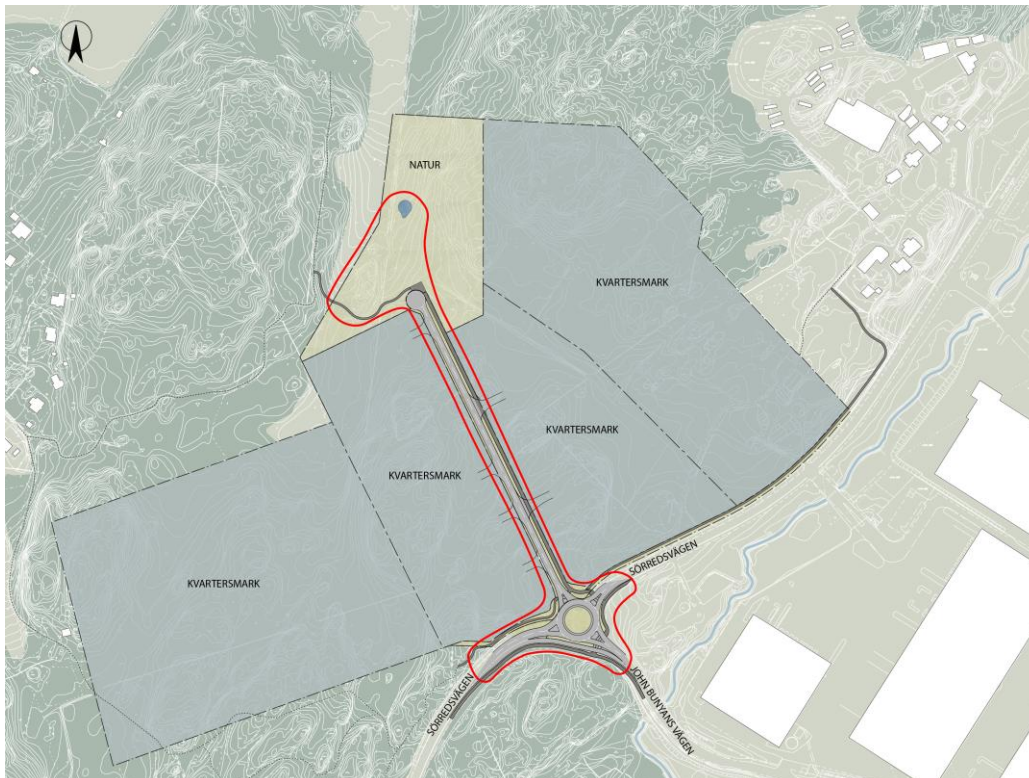


PM Trafik- och utformningsförslag 2024-03-20 - exploateringsprojekt



Detaljplan för verksamheter vid Sörredsvägen

2024-03-20

Namn på uppdrag

Trafik och utformning DP Sörredsvägen

Diarienummer

Dnr EXF-2023-00081



**Göteborgs
Stad**

Beställare

Exploateringsförvaltningen, Göteborgs
Stad

Box 2403

403 16 GÖTEBORG

Vxl 031-368 00 00

Kontaktperson

Sara Johansson



Konsult

Sweco

Gjörwellsgatan 22

Box 340 44

100 26 Stockholm

08-695 60 00

info@sweco.se

Uppdragsansvarig

Joakim Bengtsson

Handläggare

Tobias Brandell

Elena Dobre

Amat Jobe

Felix Dahlqvist

Anders Sjöberg

Innehåll

Bakgrund	5
Syfte	5
Geografisk avgränsning.....	5
Angränsande projekt.....	5
Planeringsförutsättningar.....	7
Trafiksystem och trafikdata.....	7
Gaturum och stadskaraktär	7
Trygghet	8
Tillgänglighet	8
Trafiksäkerhet.....	8
Byggnadstekniska förutsättningar	9
Trafik- och utformningsförslag	10
Trafiksystem och trafikdata.....	11
Sektioner.....	11
Gaturum och stadskaraktär	12
Trygghet	14
Tillgänglighet	14
Trafiksäkerhet.....	15
Byggnadstekniska förutsättningar	15
Ställningstaganden och konsekvenser	15
Förtydliganden/medskick till projektering	16
Förhållanden under byggtiden.....	17
Dispenser, tillstånd och avtal.....	17

