

RAPPORT

UPPDRAGSNUMMER
7000997

TRAFIKUTREDNING LUNNAGÅRDSVÄGEN



2015-09-23

SWECO TRANSPORTSYSTEM

Sweco
Gullbergs Strandgata 3
Box 2203
SE 403 14 Göteborg, Sverige
Telefon +46 (0)31 627500
Fax +46 (0)31 627722
www.sweco.se

Sweco TransportSystem AB
Org.nr 556949-1698
Styrelsens säte: Stockholm

Charlotte Berglund
Gruppchef, Stads- och Trafikutformning
Charlotte.berglund@sweco.se

En del av Sweco-koncernen

Beställare

Mölnads stad och Göteborgs stad

Kontaktpersoner

Peter Sipari, Mölnads stad

Konsult

Sweco TransportSystem

Charlotte Berglund, uppdragsledare

Mats Sundberg

Carina Hultén

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING

1	BAKGRUND OCH SYFTE	2
2	Förutsättningar	3
2.1	Miljö	3
2.2	Trafiksystem och trafikdata	4
2.3	Tillgänglighet och framkomlighet	5
2.4	Geoteknik	6
2.5	Kablar och ledningar samt belysning	6
3	Trafikförslag	7
4	Konsekvenser av trafikförslag	9
4.1	Miljö	9
4.2	Trafiksystem och trafikdata	9
4.3	Tillgänglighet och framkomlighet	9
4.4	Geoteknik	9
4.5	Kablar och ledningar samt belysning	9
5	Bilagor	10
	Bilaga 1 Plan	
	Bilaga 2 Profil 1	
	Bilaga 3 Profil 2	
	Bilaga 4 Profil 3	
	Bilaga 5 Profil 4	

1 BAKGRUND OCH SYFTE

År 2012 tog Mölndals stad och Göteborgs stad gemensamt fram en fördjupad översiktsplan för Fässbergsdalen. Planen beskriver hur ytterligare mark i Fässbergsdalen kan disponeras för utbyggnad av bostäder, verksamheter och till viss del handel.

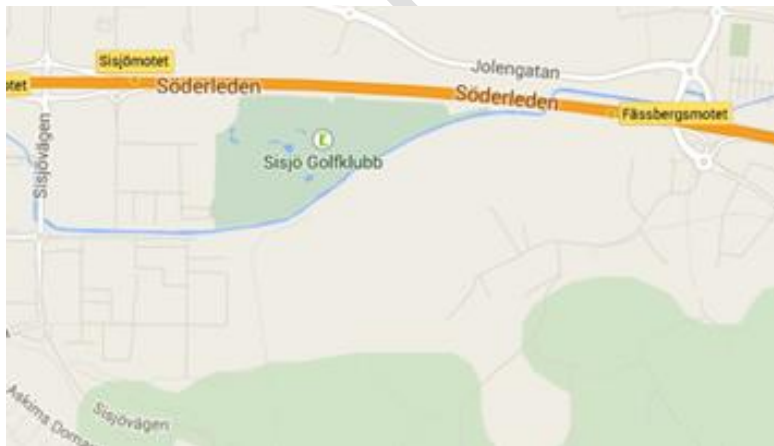
Genom Fässbergsdalen löper Söderleden, i det statliga stamvägnätet, som kopplar samman E6/E20 med Göteborgs hamn. Utöver detta fungerar leden som en del i det övergripande vägnätet i Göteborg och Mölndal.

Markanvändningen i Fässbergsdalen har successivt blivit mer intensiv med ökat inslag av handel och dessutom har det skett en tillväxt av både bostäder, verksamheter och handel. Problematiken med ökad trängsel och indikationerna på att kapaciteten är otillräcklig gör att Trafikverket är tveksam till att medge ytterligare exploatering som innebär att trafiken ökar på Söderleden.

Trafikverket menar att det behövs olika typer av åtgärder, bl a förstärkning och uppgradering av det lokala vägnätet. Men också andra åtgärder som dämpar biltrafiksträngen såsom exempelvis utökad kollektivtrafik och förbättringar i cykelsystemet.

