna, som är vanligt i andra delar av staden som byggts ut under andra tider.

6.1.2 Bilinnehav

Många bostadsområden som uppfördes under samma tidsepok som Kronogården, Lextorp och Sylte är ofta placerade relativt långt från centrum och parkeringsplatser och utrymme för gator tar stora ytor i anspråk. Detta kan medföra bristande stadskvaliteter, högt bilinnehav, höga trafikflöden, brister i trafiksäkerheten och ökad otrygghet. Detta stämmer bara till vissa delar in på stadsdelarna i utredningen. Kronogården och Lextorp ligger relativt nära centrum. I Kronogården, Lextorp och Sylte är bilinnehavet per 1000 invånare lägst i hela Trollhättan vilket kan bero på att områdena jämfört med övriga Trollhättan har låg socioekonomisk status. Snittet i Trollhättan är 470 bilar per 1000 invånare och i de studerade stadsdelarna är biltätheten mellan 332–239 bilar per 1000 invånare.

6.1.3 Besöksparkering

Besöksparkering inom områdena sker även den i huvudsak på kvartersmark. Det gäller för fastigheter som ägs av de kommunala bolagen såväl som för de privata fastigheterna. Eidar har cirka 210 besöksparkeringar. Balder har enligt uppgift 8 besöksparkeringar. Det finns även besöksparkeringar på övriga fastigheter i området. På Kraftstadens parkeringar vid förskolor och skolor behöver besökare tillstånd för att använda befintliga parkeringsplatser.

Eidar har en avgift på 5 kronor per timma eller 75 kronor per dygn. Detta är en vanlig taxa för området. Det finns också ett antal platser med 3 timmars avgiftsfritt, därefter betalning. Dygnsavgiften varierar normalt mellan cirka 40 och 140 kronor.

På Sylte center är första timmen avgiftsfri därefter 5 kronor per timma och 115 kronor per dygn. Det går också att köpa månadsbiljett för 330 kronor.

Det finns några få parkeringsplatser på allmän plats.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

Som jämförelse är parkeringarna i centrala Trollhättan reglerat med 1 timmes avgiftsfri parkering och därefter avgift 10 kronor i timmen på de mest centrala platserna. På andra parkeringsplatser i centrum är det 2 timmars avgiftsfri parkering därefter avgift 5 kronor i timmen. Det är avgiftsfritt att parkera kvällar och helger. Vill man parkera ett helt dygn är avgiften 20 kronor på många platser.

6.2 Parkeringsutredning sydöstra stadsdelarna

I detta kapitel utreds hur många parkeringsplatser som skulle behövas med dagens markutnyttjande baserat på de parkeringstal som redovisas i Trollhättans parkeringsprogram 2016. Det utreds även i vilken omfattning som befintliga parkeringsplatser används idag. Slutligen beskrivs hur befintliga parkeringar skulle kunna användas vid nya exploateringar.

I analysen ingår de fastigheter som kommunen har viss rådighet över. Det innebär kvartersmark där Eidar och Kraftstaden är fastighetsägare. Dessutom ingår privat kvartersmark i Sylte centrum då fastighetsägaren där har visat intresse att exploatera i området.

I analysen ingår inte övriga privata fastigheter. De besöksparkeringar som staden har ansvar för ingår heller inte i beräkningen. (Dessa kommunala parkeringsplatser finns dock med i beläggningsräkningarna) Analysen avgränsas också av att inte räkna parkeringstal för bostäder och verksamheter som har planstöd men inte är genomförda. Parkeringstal i normalläge har använts och möjliga reduceringar för olika mobilitetsåtgärder är inte medräknade.

6.2.1 Parkeringsbehov utifrån dagens bostäder och verksamheter och parkeringstal från Parkeringsprogram 2016

Första steget i nulägesanalysen har varit att fram antalet bostäder och antal kvadratmeter verksamhetsyta i området. Utifrån detta har det beräknats hur många parkeringsplatser som skulle behövas om hela befintliga området skulle ha exploaterats med dagens parkeringstal.

Behov av parkeringsplatser baserat på dagens markutnyttjande och parkeringstal från Parkeringsprogram 2016:

- **Kronogården:** 880 platser
- **Lextorp:** 695 platser
- **Del av Sylte**
 - Kommunala fastigheterna: 170 platser
 - Privata fastigheten: 132 platser

I Bilaga 1 redovisas nulägesanalysen i sin helhet.

