

Utredningar för DP Bokedalen

Alternativutredning William Gibsons väg

Innehåll

1	INLEDNING	2
1.1	BAKGRUND	2
1.2	SYFTE.....	2
1.3	TIDIGARE TRAFIKUTREDNING.....	3
2	FUNKTIONSMÅL	4
2.1	TRAFIKUPPGIFT	4
2.2	DIMENSIONERANDE TRAFIKSITUATION.....	4
2.3	GEOMETRISKA KRAV.....	5
2.4	MÅL FÖR AKTUELLA DELSTRÄCKOR.....	6
3	ALTERNATIVSTUDIER	7
3.1	URSPRUNGSALTERNATIV	7
3.2	ALTERNATIV OMFATTNING.....	8
3.3	ALTERNATIV UTFORMNING OCH ANPASSNING	9
3.4	ALTERNATIV TILL OMBYGGNAD AV WILLIAM GIBSONS VÄG.....	11
4	FÖRSLAG OCH SAMLAD BEDÖMNING	12
4.1	FÖRSLAG TILL UTFORMNING.....	12
4.2	BEDÖMDA KONSEKVENSER AV OMBYGGNADSFÖRSLAGET	12
	BILAGOR	14

1.0	2020-02-24	Färdig handling	Kurt Lundberg		Karin Gamberg
0.2	2020-02-05	Utkast för beställarens synpunkter.	Kurt Lundberg	Karin Gamberg m fl	
0.1	2020-02-03	Utkast för interna synpunkter	Kurt Lundberg		
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Området Bokedalen är ett välbesökt resmål med målpunkter som Jonsereds trädgårdar, Humlebadet, natur- och friluftsområdet (naturreservat) med bl a torpet Freden och fiskesjöar. Besökarna kommer från Jonsered, Partille kommunen, Göteborgsregionen men även mer långväga besökare till framför allt trädgården. I Jonsereds herrgård har Göteborgs universitet en verksamhet som inriktas på att skapa en mötesplats för diskussioner i aktuella frågor.

Antalet besökare till området har ökat betydligt senaste åren. Partille kommun arbetar nu med en detaljplan för att ge möjlighet till hotellverksamhet inom området, som komplement till övriga målpunkter, framförallt till Jonsereds herrgård.

William Gibsons väg är den enda tillfartsvägen till Bokedalen. Vägen är inte kommunal utan en vägsamfällighetsförening har ansvaret för vägens drift och underhåll. Med de nya målpunkterna och ökade intresset för Bokedalen har vägen fått en annan funktion än tidigare och därmed är det rimligt att kommunen tar över ansvaret då det finns så stora allmänna intressen i området.

Partille kommun har bedömt att vägen i sitt nuvarande skick inte klarar de krav som normalt ställs på en gata med kommunalt huvudmannaskap, vad gäller tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Samtidigt går vägen genom ett Natura 2000-område, vilket innebär att områdets naturvärden är starkt skyddade och åtgärder som kan påverka miljön ska tillståndsprövas av länsstyrelsen. Vid denna prövning ställs också krav på att alternativa lösningar studeras, se utdrag ur miljöbedömningsförordningen nedan.

17§ Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll enligt 6 kap. 35 § 2 miljöbalken ska avse uppgifter om

- 1. möjliga alternativa utformningar och skälen för den valda utformningen med hänsyn till miljöeffekter,*
- 2. möjliga alternativa platser och skälen för valet av plats med hänsyn till skillnader i miljöeffekterna mellan den valda platsen och alternativerna,*
- 3. undersökta möjliga alternativ i fråga om teknik, storlek, omfattning, skyddsåtgärder, begränsningar, försiktighetsmått och andra relevanta aspekter och skälen för de val som har gjorts med hänsyn till miljöeffekter, och*
- 4. en redovisning av alternativa sätt att nå samma syfte, om länsstyrelsen under samrådet har begärt att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en sådan redovisning.*

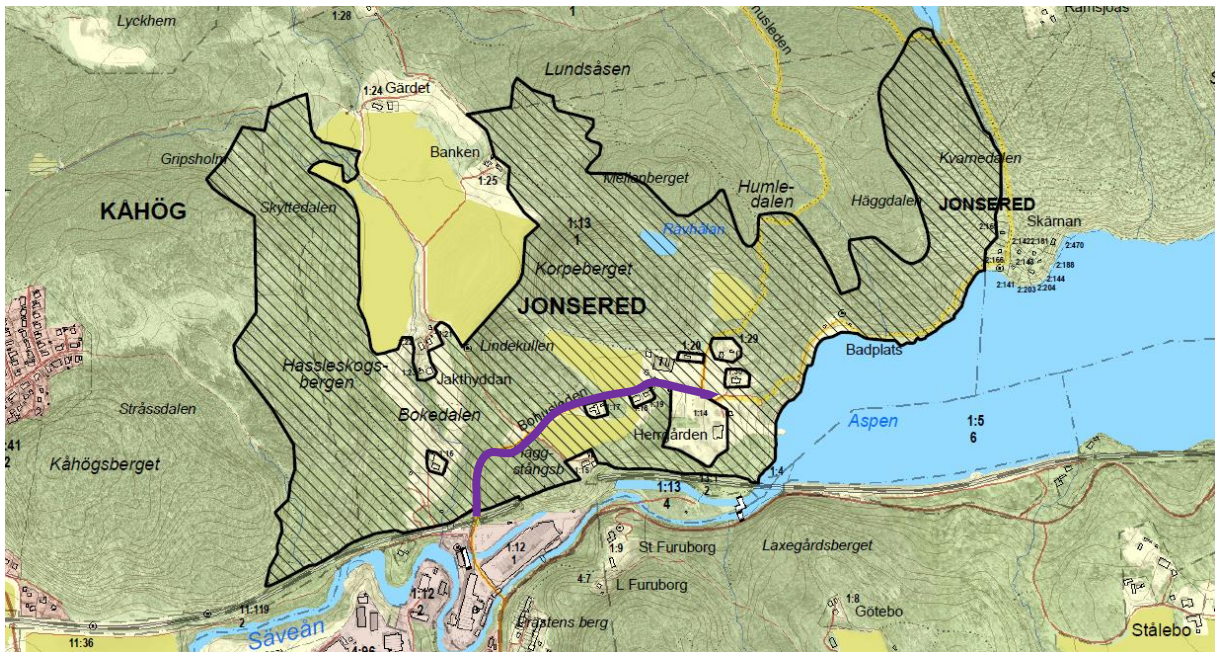
I figur 1.1:1 redovisas dels området i stort, dels var William Gibsons väg ligger.

1.2 Syfte

Alternativutredningen är en del av underlaget till detaljplan för hotellverksamhet vid Jonsereds herrgård och ombyggnad av William Gibsons väg. Syftet med detta PM föreslå en lämplig utformning av William Gibsons väg och att:

- samlat redovisa bakgrunden till föreslagen utformning av W Gibsons väg
- beskriva vilka alternativa lösningar som studerats
- beskriva hur hänsyn tagits till omgivningens miljövärden
- redovisa bedömda konsekvenser av förslaget till ombyggnad av W Gibsons väg.

Det övergripande syftet med alternativutredningen är att påvisa att planförslaget kan ligga till grund för beslut i frågan om tillstånd enligt miljöbalken kap 7, 28a och 28b §§.



1.1:1 Bokedalens Natura 2000-område, William Gibsons väg markerad med lila linje.

1.3 Tidigare trafikutredning

Partille kommun har under 2014 låtit Sweco ta fram en trafikutredning som underlag till arbetet med ny detaljplan bl a för hotell vid Jonsereds herrgård och för ombyggnad av William Gibsons väg. Trafikutredningen lämnade ett principförslag till ombyggnad och breddning av vägen, vilket har legat till grund för det detaljplanearbete som Norconsult senare gjort. Förslaget är också en av de alternativa lösningar som presenteras senare i alternativutredningen.