Mölndals stad avser att omvandla området mellan Fässbergsmotet och kommungränsen mot Göteborgs Stad där det idag finns lite verksamheter och travbana samt ett par mindre gårdar. Området skall på sikt få mer verksamheter och travbanan skall flyttas. Området behöver då en matargata som ansluter till Fässbergsmotet och till Sisjöområdet på andra sidan kommungränsen.

Syftet med trafikutredningen är att identifiera en lämplig korridor för förlängningen av Lunnagårdsvägen mot Sisjön.

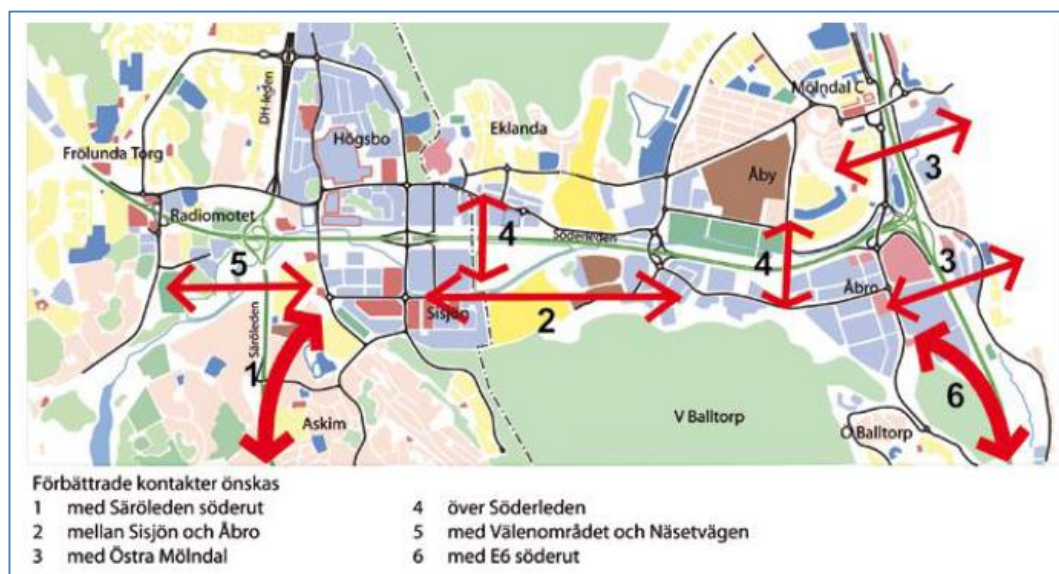


Figur 1 Utredningsområde

2 Förutsättningar

Utredningsområdet ingår i översiktsplanen och utgör utredningsområde för framtida bebyggelseområde. Enligt översiktsplan för Göteborg och Mölndal, fördjupad för Fässbergsdalen, antagen av kommunfullmäktige 11 oktober 2012, skall området utvecklas.

I den fördjupade översiktsplanen identifierades ett flertal principiella åtgärder som syftar till att utveckla och förstärka det lokala gatunätet. Åtgärderna framgår av figuren nedan, denna utredning avser punkt 2.



Figur 2 Principiella åtgärder som identifierades i det fördjupade översiktsplanarbetet

2.1 Miljö

Området består idag av odlingslandskap som är en del av en gammal kulturbygd. Historiskt har landskapet i Fässbergsdalen omvandlats från urskog till kulturlandskap. Inom dalgången finns fortfarande kulturhistoriskt intressanta miljöer och objekt. Fässbergs by är den bäst bevarade byn i dalgången. Inom området utgör Fässbergs by, Balltorps by och Lunnagården, Fässbergs prästgård och Västerberget bevarandevärda kulturmiljöer.



Små vattendrag rinner från bergshöjderna i norr och söder till Balltorpsbäcken och Stora ån som avvattnar området. Den övergripande grönstrukturen beskrivs i den fördjupade översiktsplanen. Fässbergsdalen har under 1900-talet utvecklats från ett sammanhängande jordbrukslandskap till ett allt mer urbaniserat stadslandskap med många arbetsplatsområden längs Söderleden och attraktiva bostadsområden utmed dalgångens sidor. Nu pågår ytterligare omvandling och förtätning.