6.2.2 Beskrivning av antal befintliga parkeringsplatser

I detta kapitel redovisas hur många markparkering och garageplatser det finns inom utredningsområdet.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

- **Kronogården:** Det finns idag 886 markparkeringar och 247 antal parkeringsplatser i garage. Sammanlagt 1133 platser
- **Lextorp:** Det finns idag 838 markparkeringar och 117 antal parkeringsplatser i garage. Sammanlagt 955 platser
- **Del av Sylte**
 - Kommunala fastigheterna: Det finns idag 177 markparkeringar
 - Privata fastigheten: Det finns idag 223 markparkeringar

6.2.3 Över/underskott av parkering

Här redovisas över/underskott av parkering mellan behov av parkeringsplatser enligt Parkeringsprogram 2016 och antalet befintliga parkeringsplatser

- **Kronogården:** Det finns ett överskott på ca 250 platser
- **Lextorp:** Det finns ett överskott på ca 260 platser
- **Del av Sylte**
 - Kommunala fastigheterna: Det finns ett överskott på ca 8 platser
 - Privata fastigheten: Det finns ett överskott på ca 87 platser

Sammantaget finns det cirka 600 fler parkeringsplatser inom utredningsområdet än de behov som kan beräknas med de parkeringstal som anges i Parkeringsprogram 2016.

6.2.4 Beläggningsberäkningar

När det gäller parkeringsplanering är det eftersträvänsvärt att ha en balans mellan tillgång och efterfrågan. Är beläggningsgraden för hög innebär det svårighet i att hitta en plats att parkera på. Det går att skapa bättre tillgång på lediga platser genom att anlägga fler parkeringsplatser eller genom att höja parkeringsavgifterna. Ett annat sätt att frigöra parkeringsplatser är att i större omfattning samutnyttja befintliga parkeringsplatser bland flera olika användargrupper.

Är beläggningsgraden låg visar det att parkeringsplatserna är för många alternativ för dyra i förhållande till efterfrågan. Är beläggningsgraden låg och parkeringen är kostnadsfri är det svårt att skapa balans då efterfrågan inte finns. Stora parkeringsplatser med lågt utnyttjande innebär att man inte använder marken på bästa sätt.

För att få en uppfattning om parkeringssituationen inom området har det därför varit nödvändigt att genomföra beläggningsberäkningar.

Beläggningsgraden i befintliga parkeringsanläggningar har räknats fram på respektive anläggning. Räkningarna har genomförts under vardagar på dagtid, kvällstid och nattetid under perioden december 2023 – januari 2024.

Observera att parkeringshusen och parkeringar i garage inte ingår i beräkningarna. Det saknas också räkningar under helger.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

I denna analys vore beläggningsgrader mellan 70–90% en önskvärd beläggningsgrad vilket innebär en god balans mellan tillgång och efterfrågan. En beläggningsgrad som är högre än så är inte önskvärd då det kan innebära svårigheter att hitta ledig plats.

Ligger beläggningsgraden på mellan 50–70% finns viss efterfrågan på parkering och kan ibland vara ett acceptabelt läge. Är beläggningsgraden lägre än 50% är efterfrågan låg och det är inget önskvärt läge.

Beläggningsgrad	Kommentar
>90%	Beläggningsgraden högre än önskvärt
70-90%	God balans mellan tillgång och efterfrågan.
50-70%	Viss efterfrågan finns men tillgången större än efterfrågan. Acceptabelt läge
<50%	Väldigt låg efterfrågan. Inget önskvärt läge

Figur 10: Beskrivning av beläggningsgrad

6.2.4.1 Kostnad för parkering

Kostnaden för hyra av en parkeringsplats ligger från cirka 200 – 270 kronor i månaden (markparkering). En garageplats kostar cirka 400 – 600 i månaden.

Avgift för besöksparkering varierar i området. Från avgiftsfritt i 3 timmar upp till 240 kronor per dygn. Den vanligaste taxan är 5 kronor per timma eller 75 kronor per dygn och används i stor utsträckning av Eidar.

De enda platserna som är helt avgiftsfria är de fyra parkeringsytor som Gatu-parkkontoret ansvarar för.

6.2.4.2 Resultat av parkeringsräkningarna

Räkningarna har genomförts på alla markparkeringar inom utredningsområdet (inklusive gatuparkering men exklusive parkeringshus och privata parkeringar). Totalt handlar det om 2 134 parkeringsplatser. De tre räkningarna är genomförda en vardag dagtid, en vardag kväll och en vardag natt.

