



**Väg 942**  
**Anslutning vid Mariedal,**  
**i Kungsbacka kommun**

Objektnr 85331260

**FÖRSTUDIE**  
**Samrådshandling**  
**2009-10-01**



#### Objektdata

<b>Vägnr:</b>	942
<b>Vägnamn:</b>	Gathes väg
<b>Objektnamn:</b>	Väg 942, Anslutning vid Mariedal i Kungsbacka kommun
<b>Objektnr:</b>	85331260
<b>Kommun:</b>	Kungsbacka
<b>Län:</b>	Halland

#### Dokumentdata

<b>Titel:</b>	Väg 942, Anslutning vid Mariedal i Kungsbacka kommun
<b>Dokumentslag:</b>	Förstudie, samrådshandling
<b>Utgivningsdatum:</b>	2009-10-01
<b>Utgivare:</b>	Vägverket
<b>Kontaktperson:</b>	Anders Sternhufvud, tfn 035-18 03 10
<b>Konsult:</b>	Kungsbacka kommun
<b>Kontaktperson:</b>	Lotta Barkman, tfn 0300-83 50 31
<b>Sökväg:</b>	G:\TEKNIK\PLANERING\INFRA\KAROLINA\Projekt\Onsala\Mariedal\Förstudie.doc

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
<b>1. BAKGRUND, SYFTE OCH AVGRÄNSNINGAR.....</b>	<b>5</b>
<i>Tidigare utredningar och beslut .....</i>	<i>6</i>
<i>Övergripande mål.....</i>	<i>6</i>
<i>Vägplanering- och vägprojekteringsprocessen .....</i>	<i>7</i>
<b>2. FÖRUTSÄTTNINGAR.....</b>	<b>7</b>
<i>Markanvändning: .....</i>	<i>7</i>
<i>Trafik och trafikanter .....</i>	<i>7</i>
<i>Miljö .....</i>	<i>8</i>
<i>Byggnadstekniska förutsättningar .....</i>	<i>10</i>
<b>3. FUNKTIONSANALYS.....</b>	<b>10</b>
<i>Jämförelse mot trafikpolitiska mål .....</i>	<i>10</i>
<i>Tillgängligt transportsystem.....</i>	<i>10</i>
<i>Hög transportkvalitet.....</i>	<i>10</i>
<i>Säker trafik.....</i>	<i>10</i>
<i>God miljö.....</i>	<i>10</i>
<i>Positiv regional utveckling .....</i>	<i>10</i>
<i>Jämställt transportsystem.....</i>	<i>11</i>
<i>Sammanfattande problembeskrivning .....</i>	<i>11</i>
<i>Riskhantering.....</i>	<i>11</i>
<b>4. PROJEKTMÅL .....</b>	<b>11</b>
<b>5. TÄNKBARA ÅTGÄRDER .....</b>	<b>11</b>
<i>Fyrstegsprincipen .....</i>	<i>11</i>
<i>Alternativ .....</i>	<i>11</i>
<i>Effekter och konsekvenser .....</i>	<i>13</i>
<b>6. MÅLUPPFYLLELSE.....</b>	<b>14</b>
<b>7. SAMRÅD .....</b>	<b>14</b>
<b>8. FORTSATT ARBETE.....</b>	<b>14</b>
<b>UNDERLAGSMATERIAL.....</b>	<b>15</b>

## Sammanfattning

I samband med att ett nytt område för verksamheter föreslås nordöst om väg 942 i Mariedal, krävs en ny anslutning. Anslutningen till det nya området placeras söder om Mariedalskrysset. Utredningsområdet för förstudien omfattar anslutningen till väg 942 (Gathes väg) från Mariedalskrysset till ca 100 meter söder om den nya anslutningen.

Förstudie är det första steget i planerings- och projekteringsprocessen för ett eventuellt vägprojekt, här beskrivs projektet och förutsättningarna utreds. I förstudien görs även en miljöbeskrivning för att klargöra de viktigaste miljöintressena i utredningsområdet. Målet med det här vägprojektet är att skapa en ny säker korsning med god tillgänglighet både för anslutningen till det nya verksamhetsområdet och den genomgående trafiken på väg 942.