2 Funktionsmål

2.1 Trafikuppgift

William Gibsons väg är idag en enskild väg som är öppen för allmän trafik. Den är anslutningsväg till Jonsereds herrgård, Jonsereds trädgårdar med servering, badplats i sjön Aspen och till Bokedalens naturreservat. För besökande finns parkeringsplatser på flera ställen; vid Jonsereds pendeltågsstation, vid korsningen med Bokedalsvägen och vid Jonsereds trädgårdar. Sammantaget innebär det att vägen utnyttjas både av bilburna besökare och av många gående och cyklister.

Den planerade hotellverksamheten kommer att öka antalet besökande och Partille kommun har valt att genom ny detaljplan ta in William Gibsons väg som kommunal gata. Avsikten är att långsiktigt säkra tillgängligheten till de olika verksamheterna i området och att särskilt ta hänsyn till räddningstjänstens krav på framkomlighet i nödsituationer.

Planförslaget innehåller flera delar:

- William Gibsons väg redovisas som allmän plats / gata.
- Utökning av parkeringsplats vid Bokedalsvägen
- Omvandling av bef stallbyggnad till hotell.

Se även bifogat förslag till plankarta.

2.2 Dimensionerande trafiksituation

För att utreda vilka utrymmeskrav som ställs på William Gibsons väg med de trafikuppgifter som följer av detaljplanens förslag har Norconsult ställt upp ett antal olika trafiksituationer för att avgöra vilka som blir dimensionerande. Det innebär också en bedömning av sannolikheten för olika trafiksituationer. Dels har vi de normala trafiksituationerna som uppträder dagligen, dels exceptionella trafiksituationer då man kan acceptera att trafikanter måste ta särskilt stor hänsyn till andra fordon.

Följande trafiksituationer har bedömts som normala:

- Två personbilar möts.
- Personbil möter större fordon, lastbil eller buss.
- Personbil möter eller passerar två gående i bredd.
- Personbil möter eller passerar en cyklist.

För dessa situationer används mått som ger utrymmesklass A enligt publikationen *Vägars och gators utformning* (Trafikverket/Sveriges kommuner och regioner). Dimensionerande hastighet är 30 km/h.

De exceptionella trafiksituationer som studerats syftar till att särskilt belysa räddningstjänstens krav på framkomlighet och vilka utrymmeskrav som då ställs. De aktuella situationerna är att en brandbil ska kunna passera förbi en stillastående personbil respektive ett stillastående större fordon, buss eller lastbil. För dessa situationer används mått som ger utrymmesklass C enligt publikationen *Vägars och gators utformning* (Trafikverket/Sveriges kommuner och regioner). Dimensionerande hastighet är även i detta fall 30 km/h.

2.3 Geometriska krav

Grundkrav

De utrymmeskrav som ges av studerade dimensionerande trafiksituationer framgår av nedanstående tabell.

Trafiksituation	Breddbehov
Personbil passerar en cyklist	3,3 m
Personbil passerar två gående	4,2 m
Personbil möter personbil	4,4 m
Brandbil passerar stillastående personbil	4,9 m
Personbil möter buss eller lastbil	5,1 m
Brandbil passerar stillastående buss	5,6 m
<i>Ovanstående mått avser körbar bredd, för sidohinder högre än 0,2 meter tillkommer 0,3 meter, exempelvis vid vägräcken eller stenmurar.</i>	

Normala trafiksituationer förutsätts klaras inom belagd vägbredd. För exceptionella trafiksituationer kan även körbara ytor utanför beläggningkant användas, t ex stödremsa.

Publikationen *Vägars och gators utformning* ger också översiktliga exempel på vilka normala trafiksituationer olika vägbanebredd klarar:

- 3,5 meter: personbil och cyklist
- 4,5 meter: två personbilar eller lastbil/buss och cyklist
- 5,0 meter: personbil och lastbil/buss med viss anpassning av körsätt
- 5,5 meter: två personbilar och samtidigt en cyklist
- 6,0 meter: två lastbilar/bussar

I jämförelse med utrymmeskraven i tabellen ovan är dessa mått schabloniserade och avrundade för att underlätta en praktisk tillämpning vid val av gatuutformning.

Alternativa kravnivåer

Alternativutredningen har studerat två olika nivåer på kraven med hänsyn till att andelen tung trafik, dvs stora fordon som bussar och lastbilar, bedöms bli liten. En lägre kravnivå utgår då från att normalt kan personbilar mötas och att i en exceptionell situation kan räddningstjänsten passera en stillastående personbil.

Motsvarande för en högre kravnivå är att personbilar och större fordon normalt kan mötas och att i en exceptionell situation kan räddningstjänsten passera ett stillastående större fordon.

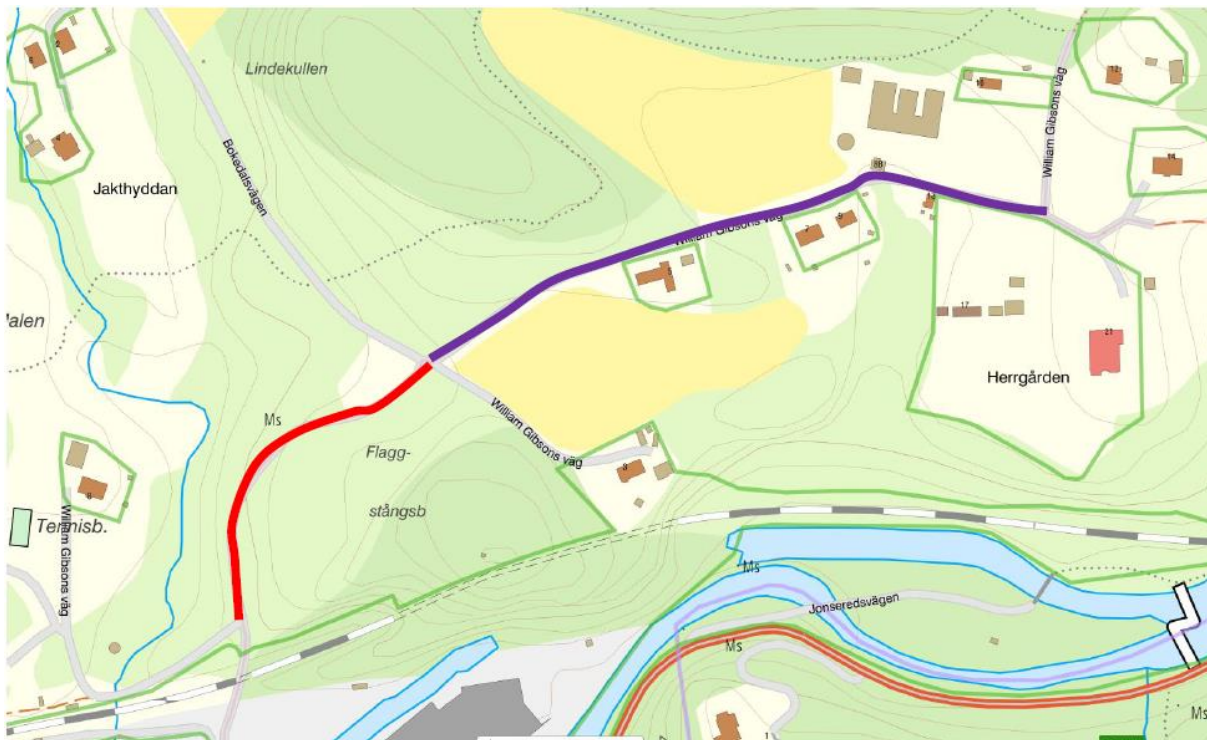
Sammanfattningsvis får vi då följande trafiksituationer och utrymmesbehov.