Tre grönstråk identifieras, eko-ståket, infra-stråket och Stora Å-stråket. Ekostråket binder samman två naturreservat och går från Änggårdsbergen i norr till Balltorp i söder. En ekodukt planeras över motorvägen i Ekostråket.

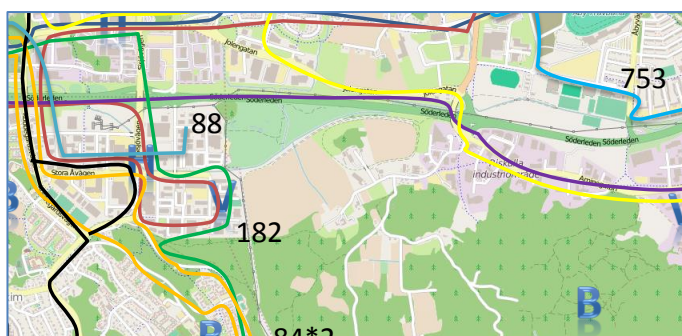


2.2 Trafiksystem och trafikdata

Tillfart till området från det övergripande vägnätet, sker från Söderleden och det saknas koppling mot öster och Sisjöns handelsområde. Söderleden med ca 55 000 - 60 000 fordon per vardagsdygn dominerar vad gäller biltrafik. Övrigt kan läsas i separat rapport ”Fässbergsdalen trafikanalys”.

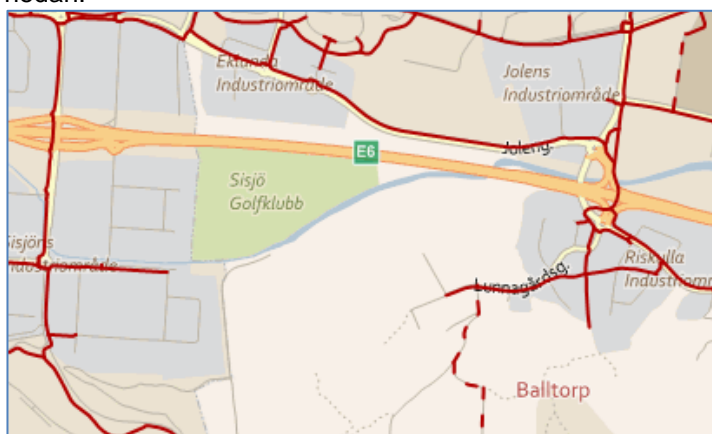
Den föreslagna nya östvästliga förbindelsen får i analysen mellan 15-20 000 fordon per dygn (ÅDT) med trafikflöde 2035 inkl planer och allmän tillväxt.

Inom utredningsområdet kör ingen kollektivtrafik idag. Den tangerar dock området, se bilden nedan, och kan komma att köra genom området.



Figur 3 Befintlig kollektivtrafik i Fässbergsdalen

Skyldad hastighet är 50 km/h. Koppling till Sisjöns handelsområde saknas för såväl bil som kollektivtrafik och gång- och cykel. Gång- och cykelbanan finns delvis, se figur nedan.



Figur 4 Cykelvägnät (Källa: Trafiken.nu)

2.3 Tillgänglighet och framkomlighet

I ALM finns skall-krav för tillgängligheten som måste uppfyllas. I TRAST (Trafik för en attraktiv stad) definieras tillgänglighet; "Den 'lätthet' med vilken olika slag av trafikanter kan nå stadens arbetsplatser, service, rekreation samt övriga utbud och aktiviteter. Den beror bland annat på restid, väntetider, reskostnader, komfort, regelbundenhet och tillförlitlighet."

Redan i det tidiga skedet bör hänsyn tas till dessa råd och det är sedan viktigt att genom hela processen arbeta mot målet att staden skall var tillgänglig för alla. Allmänna platser skall utformas så att de blir användbara även för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. När nivåskillnader inte kan undvikas bör de minimeras och utjämnas

med ramp och trappa. Sammanhängande stråk utformas med lättbegripliga och tydliga gångzoner och möbleringszoner. Planområdet sluttar kraftigt, vilket gör att tillgängligheten för rörelsehindrade i området kan bli otillfredsställande.