Förstudien föreslår att anslutningen utformas som en trevägskorsning med ett vänstersvängfält. Denna typ av utformning ger mer trafiksäker korsning än en traditionell trevägskorsning samt minimerar störningar på den genomgående trafiken.

Väg 948 påverkas genom att sektionen breddas förbi vänstersvängfältet. En befintlig stenmur kommer eventuellt att påverkas genom att den eventuellt behöver kortas för att ge plats åt vänstersvängfältet. Vänstersvängfältet ligger även inom område för Knapabäckens strandskydd.

Denna förstudie ställs ut. Inkomna synpunkter sammanställs, Länsstyrelsen fattar beslut om projektet kan medföra betydande miljöpåverkan och en beslutshandling tas fram. I nästa planeringssteg, efter att förstudien avslutats, avser Vägverket att ta fram en arbetsplan för projektet.

## 1. Bakgrund, syfte och avgränsningar



Figur 1: Utredningsområde och omgivande vägnät.

I samband med att ett nytt område för verksamheter föreslås nordöst om väg 942 i Mariedal, krävs en ny anslutning. Anslutningen till det nya området placeras ca 110 meter söder om Mariedalskrysset. Utredningsområdet för förstudien omfattar anslutningen till väg 942 (Gathes väg) från Mariedalskrysset till ca 100 meter söder om den nya anslutningen.

## Tidigare utredningar och beslut

Denna förstudie tas fram parallellt med det planprogram som tas fram av Kungsbacka kommun för verksamhetsområdet. Kungsbacka kommun kommer att sälja planlagt område till exploatör som inom en snar framtid kommer att starta utbyggnaden. Utöver planprogram krävs också en förstudie och en arbetsplan för en ny anslutning eftersom väg 942 är allmän väg.

I kommunens översiktsplan, ÖP 06, anges att det är viktigt att utveckla centrum i alla kommundelarna. Mariedalskrysset anges som ett utvecklingsområde i Onsala. I utvecklingsområdena ska service, bostäder och kommunikationer kunna rymmas i proportion till förväntat invånarantal. Ett centrum ska fungera som identitetsbärare för utvecklingsområdet och det är önskvärt med en blandning av funktioner och verksamheter. I Onsala – Gottskär anges det vara brist på grönområden, verksamhetsområden och lokala centra. Lösningar som kompletterar befintlig bebyggelse, till exempel företagshotell, kan vara lämpliga.

## Övergripande mål

Som grund för arbetet ligger det övergripande transportpolitiska målet från 1998 (kompletterat år 2001) ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv”. Detta mål har i sin tur brutits ned i sex delmål.

- *Tillgängligt transportsystem.* Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets transportbehov tillgodoses.
- *Hög transportkvalitet.* Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- *Säker trafik.* Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till gällande krav så att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor (”Nollvisionen”).
- *God miljö.* Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.
- *Positiv regional utveckling.* Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheter för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

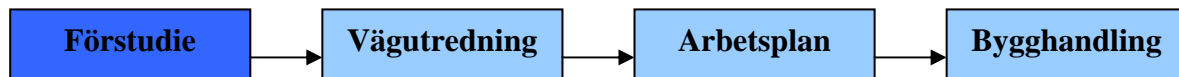
- *Jämställt transportsystem.* Transportsystemet ska vara så utformat att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov.

De mest relevanta delmålen för denna förstudie bedöms vara *tillgängligt transportsystem* och *säker trafik*.

## Vägplanering- och vägprojekteringsprocessen

Förstudie är det första steget i planerings- och projekteringsprocessen för ett eventuellt vägprojekt, här beskrivs projektet och förutsättningarna utreds. I förstudien görs även en miljöbeskrivning för att klarlägga de viktigaste miljöintressena i utredningsområdet.

