
TRAFIKUTREDNING

Jonseredsvägen samt William Gibsons väg i Jonsered



Beställare: Denis Nähring, Partille Kommun
Uppdragsledare: Susanna Ohlin, Sweco Civil
Kvalitetsgranskare: Charlotte Berglund, Sweco TransportSystem
Trafik: Andreas Fredriksson, Sweco TransportSystem

Uppdragsnummer: 7000412200

2014-12-12



Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	1
2	Uppdelning av området	1
2.1	William Gibsons väg	2
2.2	Fabriksområdet (William Gibsons väg) och Jonseredsvägen	2
3	Nulägesbeskrivning	3
3.1	William Gibsons väg	3
3.1.1	William Gibsons väg – Del 1	5
3.1.2	Korsning William Gibsons väg och Bokedalsvägen samt befintlig parkering	9
3.1.3	William Gibsons väg – Del 2	10
3.2	Fabriksområdet	13
3.3	Jonseredsvägen	16
4	Trafikdata	20
4.1	Trafikmängder och hastigheter	20
4.1.1	Prognos för ökad trafikbelastning	20
4.2	Olyckor	20
5	Analys/Föreslagna åtgärder	22
5.1	William Gibsons väg	22
5.1.1	William Gibsons väg – Del 1	22
5.1.2	Korsning William Gibsons väg och Bokedalsvägen samt befintlig parkering	22
5.1.3	William Gibsons väg – Del 2	23
5.1.4	Generellt	24
5.2	Fabriksområdet	24
5.3	Jonseredsvägen	25
6	Slutsats	26

Bilagor

Bilaga 1	"Trafiknätsanalys 2012", Partille kommun, Samhällsbyggnadskontoret
Bilaga 2	Ritning Plan 1-4, Sweco
Bilaga 3	Skiss från TRV, "Broreovering Jonsereds Fabriker"
Bilaga 4	"Trafikmätning okt 2013"
Bilaga 5	"NTF 30-rapporten 2014"

1 Bakgrund och syfte

Utredningens syfte är att inventera och ta fram trafiktekniskt lämpliga åtgärder utmed William Gibsons väg samt se över trafiksäkerheten och kapaciteten på Jonseredsvägen. Utredningen kommer att vara rådgivande för det fortsatta arbetet med två detaljplaner i området.

Rapportens utgångspunkt är en nulägesbeskrivning. En analys utförs över vilken förändring av trafiksituationen som kan tänkas uppstå vid uppförandet av ett nytt hotell med restaurang i Bokedalen vid Jonseredes Herrgård samt nya bostäder vid Jonseredes Fabriker. Därefter tas förslag på lämpliga åtgärder fram.

Till grund för uppdraget ligger planprogram "Hotell Bokedalen" från 2014. En prognos för tillkommande trafikflöden upprättas och sedan undersöks hur ett ökat trafikflöde kan påverka Jonseredsvägen.

Området utmed William Gibsons väg är enligt ÖP05 ett värdefullt område för naturvård och frilufsliv och ligger i Bokedalens kommunala naturreservat samt angränsar till Jonseredes Strömmars kommunala naturreservat. Området ligger i ett Natura 2000-område samt är ett riksintresse för kulturmiljövård och naturvård.

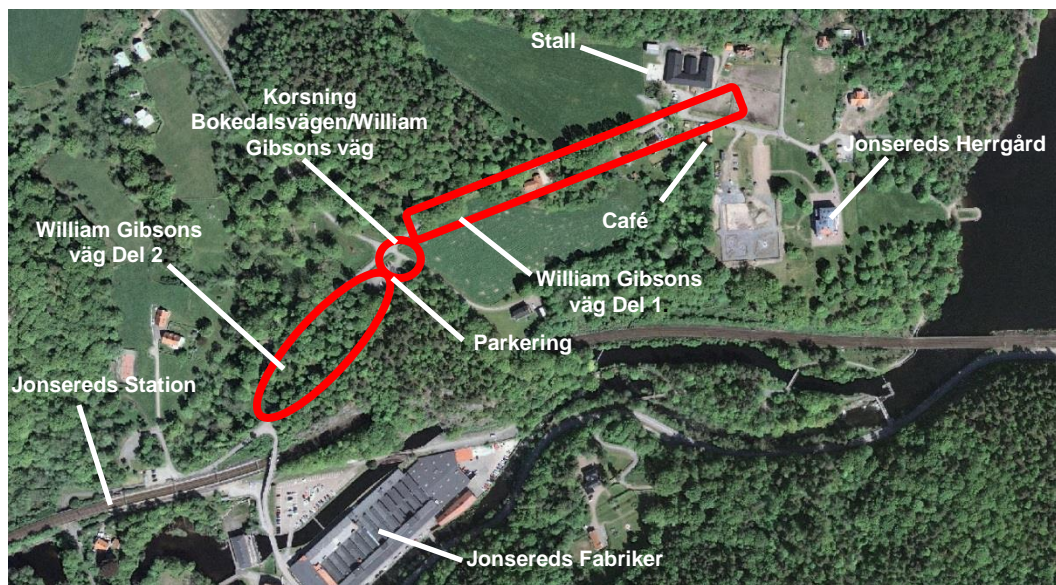
2 Uppdelning av området

För överskådlighetens skull har utredningen delats upp i mindre bitar. Ett flygfoto över hela Jonsered syns i Figur 1.



Figur 1 Översikt över Jonsered, med sjön Aspen i nordost och väg E6 i söder.

2.1 William Gibsons väg



Figur 2 William Gibsons väg.

2.2 Fabriksområdet (William Gibsons väg) och Jonseredsvägen



Figur 3 Fabriksområdet och Jonseredsvägen.

3 Nulägesbeskrivning

Utmed William Gibsons väg och delar av Jonseredsvägen går Bohusleden, en vandringsled som sträcker sig mellan Lindome i söder och Strömstad i norr med 27 olika ettapper. Västkuststiftelsen har samordningsansvaret för Bohusleden och sköter bland annat övergripande tillsyn, information och skyltning.

Stora delar av William Gibsons väg ligger inom Bokedalens naturreservat, delar av Jonseredsvägen och Fabriksområdet som angränsar mot Sävån innefattas av naturreservatet Jonsereds Strömmar. Området är även ett Natura 2000-område, ett område som är bevarandevärda enligt EU-direktiv, och speciella bestämmelser beträffande naturtyper och arter råder. Planer för Natura 2000-områden upprättas av länsstyrelsen.



Figur 4 Bokedalens naturreservat.

3.1 William Gibsons väg

William Gibsons väg sträcker sig från Jonsereds Herrgård och upphör vid Jonsereds Fabriker. Herrgården hyrs idag ut av Partillebo till Göteborgs Universitet. I de gamla ekonomibyggnaderna finns café samt växtbutik. Arbetsmarknadsenheten i Partille kommun har sin arbetslivsinriktade verksamhet, *Grön Rehab*, förlagd till Jonsereds Trädgårdar.

I dagsläget finns ingen detaljplan för området. Herrgården och ekonomibyggnaderna omfattas av översiktsplanen för Jonsered, KF 2002-08-29, med rekommendationer för bebyggelsemiljöer, områdesbestämmelser och bevarandeprogram.

Stallbyggnaden ligger inom den sekundära zonen för vattenskyddsområdet Jonsereds vattentäkt som är en grundvattentäkt.

Ekar och stenmurar längs William Gibsons väg är biotopskyddade. Längs vägen finns även annan skyddsvärd ädellövskog samt trädbevuxen åker och betesmark.

Dagvattnet från William Gibsons väg hanteras med grunda, öppna diken längs vägen eller rinner ut i omgivande terräng.

Någon separat gång- och cykelbana finns inte längs vägen.

William Gibsons väg är i dagsläget en enskild väg.

Inga geotekniska undersökningar eller borrhov är gjorda av William Gibsons väg. Stabiliteten av vägen är bedömd genom okulärbesiktning.

De olika delarna av William Gibsons väg beskrivs närmare i nästkommande avsnitt.