2.4 Geoteknik

Ingen geoteknisk utredning har gjorts i samband med detta arbete men jordartskartor har utgjort underlag för val av vägdragning.

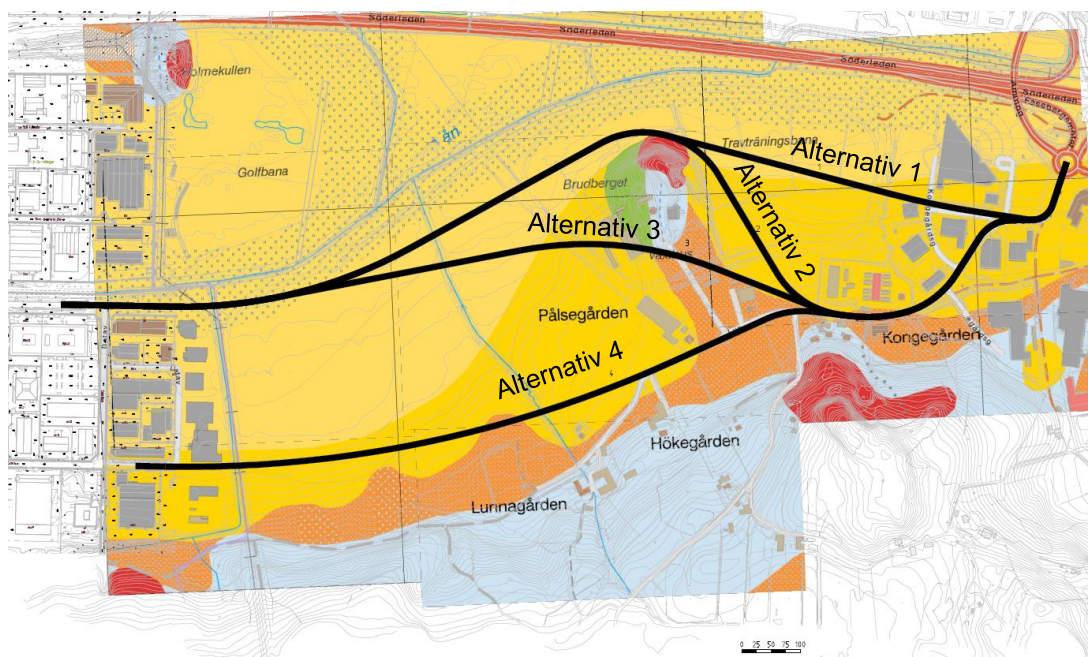
2.5 Kablar och ledningar samt belysning

Ingen utredning om angående befintliga ledningar eller kablar har gjorts i samband med detta arbete.

Arbetsmaterial

3 Trafikförslag

Fyra tänkbara dragningar har studerats i plan och profil, planen syns nedan och profilerna finns i bilaga 2-5.



Figur 5. Plan

Samtliga alternativ följer topografin i möjligaste mån då de geologiska förhållandena förväntas vara av låg standard i hela utredningsområdet, vilket innebär att vägdragningen bör undvika att skära markprofilen då det kräver förstärkningsåtgärder. Två bäckar går tvärs över utredningsområdet i nord-sydlig riktning som alla fyra alternativen korsar, vilket kommer innebära att dessa vattendrag behöver övertrummas.

Alternativ 1 rätar ut Lunnagårdsgatan närmast Fässbergsmotet och passerar Brudberget på dess norra sida. Vägdragningen försöker hålla ett avstånd till Stora Än, på grund av de sämre geologiska förhållandena som råder närmast ån. Alternativet medför inte några större nivåskillnader längs sträckan.

Alternativ 2 avviker från Lunnagårdsgatan något senare men även detta alternativ passerar Brudberget på dess norra sida. Alternativ 2 får en största lutning på cirka 4,7 % mellan Brudberget och åkerlandskapet närmast Sisjöområdet.