Bakgrund

Syfte

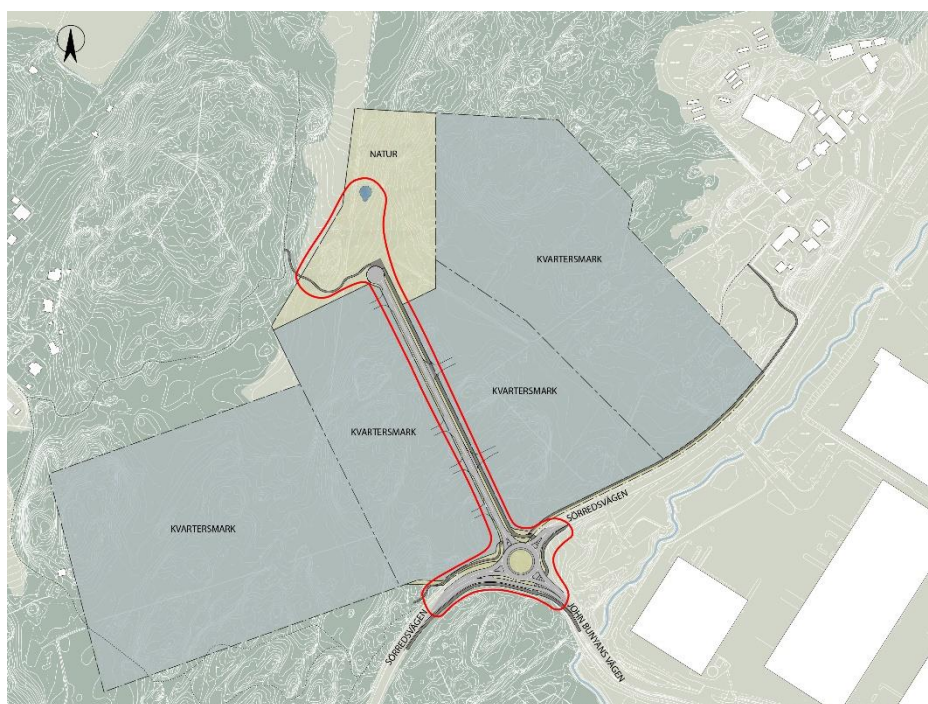
Syftet med detaljplanen är att tillskapa ett nytt verksamhetsområde för bland annat logistik, industri och lager. I närområdet finns det många verksamheter, till exempel industrier.

Syftet med trafik- och utformningsförslaget är skapa en trafiklösning som kan försörja planerade logistikverksamheter samt tillgängliggöra naturstigarna som finns i närområdet för gående och cyklister i området.

Geografisk avgränsning

Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar med att ta fram detaljplan för verksamheter vid Sörredsvägen inom stadsdelen Björlanda i Göteborg, i höjd med John Bunyans väg. Detaljplaneområdet ligger i Björlanda på Hisingen och är till stor del obebyggt. Det består av naturmark samt öppna ytor i form av betesmark.

Trafik- och utformningsförslagets avgränsning sträcker sig från cirkulationsplatsens anslutningar John Bunyans väg och Sörredsvägen till detaljplaneområdets norra del. Förslaget innefattar även anslutningar till naturstigar lokaliserade öst och väst om detaljplaneområdet.



Figur 1 Geografisk avgränsning av trafik- och utformningsförslaget.

Angränsande projekt

Vattenfall planerar en ny högspänningsledning genom den södra delen av detaljplaneområdet. 20 meter ifrån ledningsrätten ska det vara bebyggelsefritt och träd får inte planteras inom ledningsrätten.

NOVO bygger för närvarande en fabrik för fordonsbatterier i anslutning till Volvos område. Fabriken kommer att kopplas till bland annat Sörredsvägen via Gamla Sörredsvägen, söder om planområdet.

Planeringsförutsättningar

Detaljplaneförslaget möjliggör för logistikverksamhet i området lokaliserat väster om Sörredsvägen i höjd med John Bunyans väg. Förslaget innebär att en ny gata behöver anläggas och ansluta till cirkulationsplatsen på Sörredsvägen.

Området består idag av naturmark och det finns stigar som behöver vara åtkomliga för gående. Naturstigarna nyttjas idag av gående, cyklande och ridande.

Trafiksystem och trafikdata

Detaljplaneområdet består i dagsläget till största del av naturmark. Inom och runt planområdet finns idag naturstigar som nyttjas av gående, cyklister och ridande.

Sydost om området finns Sörredsvägen och en cirkulationsplats med tre ben där John Bunyans väg ansluter. Sörredsvägen trafikeras av cirka 9000 fordon per dygn och hastighetsbegränsningen på sträckan är 70 km/tim. Det finns en gång- och cykelbana på östra sidan av vägen. Busshållplats Kålsared ligger cirka 400 meter ifrån planområdet och trafikeras av två busslinjer med cirka fem avgångar i timmen.

Hastighetsbegränsningen på John Bunyans väg är 50 km/tim. Längs med gatans södra sida finns det en gång- och cykelbana. Busshållplats John Bunyans väg ligger cirka 300 meter ifrån planområdet och trafikeras av två busslinjer med cirka fem avgångar i timmen.