Miljöbeskrivningen ligger sedan till grund för eventuell miljökonsekvensbeskrivning i senare skede. Under arbetets gång får allmänheten, övriga intressenter och myndigheter flera tillfällen att ge synpunkter och förslag. I tidiga skeden väger allmänna intressen tungt, jämfört med senare skeden då enskilda intressen ges större vikt.



Figur 2: Planeringsprocessen för vägar enligt väglagen.

Ofta sker vägplaneringen och den kommunala planeringen för ett projekt parallellt. Under den kommunala planprocessen sker också samråd av olika slag med allmänhet, intressenter och myndigheter.

## 2. Förutsättningar

### Markanvändning:

Området på vägens södra sida består dels av obrukad, dels av brukad jordbruksmark. Fastigheten Heden 2:1 och Iserås 22:1 är i privat ägo.

Området på vägens norra sida består av odlad jordbruksmark. Fastigheten Iserås 4:89 ägs av kommunen, Heden 2:3, Iserås 22:1 och Lyngås 4:10 är i privat ägo. Fastigheterna på vägens norra sida berörs dock ej av markintrång pga den nya korsningen.

### Trafik och trafikanter

#### Biltrafik

Väg 942 ansluter i norr till väg 158 (Säröleden) och går sedan söderut på Onsalahalvön till Gottskär.

På den aktuella sträckan trafikeras väg 942 av ca 3200 fordon per dygn (årsdygnstrafik 3230±21%) varav ca 150 lastbilar (årsdygnstrafik 150±20%).

Till väg 942 finns många små fastighetsanslutningar med en eller flera fastigheter som brukare.

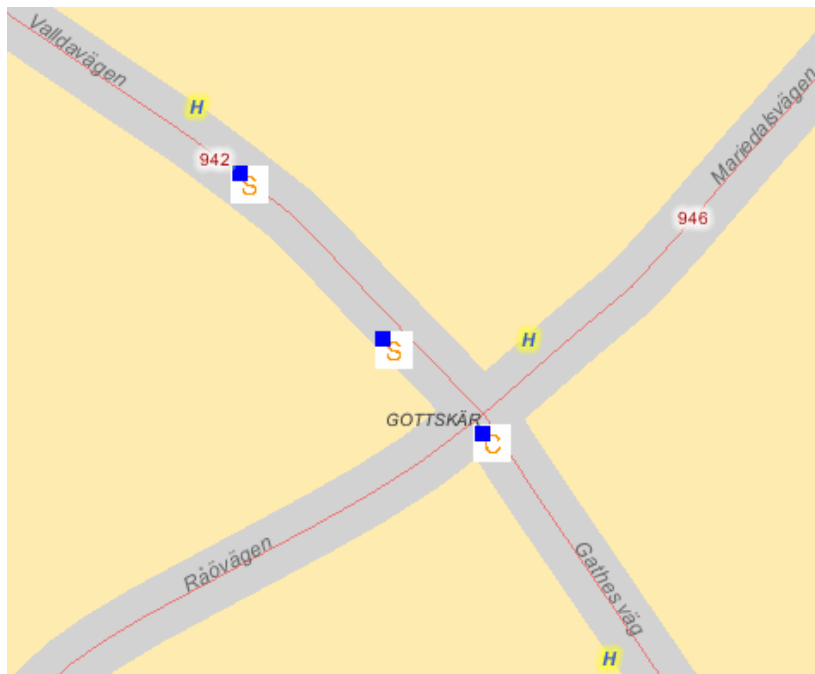
## Kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik

Längs väg 942 på den aktuella sträckan finns separat gång- och cykelväg på vägens östra sida.

Bussar i linjetrafik trafikerar väg 942. Hållplatser finns i anslutning till den planerade korsningen i sydlig riktning förlagd söder om Mariedalskrysset och i nordlig riktning strax norr om Mariedalskrysset.

## Trafiksäkerhet

Under de senaste fem åren har tre olyckor inträffat i området, alla tre i anslutning till korsningen Mariedalsvägen, väg 946 – Valldavägen, väg 942 och de har rapporterats till vägverkets informationssystem för vägtrafikens skador och olyckor STRADA (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition). Två av olyckorna var singelolyckor med personbil och en olycka var mellan cyklist och personbil, alla olyckor var av lindrig art.