3.1.1 William Gibsons väg – Del 1

Under genomförd inventering gjordes följande iakttagelser av den befintliga trafiksituationen:

- Viss sprickbildning i asfalten lokalt vid caféet. I övrigt är asfalten längs sträckan i gott skick vid okulär undersökning. Ytbeläggningen är ca två år gammal. Sprickbildningen kan tyda på att stabiliteten i väggroppen är nedsatt.
- Det första vägvagnsnittet utanför stallet innefattar flera infarter, till exempel till stallet, parkeringsplatser och privat fastighet. Här finns också gångstråk till växthus och café, Figur 5. Sträckan har ett farthinder och vägen är ca 3,3-3,7 meter bred. Farthindret är av en enklare typ och är till viss del nerkört och fyller endast delvis sitt syfte. Farthindret är uppmärkt med skärmar. Efter caféet är sikten begränsad i båda riktningarna och sektionen är trång, ca 3,1 meter bred, Figur 6.



Figur 5 Vägvagnsnitt förbi stall och parkeringsplats.



Figur 6 Smal sektion väster om caféet.

- På södra sida av vägsträckan finns infarter till tre privata fastigheter, Figur 7.



Figur 7 Infarter till fastigheter längs William Gibsons väg.

- Längre västerut på sträckan finns ytterligare två uppmärkta farthinder, Figur 8.



Figur 8 Farthinder på William Gibsons väg.

- Det finns tecken på att sidoområdena har använts av bilar och fotgängare. Diken saknas på stora delar av sträckan, Figur 9.
- Inga synliga sprickor i beläggningen. Dock gör den relativt nya beläggningen att det är svårt att genom okulär besiktning dra några slutsatser om stabiliteten i vägkroppen.



Figur 9 William Gibsons vägs sidoområden.

- Biotopskyddade ekar och stenmurar finns på båda sidor av vägen. Avståndet mellan dessa och väggkanten varierar mellan ca 0,35 och 2,8 meter, Figur 10.



Figur 10 Biotopskyddade ekar och stenmurar längs William Gibsons väg.

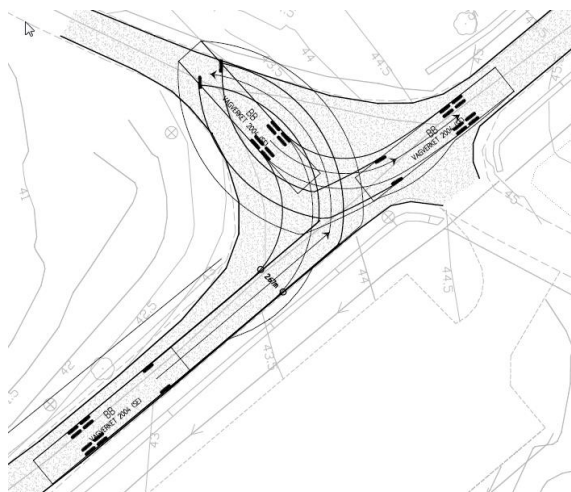
- Befintlig mötesficka, Figur 11. Mötesfickan är, inklusive vägbana, 4,5 meter bred och 32 meter lång. I mötesfickan kan ett större fordon möta en personbil med begränsad framkomlighet.



Figur 11 Befintlig mötesficka på William Gibsons väg.

3.1.2 Korsning William Gibsons väg och Bokedalsvägen samt befintlig parkering

- I tre av hörnen som omger korsningen finns skyddsvärda stenmurar.
- Parkeringen är grusad och här finns en informationstavla för naturreservatet. Längs med parkeringen finns en stenmur. Efter parkeringsinfarten är motortafik förbjuden, endast behörig trafik.
- Det är begränsad möjlighet att backvända för ett större fordon (t.ex. boggiebuss) i korsningen. Vid försök i körspårsprogram kan bussen endast vända i en av riktningarna och kräver stor svepyta utanför vägkanten, Figur 12.



Figur 12 Korsningen William Gibsons väg/Bokedalsvägen.

3.1.3 William Gibsons väg – Del 2

- Kurvan är skyltat med "Varning för skarp kurva". Innan kurvan är vägen ca 3,7 meter bred men breddas upp i kurvan till 4 meters bredd, Figur 13.
- Inga synliga sprickor i beläggningen. Dock gör den relativt nya beläggningen att det är svårt att genom okulär besiktning dra några slutsatser om stabiliteten i vägkroppen.



Figur 13 Kurva på William Gibsons väg.

- Stödmur med löst liggande stenblock och bristfälligt räcke, Figur 14. Osäkerhet råder kring om stenvuren ska hanteras som en biotopskyddad stenvur, vilket bör utredas i senare skede. Vägrräcket uppfyller inte gällande krav på trafiksäkerhet. I närhet av stenvuren finns berg i dagen. Avståndet mellan räcket och väggkant är ca 0,5 meter.



Figur 14 Stödmur längs William Gibsons väg med bristfälligt räcke.

- Mot korsningen där William Gibsons väg delar sig mot fabriksområdet och Jonsereds station finns granitpollare från ett äldre räcke, Figur 15
- Inga synliga sprickor i beläggnings. Dock gör den relativt nya beläggnings att det är svårt att genom okulär besiktning dra några slutsatser om stabiliteten i vägkroppen.



Figur 15 Granitpollare från ett äldre räcke på William Gibsons vägs västra sida.

3.2 Fabriksområdet

På Fabriksområdet finns äldre industribyggnader i tegel från 1800-talet. Området är ett riksintresse och en del av byggnaderna är Q-märkta. Idag inrymmer området en rad olika verksamheter, bland annat ett kontorshotell och lagerlokaler.

Under genomförd inventering gjordes följande iakttagelser av den befintliga trafiksituationen:

- Två smala broar (ca 4,4-4,8 meter breda) förbinder den norra delen av William Gibsons väg med fabriksområdet, Figur 16. Broarna är skyltade med "Mötande trafik har väjningsplikt", dock är dessa ej korrekt uppsatta. Det finns ingen separering för oskyddade trafikanter.



Figur 16 De två broarna över kraftverksdammen och järnvägen.

- Trång sektion mellan byggnader, ca 5 meter, Figur 17. Större fordon kan inte mötas och sikten är dålig. En entré finns nära den trånga passagen och utgör en trafiksäkerhetsrisk för oskyddade trafikanter som kommer till eller från byggnaden. Vid passagen finns ett enklare uppmärkt farthinder. Vid passagen mellan husen ansluter även en cykelväg.



Figur 17 Smal sektion inne på fabriksområdet samt anslutande cykelväg.

- Bro över Sävån, Figur 18. I dagsläget används hela bron men på grund av problem med bärighet är det i framtiden endast lämpligt att använda sig av en del av bron, se bifogad skiss Bilaga 3 Skiss från TRV, "Broreovering Jonsereds Fabriker". Idag finns ingen målning eller avgränsning på bron.
- Broräcket uppfyller inte dagens trafiksäkerhetskrav.



Figur 18 Befintlig bro över Sävån.

3.3 Jonseredsvägen

Jonseredsvägen har vägnummer 1940 och Partille kommun är väghållare. Vägen ansluter mot Jonseredsmotet i söder och den undersökta sträckan i denna rapport slutar vid Jonsereds Fabriker i norr. Längs vägen finns ca 15 anslutande vägar samt en vändslinga för buss. Tre av de anslutande vägarna (William Gibsons väg, Härkeshultsvägen och Råhultsvägen) är av större karaktär och slussar trafiken vidare ut i kringliggande områden, resterande är främst mindre infarter till lokala mål, verksamheter, parkeringar och bostadsområden. Skyltad hastighet längs Jonseredsvägen varierar mellan 30 och 50 km/h.

Jonseredsvägen är en del av det primära utryckningsvägnätet för utryckningsfordon, se Bilaga 1 "Trafiknätsanalys 2012", Partille kommun, Samhällsbyggnadskontoret.

Längs det studerade avsnittet av Jonseredsvägen finns tre busshållplatser med på- och avstigning.

Under genomförd inventering gjordes följande iakttagelser av den befintliga trafiksituationen:

- Närmast fabriksområdet är målad (på körbanan) och skyltad hastighet inte samstämmig.
- Gemenesam gång- och cykelbana, separerad från biltrafik, finns längs hela det studerade vägavsnittet, Figur 19.



Figur 19 Befintlig gång- och cykelbana längs Jonseredsvägen.

- Olika typer av åtgärder för att sänka hastigheten på biltrafiken är utförda på Jonseredsvägen, bland annat avsmalningar, farthinder och målning, Figur 20.



Figur 20 Hastighetsdämpande åtgärder på Jonseredsvägen.