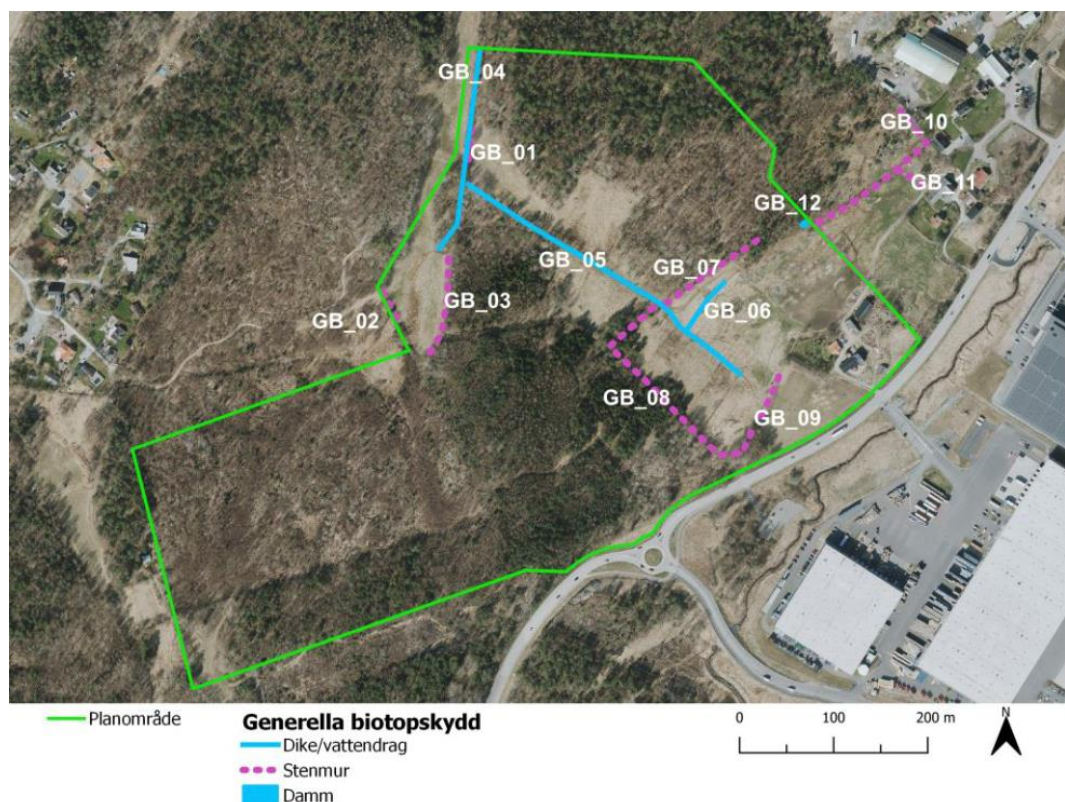
Framkomligheten för motorfordonstrafik vid cirkulationsplatsen är idag starkt påverkad av intilliggande arbetsplatser. Industrier där det arbetas i skift gör att motorfordonstrafikflödena är stora under korta tidsperioder, det vill säga i anslutning till att skift slutar och börjar. Under resterande timmar är framkomligheten god i cirkulationsplatsen.

Gaturum och stadskaraktär

Sörredsvägen är en väg av storskalig karaktär med hastighetsgränsen 70 km/tim.

John Bunyans väg är smalare än Sörredsvägen och har flera infarter till stora arbetsplatser. Gatan fungerar även som en genomfartsgata mellan Kålsaredsmotet på Hisingeleden och Sörredsvägen.

Detaljplaneområdet består idag av naturmark där projektet behöver ta hänsyn till ströv-/ridstigar samt platser där mindre djur kan söka skydd. Inga kända biotopsskyddade träd finns i området, däremot finns biotopsskyddade stenmurar, diken och en damm. I dammen förekommer två arter av fridlysta groddjur. Dammen ligger i planområdets östra del. Kompensationsåtgärder föreslås för förlusten av de biotoper som omfattas av biotopsskyddet. En föreslagen kompensationsåtgärd innebär att tillskapa en 200 kvadratmeter vattenyta som ska främja en god levnadsmiljö för groddjur. Denna ska placeras på ett sätt som innebär så få ingrepp i naturmiljön som möjligt, vilket till exempel innebär att befinliga träd föreslås bevaras. Dammen ska ha olika nivåer av vattendjup, ha flacka slänter samt placeras i ett solbelyst läge med närhet till stenrösen.



Figur 2 Avgränsade biotoper som omfattas av det generella biotopsskyddet. Den befintliga dammen presenteras som GB_12 i kartan. (Karta från MKB samrådshandling. Strategisk miljöbedömning gällande detaljplan för verksamheter vid Sörredsvägen, Göteborgs stad, Västra Götalands län av EnviroPlanning.)

Trygghet

Den storskaliga trafikmiljön i området är främst anpassad till godstrafik med lastbil. Gång- och cykelbanan längs Sörredsvägen är avgränsade med GCM-stöd mot motorfordonstrafiken. På John Bunyans väg separeras gång- och cykelbanan med skiljeremsa mot körbanan. Sträckorna är väl belysta.

Tillgänglighet

Inom detaljplaneområdet är det stora höjdskillnader. Förutom framtida verksamheter är det få målpunkter i eller omkring området.

Över John Bunyans väg finns idag en gång- och cykelpassage i anslutning till cirkulationsplatsen. I området finns det inga passager över Sörredsvägen, vilket bidrar till upplevelsen av att vägen har en barriäreffekt mellan arbetsplatserna i öster och naturstigarna och bostadsområdena i väster.

Det finns ingen angöring eller parkering på allmän platsmark.

Trafiksäkerhet

Cirkulationsplatsens utformning innebär idag en liten sidledsförflyttning för motorfordon som färdas söderut på Sörredsvägen. Det innebär att fordon som färdas i den relationen kan hålla en högre hastighet.