Figur 3: Trafikolyckor de senaste fem åren i korsningen väg 942/946

## Miljö

### Allmän karaktär

Bullerberäkningar har utförts (Norconsult 2009) för de tre bostadshus och förskolan som ligger vid Mariedalsvägen. Beräkningarna visar att två av husen har ljudnivåer om 57dBA, vilket är högre än riktvärdet för ekvivalent ljudnivå utomhus för nybebyggelse (55dBA) men med marginal lägre än motsvarande riktvärde för befintliga hus (65dBA).

### Naturmiljö

Mariedalskrysset är en del av ett större, öppet landskapsrum med relativt flack odlingsmark med spridda skogsklädda höjdparter och gårdar. Gårdarna ligger oftast vid foten av de mindre höjdområdena. Landskapet är väl representativt för 1700- och 1800-talets kustnära

jordbrukslandskap på Onsalahalvön. Här finns ett stort antal välbevarade gårdar där kombinationen jordbruk och sjöfart historiskt sätt var den huvudsakliga försörjningen.

I öster och norr avgränsas området av skogsklädda höjdområden och bostadsområden. Landskapet öppnar sig mot söder och väster, och man kan ana havet i sydväst. Området består övervägande av öppen odlingsmark utan några högre naturvärden. Norr om Iseråsskolan rinner Knapabäcken som i denna del är rätad och bitvis kraftigt igenvuxen med bladvass.

För Knapabäcken och vissa småbiotoper i jordbrukslandskapet gäller generellt biotopskydd enligt 7 kap 11 § miljöbalken. I området finns några öppna diken och en stenmur som är biotopskyddad. Knapabäcken omfattas också av strandskydd enligt 7 kap 13-18 § § MB, liksom åkerdikena som löper genom och utanför programområdet. Dikena är tydligt grävda utan några högre naturvärden.

Mariedalskrysset har idag begränsade förutsättningar för rekreation. Längs väg 942, Valldavägen och väg 946, Mariedalsvägen finns anlagda gång- och cykelvägar, vilka används för transport och rekreation. Även de mindre vägarna i området används sannolikt för närrekreation. I anslutning till skolan finns en idrottshall och i nordost finns en mindre fotbollsplan och en privat tennisbana. Området har vissa upplevelsevärden så som vidsträckt utblickar över anslutande odlingslandskap med dess gårdar och en viss havsutsikt i söder.



Figur 4: Bild från Mariedalskrysset taget söderut.

## Kulturmiljö

Mariedalsområdet utgörs till stor del av det bevarandevärda odlingslandskapet som finns på södra Onsalahalvön. De särskilt kulturhistoriska värdena i området finns kring Råö, Bassås och Viken, vilka har hög koncentration av kaptensgårdar, traditionell onsalabebyggelse och fornlämningar (Länsstyrelsen 1994).

I anslutning till området ligger Iserås 22:2 och 4:12. Dessa fastigheter har kulturhistoriska värden vilket ska uppmärksammas vid plan och bygglovsärenden (Kungsbacka kommun 2001, Riksantikvarieämbetet 1990). Handelsgården (Iserås 22:2) vid vägkorsningen och den gamla bygdegården utgör tydliga inslag i miljön och antyder om områdets historia som jordbruksbyggd med inslag av handelsverksamhet.

I området finns ett flertal kända fornlämningar.

Vägförslaget berör inte dessa kulturmiljöer.

### **Rekreation och friluftsliv**

Utbyggnaden innebär inga ingrepp i det ekologiskt särskilt känsliga området (Knapabäcken).

### **Skyddade och skyddsvärda områden**

Breddningen av väg 942 innebär intrång i området för Knapabäckens strandskydd.

Befintlig stenmur söder om väg 942 kan komma att påverkas något av breddningen för vänstersvängfältet.