	Lägre kravnivå	Högre kravnivå
Normal trafiksituation	4,4 meter	5,1 meter
Exceptionell trafiksituation	4,9 meter	5,6 meter

Dessa breddmått ger också tillräckligt utrymme för de trafiksituationer som innefattar gående och cyklister.

2.4 Mål för aktuella delsträckor

Den studerade delen av William Gibsons väg kan delas i två delsträckor, mellan pendeltågstationen och Bokedalsvägen (sekt 0/020-0/250) och mellan Bokedalsvägen och Jonsereds trädgårdar (sekt 0/250-0/690). Den första delsträckan bedöms få mer trafik dels eftersom den är anslutningsväg till fastigheter utmed Bokedalsvägen, dels eftersom det finns en parkeringsplats vid korsningen med Bokedalsvägen, Linnekullen. På kartan i fig 2.4:1 är den första delsträckan markerad med röd färg och den andra med lila.



2.4:1 William Gibsons väg kan delas i två delsträckor.

Målet för alternativutredningen är att så långt möjligt tillämpa högre krav för sträckan mellan pendeltågsstationen och Bokedalsvägen och lägre krav för resterande del, se även avsnitt 3.2.

Avsteg från kraven kan motiveras om det dels ger möjlighet att undvika att skada utpekade miljövärden, dels inte ger oacceptabla konsekvenser för vägens funktion.

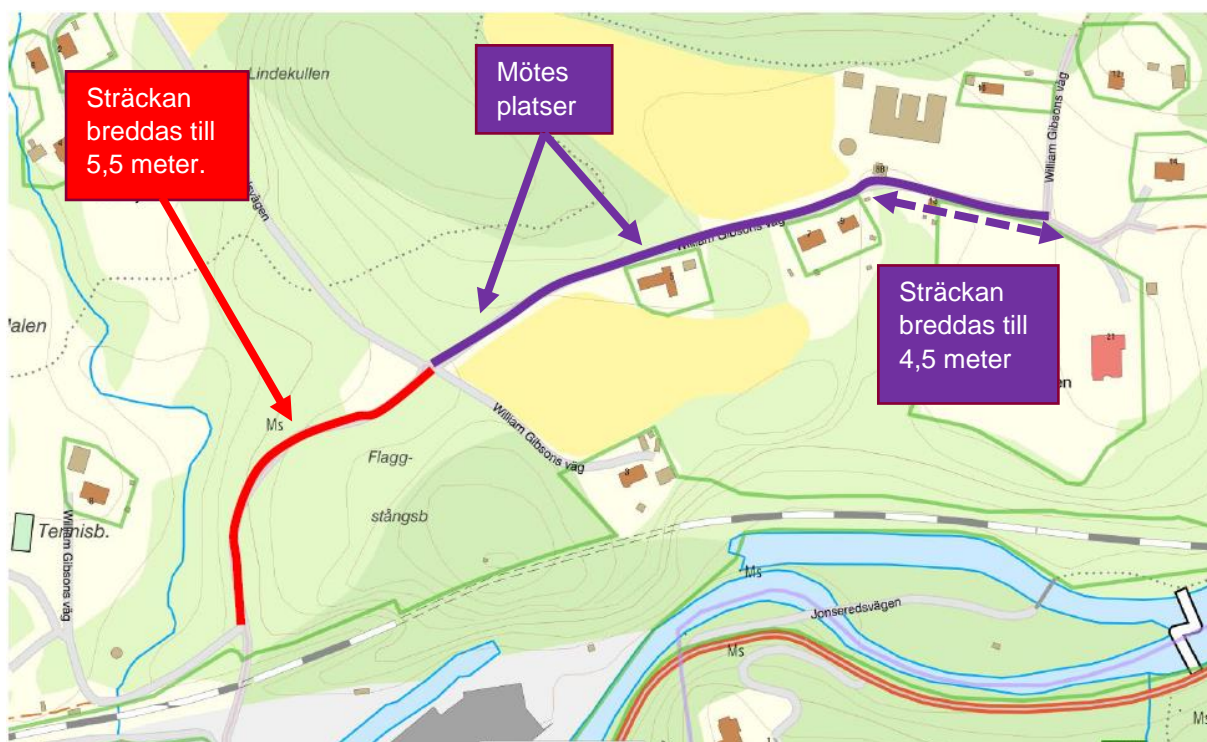
3 Alternativstudier

3.1 Ursprungsalternativ

Ursprungsalternativet utgår från det förslag som togs fram 2014 som underlag för arbetet med ny detaljplan bl a för hotell vid Jonsereds herrgård och för ombyggnad av William Gibsons väg. Detta förslags huvuddrag är:

- Delen mellan pendeltågstationen och Bokedalsvägen breddas till 5,5 meter belagd bredd och är till stor del försedd med vägräcke på ena sidan av vägen.
- Delen mellan Bokedalsvägen och Jonsereds trädgårdar kompletteras med en ytterligare mötesmöjlighet, 4,5 meter bred, samt breddas till 4,5 meter på delen i förbi nuvarande stallbyggnad och Jonsereds trädgårdar. Befintliga hastighetsdämpande åtgärder, tre fartgupp, ses över.

Av trafikutredningen från 2014 framgår att hänsyn till omgivningens naturvärden har varit viktigt när åtgärdsförslagen togs fram.



3.1:1 Översikt över åtgärdsförslag från 2014

Pendeltågstationen - Bokedalsvägen

Tidigare redovisade mått för att klara den högre kravnivån innebär att för normal dimensionerande trafiksituation krävs en belagd bredd vid vägräcke på 5,4 meter och för att klara den exceptionella dimensionerande trafiksituationen krävs 5,9 meter körbar bredd räknat från vägräcke. Utan vägräcke minskar breddbehovet med 0,3 meter. Föreslagen bredd 5,5 meter uppfyller alltså kraven för normal situation inom belagd bredd, men på sträcka med vägräcke krävs utöver normal stödremsa på 0,25 meter ytterligare cirka 0,15 meter körbar yta, vilken förslagsvis utgörs av en breddad stödremsa. Se även illustration i bifogade typsektioner.

Bokedalsvägen - Jonsered's trädgårdar

Tidigare redovisade mått för att klara den lägre kravnivån innebär att för normal dimensionerande trafiksituation krävs en belagd bredd på 4,4 meter. Den exceptionella dimensionerande trafiksituationen kräver 4,9 meter körbar bredd, vilket med en belagd bredd av 4,4 meter klaras om stödremsan utnyttjas av båda fordonen.

Nuvarande vägbredd är cirka 3,5 meter vilket innebär att det finns utrymme för personbil att passera gående eller cyklist utan breddning av vägen, däremot kan motorfordon inte mötas.

På stor del av sträckan, cirka 300 meter, är mötesmöjligheterna begränsade till två mötesplatser som föreslås vara 4,5 meter belagd bredd. Sträckorna utan mötesmöjligheter går att överblicka så det finns möjlighet att undvika mötande trafik dessa. Belagd bredd för mötesfickor och på den sträcka som breddas möjliggör möte mellan personbilar, vilket är den normala dimensionerande trafiksituationen.

För att klara den exceptionella dimensionerande trafiksituationen krävs dels körbar bredd av 4,9 meter, dels ytterligare frihet från sidohinder inom 0,3 meter på vardera sidan. Delar av sträckan kantas av stenmurar, bl a de två mötesfickor som föreslås, varav en är befintlig. För att mötesplatserna ska fungera för möte mellan räddningstjänstens fordon och personbil krävs alltså en körbar stödremsa om minst 0,25 meter på vardera sidan, men också att avståndet mellan stenmurarna är minst 5,5 meter, eller ytterligare 0,3 meter på vardera sidan av vägen, utanför den körbara ytan. Översiktligt har konstaterats att avståndet mellan stenmurar är minst 6 meter vid mötesplatserna och att tillräcklig bredd således ryms på platsen.