Idag finns en passage för gående och cyklister som är lokaliserad på över John Bunyans väg i anslutning till cirkulationsplatsen. Passagen är cirka 14 meter lång och har en refug, men är inte hastighetssäkrad.

Sörredsvägen har ett räcke längs den norra sidan av gatan. Längs den södra sidan av gatan finns en gång- och cykelbana som är separerad från körbanan med GCM-stöd.

Byggnadstekniska förutsättningar

I detaljplaneområdets sydvästra del finns det luftledningar. Gasledningar finns kring cirkulationsplatsen, vilka enligt uppgift är opåverkade så länge deras marktäckning inte minskas.

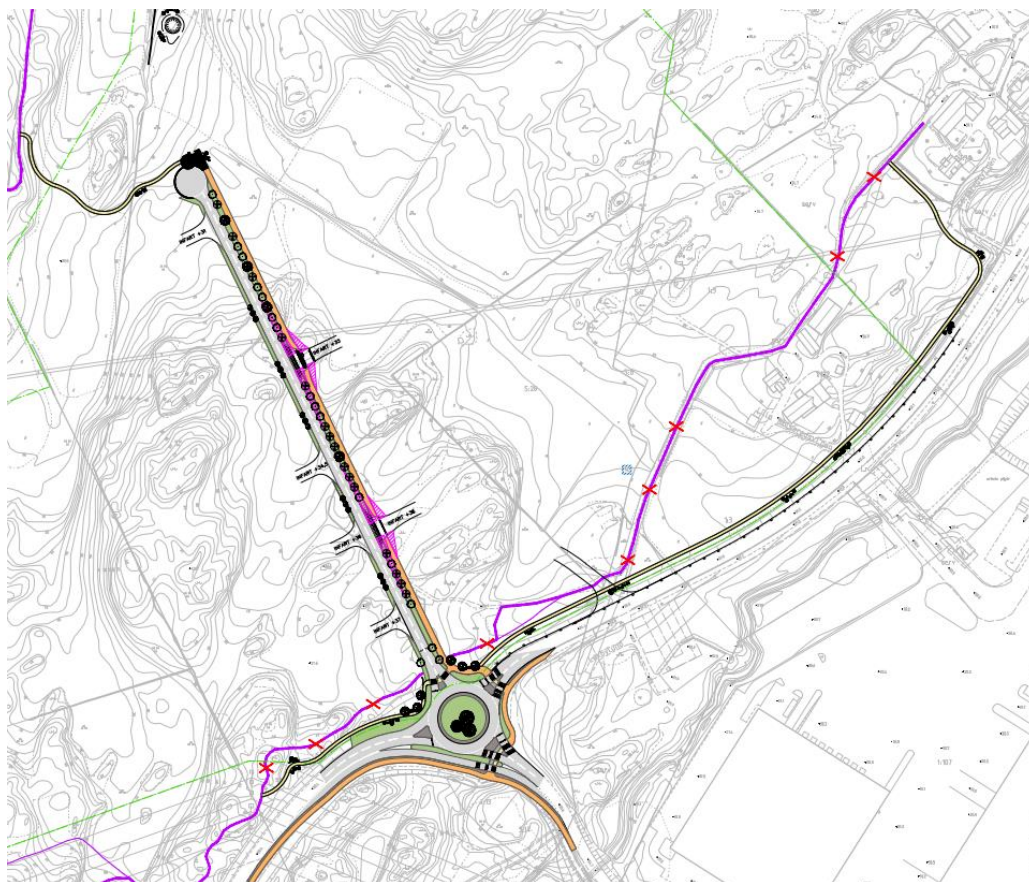
Trafik- och utformningsförslag

Genom detaljplaneområdet föreslås en cirka 300 meter lång allmän gata som ska möjliggöra angöring till planerad logistikverksamhet i området. Trafikförslaget föreslår fem infarter till fastigheterna längs sträckan. Två av infarterna korsar gång- och cykelbanan. Gående och cyklister passerar den södra korsningen via en genomgående gång- och cykelbana. Den norra korsningen föreslås utformas med ett övergångsställe med cykelpassage. Gatan avslutas med en vändplan i norr och i söder ansluter gatan som ett fjärde ben till befintlig cirkulationsplats på Sörredsvägen.

Cirkulationsplatsen är idag anpassad till tre ben, den behöver därför flyttas åt nordost och skalas upp. Ett fritt högersvängskörfält tillskapas mellan Sörredsvägen och John Bunyans väg för att avlasta cirkulationsplatsen.

I söder ansluter gång- och cykelbanan via passage över Sörredsvägen till den befintliga gång- och cykelbanan längs Sörredsvägen. Den föreslagna kombinerade gång- och cykelbanan avslutas med en platsbildning i norr som fungerar som en entré till naturområdet. Här föreslås en informationsskylt, tillgänglighetsanpassade bänkar och eventuellt ett picknickbord. På så vis tillskapas även en ny koppling mellan stigarna norr om detaljplaneområdet och den nya gång- och cykelbanan.

