

PM

2016-06-13

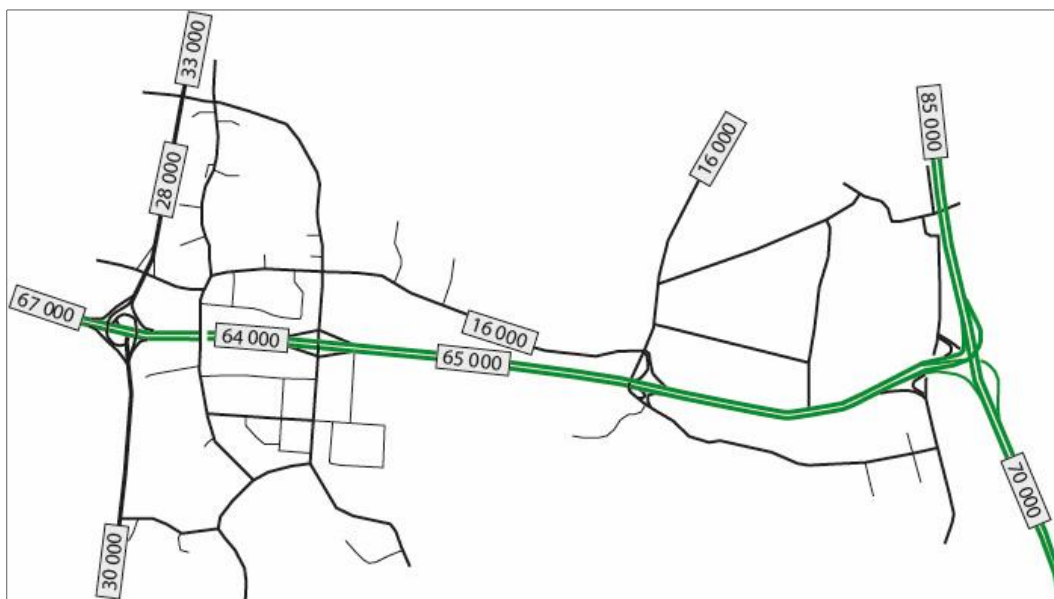
Bilaga till överenskommelse Fässbergsdalen

En övergripande trafikanalys för vägnätet i Fässbergsdalen har genomförts i samband med framtagandet av denna överenskommelse. Analysarbetet har sammanfattats i rapporten "Trafikanalys – Fässbergsdalen", daterad 2016-06-13.

Denna bilaga är en sammanfattning från trafikanalysen med de delar som har relevans för denna överenskommelse.

Uppmätta trafikflöden 2013

Figuren visar räknade trafikflöden på det övergripande trafiksystemet i Fässbergsdalen. Räkningarna avser årsmedelvardagsdygnstrafik år 2013.



Figur 1 Räknade trafikflöden år 2013 (fordon/årsmedelvardagsdygn) på det övergripande vägnätet

Alstringstal

Nedan redovisas de alstringstal som använts vid beräkning av antal bilresor som alstras av de tillkommande planerna. För Sticksågen har ett högre alstringstal använts eftersom denna plan innehåller handel.

Alstringstal för biltrafik

Genereras av invånarna

Bostad – Arbete	0,3 resor/inv
Bostad – Övrigt	0,7 resor/inv
SUMMA	1,0 resor/inv

Genereras av arbetstillfällena

Avser detaljplaner vars användning främst kommer att omfatta kontorsverksamhet eller motsvarande.

Arbetsresor	1,6 resor/arbetstillfälle
Övrigt	1,0 resor/arbetstillfälle
SUMMA	2,6 resor/arbetstillfälle