3.2 Alternativ omfattning

Beroende på vilka mål som sätts för framkomligheten på William Gibsons väg kan omfattningen på väggårdarna varieras. Två alternativa angreppssätt belyser detta:

- Hela sträckan utformas med hänsyn till **högre** krav på framkomlighet.
- Hela sträckan utformas med **lägre** krav på framkomlighet

Alternativ högre krav

Detta alternativ skulle innebära mer omfattande åtgärder eftersom även delsträckan Bokedalsvägen - Jonsered's trädgårdar behöver breddas till minst 5,1 meter belagd bredd, vilket är ungefär 1,5 meter bredare väg än idag. Enklaste sättet att göra detta är att bredda åt ett håll och då riva bort eller flytta en av de stenmurar som kantar nuvarande väg. En typisk situation utmed sträckan är dessutom att det växer större lövträd, ofta ek, i direkt anslutning till stenmuren. Även dessa skulle behöva avlägsnas. Dessutom krävs då hänsyn till avstånd till stenmuren på den sida där vägen inte breddas. Eventuellt skulle man även med högre krav på framkomlighet kunna anpassa vägbredden förbi särskilt känsliga avsnitt.

Effekterna av detta val kan kortfattat beskrivas som att man tillgodoser målet om framkomlighet för alla fordonsslag, inklusive räddningstjänsten, på samma sätt på hela sträckan mellan pendeltågsstationen och Jonsered's trädgårdar. Även gående och cyklister får bättre utrymme i förhållande till biltrafiken.

Samtidigt innebär alternativet avsevärt större intrång som berör mer värdefulla miljöer än vad motsvarande breddning på delen pendeltågsstationen - Bokedalsvägen medför, framförallt för att omgivningen har större värden. För delen närmast Jonsered's trädgårdar är skillnaden mellan alternativen mindre då omgivningarna inte har samma värden.

Alternativ lägre krav

Detta alternativ skulle innebära mindre omfattande åtgärder eftersom delsträckan mellan pendeltågsstationen och Jonsereds trädgårdar i detta fall inte skulle behöva breddas lika mycket. Med motsvarande åtgärder som nu föreslås för delen Bokedalsvägen - Jonsereds trädgårdar kan man skissa en lösning där mötesplatser och breddning till cirka 4,5 meters bredd kombineras med att särskilt känsliga avsnitt lämnas utan åtgärd. En sådan lösning har inte detaljstuderats men tänkbart är att bredda delarna i början och slutet av sträckan ungefär 1 meter och att anlägga ett par mötesplatser med sikt förbi de smalare sträckorna. Översiktligt kan troligen sträckans totalt 230 meter bestå av två sträckor som medger möten enligt målen för lägre krav, 40 respektive 70 meter långa, och en mellanliggande cirka 120 meter lång sträcka med två mötesplatser och mellanliggande sträckor som inte tillåter möte mellan bilar.

Effekterna av att välja en lägre kravnivå kan kortfattat beskrivas som att man accepterar de begränsningar som ligger i de lägre kraven för framkomligheten, framförallt att det krävs en anpassning mellan trafikanter och god uppsikt över sträckor mellan mötesplatser. Risken för trafikstörningar och påverkan på framkomligheten för räddningstjänsten är större på denna sträcka eftersom trafikflödet bedöms vara högre.

En variant av alternativ lägre krav kan vara att hela sträckan breddas, men bara till den bredd som ges av den lägre kravnivån, dvs 4,4 meter belagd bredd, 4,9 meter körbar bredd. I ett sådant fall minskar risken för trafikstörningar, men bristerna för större fordon kvarstår.

Särskilt kan poängteras att de lägre kraven innebär att framkomligheten för större fordon begränsas betydligt, dels kan två större fordon inte mötas på sträckan, dels är vägbredden endast anpassad för möte mellan personbil och större fordon i exceptionella situationer. I sådana fall måste hela den tillgängliga körbara bredden utnyttjas.

Alternativ lägre krav ger också mindre utrymme för gående och cyklister i förhållande till biltrafiken, särskilt på de sträckor som inte breddas.

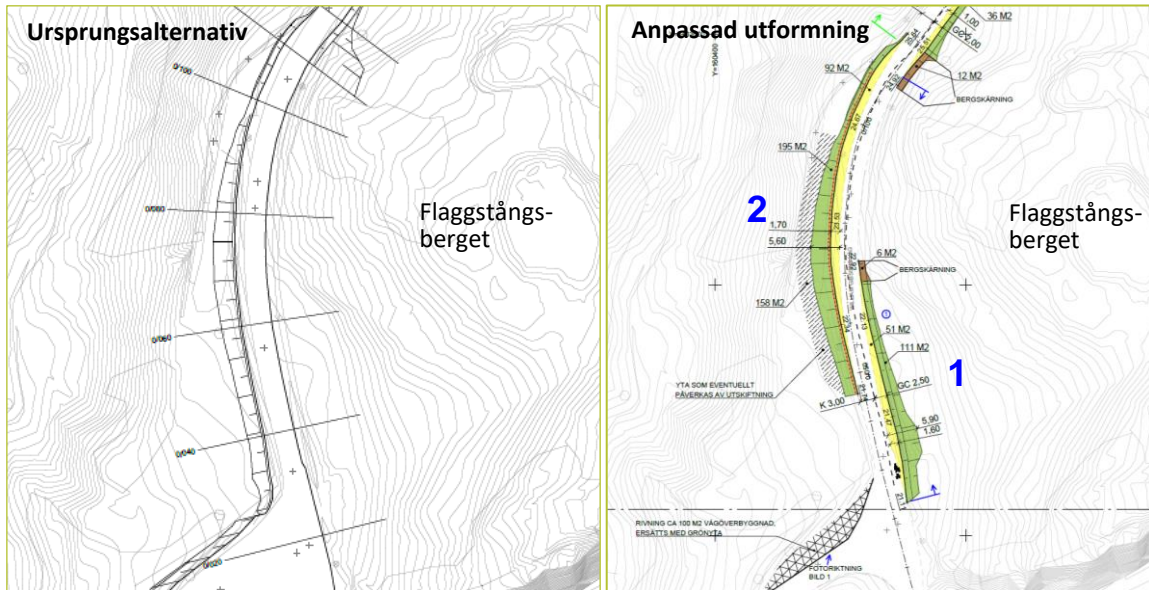
Med denna utformningsprincip kan intrången i omgivande miljöer reduceras. Viktigast är då att undvika breddning som berör känsliga miljöer. Alternativet med mötesplatser ger bättre möjlighet till detta men om hela sträckan breddas berörs ungefär samma miljöer som i ursprungsalternativet.