Naturstigarna i området ska behållas i största möjligaste mån. De som påverkas av föreslagen byggnation kommer att ledas om så att de knyter an till befintliga stråk. De nya stigarna föreslås beläggas med grus och ha en längslutning på max 8 %.



Figur 3 Översikt över trafik- och utformningsförslag.

Trafiksystem och trafikdata

Under arbetet med detaljplanen gjorde teknikkonsulten Ramboll en mikroanalys med prognosår 2040 för cirkulationsplatsen och dess anslutningar. Denna visar att de största flödena av motorfordonstrafik fortsatt är längs Sörredsvägen. Antalet motorfordon som kommer söderifrån på Sörredsvägen och sedan svänger österut på John Bunyans väg är en annan relation som har ett av de högre flödena.

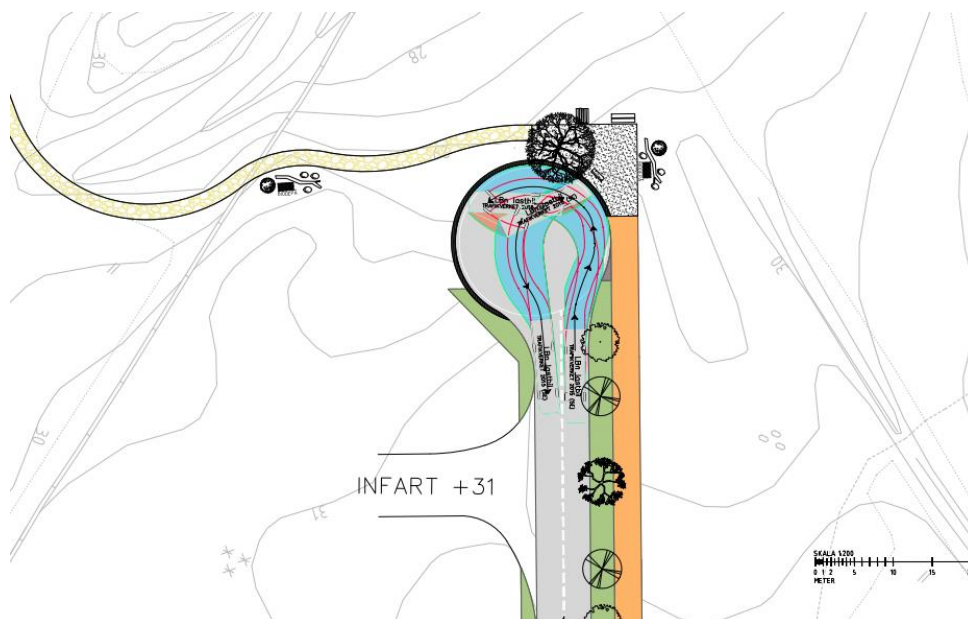
Analysen visar på att långa köer kan uppstå på Sörredsvägen under morgonens och eftermiddagens maxtimme. Tillskapas en fri högersväng från Sörredsvägen till John Bunyans väg kan dessa köer minskas avsevärt. Förbättras kopplingen mellan Sörredsvägen och John Bunyans väg kan även Hisingsleden avlasta trafiksituationen vid Björlandamotet.

Sektioner

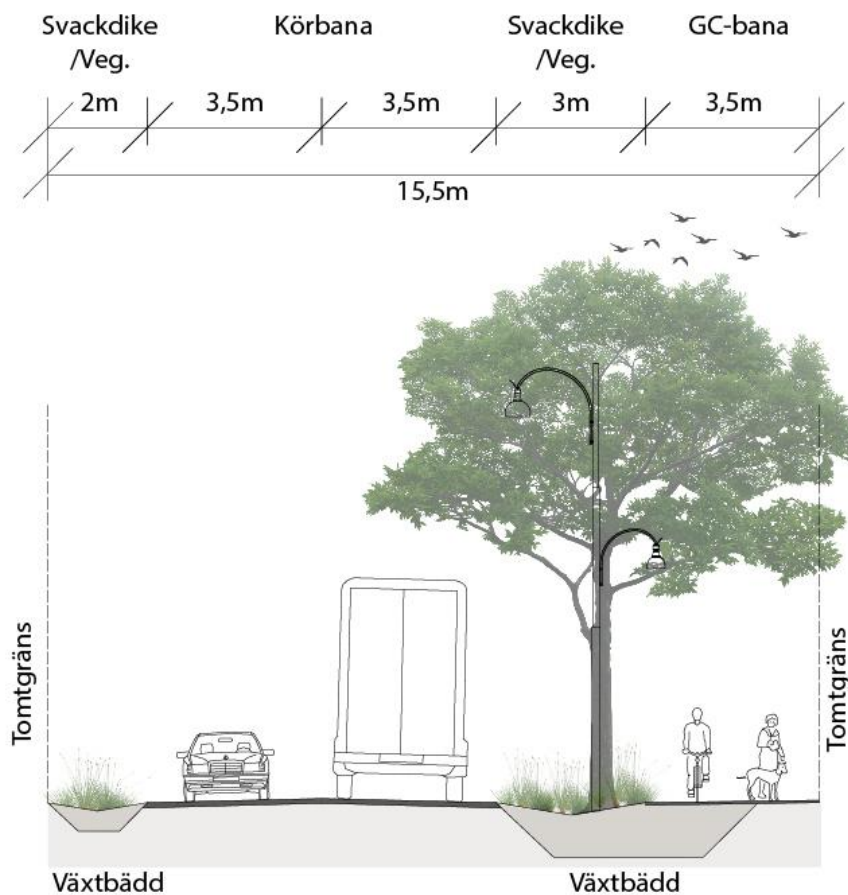
Körbanan föreslås bli 7 meter bred med en kombinerad gång- och cykelbana längs den östra sidan. Körbanan föreslås kantas av ett två meter brett dike på västra sidan och ett dike som är tre meter brett på östra sidan, vilket innebär att gång- och cykelbanan är väl separerad från körbanan.