I bilaga 2–4 redovisas kartbilder på beläggningsgraden dagtid, kväll och natt för respektive område.

Kronogården

De flesta parkeringar har låg eller mycket låga beläggningsgrader oavsett tidpunkt.

Under kvällstid finns en hög beläggning i Eidars nya radhusområde i kvarteret Skördetröskan (område 21). Här missades besöksparkeringarna vid infarten, därmed är beläggningsgraden lägre än angiven i tabellen nedan.

Det finns balans mellan tillgång och efterfrågan nattetid vid område 72 vilket är Kronogårdstorg. Detta område påverkas dock av ombyggnationer av Kronogårdstorg (område 19).

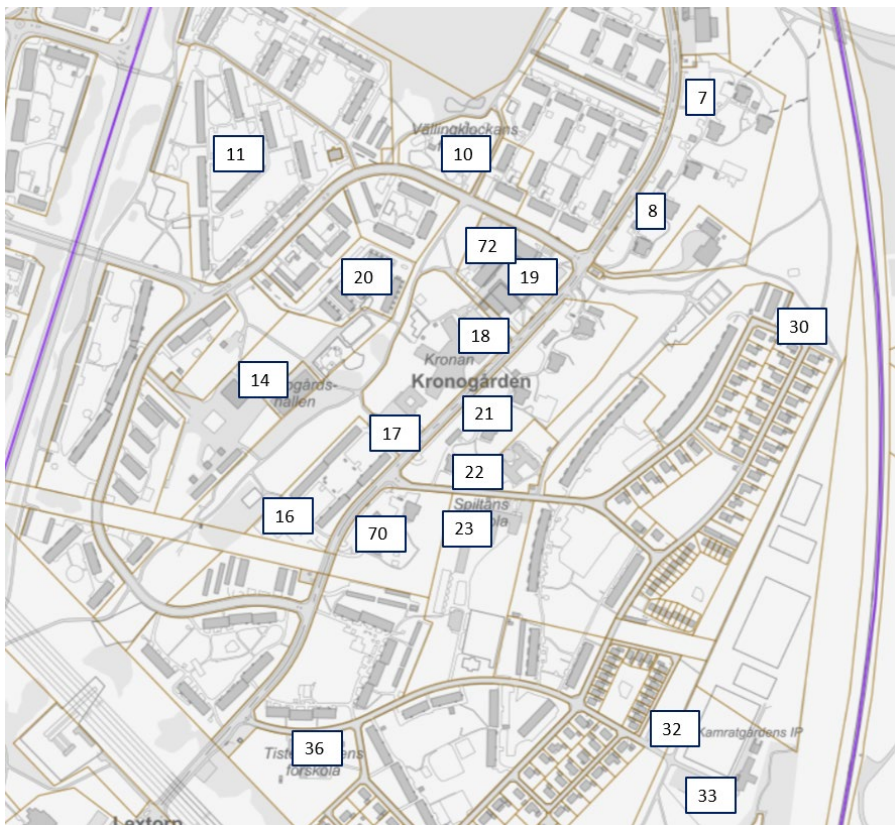
Det finns balans mellan tillgång och efterfrågan på Gatu-parkkontorets parkering på norra delen av Hovslagaregatan (område 30). Denna parkering är avgiftsfri.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

Nr	Plats	FÄ	Antal plats	231129 ons 09-11	Beläggning dagtid	240110 ons 19-20	Beläggnings grad kväll	240111 to 05-06	Beläggnings grad natt
7	Kronogården	Eidar	73	14	19%	14	19%	18	25%
8	Kronogården	Eidar	56	17	30%	28	50%	33	59%
10	Kronogården	kraftstaden	27	18	67%	1	4%	2	7%
11	Kronogården	Eidar	160	55	34%	60	38%	79	49%
14	Kronogården	KSF	60	2	3%	9	15%	3	5%
16	Kronogården	Eidar	77	23	30%	24	31%	29	38%
17	Kronogården	kraftstaden	54	19	35%	8	15%	0	0%
18	Kronogården	kraftstaden	50	23	46%	6	12%	0	0%
72	Kronogården	Eidar	16	avstängd		9	56%	12	75%
19	Kronogården	Eidar	33	avstängd					
20	Kronogården	Eidar	30	15	50%	28	93%	25	83%
21	Kronogården	Eidar	94	24	26%	24	26%	34	36%
22	Kronogården	kraftstaden	10	6	60%	0	0%	0	0%
23	Kronogården	kraftstaden	27	4	15%	0	0%	0	0%
30	Kronogården	GPK	18	12	67%	13	72%	15	83%
32	Kronogården	GPK	14	7	50%	5	36%	7	50%
33	Kronogården	KF	50	7	14%	0	0%	0	0%
36	Kronogården	kraftstaden	14	9	64%	1	7%	2	14%
70	Kronogården	Eidar	37			19	51%	22	59%

Figur 11: Beläggning Kronogården.