### **Byggnadstekniska förutsättningar**

Området utgörs till övervägande del av plan, dränerad odlingsmark med delvis öppna diken. Dominerande jordarter i området är grovmo, sand och postglacial lera. Enligt den geotekniska undersökning som genomfördes i områdets östra del i samband med tidigare planarbete (*GF Konsult 1994*) utgörs de ytliga jordlagren främst av ett tunt lager sand som underlagras av fast lera. Ytlagren underlagras av lera ovan ett lager friktionsjord som vilar på berg. Jordarterna ger att området har goda geotekniska förutsättningar vad avser stabilitet men sämre förutsättningar för infiltration av exempelvis dagvatten.

Enligt kommunens översiktsplan ligger området inom ett låg- till normalriskområde för radon.

## **3. Funktionsanalys**

### **Jämförelse mot trafikpolitiska mål**

#### **Tillgängligt transportsystem**

Väg 942, erbjuder relativt god tillgänglighet. För att ge det planerade nya området norr om väg 942 god tillgänglighet krävs en ny koppling från denna.

#### **Hög transportkvalitet**

Se Tillgängligt transportsystem ovan.

#### **Säker trafik**

Korsande gc-väg, busshållplatser samt uppskattningsvis många vänstersvängande fordon in till det nya verksamhetsområdet är faktorer som ger säkerhetsbrister.

#### **God miljö**

Möjligheten att nå målet bedöms inte påverkas av nuvarande situation.

#### **Positiv regional utveckling**

Möjligheten att nå målet bedöms inte påverkas av nuvarande situation.

## **Jämställt transportsystem**

Möjligheten att nå målet bedöms inte påverkas av nuvarande situation.

## **Sammanfattande problembeskrivning**

Det nya området norr om väg 942 kräver en ny säker anslutning med god framkomlighet.

## **Riskhantering**

Vid en översiktlig bedömning av om det finns några särskilda risker i eller kring trafiksystemet. Då riskerna är av ordinär karaktär föreslås inga särskilda rekommendationer för den fortsatta hanteringen av riskfrågor.

## **4. Projekt mål**

En ny säker korsning som ger god tillgänglighet till det nya exploateringsområdet.

## **5. Tänkbara åtgärder**

### **Fyrstegsprincipen**

Vägverket tillämpar den s.k. fyrstegsprincipen när man tar fram åtgärder och fattar beslut om fortsatt arbete i sin planering. Principen innebär en prioritering av vilken typ av åtgärder som ska prövas, i första hand steg 1, i andra hand steg 2 och så vidare.

Steg 1 innebär åtgärder som påverkar transportbehov och val av transportsätt.

Steg 2 innebär åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät genom trafikstyrning, information och liknande.

Steg 3 innebär begränsade ombyggnads- eller förbättringsåtgärder.

Steg 4 innebär omfattande ombyggnad eller nybyggnad i ny sträckning.

I det aktuella projektet går det inte att påverka transportbehovet på ett sådant sätt att en korsning inte behövs. En begränsad ombyggnad med en ny korsningspunkt krävs. D.v.s. åtgärden hör till steg 3 enligt fyrstegsprincipen.