Gång- och cykelbanan längs den nya gatan föreslås bli 3,5 meter bred och vid vändplanen övergå till naturstigar i planområdets norra del.

Cirkulationsplatsen nya läge och utformning är anpassad efter specialfordon och 34,5 meterslastbilar. De föreslagna infarterna till fastigheterna är dimensionerade efter lastbil med påhängsvagn eller släpvagn (Lps) och skogsbil (Ls). Vändplanen är dimensionerade efter sopbil (Los) och tunga lastbilar (Lbn), denna har dock behov av backrörelse, se figur 4 nedan.



Figur 4 Körspår med tung lastbil (Lbn).



Figur 5 Föreslagen sektion av den nya lokalgatan.

Gaturum och stadskaraktär

Den nya gatan får en karaktär av verksamhetsgata med gång- och cykelbana och stark koppling till naturområdet. Vändplanen, som avslutar gatan i norr, föreslås kantas av storgatsten.

Diket längs den östra sidan av gatan anläggs med kolmakadam för att fördröja och rena dagvattnet. Här föreslås även plantering i form av träd i blandallé som skapar en varierad och ett dynamiskt gaturum i den nya miljön. Syftet med att välja träd i olika storlekar och av olika art är att minska storskaligheten av de nya byggnaderna samt gynna biodiversiteten. Längs den västra sidan av gatan anläggs ängsytor och solitära buskar i svackdiket.



Figur 6 Utformningsförslag av den nya gatan.

Accentträd skiljer sig från de träd som planteras i blandallén genom dess färg, blomning och storlek. Syftet med dessa träd är att tydliggöra platser och de planteras i rondellen, i anslutning till korsningen med den nya lokalgatan, entrén till naturområdet och i siktlinjer vid två infarter.

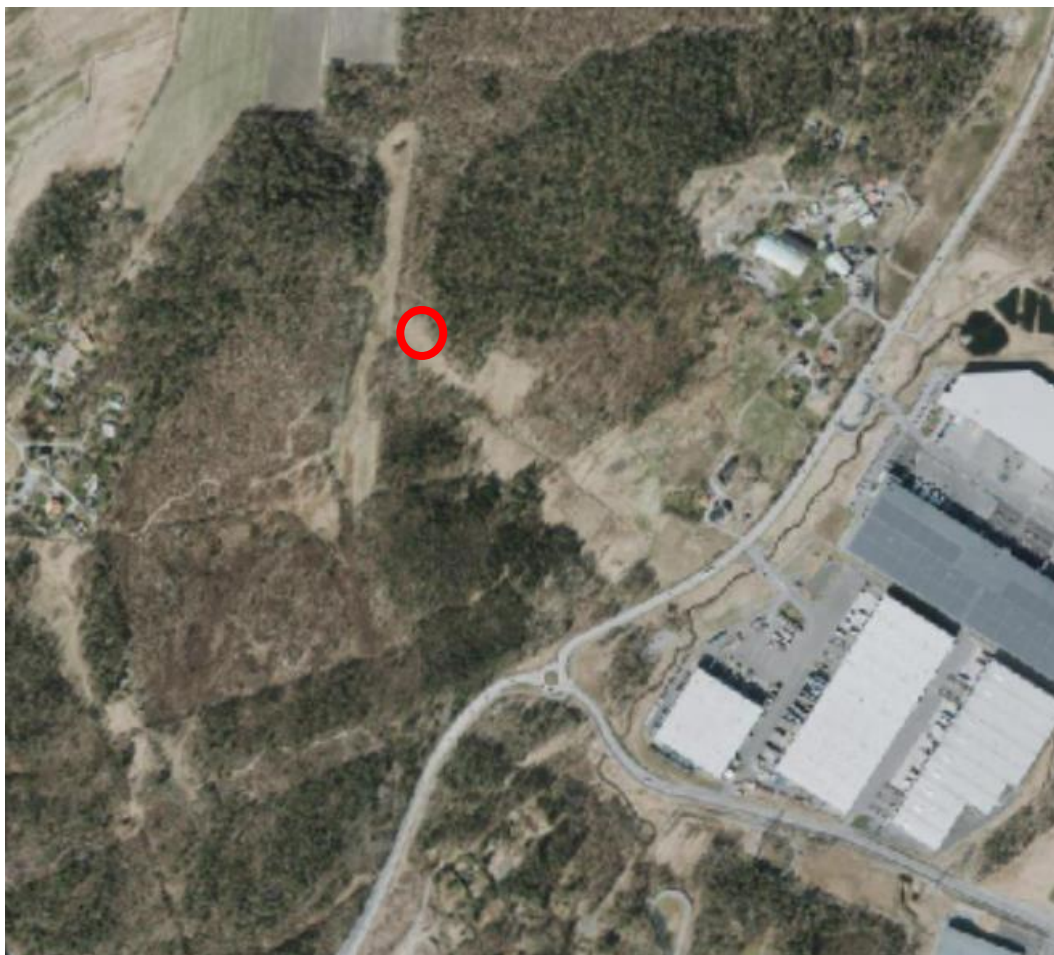
För att kompensera för det stora ingreppet som görs i naturområdet samt de biotopsskyddade stenmurarna föreslås biodepåer (även kallade faunadepåer) utspridda längs med naturstigarna. Stora stockar, ved och ris från skogsavverkning samt stenarna från stenmurarna placeras i högar för att skapa bra förutsättningar för biologisk mångfald. Samtidigt planteras gärna solitära blommande och fruktbärande buskar i anslutning till biodepåerna.