Figur 12: Karta Kronogården.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

Lextorp

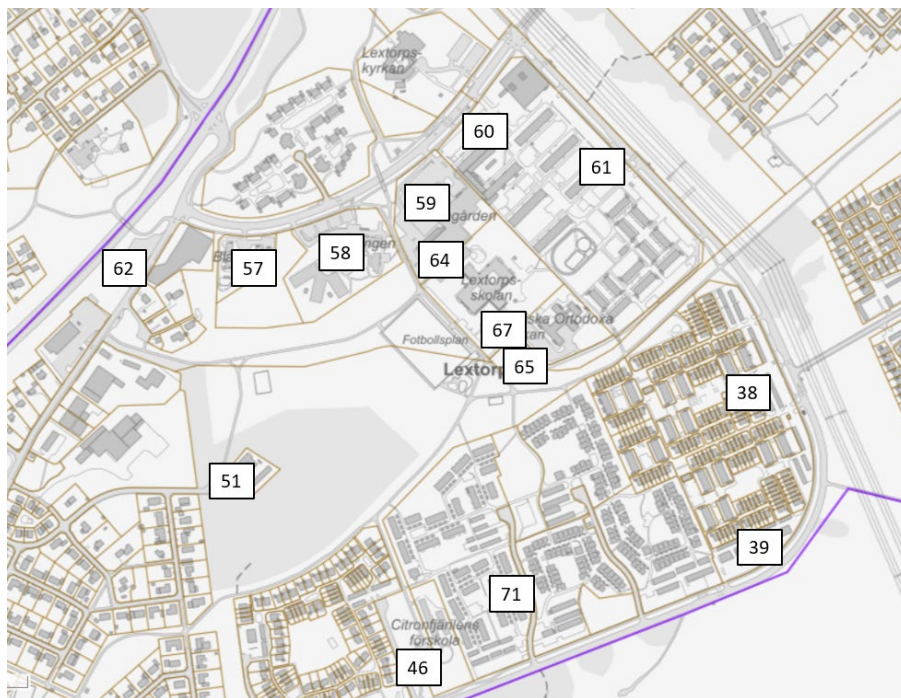
De flesta parkeringar har låg eller mycket låg beläggingsgrad oavsett tidpunkt.

Under dagtid finns en hög beläggning i område 67 vilket är en av Kraftstadens mindre parkeringar (11 platser) söder om Lextorpsskolan. Under kvälls- och natttid förekommer inga parkerade bilar på platsen.

Det är relativt god balans mellan tillgång och efterfrågan på område 65 som är Gatu-parkkontorets parkering vid Guldvingen. Denna parkering är avgiftsfri.

Nr	Plats	FÄ	Antal plats	231129 ons 09-11	Beläggning dagtid	240110 ons 19-20	Beläggings grad kväll	240111 to 05-06	Beläggings grad natt
38	Lextorp	Eidar	125	54	43%	75	60%	75	60%
39	Lextorp	Eidar	87	21	24%	22	25%	28	32%
46	Lextorp	KSF	19	12	63%	0	0%	0	0%
71	Lextorp	GPK	9	0	0%	5	56%	4	44%
51	Lextorp	Eidar	16	3	19%	3	19%	3	19%
57	Lextorp	Kraftstaden	10	6	60%	0	0%	0	0%
58	Lextorp	Eidar	68	17	25%	7	10%	0	0%
59	Lextorp	Eidar	83	38	46%	10	12%	2	2%
60	Lextorp	Eidar	99	29	29%	15	15%	22	22%
61	Lextorp	Eidar	219	78	36%	93	42%	101	46%
62	Lextorp	KSF	60	12	20%	2	3%	3	5%
64	Lextorp	Eidar	41	13	32%	19	46%	8	20%
65	Lextorp	GPK	24	15	63%	18	75%	22	92%
67	Lextorp	kraftstaden	11	10	91%	0	0%	0	0%

Figur 13: Beläggning Lextorp.