## **Alternativ**

### **Nollalternativ**

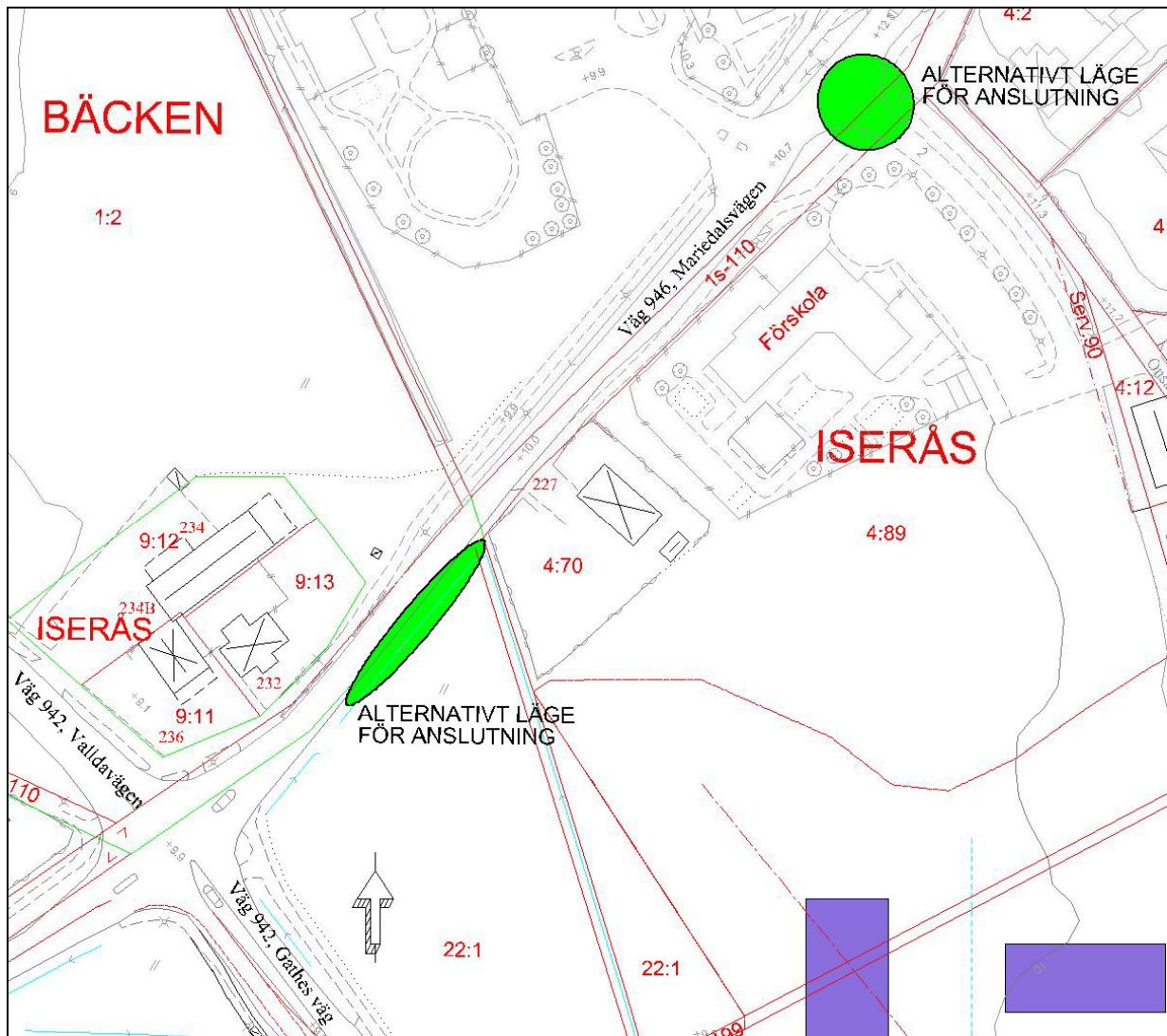
Utgångspunkten för en jämförelse är de framtida förhållanden som bedöms uppkomma om inga åtgärder utöver normalt underhåll genomförs, det s.k. *Nollalternativet*. I det här fallet innebär nollalternativet att det nya området inte får någon anslutning.

### **Förkastade förslag**

Alternativ anslutning från programområdet via väg 946, Mariedalsvägen har studerats.

En anslutning förlagd vid förskolan, se figur 4, är olämplig pga ökad trafik bla i form av tunga transporter i området för förskoleverksamhet och befintlig bostadsbebyggelse.

Vid en anslutning närmare korsningen väg 942/946, mellan korsningen 942/946 och första bostadshuset på Mariedalsvägens södra sida, blir avståndet till korsningen 942/946 för kort.