3.3 Alternativ utformning och anpassning

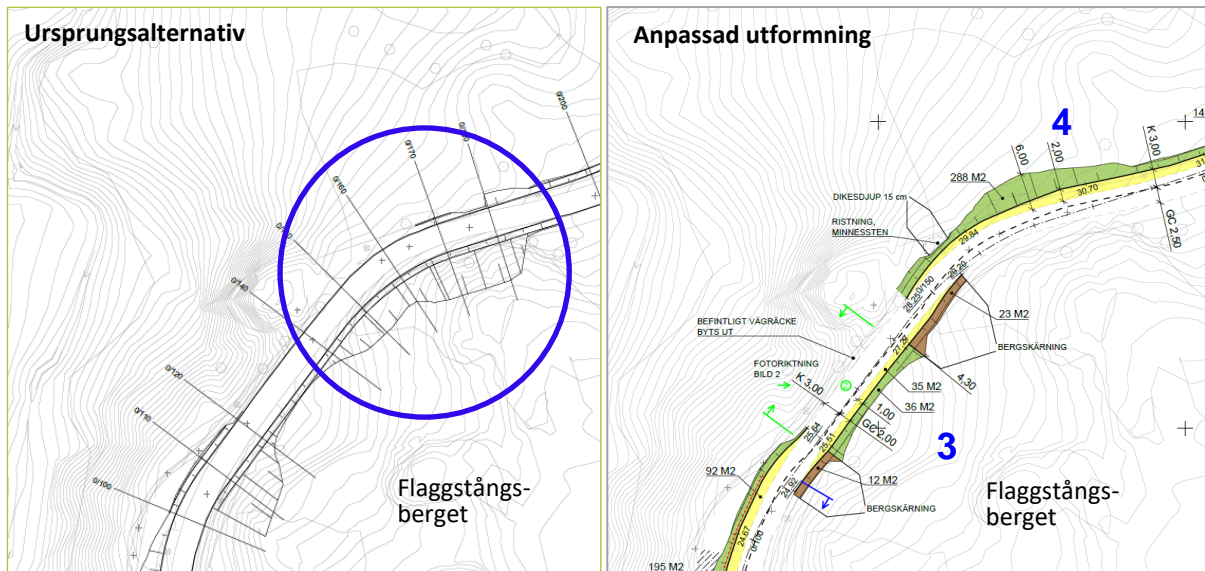
Förslaget till åtgärder för att höja standarden på William Gibsons väg utgår som tidigare nämnts från de skisser som togs fram 2014. I det fortsatta planarbetet har detta ursprungsalternativ bearbetats för att utforma och anpassa det med målet att reducera påverkan på omgivningens miljövärden. Efter anpassning skiljer sig utformningen från ursprungsförslaget, främst i den sydvästra delen av vägen. I delen nordost om korsningen med Bokedalsvägen är utformningen i stort sett densamma som det ursprungliga förslaget.

BILAGA 2.3

Uppdragsgivare: Partille kommun
Uppdragsnr: 106 08 15 Version: 1.0



I det ursprungliga alternativet för den södra delen av William Gibsons väg föreslås en breddning längs vägens västra sida i hela den första delen. För att reducera intrången föreslås att breddningen istället delvis sker den östra sidan, vid pkt 1 i bilden, för att intrånget i hagmarken på den västra sidan ska bli mindre. Området som tas i anspråk på den östra sidan utgörs av tydligt kulturpåverkad mark som redan idag kan uppfattas som en del av vägrenen, förutom från delen längst i norr där viss bergskärning krävs. Breddningen västerut, bl a vid pkt 2, kräver av geotekniska skäl också en utskiftning av massor för att säkra stabiliteten.



I ursprungsalternativet föreslås att all breddning sker på vägens södra sida i kurvan förbi flaggstångsberget. Detta innebär att intrång i hagmarken norr om vägen kan undvikas och att två träd, en ek och en ask, som står intill vägens norra sida kan bevaras. Däremot blir bergskärningen i Flaggstångsbergets sluttning betydligt mer omfattande (inringat) och att fler träd skulle behöva avverkas på den södra sidan, däribland en grövre bok med ihållighet.

Förslaget till anpassad utformning innebär en smalare vägsektion vid pkt 3. För att minska behovet av skärning är vägen på en kortare sträcka 5 meter bred, istället för 5,5 meter. Vidare breddas vägen mot hagmarken på sträckan vid pkt 4. Förslaget baseras på att möjligheten att återskapa hagmarksmiljön bedöms vara god, medan bergskärning i Flaggstångsberget lämnar ett sår i naturmiljön. De två träd som avverkas kan placeras i t ex hagmarken som depåer av död ved, till fördel för den biologiska mångfalden.

3.4 Alternativ till ombyggnad av William Gibsons väg

Då en upprustning av William Gibsons väg kan medföra en betydande påverkan på omgivningen har Partille kommun gjort en särskild bedömning av alternativa sätt att uppnå samma funktion för räddningstjänsten och för planerat hotell, se sammanställning i nedanstående tabell.

Alternativ åtgärd	Bedömda effekter
Hotellet får arrendera parkeringar intill pendeltågsstationen och får erbjuda hämtning av gäster, som parkerar sin bil där eller kommer med tåg.	Restriktioner för den aktör som ska driva hotellet. Påverkar inte antalet fordonsrörelser som hotellet genererar om inte flera hotellgästers hämtning kan samordnas Problem i möte mellan räddningstjänst och annan trafik kvarstår.
Parkeringsinformationssystem installeras efter bron över järnvägen, som informerar om antalet tillgängliga platser uppe vid Herrgården och hänvisar till pendeltågsparkeringar.	Mindre risk för trafik som åker fram till fulla parkeringar och måste köra tillbaka. Ökar antalet gående från stationen och trafiksäkerhetsproblemen kvarstår i stort sett. Problem i möte mellan räddningstjänst och annan trafik kvarstår, men risken bedöms minska.
Reglering med trafikljus i smala sektioner mellan järnvägsbron och Herrgården. Växelvis enkelriktad trafik.	Problem i möte mellan räddningstjänst och annan trafik kvarstår.
Vid evenemang begränsas tillgängligheten Jonsereds trädgårdar för alla förutom boende, evenemangspersonal och folk med nedsatt rörelsefunktion.	Ökar antalet gående från stationen, men mindre biltrafik så endast vissa trafiksäkerhetsproblem kvarstår.

Sammantaget bedöms att inget av alternativen till att bygga om vägen kan uppnå samma funktion som en ombyggnad. Däremot kan t ex parkeringsinformationssystem eller skyttelservice mellan pendeltågsstation och hotell minska trafikbelastningen.

4 Förslag och samlad bedömning

4.1 Förslag till utformning

Alternativstudien ger inte anledning till större förändringar av föreslagen utformning. Nedanstående avsnitt innehåller i princip förtydligande av föreslagna sektionensmått för olika berörda delsträckor. Ritning med översikt och typsektioner bifogas, bilaga 2.

Pendeltågstationen – Bokedalsvägen, 0/020 – 0/250

Delsträckorna 0/020-0/120 samt 0/150-0/250 breddas till 5,5 meter belagd bredd. Delsträckan 0/120-0/150 breddas till 5,0 meters belagd bredd. På delsträckorna 0/050-0/110 och 0/120-0/150 förses vägen med vägräcke på västra sidan. Körbar bredd 5,6 meter på sträcka utan vägräcke tillgodoses genom att stödremsan kan utnyttjas. På sträckan 0/050-0/110 med vägräcke breddas stödremsan till 0,4 meter på sidan utan räcke för att tillgodose körbar bredd 5,9 meter. På delsträckan 0/120-0/150 med vägräcke tillgodoses körbar bredd 5,2 meter genom att stödremsan kan utnyttjas.

Vägbanan föreslås indelad i ett körfält om 3,0 meter och två vägrenar om 1,25 meter, som reduceras till 1,0 meter på sträckan 0/120-0/150. På detta sätt tydliggörs att båda fordon vid möte måste utnyttja vägrenarna, som normalt är avsedda för gående och cyklister.

Bokedalsvägen - Jonsereds trädgårdar, 0/250 – 0/680

På delsträckan 0/250-0/560 föreslås ingen genomgående breddning. Två mötesplatser föreslås i ungefärliga lägen 0/300-0/340 och 0/390-0/430, den senare befintlig.