Figur 14: Karta Lextorp.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

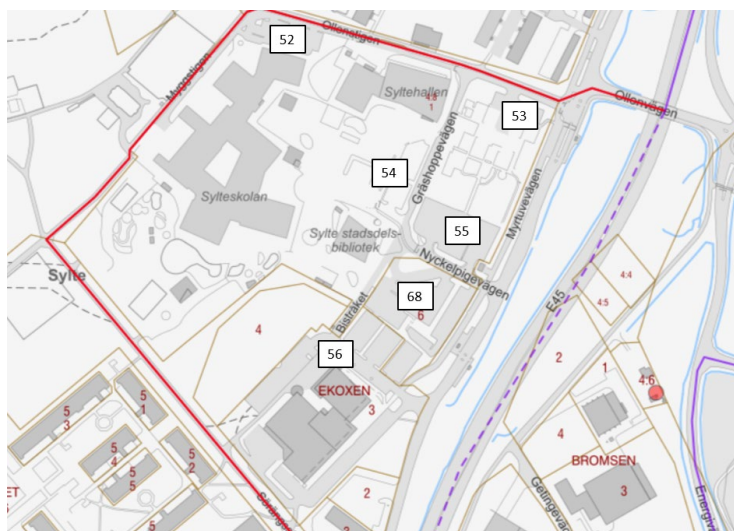
Sylte centrum

Många parkeringar har låga eller mycket låga beläggningsgrader oavsett tidpunkt.

Det är mycket hög beläggning på Kraftstadens parkering vid Sylteskolans nordöstra hörn (område 52) under dagtid och även Kraftstadens övriga skolkparkeringsplatser (område 54 och 55) är relativt välfyllda dagtid.

Nr	Plats	FÄ	Antal plats	231129 ons 09-11	Beläggning dagtid	240110 ons 19-20	Beläggning grad kväll	240111 to 05-06	Beläggning grad natt
52	Sylte	kraftstaden	41	38	93%	6	15%	7	17%
53	Sylte	kraftstaden	12	3	25%	0	0%	0	0%
54	Sylte	kraftstaden	43	31	72%	3	7%	1	2%
55	Sylte	kraftstaden	81	55	68%	0	0%	0	0%
56	Sylte	Hemberg	150	51	34%	12	8%	3	2%
68	Sylte	Hemberg	73	0	0%	1	1%	1	1%

Figur 15: Beläggning Sylte centrum.



Figur 16: Karta Sylte centrum.

Sammanfattning för hela utredningsområdet

Antal använda parkeringsplatser vid räkningstillfällena:

- Dagtid: 741. Under dagtid nyttjas ca 35% av parkeringsplatserna
- Kvällstid: 540. Under kvällstid nyttjas ca 25% av parkeringsplatserna
- Natttid: 561. Under nattetid nyttjas ca 26% av parkeringsplatserna.

Generellt är beläggningsgraden låg sett över hela området. Kraftstaden har relativt hög beläggning dagtid på flera av sina parkeringar men den är mycket låg kvälls- och nattetid. Gatu-parkkontorets allmänna parkeringar har ganska hög beläggning hela dygnet. Eidar har generellt låga beläggningsgrader på sina parkeringar, undantaget från radhusområdet i kvarteret Skördetröskan.

På Sylte centrum är beläggningsgraden låg och parkerade bilar finns främst runt matbutiken under dagtid.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

7 Sammanfattning och rekommenderad fortsättning

7.1 Sammanfattning

Gångnätet är relativt finmaskigt och erbjuder goda möjligheter till gångresor. På några platser finns brister där viktiga kopplingar saknas.

Även cykelnätet är ganska väl utbyggt och erbjuder goda förutsättningar för cykel. På vissa platser är dock standarden lite lägre och på några platser saknas viktiga kopplingar.

Området har ett starkt kollektivtrafikstråk där bussen går minst var tionde minut vilket ger goda förutsättningar för ett hållbart resande.

Det kommunala biltrafiknätet har över lag god standard, framkomlighet och kapacitet. Utredningsområdet ansluter mot Gärdhemsrondellen och väg 45 där Trafikverket är väghållare. I denna rondell är det idag begränsad kapacitet under högtrafiktid och ytterligare belastning kan göra försämrade situationen. På övriga korsningar med väg 45 finns inte motsvarande kapacitetsproblem.