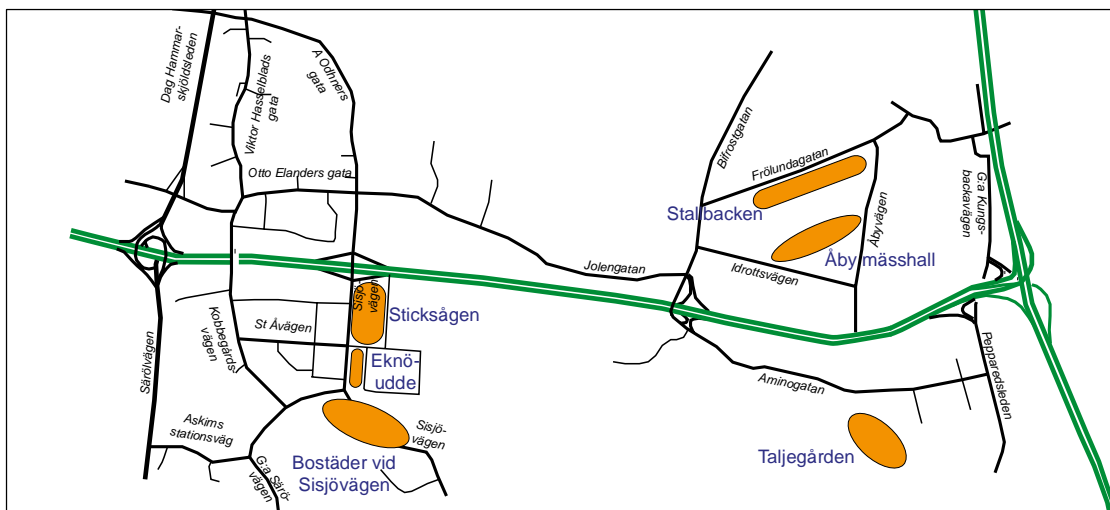
Alstringstalen till planer med innehåll av handel är anpassade till respektive plan baserat på dess antagna mix av handel, hotell, service och kontor. Tabellen nedan sammanfattar de antagna alstringstalen.

Plan	Alstringstal
Sticksågen	Ca 120 resor/1000 BTA
Eknödde (fd Billhälls)	Ca 70 resor/1000 BTA
Handel, kontor och service vid Sisjömotet	Ca 140 resor/1000 BTA

Detaljplaner

Lagakraftvunna planer – ännu ej genomförda

Både Mölndal och Göteborg har ett flertal lagakraftvunna detaljplaner som är fastställda och som planeras vara genomförda till år 2020. Dessa redovisas i kartan och tabellen nedan.



Figur 2 Översikt lagakraftvunna detaljplaner

Plan	Kommun	Våningsyta BTA (kvm)	Användning	Boende	Syssel- satta	Biltrafik- alstring (fordon/ vardagsdygn)
Sticksågen	Göteborg	67 000	Handel		210	8 000
			Kontor		1 200	
Eknöudden (fd Billhälls) *)	Göteborg	14 000	Handel		200	1 000
Bostäder vid Sjövägen	Göteborg	50 000	Bostäder	1 000		1 100
Stallbacken	Mölndal	75 000	Bostäder	1 400		1 500
Åby mässhall ***)	Mölndal	16 500	Kontor, hotell och utställning		100	1 000
Taljegården **)	Mölndal		Industri		600	1 100
SUMMA		206 000		2 400	2 310	13 500

*) Planen innebär främst att ytterligare parkering kan byggas, den handel som möjliggörs är begränsad och får snarast ses om ett komplement till befintligt handel och bedöms därmed endast skapa marginell ytterligare trafikbelastning.

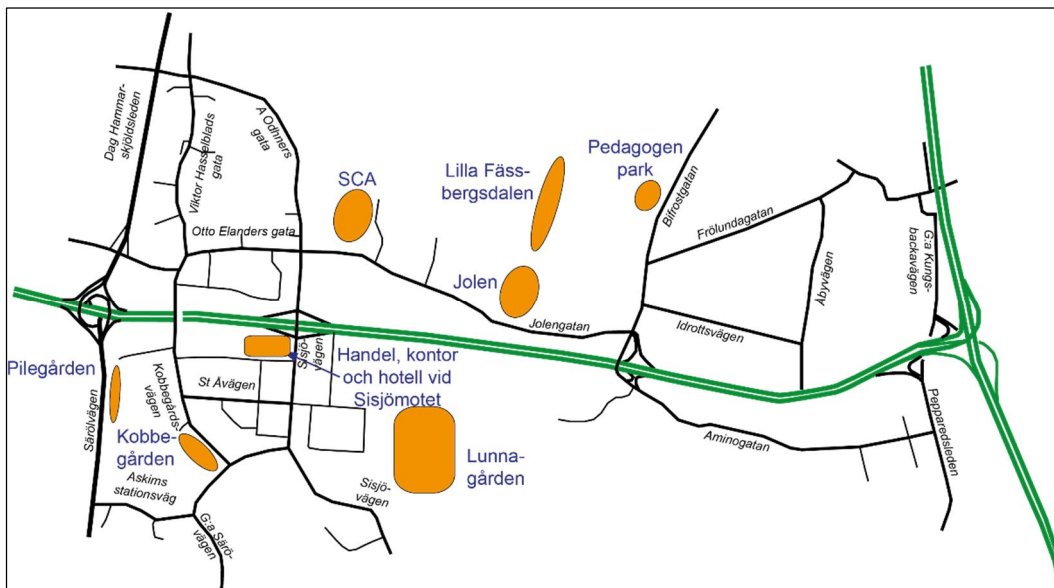
***) Bedöms i nuläget vara genomförd till cirka 30%.