- Vid busshållplats Jons väg finns en gångpassage, dock inget målat eller skyltat övergångsställe.
- Sträckan trafikeras av tät trafik med bussar i linjetrafik. Två större fordon kan mötas på Jonseredsvägen utan problem.



Figur 21 Två större fordon som möts på Jonseredsvägen.

- Utmed vägen finns skola och förskola, Figur 22.



Figur 22 Varning för skola är målat på körbanan.

- Utfart från Råhultsvägen har skymd sikt, Figur 23. På Jonseredsvägen finns skyltning "Varning – Utfart". Råhultsvägen har väjningsplikt.



Figur 23 Skymd sikt från utfarten från Råhultsvägen mot Jonseredsvägen.

- Busshållplats i kurva, Figur 24. Buss kommer inte in med bakhjulen mot hållplatsläget, risk för avstånd mellan perrongyta och insteg i bakre delarna av bussen.



Figur 24 Busshållplats placerad i kurva på Jonseredsvägen.

4 Trafikdata

4.1 Trafikmängder och hastigheter

Längs William Gibsons väg finns inte några siffror över trafikmängder.

Mätning utförd på Jonseredsvägen oktober 2013, se Bilaga 4 "Trafikmätning okt 2013".

Riktning	År	Mätperiod	Skyltad hastighet	Medelhastighet (över hela dygnet)	ÅDT	Andel tunga fordon
Totalt	2013	131008 kl. 00-131014 kl. 24	30 km/h	28.7 km/h	4040	8 %
Sydväst				28.4 km/h		
Nordost				29.0 km/h		

Mätning beträffande hastighet utförd 2014 på Jonseredsvägen vid Jonsereds skola, se Bilaga 5 "NTF 30-rapporten 2014" Mätningen utfördes 140422 kl. 14-15.30.

År	Hastighetsintervall (%)			
	<30 km/h	30-40 km/h	41-50 km/h	>50 km/h
2014	82	17	1	0
2013	79	21	0	0
2012	73	25	3	0

4.1.1 Prognos för ökad trafikbelastning

En förändring av bebyggelsestrukturen med ett nytt hotell (ca 40 rum), med restaurang samt ca 250 nya lägenheter vid fabriksområdet förväntas skapa ca 1200 tillkommande resor per dygn på Jonseredsvägen. Vilket resulterar i en total trafikbelastning på Jonseredsvägen med ca 5250 fordon per dygn då verksamheten är fullt utbyggd.

4.2 Olyckor

Ett utdrag ur STRADA, ett informationssystem för olyckor och skador i trafiken, är genomfört för det studerade vägavsnittet av Jonseredsvägen.

En rapport kring trafiksäkerhet upprättades 2012 där olyckor i Partille kommun studerades för perioden 1999-2010. Efter rapporten utförs ett antal trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Därav har två olika tidsintervall studerats på det aktuella vägavsnittet.

Tidsintervall 1999-2010

Antalet lindriga olyckor har pendlat från 1-4 per år. Olyckorna kan härledas till dåligt väglag/underhåll, ouppmärksamhet, fallolycka samt vājning för vilt.

Under tidsperioden finns två svåra olyckor registrerade, den ena är en fallolycka och den andra kan härledas till alkohol.

Tidsintervall 2010-2014

Endast lindriga olyckor. 1-2 personer per/år. Olyckorna kan härledas till dåligt väglag, alkohol, hinder på vägbanan och ouppmärksamhet.

5 Analys/Föreslagna åtgärder

Åtgärderna som föreslås i det här avsnittet bör genomföras oberoende av om Jonsered's Herrgårds verksamhet utökas eller ej. Redan i dagsläget är standarden låg på till exempel William Gibsons väg och inom Fabriksområdet. Vid en eventuell utökning av verksamheten är det dock extra viktigt att åtgärderna genomförs.

Vid framtagande av samtliga åtgärdsförslag har hänsyn tagits till de befintliga naturvärdena

5.1 William Gibsons väg

5.1.1 William Gibsons väg – Del 1

Utmed den första delen av William Gibsons väg är vägen smal och har begränsad sikt på vissa delar. Det anses inte lämpligt att fordon tvingas backa längre sträckor då området är en del av ett strövområde (bl.a. en del av Bohusleden) och förväntas ha en förhållandevis stor andel oskyddade trafikanter.

Några större åtgärder längs sträckan, som till exempel uppbreddning av vägen längs hela sträckan, är inte föreslagna då det inte är möjligt på grund av det begränsade utrymmet med bland annat biotopskyddade stenmurar och ekar nära vägen.

Istället föreslås följande åtgärder:

- Vägen utanför stallet och caféet breddas upp till 4,5 meter, se Bilaga 2 – Ritning 1. Detta ger även viss breddökning och förbättrade förhållanden i kurva med dålig sikt.
- Befintliga nedkörda farthinder åtgärdas så att kvalitén höjs.
- Då ett större fordon och en personbil endast kan mötas vid den befintliga mötesfickan och vid den föreslagna breddningen utanför stallet föreslås ytterligare en mötesficka för personbil öster om korsningen med Bokedalsvägen, se Bilaga 2 – Ritning 2. Detta ger en bättre sikt och överblick ner mot korsning William Gibsons Väg/Bokedalsvägen vid möte mellan personbil och större fordon. Eftersom de större fordonen också har begränsad möjlighet att backa till närmsta korsning, då vägen är smal och sikten begränsad, medför mötesfickan också ett minskat antal backningsrörelser som utgör en trafiksäkerhetsrisk för den stora andelen oskyddade trafikanter som vistas på vägen. Breddningen medför även att färre bilar behöver köra utanför vägens körbana vid möte, och på så sätt försämra dagvattenavrinningen genom uttryckning av jord i diket. Försämringen av dagvattenavrinningen kan i sin tur ha en negativ effekt på stenmurarna och träden intill vägen.

Trafiksäkerheten anses vara acceptabel på sträckan för gående och cyklister då hastigheten är låg och för att de oskyddade trafikanterna på många ställen kan nyttja det plana sidoområdet. Det är därför av stor vikt att farthindren är hastighetsdämpande.

5.1.2 Korsning William Gibsons väg och Bokedalsvägen samt befintlig parkering

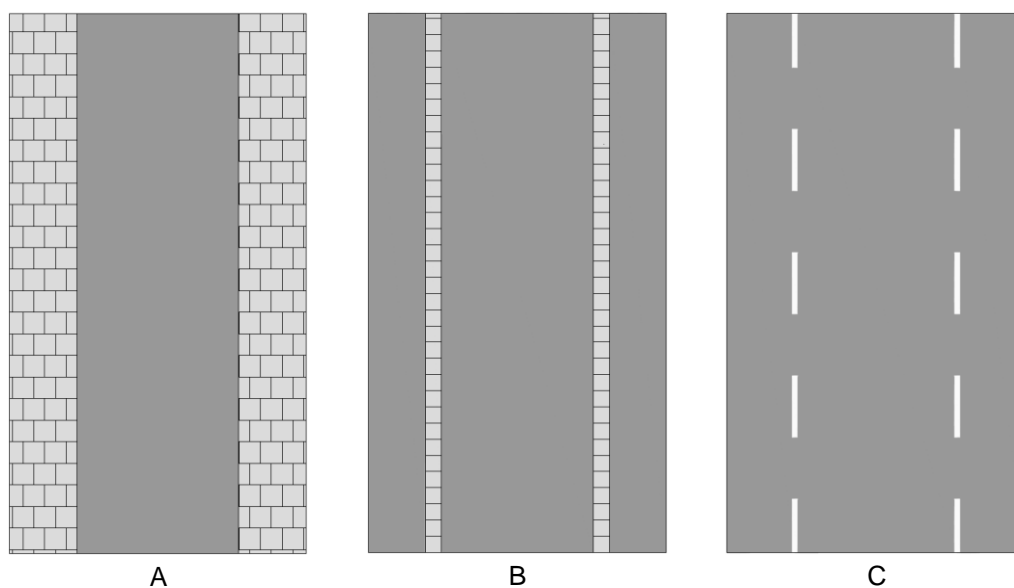
Inga föreslagna åtgärder för korsning William Gibsons väg och Bokedalsvägen samt befintlig parkering.