Mötesplatserna ges en belagd bredd av minst 4,4 meter, vilket tillsammans med en körbar stödremsa om minst 0,25 meter på vardera sidan tillgodoser en körbar bredd på 4,9 meter. Detta förutsätter att avståndet mellan de stenmurar som kantar vägen är minst 5,5 meter, eller ytterligare 0,3 meter på vardera sidan av vägen, utanför den körbara ytan.

Delen 0/560-0/680 kommer att påverkas av anslutningarna till planerat hotell och till parkeringsplatserna vid Jonsereds trädgårdar. Sträckan bör ges en minsta genomgående belagd bredd på 5 – 5,5 meter och en körbar bredd på minst 5,6 meter, t ex genom att en utökad stödremsa kan utnyttjas.

Befintliga hastighetsdämpande åtgärder bör ses över då nuvarande gupp är nedslitna. Översynen kan också innebära annan placering eller utformning av åtgärderna.

4.2 Bedömda konsekvenser av ombyggnadsförslaget

Trafikantgrupper

Pendeltågstationen - Bokedalsvägen

På den inledande delsträckan innebär ombyggnaden en påtaglig förbättring för alla som använder vägen, såväl gående och cyklande som fordonstrafikanter. Inom föreslagen vägbredd kan en tydlig markering göras för att skilja på körbana för fordonstrafik och utrymme i första hand avsett för oskyddade trafikanter. Normalt förekommande trafiksituationer kan klaras inom belagd bredd och med lämplig utformning av ytan närmast utanför beläggningsen kan även en exceptionell trafiksituation med möte mellan två större fordon hanteras.

En kortare sträcka är ett undantag när det gäller den exceptionella trafiksituationen, men denna sträcka är både kort och lätt att överblicka så konflikter på sträckan bör kunna undvikas.

Bokedalsvägen - Jonsereds trädgårdar

Då åtgärderna på denna sträcka av hänsyn till omgivningens miljövärden är mindre omfattande är det inte heller så stor förbättring för de som använder vägen. Det kommer även i framtiden att krävas mer uppmärksamhet och hänsyn till övriga trafikanter, men de mötesplatser och breddningar som föreslås underlättar detta. Möte kan endast ske på mötesplatser och på sträckan närmast Jonsereds trädgårdar. Möten mellan två större fordon kan inte ske på sträckan överhuvudtaget.

Miljövärden

Miljökonsekvenserna av detaljplaneförslaget redovisas i en separat miljökonsekvensbeskrivning. Nedanstående konsekvensbeskrivning är hämtade ur denna.

Konsekvenserna för naturmiljön bedöms sammantaget som små, på såväl kort som lång sikt. De träd som avverkas eller riskerar att skadas utgörs med något undantag av relativt unga träd som ännu inte hunnit utveckla grov bark, död ved, håligheter eller andra egenskaper som gör dem intressanta för arter knutna till gamla och grova lövträd. Dessutom utgör de en mycket liten andel av alla lövträd som har potential att utvecklas till framtida naturvårdsträd i Bokedalen.

Under byggskedet och de närmaste åren därefter bedöms konsekvenserna på kulturmiljö och landskapsbild samt friluftsliv och rekreation som stora negativa, då åtgärderna längs vägen kommer att vara tydliga, med kala vägslänter och nakna bergskärningar, vilket ger ett helt annat intryck än idag.

På lite längre sikt, när såren i landskapet har läkt och åtgärderna inte längre är lika uppenbara bedöms konsekvenserna för kulturmiljö och landskapsbild som medelstora negativa, främst då vägens förändrade skala kommer att bestå.

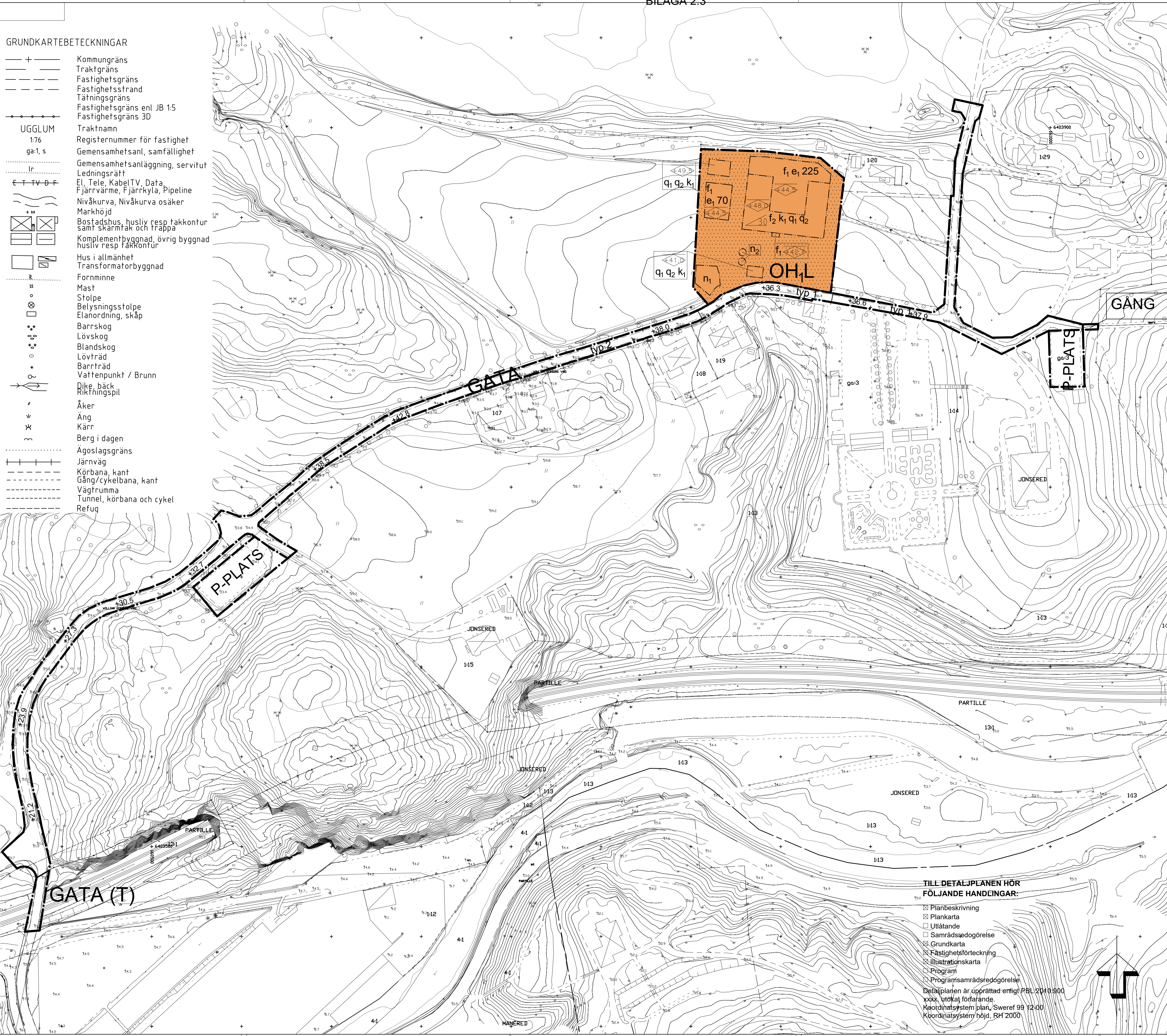
Konsekvenserna för friluftsliv bedöms på längre sikt som relativt små. De negativa effekter på friluftsliv och rekreation som följer av en delvis förändrad kulturmiljö och ett delvis förändrat landskap, bedöms till viss del uppvägas av positiva effekter i form av bättre framkomlighet och möjlighet att kombinera naturbesöket med andra upplevelser, vilket också kan locka nya målgrupper.