***) Avser vardaglig verksamhet, exklusive mässevent

Planer i etapp 1

Det pågår även arbete med flera planer där kommunernas förhoppning är att de ska vara genomförda till år 2020.

Figuren och tabellen nedan sammanfattar planerna som ingår i en första etapp och antalet invånare och arbetstillfällen som tillkommer inom prognosområdet.



Figur 3 Översikt av planer som önskas genomförs i en första etapp fram tom 2020

Plan	Kommun	Våningsyta, BTA (kvm)	Användning	Boende (ca)	Syssel-satta (ca)	Biltrafik-alstring (fordon/-vardagsdygn)
Pilegården	Göteborg	30 000	Bostäder	600		600
Kobbegården	Göteborg	30 000	Bostäder	600		600
Handel, kontor och service vid Sisjömötet	Göteborg	45 000	Handel		2 000 *)	6 500
			Kontor			
			Service			
Lunnagården 1	Mölndal	175 000	Kontor		5 800 **)	15 200
			Småindustri			
Lilla Fässbergsdalen	Mölndal	23 000	Bostäder	400		400
Jolen	Mölndal	20 000	Kontor		600	1 500
Pedagogen park	Mölndal	100 000	Bostäder	2 000	200	2 600
		20 000	Kontor/handel			
Eklanda/SCA***)	Mölndal	100 000	Bostäder	2000		0
		-30 000	Kontor			
SUMMA		513 000		5 600	7 600	27 400

*) Fördelningen mellan handel, kontor och service är i dagsläget oklar. Ett antagande har gjort som innebär handel 10%, kontor 80% och service 10%.

***) I dagsläget är fördelningen mellan kontor och småindustri oklar. Här har antagits en stor andel kontor. Det relativt perifera läget gör att man sannolikt kan förvänta sig en något lägre täthet för kontorsanställda jämfört med mer centrala lägen. Som nyckeltal för den totala BTAn har antagits 30 kvm/anställd, sammantaget för kontor och småindustri.

****) SCA kommer under 2016 att flytta ut från sina lokaler i Eklanda och området planeras då att omvandlas till bostadsbebyggelse. I analyserna har trafikallstringen till/från SCA använts som en grov approximation till den framtida markanvändningens trafikallsträng.

Beräknade trafikflöden

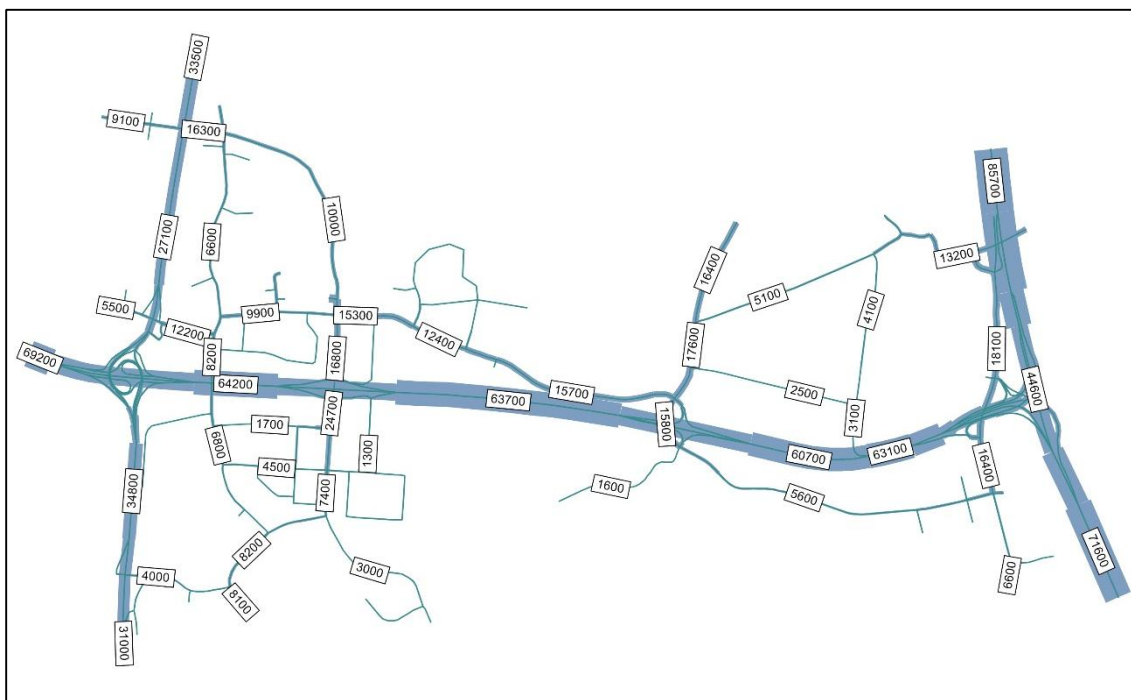
De beräknade trafikflödena är hämtade från en trafikmodell som är kalibrerad mot trafikflöden som är räknade år 2013-2015. Beräkningen för nuläget benämns år 2015. Samtliga beräknade trafikflöden avser årsmedelvardagsdygnstrafik.