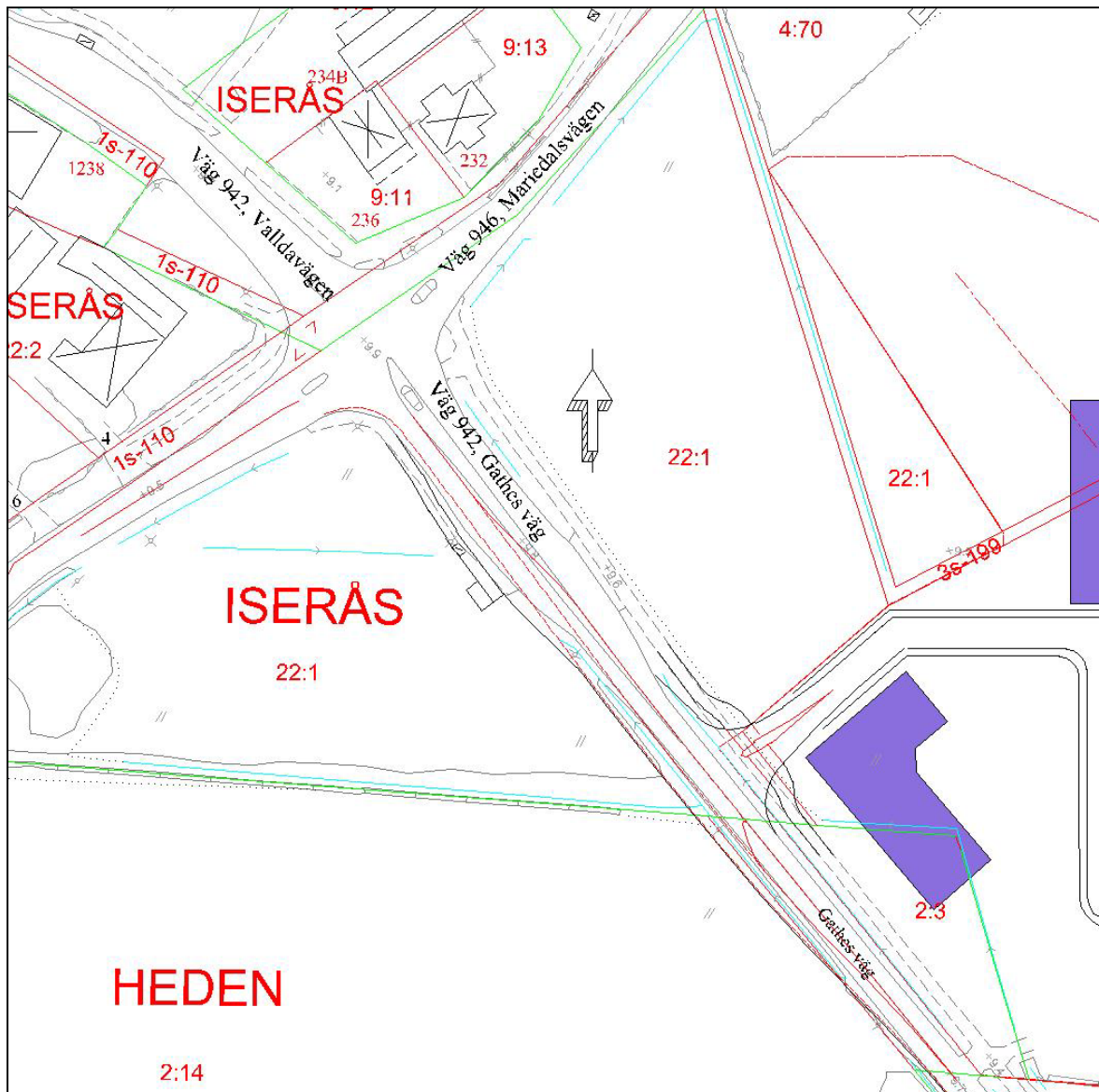


Figur 5: Förkastade förslag

### Ny korsning

En ny korsning till väg 942 anläggs drygt 100 meter söder om Mariedalskrysset.

För att minimera störningarna för den genomgående trafiken på väg 942 föreslås ett vänstersvängfält. För gc-trafiken i nord-sydlig riktning anläggs en passage med möjlighet att stanna i mitten på den anslutande vägen.