Bilagor

1. Detaljplan, utkast till plankarta, 2019-10-31
2. Översikt, plan och sektioner:
 - Typsektioner, delen Pendeltågstationen – Bokedalsvägen
 - Vägbredd 5,5 meter, med och utan vägräcke
 - Vägbredd 5,0 meter, med vägräcke
 - Typsektioner, delen Bokedalsvägen - Jonsereds trädgårdar
 - Befintlig vägbredd ca 3,5 meter, som bibehålls
 - Vägbredd 4,4 meter, vid mötesplatser
 - Vägbredd 5,0 – 5,5 meter, vid Jonsereds trädgårdar

GRUNDKARTEBETECKNINGAR

- +—+—+—+—+ Kommungräns
- — — — — Traktgräns
- - - - - Fastighetsgräns
- - - - - Fastighetsstrand
- - - - - Tättningsgräns
- - - - - Fastighetsgräns enl JB 1:5
- - - - - Fastighetsgräns 3D
- UGGLUM 1:76 ga:1, s Traktnamn
- Ir Registrernummer för fastighet
- ETTVDF Gemensamhetsanl, samfällighet
- El, Tele, KabelTV, Data, Fjärrvärme, Fjärrkyla, Pipeline Gemensamhetsanläggning, servitut
- Nivåkurva, Nivåkurva osäker Ledningsrätt
- Markhöjd Bostadshus, hustly resp takkontur samt skärmtak och trappa
- Komplementbyggnad, övrig byggnad hustly resp takkontur
- Hus i allmänhet
- Transformatorbyggnad
- Forminne
- Mast
- Stolpe
- Belysningsstolpe
- Elanordning, skåp
- Barrskog
- Lövskog
- Blandskog
- Lövträd
- Barrträd
- Vattenpunkt / Brunn
- Dike, bäck
- Rikfångspil
- Åker
- Äng
- Kärr
- Berg i dagen
- Ägoslagsgräns
- Järnväg
- Körbana, kant
- Gång/cykelbana, kant
- Vägtrumma
- Tunnel, körbana och cykel
- Refug



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- +—+—+—+—+ Planområdesgräns
- - - - - Användningsgräns
- - - - - Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- GATA** Gata
- GÅNG** Gångväg
- P-PLATS** Parkeringsplats

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- OH1** Tillfällig vistelse, detaljhandel utom handel med livsmedel och skrymmande varor, odling och djurhållning.
- U1** Järnväg som får överdäckas med bro

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS

- +0,0 Föreskriven höjd över nollplanet

UTNYTTJANDEGRAD

- Handelsändamål får utgöra sammanlagt högst 300 m² bruttoarea
- e₁ 000 Största byggnadsarea

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Byggnad får inte uppföras. Växthus, murar och lastbrygga får uppföras.

MARK OCH VEGETATION

- Mark för parkering inom kvartersmark får inte beläggas med asfalt.
- n₁ Dagvattendamm får anläggas
- n₂ Träd får inte fällas

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- 40.0 Högsta nockhöjd i meter över nollplanet
- 0.0 Minsta taklutning i grader
- f₁ Ny byggnad och tillbyggnad ska med hänsyn till skala, form, material och färgställning underordna sig ladugårdsbyggnaden så att miljön inte förvanskas och ladugårdens dominans i miljön bibehålls.
- f₂ Taket ska vara rött taktegel, rött eller svart plåttak eller svart papp. Fönsterfärg inklusive karmar och båge ska vara engelskt rött. Takfönsters omfattning ska anpassas till takets kulör.

Högsta nockhöjd för växthus är 5 meter.

SKYDDBESTÄMMELSER OCH RIVNINGSFÖRBUD

- q₁ Särskilt värdefull byggnad som omfattas av PBL 8 kap §13. Byggnaden får inte rivras.
- q₂ Byggnadens fasader som exponeras mot väster, söder och öster ska bevaras så att byggnadens kulturhistoriska kvaliteter, arkitektoniska egenart och betydelse i bebyggelsemiljön inte förvanskas.
- k₁ Vid underhåll av exteriör ska de kulturhistoriska värdena och arkitektoniska kvaliteterna bevaras. Underhållet ska ske med material och metoder anpassade till byggnadens egenart.

Byggnadens värdefulla delar och aspekter, kulturhistoriska värden och arkitektoniska kvaliteter beskrivs i avsnittet "Varsamhet och skydd - kulturmiljö" i planbeskrivningen.

BYGGNADSTEKNIK

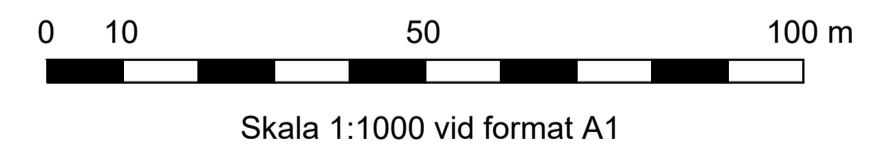
Dagvatten inom kvartersmark ska i första hand tas om hand lokalt och i andra hand fördröjas innan avledning till allmänt dagvattensystem.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