Nedanstående bilder visar trafikflöden för de olika framtidsscenarier som tagits fram inom uppdraget, samt trafikflöden när dessa scenarier kompletteras med en utbyggd förbindelse mellan Sisjön och Åbro, den så kallade Lunnagårdsförbindelsen.

Grundscenarierna som tagits fram är:

- 2020-0, beslutat vägnät och beslutade planer samt allmän uppskrivning av trafik fram till år 2020.
- 2020-1, beslutat vägnät, beslutade och önskade planer samt allmän uppskrivning av trafik fram till år 2020.

Nuläget (2015)

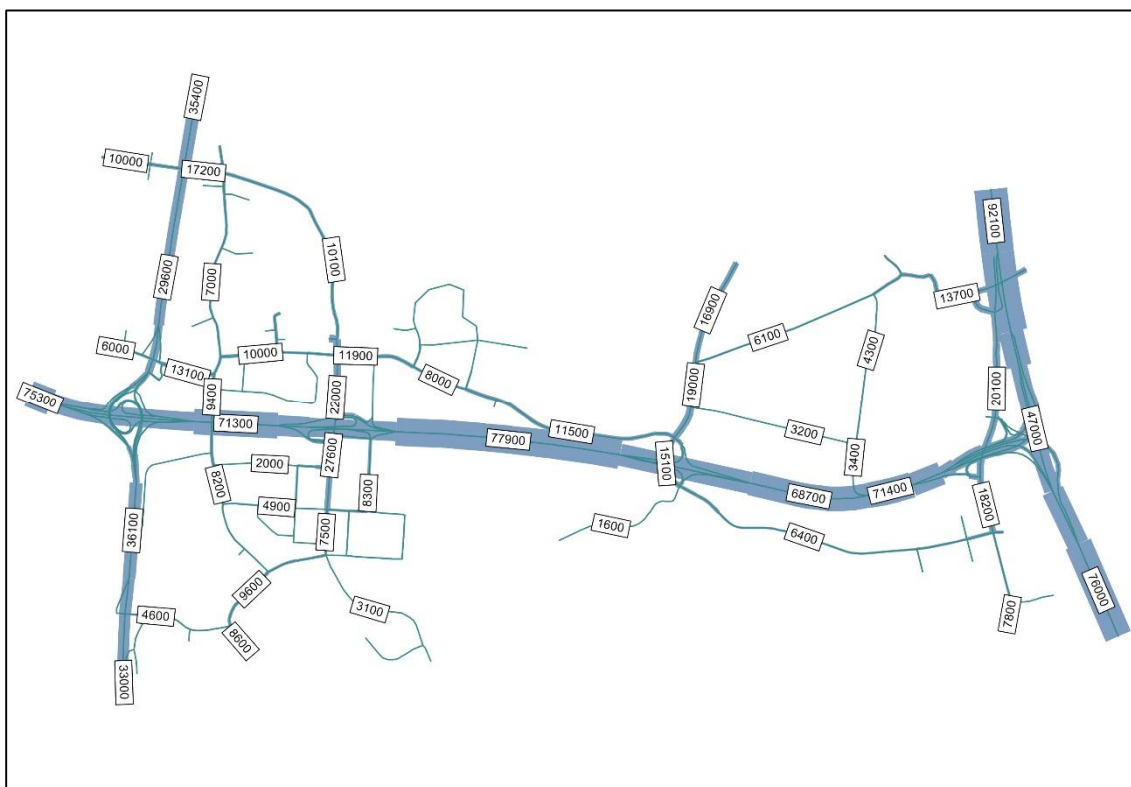


Figur 4 Beräknade trafikflöden år 2015 (fordon/vardagsdygn) på dagens vägnät

2020-0 – Beslutat vägnät och lagakraftvunna planer

Efterfrågan avser allmän tillväxt enligt SAMPERS-prognos fram till år 2020 samt beslutade lagakraftvunna planer (Sticksågen och Eknöudde).