5.1.3 William Gibsons väg – Del 2

Utmed det andra avsnittet av William Gibsons väg finns inte samma utrymmesbrist (biotopskyddade stenmurar och ekar) som begränsar möjligheten att utföra större åtgärder som ökar kapacitet och trafiksäkerhet. Samtidigt finns längs denna del inte samma möjlighet för oskyddade trafikanter att utnyttja vägens sidoområden då den begränsas av en mer kuperad terräng.

På sträckan föreslås följande åtgärder:

- Vägen breddas upp till 5,5 meter mellan parkeringsplatsen och korsningen mot Jonsereds station, se Bilaga 2 – Ritning 3. Vägen breddas på olika sidor för att åstadkomma minimal störning på omgivande skyddsvärd natur, befintlig stödmur samt berg i dagen och resulterar samtidigt i bättre sikt vilket höjer trafiksäkerheten
- Ett 3 meter brett körfält skapas i mitten av vägen och sidoområdena separeras från körbanan med platsättning enligt alternativ A eller B, Figur 25. Vid möten får biltrafiken även nyttja sidoytorna, som annars är avsedda för gång- och cykeltrafik. Sidoområdena föreslås bli 1,25 meter breda. Av kostnadsskäl kan även målning användas enligt alternativ C. För att tydliggöra vägens uppdelning föreslås refuger i början och slutet av den målade sträckan, se Bilaga 2 – Ritning 3.
- Befintligt räcke vid stödmuren byts ut för att klara dagens trafiksäkerhetskrav. Även räcketts grundläggning behöver ses över.
- I höjd med nedfarten till Jonsereds station föreslås att vägmärke om begränsat axeltryck sätts upp och att hela William Gibsons väg norrut regleras enligt detta. Detta för att undvika att vägen körs sönder då vägens stabilitet är osäker.



Figur 25 Exempel på tre olika sektionstyper. A: Plattsatta sidoområden för gående och cyklister. B: Plattsatt skiljeremsa. Kan även sättas med storgatsten eller rännalsplatta. C: Målning.

5.1.4 Generellt

Alla åtgärder i eller i anslutning till ett Natura 2000-område/Naturresevat ska förankras med länsstyrelsen. Om åtgärden anses ge betydande miljöpåverkan kan krav på miljökonsekvensbeskrivning för åtgärden ställas.

Ett antal el- och belysningsstolpar med luftledningar behöva flyttas eller bytas ut vid vägbreddningen, men även belysningen i sin helhet behöver ses över. Därför föreslås en belysningsutredning i ett senare skede.

Ingen hänsyn har tagits till geotekniska förhållanden och hur detta kan påverka en breddning av vägen. Detta bör utredas i ett senare skede.

Släntutbredning hanteras i projekteringskedet.

Dagvatten tas omhand på samma sätt som idag, dock kan eventuellt en trumma behöva placeras vid den nya föreslagna mötesfickan.

Kontroll mot ledningskarta är ej genomförd.

5.2 Fabriksområdet

Fabriksområdet har idag en komplex trafiksituation med trånga sektioner, begränsande smala brokonstruktioner och enkelriktade partier. Målet med de framtagna förslagen är att förenkla och förtydliga trafikens rörelsemönster och således öka trafiksäkerheten, men även framkomligheten.

Följande åtgärder föreslås för fabriksområdet:

- På broarna över kraftverksdammen samt spårområdet östra sida målas ett körfält på 3 meter upp. Körfältet separeras med en heldragen linje mot det gångfält som bildas på den västra sidan av broarna. Gångfältet blir ca 1,5 meter brett.
- Trafikregleringen över broarna ses över och ett av följande 3 alternativ väljs, se Bilaga 2 – Ritning 4:
 1. Nollalternativet. Behålla dagens lösning med skyltning "Mötande trafik har väjningsplikt" respektive "Väjningsplikt mot mötande trafik" (skyltningen behöver dock ses över då ett av vägmärkena vid inventeringstillfället var placerat uppochner). Detta alternativ löser dock inte dagens mötesproblematik.
 2. En trafiksignalanläggning som med hjälp av detektorer reglerar flödet växelvis över broarna. Förslaget löser mötesproblematiken men trafikanterna kan uppleva en minskning av kapaciteten på vägvagnsnittet. Lösningen har en förhållandevis stor anläggningskostnad samt hög driftskostnad.
 3. Bredda upp och tillskapa en större mötesficka mellan broarna, då dagens ficka är undermålig. Förslaget kan innebära att befintlig stödmur behöver förstärkas eller att en slänt anläggs mot befintlig parkering, vilket kan innebära markinrång. Flytt av belysningsstolpe kan bli aktuellt.

Lösningen ger bättre sikt men viss mötesproblematik kvarstår. Dock ger allternativet en betydligt kortare sträcka att backa vid eventuellt möte i de kritiska punkterna. Detta anses vara det förslag som bäst uppfyller önskat tillstånd.

- Smala refuger med storgatsten sätts vid den trånga sektionen mellan byggnaderna för att styra trafiken ut från entrén, samtidigt som de ger en viss marginal för svep från större fordon mot de angränsande husväggarna. Dessa refuger kan kompletteras med pollare om det anses nödvändigt. För att styra trafiken föreslås även målning så att personbilar trycks ut i en större kurva för att förbättra sikten. Större fordon tillåts sveper över denna vägmarkering, se Bilaga 2 – Ritning 4

Sektionen kan även kompletteras med skyltning "Mötande trafik har väjningsplikt" och "Väjningsplikt mot mötande trafik", där trafik ut från fabriksområdet bör ha företräde.

En spegel bör placeras intill husväggen för att ge bättre sikt, se Bilaga 2 – Ritning 4.

- Bron över Sävån målas upp med mittlinje för att separera fordonsströmmarna och minska mötesproblematiken för mindre fordon. Större fordon tillåts svepa över vägmålningen.
- Barriär (till exempel limmade betongkantstöd) sätts mot den del av bron över Sävån som inte anses bärig för trafik. Dock blir kvarvarande utrymme för litet för att till exempel boggiebuss ska kunna ta sig över. Detta trots att större fordon tillåts använda körfälten i båda riktningarna. Det medför att en liten del av den obrukbara delen av bron behöver förstärkas, se Bilaga 2 – Ritning 4. Det bör utredas vidare om det går att vidta begränsade åtgärder för att förstärka den berörda delen av bron.
- Då utrymmet på den körbara delen av bron är så pass begränsat föreslås begränsad fordonslängd till 16 meter på de fordon som tillåts köra över bron.
- Broräcke ses över så det uppfyller dagens trafiksäkerhetskrav

Alla åtgärder i eller i anslutning till ett Natura 2000-område/Naturreservat ska förankras med länsstyrelsen. Om åtgärden anses ge betydande miljöpåverkan kan krav på miljökonsekvensbeskrivning för åtgärden ställas.

5.3 Jonseredsvägen

Analysen för den ökade trafikbelastningen på Jonseredsvägen, som ett nytt hotell vid Jonsereds Herrgård samt nya bostäder vid fabriksområdet förväntas skapa, är av en mindre betydande karaktär och bör ej skapa några kapacitetsproblem utifrån dagens utformning.

Korsningspunkten Jons väg/Jonseredsvägen bör även klara den förväntade trafikbelastningen för de nya bostäderna då den är väl tilltagen med stora svepytor.

Tillkommande trafik kräver således inte någon ombyggnad.

Beträffande olyckor visar inte analysen av olycksstatistik på något anmärkningsvärt beträffande Jonseredsvägens utformning. Det hastighetsdämpande åtgärderna utmed vägen bedöms fungera väl. Bedömningen av trafiksäkerheten och framkomligheten på Jonseredsvägen är att den håller en god standard. Det enda som noterades är att ett gott underhåll, av såväl bilväg som gång- och cykelbana, bör eftersträvas på vägavsnittet.

Ett par förslag till trafiksäkerhetshöjande åtgärder föreslås:

- Väjningsplikten för trafik på anslutande Råhultsvägen byts ut mot stopplikt.
- Översyn av skyltning och målad hastighetssymbol på körbanan, så att dessa blir samstämmiga.
- Uppgradering av befintlig gångpassage vid busshållplatsen Jons väg till övergångsställe med skyltning och målning.