På utvalda platser längs de nya stigarna föreslås ängsytor. Naturstigarna som placeras längs med Sörredsvägen avskärmas genom äng och buskar.

Som kompensation för dammen i planområdets östra del föreslås en cirka 200 kvadratmeter stor vattenyta – groddamm att tillskapas. Dammen föreslås få olika djup för att undvika att den torkar ut, för att vattenlevande djur, framförallt grodor ska kunna övervintra samt för att de grundare delarna av den ska vara varmare. Det behöver även säkerställas att det finns ett naturligt inflöde av vatten från omgivningarna. Detta kräver anpassning till omgivande höjder och innebär att en större yta än 200 kvadratmeter kan komma att behöva tas i anspråk.

Dammen föreslås placeras i ett solbelyst läge, öppet mot söder, och med vindskydd av träd och buskage i norr. Den föreslagna placeringen uppfyller dessa krav på ett naturligt sätt och ligger i en naturlig lågpunkt. Dammen bör även utformas med flacka slänter och med biodepåer i dess närhet, exempelvis stenrösen och stockar, ved och ris, samt blommande och bärbärande buskar.

Den föreslagna utformningen och placeringen av dammen syftar till att skapa en god levnadsmiljö för groddjur.



Figur 7 Föreslagen placering av damm. (Karta Ortofoto 2021, Göteborgs stads öppna data)

Trygghet

Längs den nya gatan föreslås belysning med dubbelarmatur längs i linje med trädraden, detta för att ge god belysning åt körbanan såväl som till gång- och cykelbanan. Vid platsbildningen i norr förstärks belysningen ytterligare.

Även vid de nya övergångsställena i anslutning till cirkulationsplatsen föreslås ny belysning.

Tillgänglighet

Detaljplaneområdet har stora topografiska skillnader. Den nya gatan får en lutning på mellan 1 och 2,9 %. Bänkar föreslås i anslutning till vistelseytan i naturområdets entré.

Synskadade kan använda gränsen mellan dike och asfalt längs gång- och cykelbanan för vägledning. I anslutning till passagerna över infarterna på sträckan föreslås

kontrasterande taktila plattor för varning och vägledning. Passagerna tillgänglighetsanpassas enligt teknisk handbok.

Angöring och parkering anläggs inte på allmän platsmark utan måste lösas inom fastigheterna.

Naturstigarna är belagda med grus och områdets topografi innebär stora längslutningar på vissa sträckor, dock inte mer än 8 %. Stigarna har placerats utifrån att skapa så få ingrepp i naturmiljön som möjligt samtidigt som dess lutning ska hållas så flack som möjligt.

För ytterligare information kan bilagd Tillgänglighetsplan studeras.

Trafiksäkerhet

Över Sörredsvägen och John Bunyans väg anläggs hastighetssäkrade övergångsställen med cykelöverfart. Detta för att förbättra framkomligheten för gående och cyklister i området samt göra det tryggare att nytta övergångsställena.

Cirkulationsplatsens nya läge samt att två av dess ben hastighetssäkras innebär att fordon tvingas till att hålla en lägre hastighet inne i cirkulationsplatsen.

Byggnadstekniska förutsättningar

Det är idag stora höjdskillnader inom detaljplaneområdet. Tillskapandet av den nya högersvängen från Sörredsvägen till John Bunyans väg kommer kräva bergschakt.

Tekniska anläggningar

Projektet föreslår en trädsäker ledningsgata längs den planerade högspänningsledningen. Det innebär att träd inte får planteras inom 10 meter från ledningsrätten. De träd som föreslås i anslutning till ledningsgatan får inte vara högre än 10 meter så att träd inte riskerar att falla på ledningens faslinor.

Dagvattnet från gatan planeras att hanteras inom gatuområdet. Inom detaljplanen har det föreslagits dammar som ska fördröja och rena dagvattnet ifrån planområdet. Detta arbete utförs av Kretslopp & Vatten och dammarnas läge och storlek är ännu inte kända.