Dagens vägnät inklusive beslutade åtgärder i Sisjömötet och utmed Söderleden.



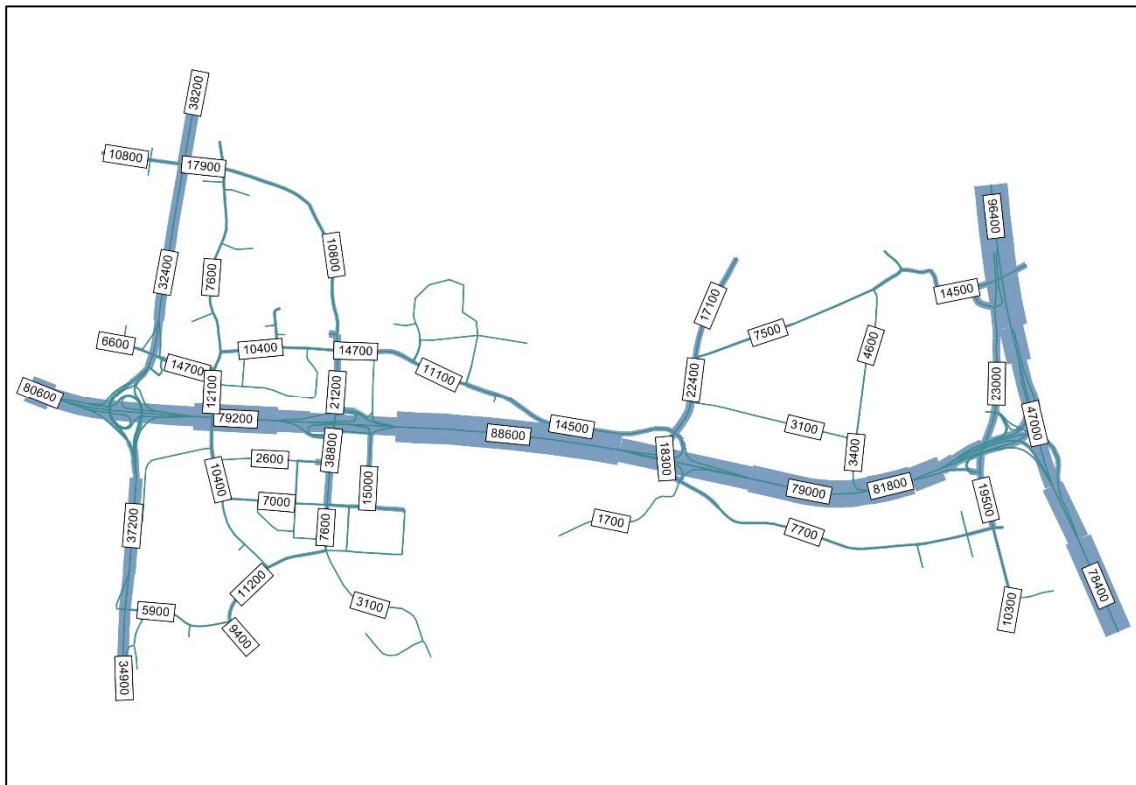
Figur 5 Beräknade trafikflöden år 2020, scenario 0 (fordon/vardagsdygn) på beslutat vägnät

2020-1 – Beslutat vägnät och planer i etapp 1

Efterfrågan utgår från 2020-0 och inkluderar även planer enligt etapp 1.

Allmän tillväxt enligt Sampers-prognos fram till år 2020.

Dagens vägnät inklusive beslutade åtgärder i Sisjömotet och utmed Söderleden.