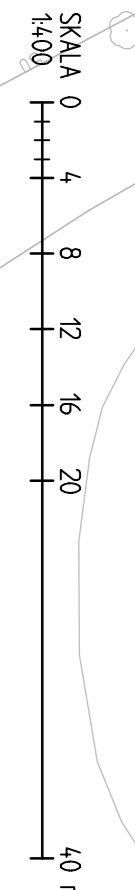
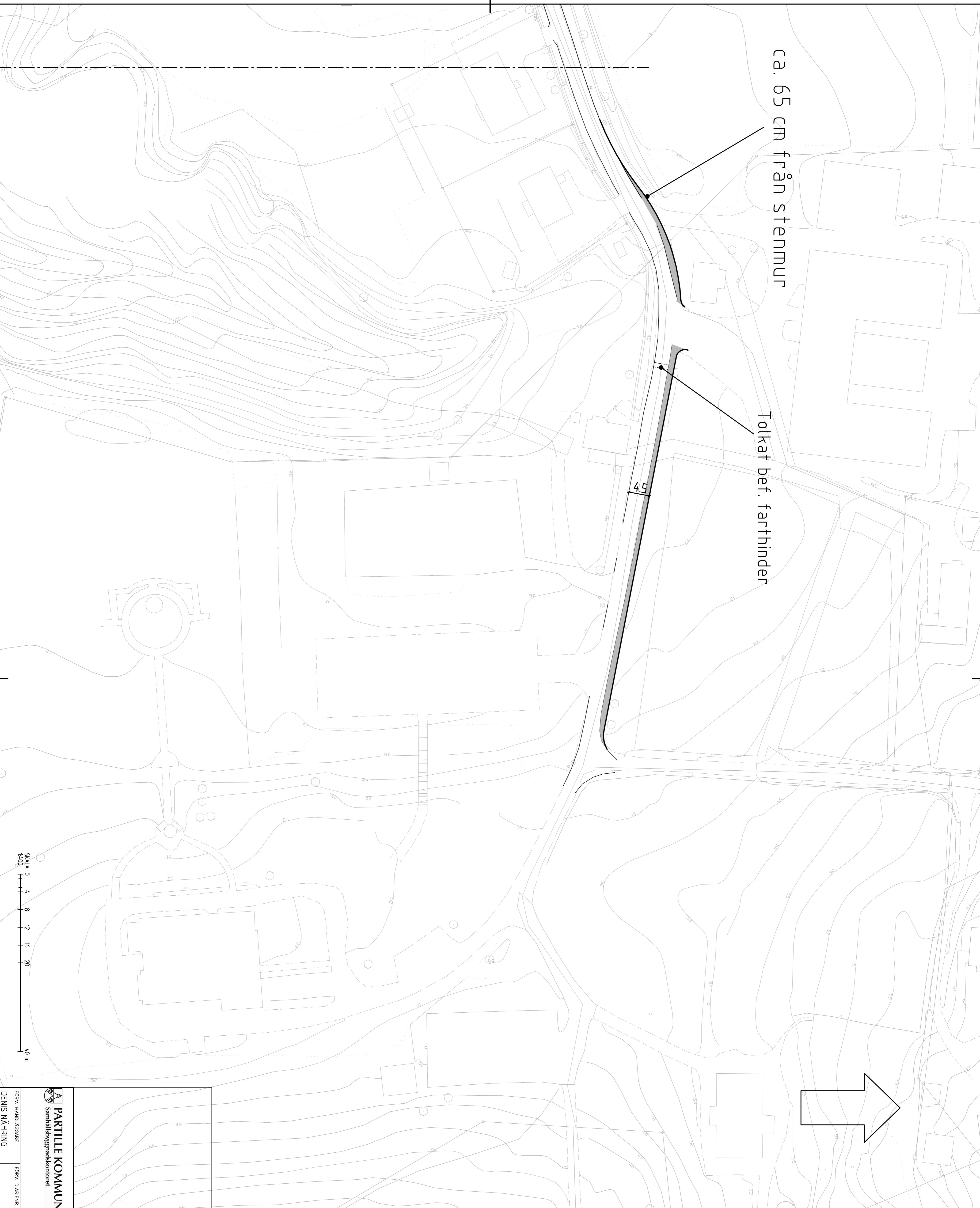
Ingen av de föreslagna åtgärderna påverkar Jonseredsvägen som en del i det primära utryckningsvägnätet för utryckningsfordon.

Åtgärderna påverkar inte heller något Natura 2000-område/Naturresevat.

6 Slutsats

Den tillkommande trafiken på William Gibsons väg och genom Fabriksområdet, som utbyggnaden av Jonsereds Herrgård förväntas skapa, anses inte orsaka några större kapacitets- eller trafiksäkerhetsproblem. Dock är framkomligheten för stora fordon begränsad. Den föreslagna breddningen av William Gibsons väg, den nya mötesfickan i allén samt en eventuell breddning mellan broarna på fabriksområdet anses förbättra trafiksituationen trots ett något ökat trafikflöde. Även uppmålningen av körfält inne på Fabriksområdet kommer att ha en positiv effekt.

Bedömningen har gjorts att den ökade trafikbelastningen på Jonseredsvägen, som ett nytt hotell vid Jonsereds Herrgård samt nya bostäder vid fabriksområdet förväntas skapa, är av en mindre betydande karaktär och bör ej skapa några kapacitetsproblem utifrån dagens utformning. Trafiksäkerheten på Jonseredsvägen borde öka om föreslagna åtgärder genomförs.

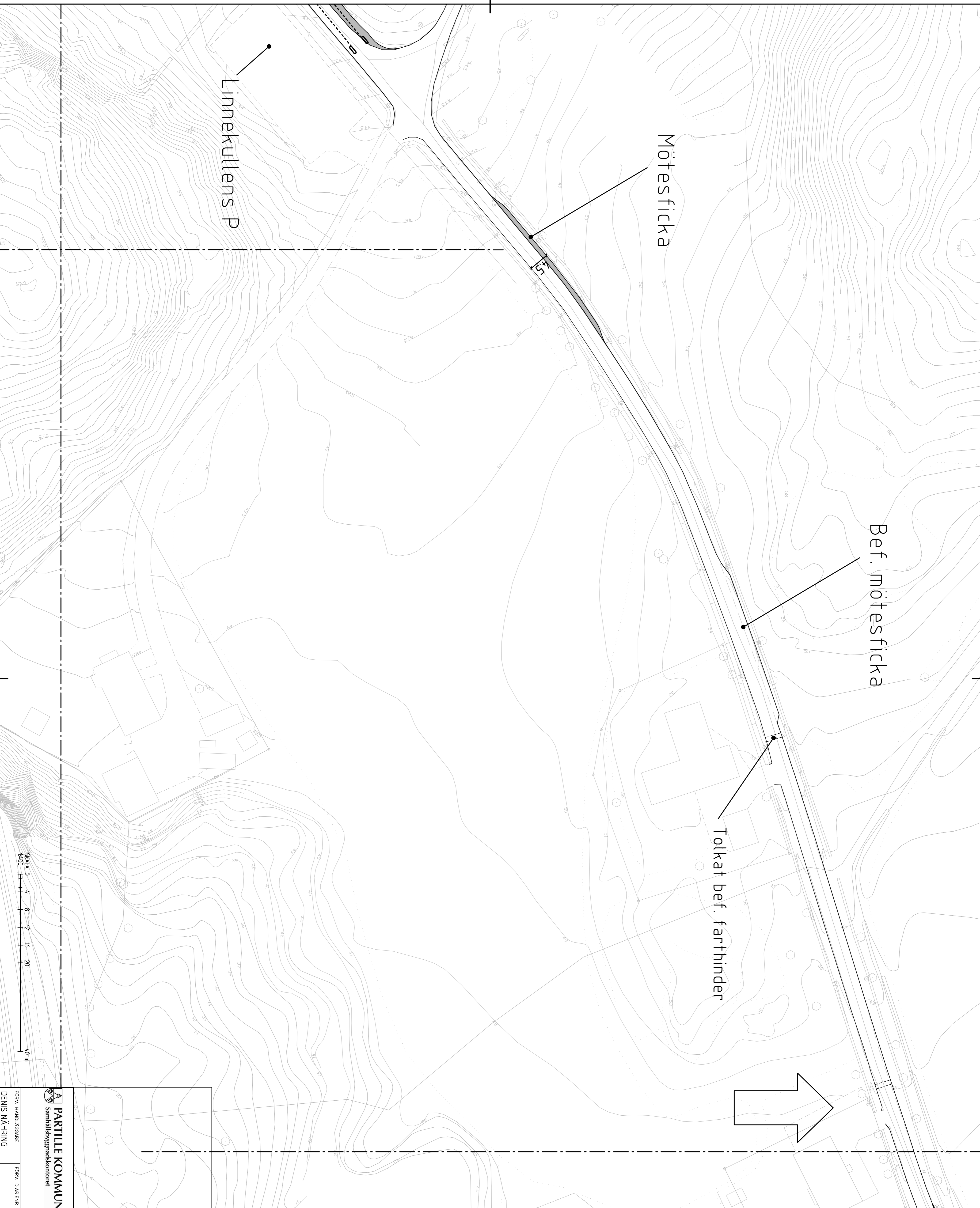


PARTILLE KOMMUN Samhällsbyggnadskontoret		FÖRVALTAREN DENIS NÄHRING	FÖRVALTAREN DARENUR
--	--	------------------------------	------------------------