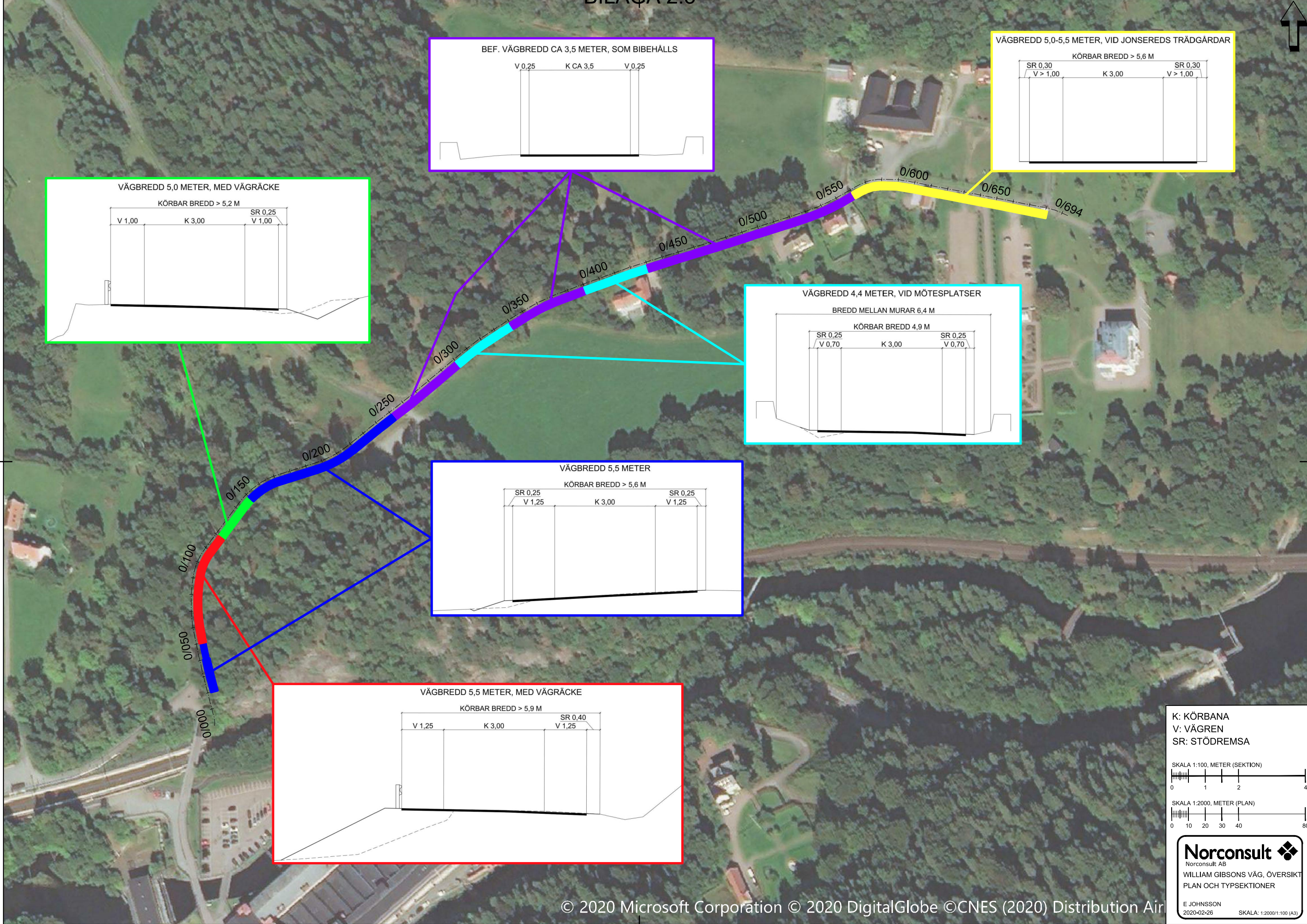
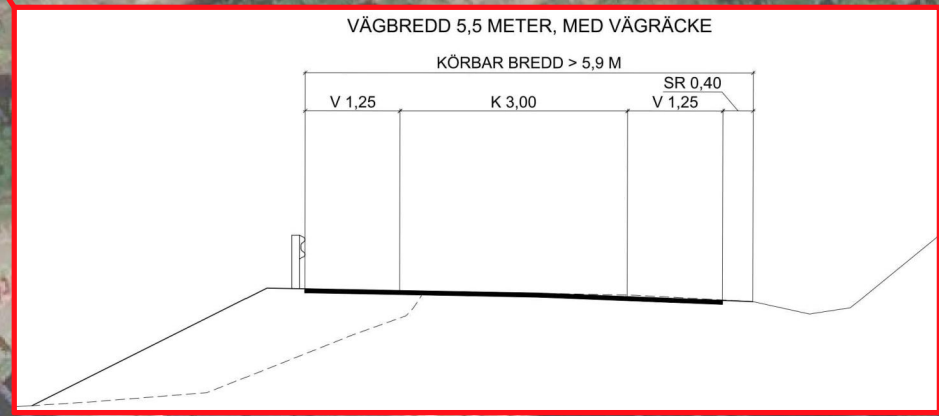
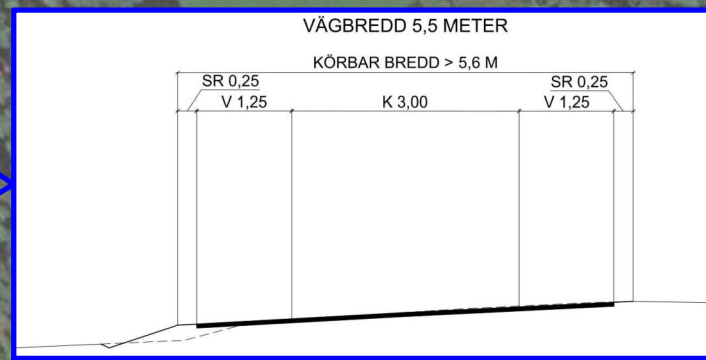
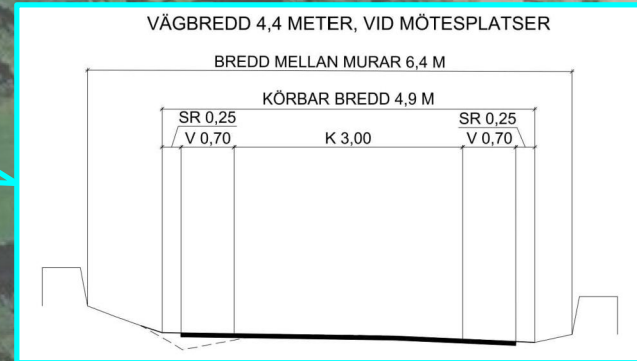
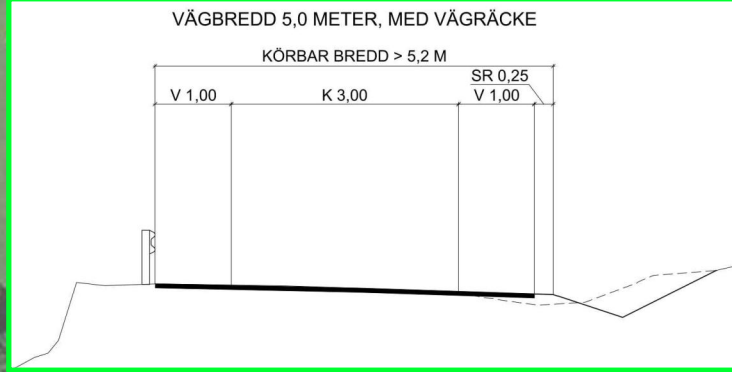
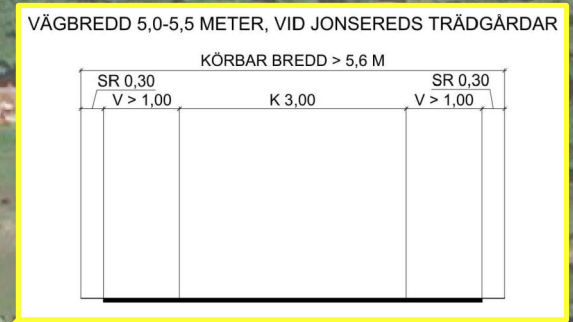
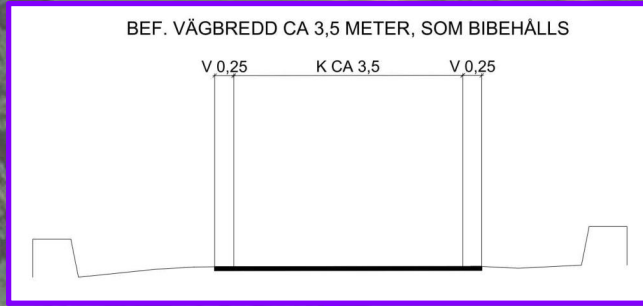
Genomförandetiden är 5 år från det datum detaljplanen vinner laga kraft. Marklov krävs även för trädffällning.

TILL DETALJPLANEN HÖR FÖLJANDE HANDLINGAR:

- ☑ Planbeskrivning
 - ☑ Plankarta
 - ☑ Utlåtande
 - ☑ Samrådsredogörelse
 - ☑ Grundkarta
 - ☑ Fastighetsförteckning
 - ☑ Illustrationskarta
 - ☑ Program
 - ☑ Programsamrådsredogörelse
- Detaljplanen är upprättad enligt PBL 2010:900 xxx, utökad förärande.
Koordinatsystem plan, Sweref 99 12:00
Koordinatsystem höjd, RH 2000



Detaljplan för		Samrådshandling	
HOTELL, GATA MM i Bokedalen, Jonsered		Beslutsdatum	Instans
Partille kommun, Västra Götaland		2018-05-30	KS
Upprättad 2019-10-31 utkast		Reviderad	Granskning
Reviderad		Internt arbetsmaterial	KSAU
Filip Siewertsz Planeringschef		Antagande	KF
Laga kraft			
PLANKARTA			XXX



K: KÖRBANA
 V: VÄGREN
 SR: STÖDREMSA

SKALA 1:100, METER (SEKTION)

SKALA 1:2000, METER (PLAN)

Norconsult
 Norconsult AB
 WILLIAM GIBSONS VÄG, ÖVERSIKT
 PLAN OCH TYPSEKTIONER

E. JOHNSON
 2020-02-26 SKALA: 1:2000/1:100 (A3)