Geoteknik och markförhållanden

Enligt den geotekniska utredningen *Detaljplan för verksamheter vid Sörredsvägen inom stadsdelen Björlanda, Göteborgs Stad Geoteknisk utlåtande – Komplettering Bergteknik* utgörs planområdet delvis av berg i dagen och delvis av lerområden med inslag av sand och morän.

Arkeologi

Arkeologiska förutsättningar beskrivs i handlingen Planbeskrivning.

Ställningstaganden och konsekvenser

Naturstigarna i området är välanvända av invånarna och projektet har haft i uppdrag att bevara dessa i största möjligaste mån samt att inte försämra anslutningarna mellan dem. Förslaget innebär att en av stigarna leds om och den blir därmed något längre. Stigen kommer även behöva korsas av den nya gatan i ett läge. Utöver detta tillskapas en ny naturstig som startar vid den norra delen av den nya gatan och ansluter till stigarna som ligger norr om detaljplaneområdet.

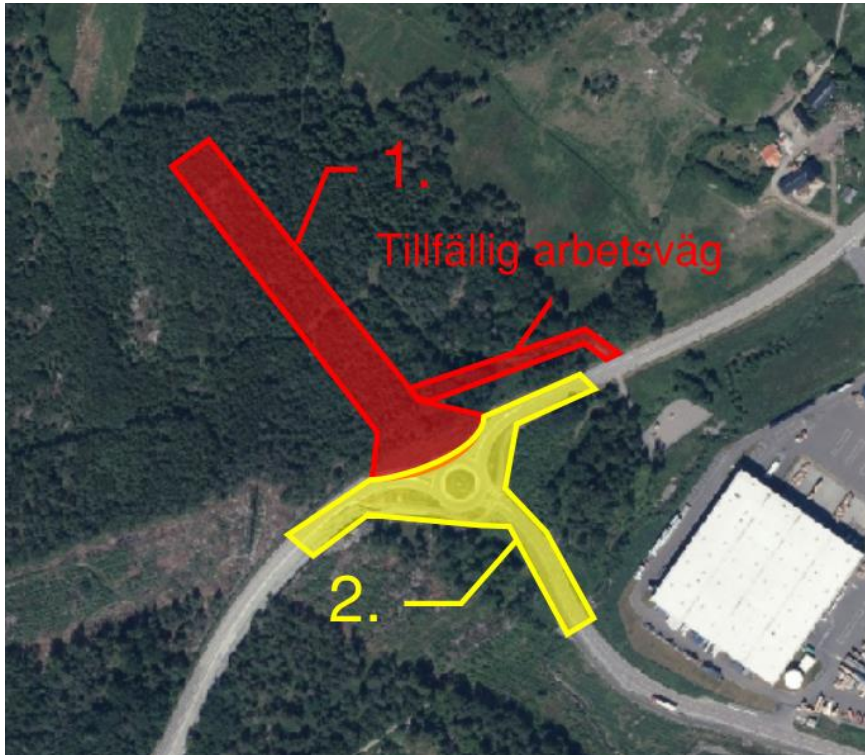
Förtydliganden/medskick till projektering

I det fortsatta projekteringsarbetet behöver platåer på gång- och cykelbanan inför korsningarna med in- och utfarterna längs den nya gatan att studeras närmre. I projekteringsfasen behöver även belysning, ledningar samt utformning och placering av trumma vid föreslagna dammar utredas vidare.

Dammen som föreslås som kompensationsåtgärd behöver också studeras vidare i det kommande arbete. Dess placering och utformning behöver anpassas utifrån den befintliga miljön, så att ingreppet i naturen blir så litet som möjligt. Det bör även säkerställas att vattenkvaliteten på inflödande vatten från kringliggande diken håller en god nivå.

Förhållanden under byggtiden

Under byggtiden föreslås en bygginfart från Sörredsvägen strax norr om cirkulationsplatsen vid en befintlig infart för driftfordon som leder till naturstigarna i området.



Figur 8 Förslag på etappindelning vid byggnation. (Karta ortofoto, Lantmäteriet).

På så vis kan den nya lokalgatan och halva cirkulationsplatsen byggas utan att trafiken i området påverkas i större utsträckning, se röd markering i figur 8. Naturstigarna som sträcker sig längs den föreslagna bygginfarten och den nya gatan behöver stängas av alternativt ledas om under byggnationstiden.

När den södra delen av cirkulationsplatsen byggs bör den västra delen av John Bunyans väg, som inte ansluter mot befintliga fastigheter, stängas av tillfälligt för att byggnationstiden ska minska, se gul markering i figur 8. I detta skede har trafiken begränsad framkomlighet genom cirkulationsplatsen. Trafiken i närområdet bör hänvisas till Hisingsleden via befintliga anslutande vägar. Gång- och cykeltrafik kan passera via provisoriska lösningar och omledningar inom området.

Entreprenörens etablering under byggtiden kan förslagsvis ske i anslutning mot ny lokalgata och/eller på den södra sidan om cirkulationen vid den avstängda delen av John Bunyans väg.

Dispenser, tillstånd och avtal

Dispens för påverkan på de stenmurar, diken och dammen som har biotopskydd kommer att behövas i det fortsatta arbetet.