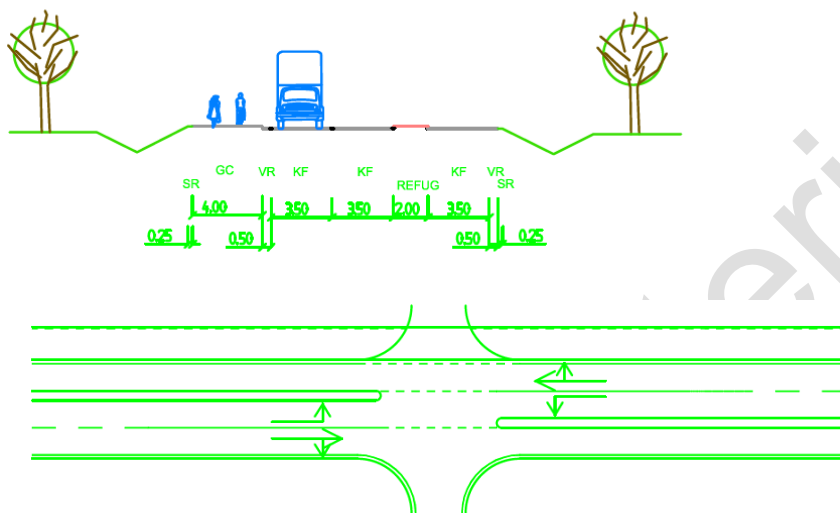
Alternativ 3 avviker från Lunnagårdsgatan på samma ställe som Alternativ 2, men passerar Brudberget på dess södra sida vilket ger en rätare linjeföring. Alternativ 3 får en största lutning på cirka 4,8 % mellan Brudberget och åkerlandskapet närmast Sisjöområdet.

Alternativ 4 följer Lunnagårdsgatan och förlänger den till anslutningen Datavägen i väst. Detta alternativ förväntas ha bättre geologiska förhållanden då vägdragningen undviker Stora Än.

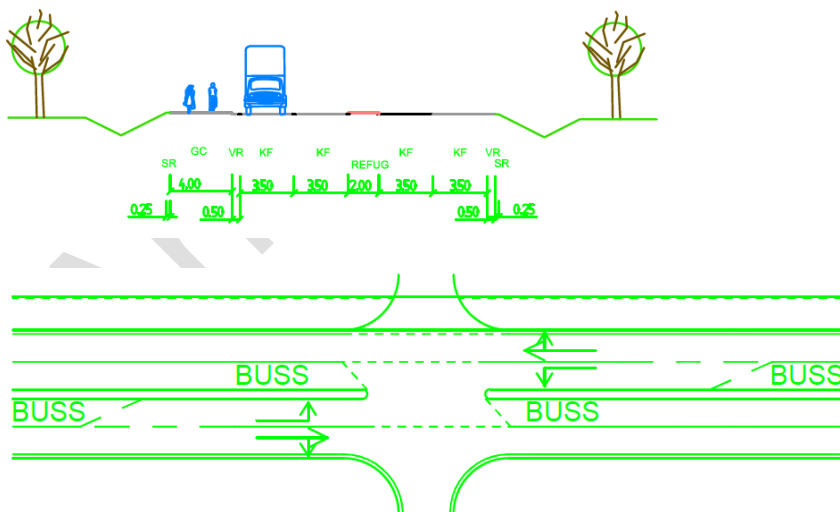
Förslaget innebär två genomgående körfält, ett i varje riktning samt möjlighet till svängfält för vänstersvängande. Detta för att minska risken för köbildning.

Det finns också utrymme för en ny gång- och cykelväg samt eventuellt ett busskörfält i varje riktning.

SEKTION UTAN BUSSKÖRFÄLT



SEKTION MED BUSSKÖRFÄLT



Figur 6. Korsningsdetalj samt sektion

4 Konsekvenser av trafikförslag

4.1 Miljö

Den föreslagna vägen skär genom området och påverkar områdets karaktär men i denna fas av arbetet har ingen gestaltning gjorts av vägen.