Figur 6: Förslag på hur den nya korsningen med väg 942 kan utformas

## Effekter och konsekvenser

En ny korsning ger tillgänglighet till det nya exploateringsområdet. En trevägskorsning med vänstersvängfält är en säkrare utformning än en traditionell trevägskorsning.

Ett vänstersvängfält påverkar den genomgående trafikens framkomlighet på väg 942 något men med ett väl dimensionerat kömagasin minimeras påverkan. Vid anläggandet av ett vänstersvängfält påverkas den befintliga busshållplatsen på väg 942 södra sida som justeras något.

Den befintliga stenvuren på vägens södra sida kan komma att påverkas. Denna är sannolikt sedan tidigare kortad vid det ursprungliga anläggandet av väg 942.

Dispens från strandskyddet för Knapébäcken på vägens östra sida kommer att sökas i anslutning till anläggandet av vänstersvängfältet men åtgärden bedöms inte påverka bäcken.

En enkel kostnadsuppskattning har tagits fram och anläggningskostnaden uppskattas till ca 1000 000 kr.

För att förbättra säkerheten på den nu aktuella sträckan föreslås den första enskilda fastighetsanslutningen söder om Mariedalskrysset, Vråbovägen, samförläggas med den andra fastighetsanslutningen söder om Mariedalskrysset. Detta genom att Vråbovägen dras i den södra fastighetsgränsen på Lyngås 4:10 och ansluter till fastighetsanslutningen söder om Vråbovägen.

## **6. Måluppfyllelse**

En ny korsning utformad med ett vänstersvängfält ger en säkrare korsning än en traditionell trevägskorsning. Utformning ger också god tillgänglighet till det nya området.

Åtgärden bidrar till de trafikpolitiska målen om tillgängligt trafiksystem och säker trafik.

## **7. Samråd**

I väglagen anges att när en förstudie görs ska väghållaren samråda med berörda länsstyrelser, kommuner och ideella natur- och miljöskyddsorganisationer. Man ska vidare samråda med den allmänhet som kan antas bli särskilt berörd. Vägverket och Kungsbacka kommun har gemensamt drivit arbetet med denna förstudie och man kommer underhand ha kontakter med Länsstyrelsen i Hallands län. Samrådshandlingen hålls tillgänglig hos Kungsbacka kommun och på Vägverket kontor i Halmstad. Den finns även tillgänglig på [www.kungsbacka.se](http://www.kungsbacka.se). Samrådet kungörs dels genom annons i lokalpressen, dels genom meddelande till direkt berörda organisationer om var materialet finns tillgängligt. Till vissa intressenter skickas materialet direkt. En samrådsredogörelse kommer att infogas i förstudiens beslutshandling.

## **8. Fortsatt arbete**

### ***Vägverkets ställningstagande***

Vägverket kommer att redovisa förslag till val av åtgärd i förstudiens beslutshandling, bland annat med hänsyn till de synpunkter som kommer fram under samrådsskedet.

### **Nästa planeringssteg**

Denna samrådshandling ställs ut. Inkomna synpunkter sammanställs, Länsstyrelsen fattar beslut om projektet kan medföra betydande miljöpåverkan och en beslutshandling tas fram. I nästa planeringssteg, efter att förstudien avslutats, avser Vägverket att ta fram en arbetsplan för projektet.

## Underlagsmaterial

Titel	Författare/utgivare/webadress
Planprogram för verksamhetsområde inom del av fastigheten Iserås 4:89 vid Mariedalskrysset i Onsala.  Samt miljöutredning kopplad till detta planprogram.	Kungsbacka kommun, <a href="http://www.kungsbacka.se">www.kungsbacka.se</a>
Trafikolycksstatistik, ur STRADA	Vägverket, <a href="http://www.vv.se">www.vv.se</a>
Trafikflöden	Vägverket, <a href="http://www.vv.se">www.vv.se</a>

Vägverket  
Region Väst  
405 33 Göteborg