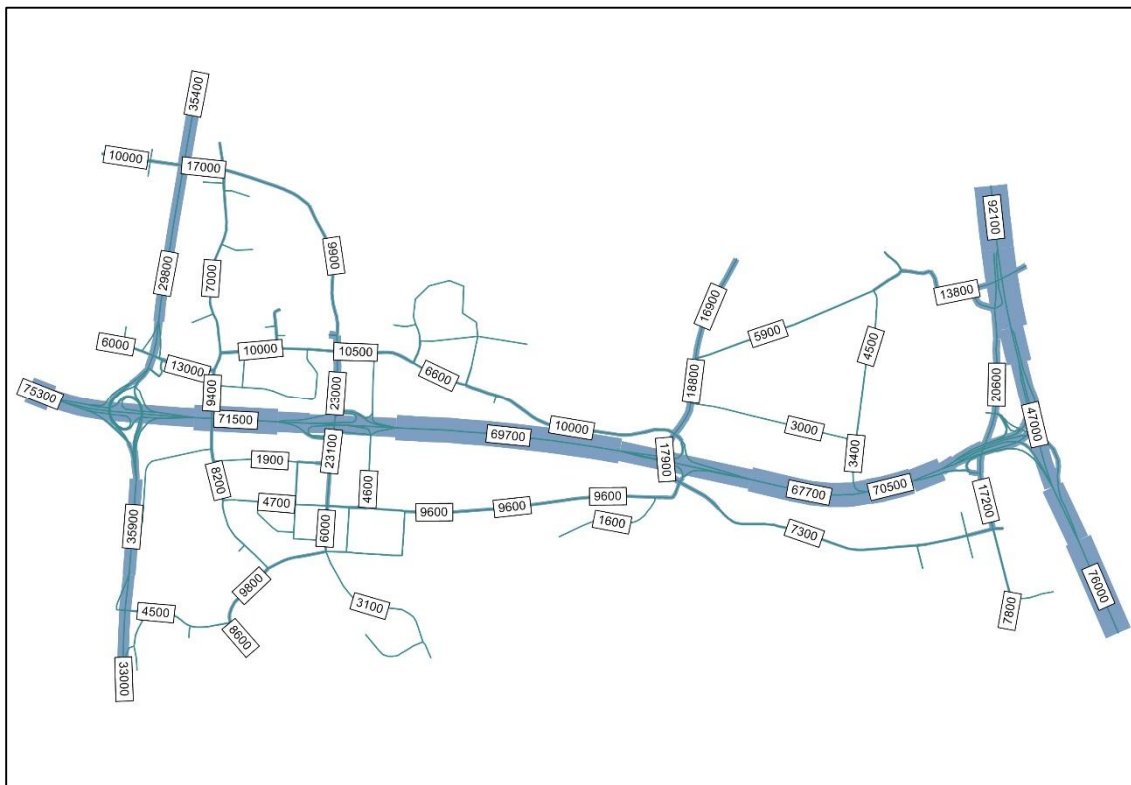


Figur 6 Beräknade trafikflöden år 2020, scenario 1 (fordon vardagsdygn) på beslutat vägnät

2020-0 – Lunnagårdsförbindelsen

Efterfrågan avser allmän tillväxt enligt SAMPERS-prognos fram till år 2020 samt beslutade lagakraftvunna planer (Sticksågen och Eknöudde).

Dagens vägnät inklusive beslutade åtgärder i Sisjömotet och utmed Söderleden. Dessutom utbyggd förbindelse mellan Sisjön och Åbro, den s k Lunnagårdsförbindelsen.