4.2 Trafiksystem och trafikdata

Föreslagen sektion bedöms klara den i analysen framtagna trafikmängden. Dock krävs vidare utredning kring övriga lokalvägar i området.

I syfte att åstadkomma en mer trygg och attraktiv miljö bör nästa fas innehålla en tydlig gestaltningsidé.

4.3 Tillgänglighet och framkomlighet

Området bör innehålla ett antal nya hållplatser för kollektivtrafik. Dessa bör planeras centralt i området.

Gatornas lutning uppfyller tillgänglighetskraven. I nästa fas väljs markbeläggning, belysning mm för att underlätta framkomligheten.

4.4 Geoteknik

Ingen geoteknisk utredning har gjorts i samband med detta arbete men området lutar från fastmarkspartier i söder, med morän och berg i dagen, mot norr där mäktiga lager av postglacial lera finns. Utmed Stora ån och Söderleden förekommer gytjig lera. De geotekniska förhållandena blir således sämre norrut. Mindre höjdparter med berg omgivna av morän och svämsediment förekommer vid Brudberget och Holmekullen. Med hänsyn till svåra geotekniska förhållanden, speciellt i norr, rekommenderas att vägen i största möjligaste mån följer befintlig markyta. Det är troligt att all tillkommande belastning kommer att kräva förstärkningsåtgärder ur sättningsynpunkt. Kring, och i anslutning till, vattendrag krävs att stabiliteten kontrolleras dels med hänsyn till nya belastningar men även ur erosionssynpunkt och eventuella behov av översvänningsåtgärder.