I de sydöstra stadsdelarna finns det idag fler parkeringsplatser än vad dagens parkeringstal kräver utifrån den befintliga utbyggnaden i områdena. Överskottet har beräknats till cirka 600 platser.

Belägningsberäkningarna visar att dessa parkeringsplatser har en genomsnittlig belägningsgrad på ca 25–35%. De platser med högst beläggning är oftast Kraftstadens parkeringar vid skolor men detta gäller endast dagtid. Övrig tid står platserna oftast helt tomma.

7.2 Fortsatt arbete

I en fortsatt utveckling av stadsdelarna är det viktigt att ny infrastruktur för gång, cykel och bil byggs ut och anpassas för de eventuella nya exploateringarna. Det kan också vara lämpligt att arbeta in befintliga brister i infrastrukturen i ett sådant kommande arbete. Det kommer också vara viktigt att närmare analysera hur ny trafik kan komma att påverka Gärdhemsrondellen och väg 45.

Det finns goda möjligheter att använda del av befintliga parkeringar till exploatering eller andra funktioner för att utveckla områdena. Detta kan man bland annat göra genom att arbeta med att identifiera platser där det är lämpligt att samla parkeringsytor som kan användas av många, avveckla "egna" platser till förmån för samutnyttjande parkeringsplatser för att dessa i högre utsträckning ska användas större delen av dygnet och anpassa antalet parkeringsplatser utifrån användningsgrad.



Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

8 Bilagor

Bilaga 1. Antal markparkering, garageplatser och parkeringstal enligt Parkeringsprogram 2016.

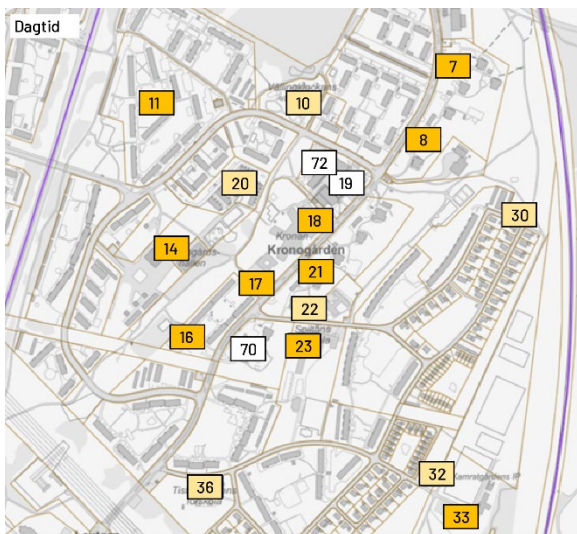
Flerfamiljshus	Bilplats per bostad	Justering läge	Justering mobilitetlösningar	P-tal för cykel per 1000 m2 BTA
Kronogården	0,6	-0 -5%	-5 -15%	21 inomhus 6 utomhus
Lextorp	0,8	Ej möjligt*	-5 -15%	
Sylte	0,7	Ej möjligt	-5 -15%	
Verksamhet	Bilplats per 1000 m2 BTA			P-tal för cykel per 1000 m2 BTA
Kontor	14			17
Handel, stad	15			25
Handel externt	40			23
Förskola	13			16
Grundskola	7			30
Gymnasium	7			45
Vård	8			15