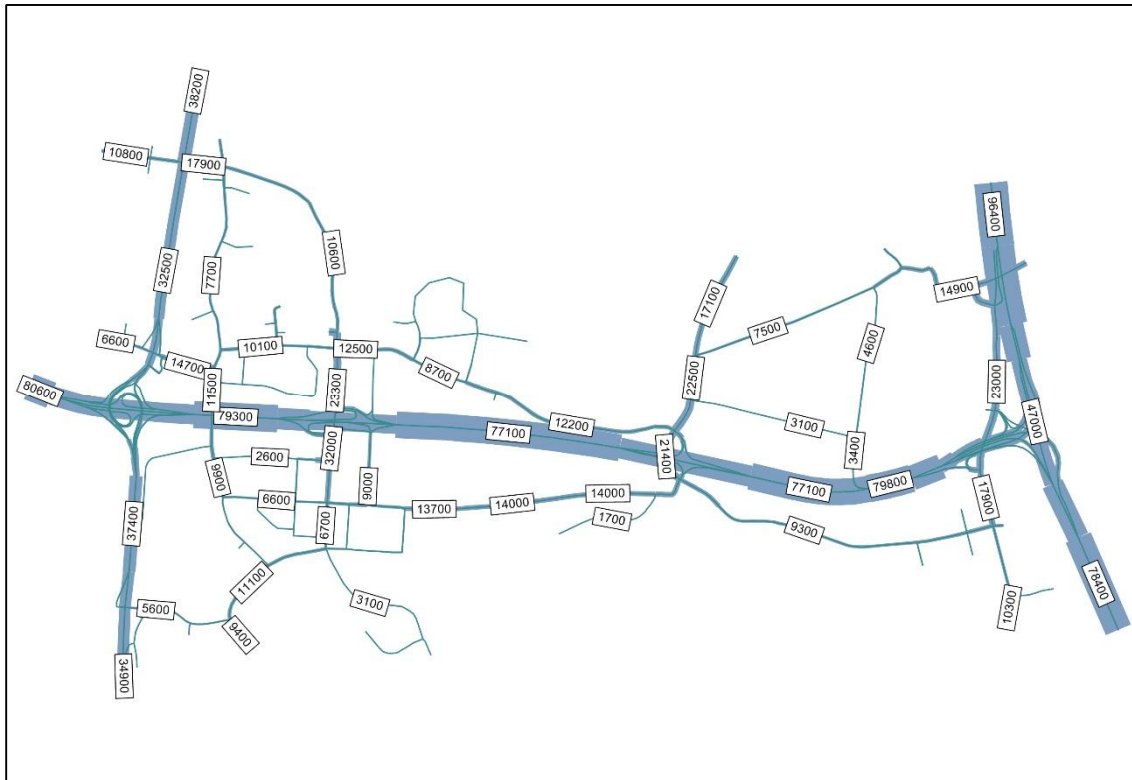
Figur 7 Beräknade trafikflöden år 2020, scenario 0 (fordon/vardagsdygn) på beslutat vägnät och Lunnagårdsförbindelsen utbyggd

2020-1 – Lunnagårdsförbindelsen

Efterfrågan avser år 2020 inklusive godkända och tänkbara detaljplaner fram till detta år.

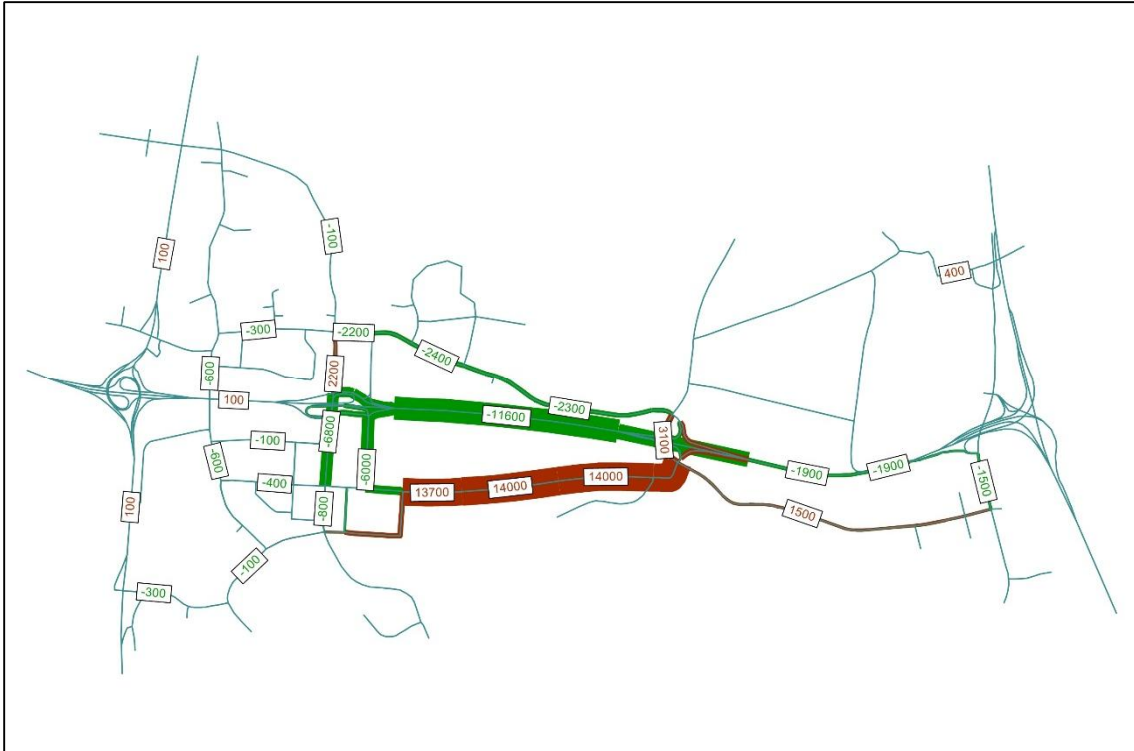
Allmän tillväxt enligt SAMPERS-prognos.