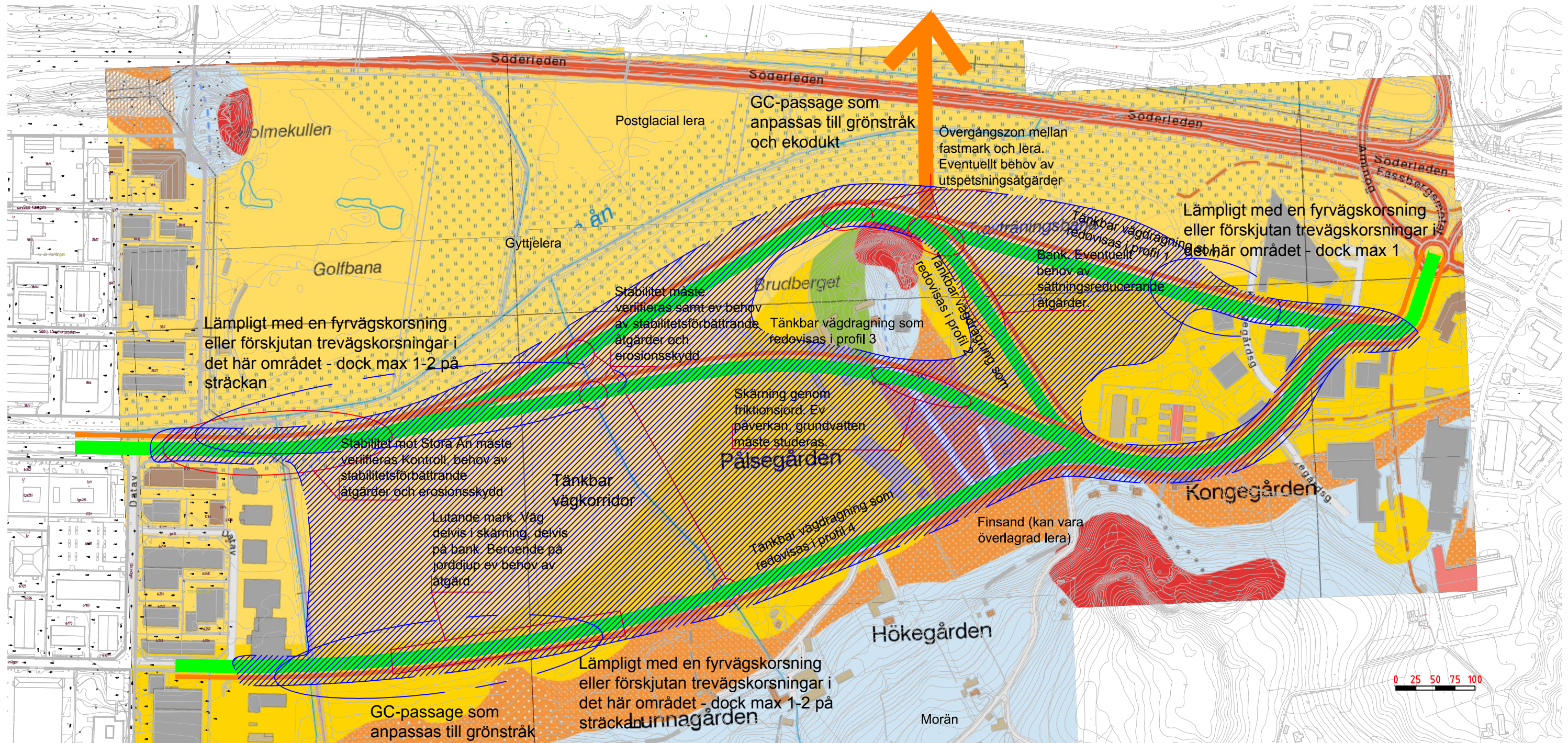
4.5 Kablar och ledningar samt belysning

Ingen utredning om angående befintliga ledningar eller kablar har gjorts i samband med detta arbete.

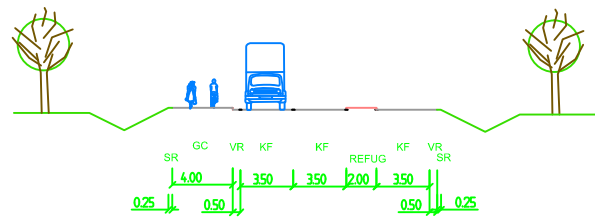
5 Bilagor

Bilaga 1	Planritning
Bilaga 2-5	Profilritningar

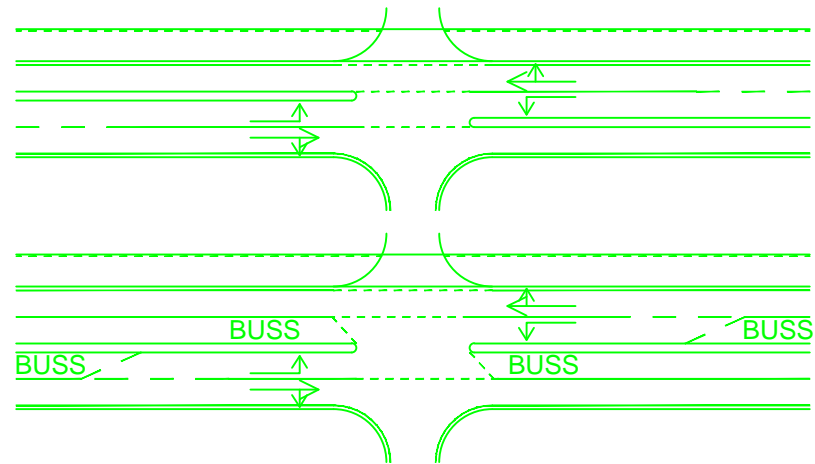
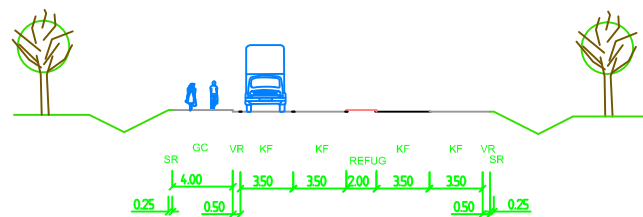
Arbetsmaterial



SEKTION UTAN BUSSKÖRFÄLT



SEKTION MED BUSSKÖRFÄLT



Lunnagårdsvägen
Fyra förslag på vägdragningar
SWECO - Berglund C, Sundberg M.