SWECO SWEDECO TRANSPORTSYSTEM AB GÅLLERÖS STRÅNDGATA 3 403 14 GÅLLERÖG TEL. 031-62 75 00		UPPDRAG NR 7000412	HÄNDLAGSÄRE A. FREDRIKSSON
DATUM 2014-12-12		UPPDRAGSANSVARIG S. ÖHLIN	

SKISS WILLIAM GIBSONS VÄG			
BET	ANT	ANÖRNENGS ÅRSER	SON

FÖRVALTAREN A1	SKALA 1:400	RITNINGNUMMER 1	BET
--------------------------	-----------------------	---------------------------	-----



PARTILLE KOMMUN
 Samhällsbyggnadskontoret

FÖRVALTNINGEN
 DENNIS NÄHRING

FÖRVALTNINGEN
 DANIEL RYD

PLAN

WILLIAM GIBSONS VÄG

SWECO
 SWECO TRANSPORTSYSTEM AB
 GÅLLBERGS STRÅNDGATA 3
 403 46 GÖTEBORG
 TEL. 031-62 75 00
 HÄNDLÅGSGÄRDE
 A. FREDRIKSSON
 UPPDRAGSANSVARIG
 S. ÖHLIN

UPPDRAG NR
 7000412

DATUM
 2014-12-12

BET	ANT	ANMÄRKNING ARSÄR	DATUM	SON

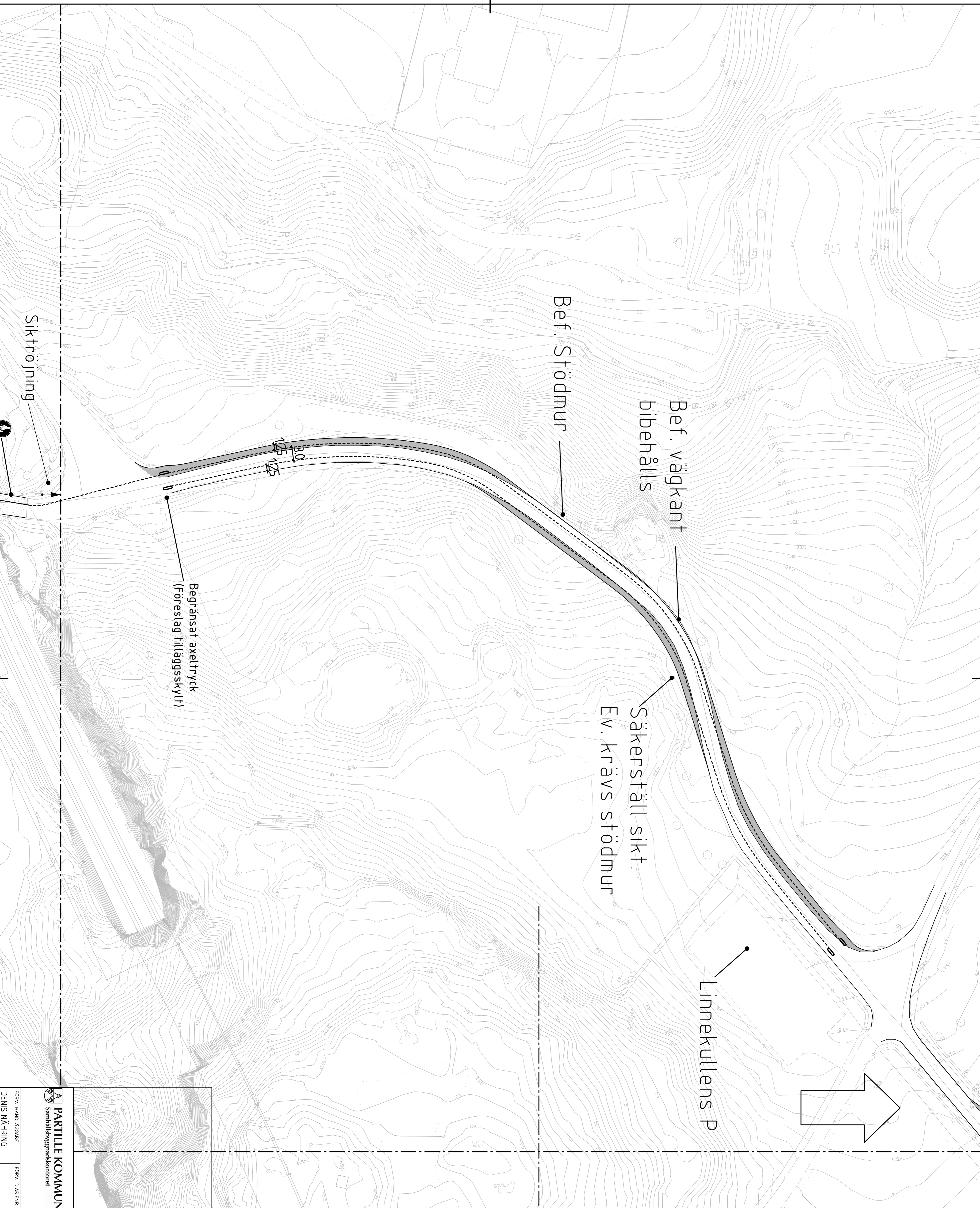
SKISS

FORMÅT
 A1

SKALA
 1:400

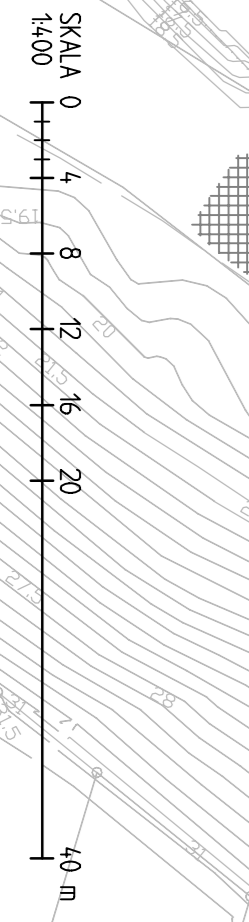
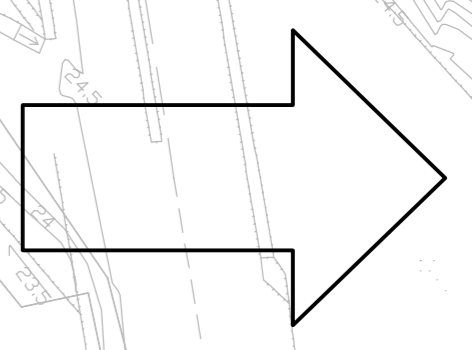