Dagens vägnät inklusive beslutade åtgärder i Sisjömotet och utmed Söderleden. Dessutom utbyggd förbindelse mellan Sisjön och Åbro, den s k Lunnagårdsförbindelsen.



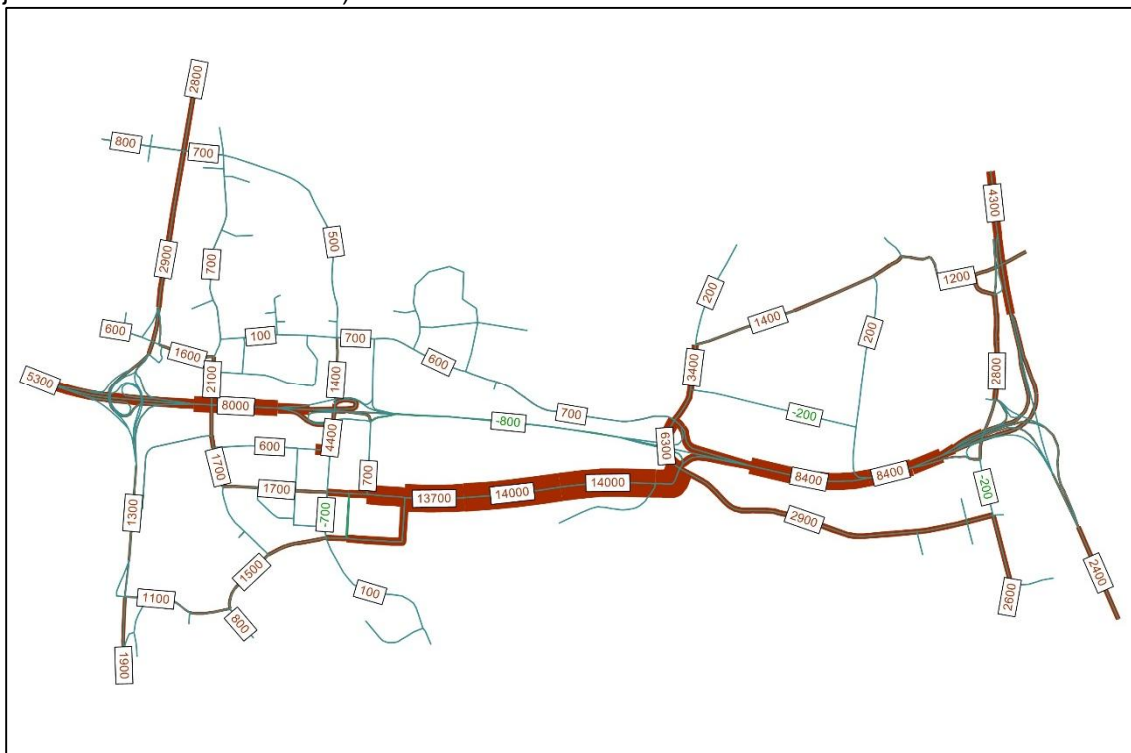
Figur 8 Beräknade trafikflöden år 2020, scenario 1 (fordon/vardagsdygn) på beslutat vägnät och Lunnagårdsförbindelsen utbyggd

Nedan redovisas den beräknade trafikförändring som genereras av att Lunnagårdslänken byggs.



Figur 9 Beräknad trafikförändring till följd av Lunnagårdslänkens utbyggnad (fordon vardagsdygn), (2020-1 med Lunnagårdslänken) – (2020-1)

Nedan redovisas en differensbild som visar beräknad trafikförändring till följd av exploatering enligt etapp 1 och Lunnagårdslänkens utbyggnad. (scenario 2020-1 med Lunnagårdslänken jämfört med scenario 2020-0)



Figur 10 Beräknad trafikförändring till följd av exploatering enligt etapp 1 och Lunnagårdslänkens utbyggnad (fordon/vardagsdygn), (2020-1 med Lunnagårdslänken) – (2020-0)