Nr	Plats	FÄ	Antal platser markparkering	Antal garageplatser enligt FÄ	Antal bostäder	P-tal *1,1 besöksparkering	VSH	Yta mark	Yta total	P behov 2016
7	Kronogården	Eidar	73		0		parkering			
8	Kronogården	Eidar	56	62	269	0,6	lägenhet			177,54
10	Kronogården	kraftstaden	27		0		förskola	1016	2032	26,4
11	Kronogården	Eidar	160	52	228	0,6	lägenhet			150,48
14	Kronogården	KSF	60		0		samhällsfunktion/verksamhet	655/785		34,1
16	Kronogården	Eidar	77		84	0,6	lägenhet			55,44
14	Kronogården				15	0,6	bostad			9,9
17	Kronogården	kraftstaden	54		0		samhällsfunktion	823		11,5
18	Kronogården	kraftstaden	50		0		Skola	4377	8754	61,3
19	Kronogården	Eidar	33				samhällsfunktion/verksamhet	2116		29,6
19	Kronogården	Eidar	16		64	0,6	lägenhet			42,24
20	Kronogården	Eidar	48		26		småhus			
21	Kronogården	Eidar	94	100	170	0,6	lägenhet			112,2
22	Kronogården	kraftstaden	10		0		förskola	1036		13,5
23	Kronogården	kraftstaden	27		0		förskola	2157		28
33	Kronogården	KF	50		0		idrott Kronogården	665		67
36	Kronogården	kraftstaden	14		0		förskola	1173		15,2
38	Lextorp	Eidar	125		150		småhus			
39	Lextorp	Eidar	87		0		småhus			
46	Lextorp	Kraftstaden	19		0		förskola	1964		25,5
51	Lextorp	Eidar	16		0		särskilt boende			
52	Sylte	kraftstaden	41		0		skola	16256		113,8
53	Sylte	kraftstaden	12		0		förskola	830		10,7
54	Sylte	kraftstaden	43		0		förskola	1378		9,6
55	Sylte	kraftstaden					idrott	3221		22,5
55	Sylte	kraftstaden	81		0		skola	1732		12,1
56	Sylte	Hemberg	150		0		verksamhet	8794		131,9
57	Lextorp	Kraftstaden	10		0		förskola	1024		16,1
58	Lextorp	Eidar	68		102	0,7	lägenhet			71,4
59	Lextorp	Eidar	83		0		samhällsfunktion/verksamhet	9331/1213	9331	159,2
60	Lextorp	Eidar	99		496	0,7	lägenhet			347,2
61	Lextorp	Eidar	219	117	52		småhus			
62	Lextorp	KSF	60		0		industri (hand)	2915		43,5
64	Lextorp	Eidar	41		0		skola	3177		26,4
70	Kronogården	Eidar	37	33	63	0,6	lägenhet			41,58
			2189	364	1719					1871,18

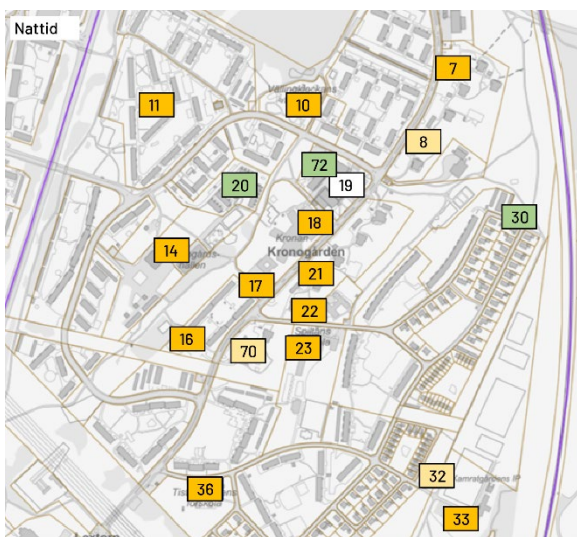
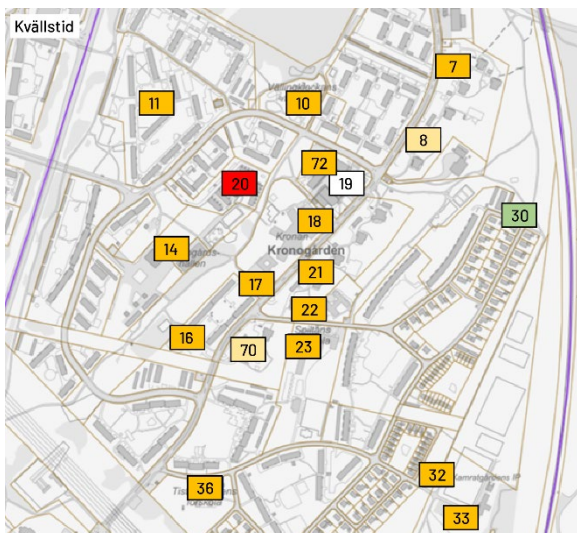


Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

Bilaga 2. Belägningsgrad Kronogården



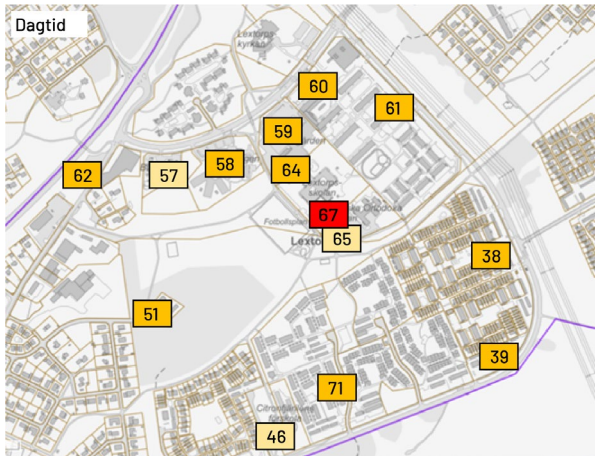
- >90% Belägningsgraden högre än önskvärt
- 70-90% God balans mellan tillgång och efterfrågan
- 50-70% Viss efterfrågan men tillgången större än efterfrågan
- <50% Väldigt låg efterfrågan. Inget önskvärt läge
- Data saknas



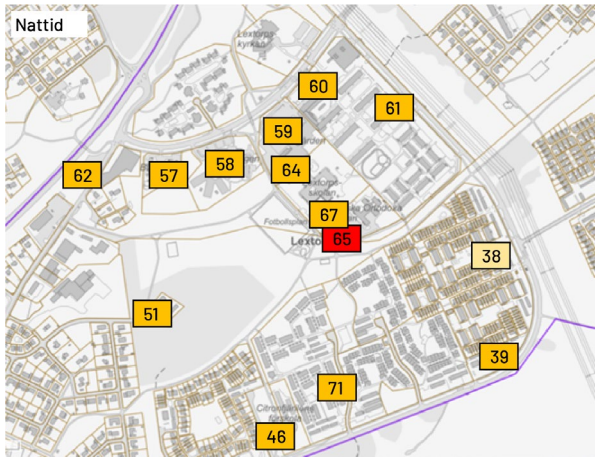
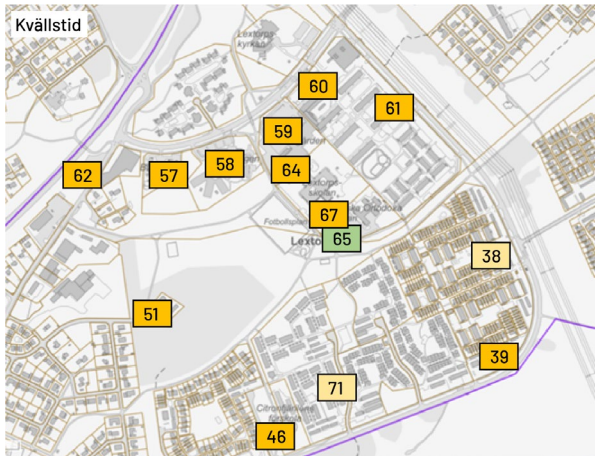


Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

Bilaga 4. Belägningsgrad Lextorp



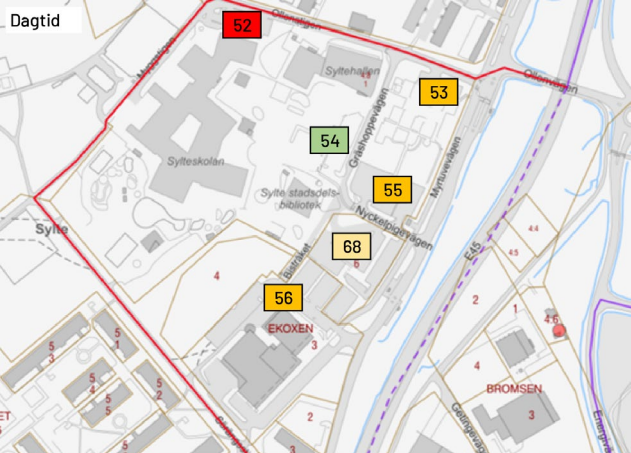
- >90% Belägningsgraden högre än önskvärt
- 70-90% God balans mellan tillgång och efterfrågan
- 50-70% Viss efterfrågan men tillgången större än efterfrågan
- <50% Väldigt låg efterfrågan. Inget önskvärt läge
- Data saknas





Dokumentbeteckning Trafik- och parkeringsutredning för sydöstra stadsdelarna		Dnr/Dokument ID PLAN.2023.4005
Antaget av/Ansvarig	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter 2024-10-18

Bilaga 5. Belägningsgrad Sylte centrum



- >90% Belägningsgraden högre än önskvärt
- 70-90% God balans mellan tillgång och efterfrågan
- 50-70% Viss efterfrågan men tillgången större än efterfrågan
- <50% Väldigt låg efterfrågan. Inget önskvärt läge
- Data saknas