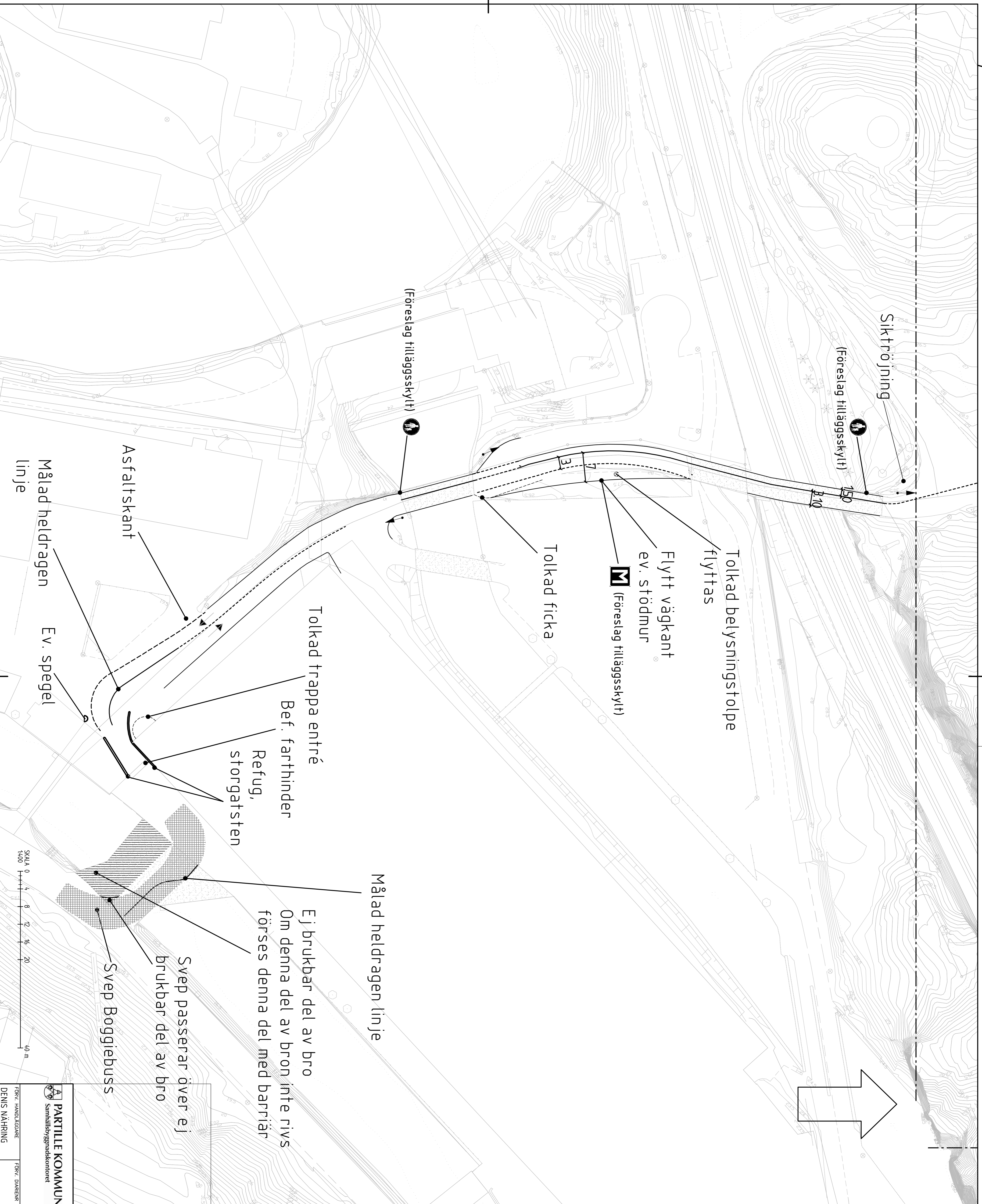
RITNINGNUMMER
 2

BET
 1

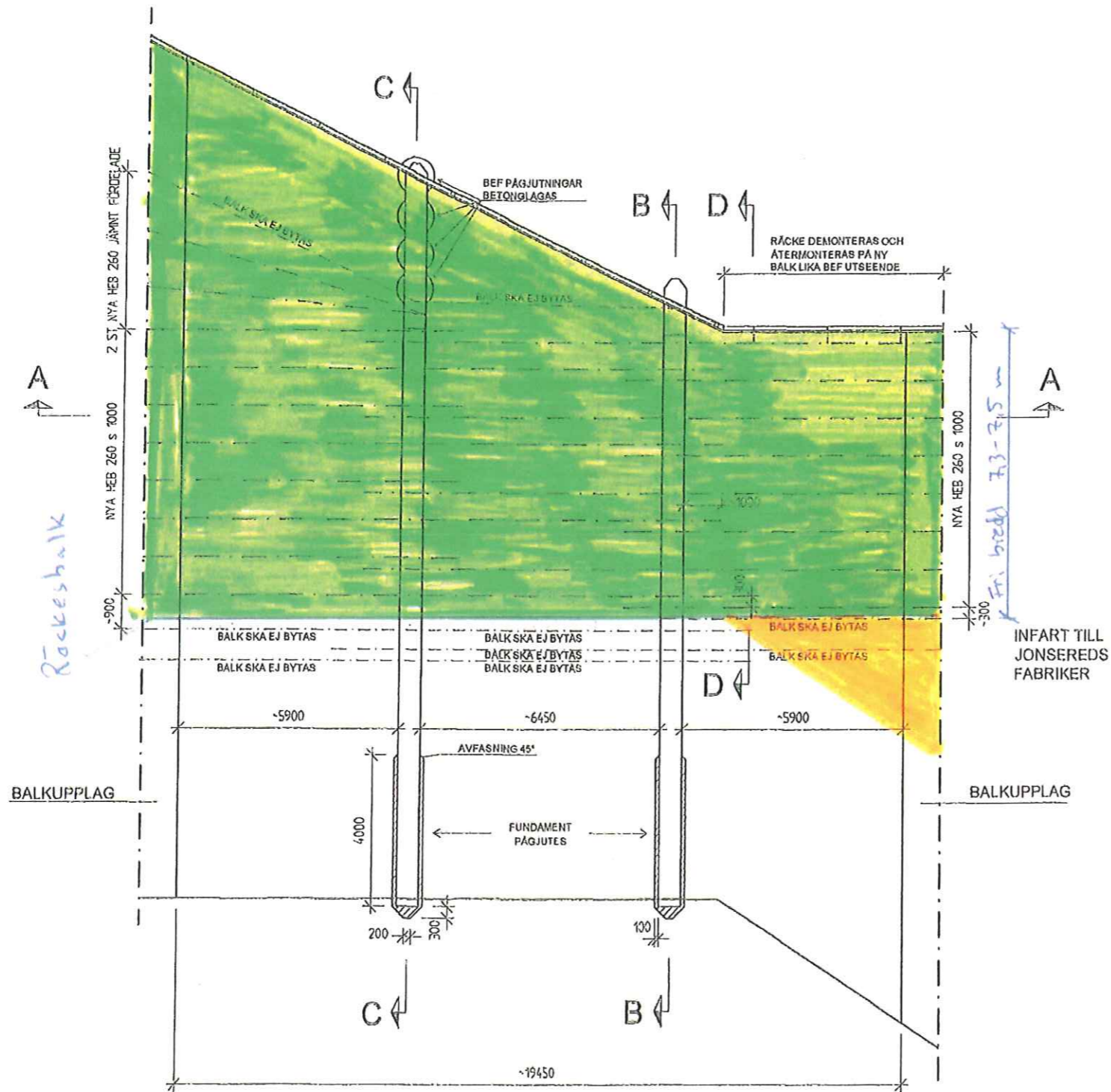


PARTILLE KOMMUN Samhällsbyggnadskontoret		FÖRVA. HÄNDL.KÖPARE DEMIS NÄRRING	FÖRVA. DÄRENR. FÖRVA. DÄRENR.
--	--	---	----------------------------------

PLAN		FÖRMA T A1	SKALA 1:400	RITNINGNUMMER 3	I BET
SKISS					
WILLIAM GIBSONS VÄG					
SWECO TRANSPORTSYSTEM AB GÅLLBERGS STRÅNDGATA 3 403 46 GÅLLBERG TEL. 031-62 75 00 HÄNDL.KÖPARE A. FREDRIKSSON UPPRÄGSAKSANSVÄRIG S. OHLIN					
BET	ANT	ANORDNINGEN AVSÄR	DATUM	SON	



PARTILLE KOMMUN Samhällsbyggnadskontoret		FÖR.V. HÄNDLÖSGÅRE DENIS NÄHRING	FÖR.V. DÄREBR DENIS NÄHRING
SWECO SVECO TRANSPORTSYSTEM AB GÅLLBERGS STRÅNDGATA 3 403 14 GÅLLBERG TEL. 031-62 75 00 HÄNDLÖSGÅRE A. FREDRIKSSON UPPDRAGSANSVARIG S. ÖHLIN		UPPDRAG NR 7000412 DATUM 2014-12-12	FÖR.MAT A1 SKALA 1:400 RITNINGNUMMER 4
SKISS WILLIAM GIBSONS VÄG		PLAN	



Räckeshalk

BALKPLAN
NYTT UTSEENDE

- NYA STÅLBALKAR HEB 260 (LÄGGES OMLOTT)
- BALKAR SKA EJ BYTAS
- TRÄBJÄLKAR DEMONTERAS OCH ÅTERANVÄNDS

JONSEREDSVÄGEN

410-4235-1d

BCT	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	SOV	DATUM
ANBUÐSHANDLING				
SKANSTORNET AB				
 <small>Betong 404 442 40 KUNGLÄLV Tel: 0303-953 40 Fax: 0303-933 85 E-Mail: bk@betongkonsulten.se</small>				
LPPDRAG NR	RITAD AV	HANDLÄGGARE		
	P SVENSSON			
DATUM	ANSVÄRIG			
2006-03-14				
BRORENOVERING JONSEREDS FABRIKER				
BALKPLAN NYTT UTSEENDE				
SKALA	NUMMER	T BET		
1:100	A04			

Trafikmätningar oktober 2013

Alla fordon

Väg	Riktning	id	År	Mättningsperiod	Dgr	Skyltad hastighet	Medel-hastighet	85-percentil	Antal fordon	Andel över skyltad hastighet	VaDT	VeDT	Ådt (Vdt*0,91)	Antal tunga fordon	Andel tung trafik
Brattåskärsvägen 42															
Vid Frejavägen	Total	937	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	40	29,3	35	34717	3,7%	5262	4960	4788	1922	6%
	Söder						27,1	35		0,9%					
	Norr														
Brodalsvägen															
Under E20	Total	951	2013	131016 kl 00 - 131022 kl 24	7	60	47,7	54	70204	4,9%	11034	10030	10041	5802	8%
	Söderut						47,7	54		4,5%					
	Norrut						47,8	55		5,6%					
Byvägen															
mellan Bykällevägen och Britta-Majas väg	Total	2598	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	30	31,4	-	13118	-	1893	1874	1723	1099	8%
Gamla Alingsåsvägen															
Vid Åsas väg utan för Stårtered	Total	955	2013	131016 kl 00 - 131022 kl 24	7	60	51,7	60	15175	16,2%	2305	2169	2098	1512	10%
	Österut						51,8	60		16,5%					
	Västerut														
Gamla Alingsåsvägen 3															
	Totalt	952	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	60	39,8	46	68748	0,4%	10487	9825	9543	4668	7%
Gamla Alingsåsvägen 22															
	Totalt	953	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	60	47,4	54	23923	4,0%	3614	3416	3289	1788	7%
Gamla Kronvägen 22															
Infart kommunhusets parkering (Vägarbete 2013)	Total	945	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	60	39,0	45	67907	0,5%	10560	9701	9610	4914	7%
	Västerut						38,6	44		0,4%					
	Österut						39,2	46		0,5%					
Gamla Kronvägen 35															
(Vägarbete 2013)	Total	948	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	60	48,7	56	39252	7,2%	6254	5611	5691	2928	7%
	Södetut														
	Norrut														
Göteborgsvägen 3															
	Totalt	938	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	60	54,9	62	58631	21,6%	8856	8383	8059	2122	4%
	Österut						54,6	61		19,3%					
	Västerut						55,2	63		24,3%					

Parallellvägen 1 (ICA/Allum)															
	Österut	946	2013	131016 kl 00 - 131022 kl 24	7	60	29,9	38	35992		4944	5142	4499	1881	4%
	Västerut	964	2013	131016 kl 00 - 131022 kl 24	7	60	36,7	-	26410		3765	3773	3426	1148	4%
	Totalt								62402						
Parallellvägen															
100 m öst om hpl skulptorpsmotet	Totalt	949	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	60	53,4	60	33283	17,0%	4871	4757	4433	1951	6%
Tingsvägen															
Mot Brinketorpvägen	Totalt	954	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	50	55,1	63	43521	74,3%	6792	6222	6181	2904	7%
	Norr ut														
	Söder ut														
mellan Kvistvägen och grenvägen	Totalt	956	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	50	47,9	54	37894	36,1%	6026	5416	5484	2777	7%
	Nordöst														
	Sydväst														
(Vägarbete/byggnation GC-väg 2013)															
Ugglumsleden															
Lindekullegatan	Total	934	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	60	54,2	61	47839	18,6%	7250	6839	6598	4077	9%
	Söderut														
	Norrut						53,6	61		18,1%					
Utbyvägen															
Vid kommungränsen	Total	942	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	60	52,2	59	92657	12,2%	14497	13243	13192	6868	7%
	Västerut						52,4	59		11,6%					
	Österut						52,0	59		12,7%					
Utbyvägen															
Vid Atles Torg	Total	943	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	60	43,4	50	113558	1,3%	18108	16229	16478	9634	8%
	Österut						43,6	50		1,5%					
	Västerut						43,3	49		1,1%					
Öjersjövägen															
Vid Lyckotalsvägen	Totalt	2594	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	30	35,8	-	5546	-	836	794	761	198	4%
Östra Bäckevägen															
Vid Stora Pukevägen	Total	936	2013	131008 kl 00 - 131014 kl 24	7	60	48,2	51	9784	2,6%	1470	1400	1224	658	7%
	Österut						43,4	52		3,5%					
	Västerut						42,2	50		1,8%					

85-perceptil

Med 85-percentil avses att 85 procent av bilarna har en hastighet lika med eller lägre än angiven hastighet.

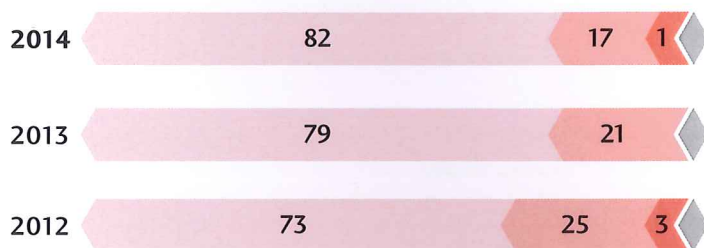
Uppmätta hastighetsuppgifter är ett medelvärde för hela dygnet.

Jonsereds skola

- 18 procent kör för fort. Det är en liten förbättring jämfört med förra året (21 procent).
- Medianhastigheten är oförändrad, 26 km/h.
- 1 procent kör över 40 km/h, ingen kör över 50 km/h.
- Den högsta hastigheten uppmättes till 48 km/h (personbil).
- Mätningen utfördes den 22 april 2014 kl 14:00–15:30.

Andel fordon i olika hastighetsintervall, %

≤ 30 km/h
 31–40 km/h
 41–50 km/h
 ≥ 51 km/h

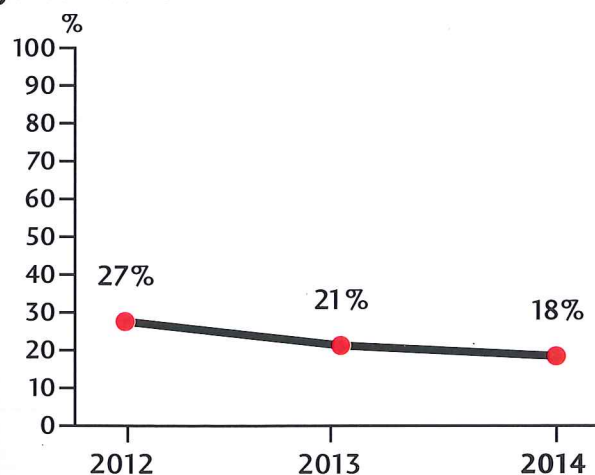


År	Medianhastighet	Högsta hastighet
2014	26 km/h	48 km/h
2013	26 km/h	38 km/h
2012	27 km/h	43 km/h



● Mätpunkt ■ Skolans placering

Andel som kör över 30 km/h utanför Jonsereds skola



Fordon	ANTAL FORDON		FÖRDELAT PÅ HASTIGHETSINTERVALLEN, 2014			
	2013	2014	≤ 30 km/h	31–40 km/h	41–50 km/h	≥ 51 km/h
Personbilar	196	250	202	45	3	0
Lastbilar	6	12	11	1	0	0
Bussar	25	20	20	0	0	0
Moped/MC	5	13	7	5	1	0
Taxi	5	6	6	0	0	0
Totalt	237	301	246	51	4	0