

Fördjupad utredning Trafikplats Lackarebäcksmotet

Ärendenummer: TRV 2022/68236

Publikationsnummer: 2022:156



TRAFIKVERKET

Dokumenttitel: Fördjupad utredning Trafikplats Lackarebäcksmotet.

Författare: Katja Berdica, WSP, Per Schillander och Pehr-Ola Pahlén, Trafikverket

Ansvarig för genomförande: Pehr-Ola Pahlén, Trafikverket

Organisation: Planering Region Väst

Datum - start: 2021-04-01

Datum - avslut: 2023-07-03

Medverkande: Katja Vuorenmaa Berdica & Sebastian Hasselblom, WSP; Pehr-Ola Pahlén & Per Schillander, Trafikverket

Dokumentdatum: 2023-07-03

Ärendenummer: TRV 2022/68236

Kontaktperson: Pehr-Ola Pahlén, PLväu

Publikationsnummer: 2022:156.

ISBN: 978-91-8045-086-7

Trafikverket

Postadress: Region Väst, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921



Förord

Stora infrastruktursatsningar kräver ibland extraordinära åtgärder. Denna fördjupade utredning är en del av planeringsarbetet kring en ersättning av trafikplats Lackarebäcksmotet då befintlig trafikplats måste rivas för att möjliggöra ny järnväg genom området. Ramarna för investeringen sätts av förutsättningarna för Nya stambanor Göteborg-Borås, vilket innebär att tidsperspektivet är kort, med stora krav på genomförande och ekonomi.

Utredningen grundar sig på flera tidigare studier, både kommunala utredningar och utredningar som genomförts av Trafikverket, varav två tidigare ÅVS:er, ÅVS E6 genom centrala Göteborg och Mölndal och ÅVS Varberg-Göteborg.

I samarbete med Nya Stambanor Göteborg-Borås och Mölndals stad har utredningen tagit fram ett förslag till utformning av den nya trafikplatsen. Grunden till detta förslag är en ersättning av dagens trafikplats och de funktioner som detta har idag. Förslaget är dock sammankopplat med flera stora frågor som inte kommer att kunna besvaras förrän i senare skede, då beslut fattats kring järnvägens sträckning. Detta till trots är det underlag som tagits fram en viktig pusselbit i det fortsatta arbetet, med grundläggande principer för den lösning som tas fram i kommande arbete.

Alma Hultén

Utredningschef Trafikverket Region Väst

Sammanfattning

Syftet med den fördjupade utredningen för Lackarebäcksmotet har varit att ta fram ett förslag till utformning av en ny trafikplats utifrån de funktioner som nuvarande trafikplats har idag. Detta som en konsekvens av att Nya Stambanor Göteborg-Borås kunnat konstatera att en ny tågtunnel inkräktar på den plats där befintlig trafikplats ligger, som därför måste rivas och återuppbyggas på annan plats. Utredningen har bedrivits av Trafikverket i samarbete med Mölndals stad. Konsultföretaget WSP står för trafikanalys och förslag till framtida utformning.

Utredningen föreslår att en ny trafikplats byggs på ett sätt som tillåter en stegvis utveckling med utgångspunkt i kommande infrastrukturella behov. Förslaget innebär att Trafikverket står för en ersättning av dagens trafikplats och att Mölndals stad medfinansierar delar som hanterar den trafik som kan härledas till exploatering som sker i anslutning till trafikplatsen. Enligt förslaget ansvarar Mölndals stad för att kringliggande infrastruktur utvecklas och fungerar i enlighet med Trafikverkets slutliga utformning av trafikplatsen.

Som en del av utredningen har en ersättning av dagens förbindelse för gång och cykel studerats, vilket resulterat i ett förslag om att gång och cykel läggs på separat bro. Detta görs i första hand för att komma ner i en acceptabel höjdnivå på västra sidan för att därigenom möjliggöra en bättre anslutning till Lackarebäcksområdet. Den i utredningen uppritade GC-förbindelsen är framtagen för att ge ett beräkningsunderlag för en ersättning av GC-funktionen i dagens trafikplats utan att ta hänsyn till en optimal placering. Utredningen föreslår att en ersättning av dagens funktion bör inkludera möjligheterna att skapa en attraktiv och effektiv GC-förbindelse utifrån sträckan Mölndals station till och med Flöjelsbergsbron. Därför rekommenderas att lokaliseringen av denna bro studeras närmare av Trafikverket, i samarbete med Mölndals stad för att GC-förbindelsen ska bli så bra som möjligt i relation till övriga GC-förbindelser och stråket som helhet.

Innehållsförteckning

1. BAKGRUND	6
1.1. MOTIV TILL FÖRDJUPAD UTREDNING.....	6
1.2. ÖVERGRIPANDE PROBLEMBILD	6
1.3. FÖRUTSÄTTNINGAR.....	7
1.4. TIDIGARE OCH PÅGÅENDE UTREDNINGAR.....	7
1.5. ANKNYTANDE PLANERING.....	7
2. DAGENS SITUATION	8
2.1. ÖVERSIKT AV OMRÅDET	8
2.2. NULÄGESANALYS	8
2.3. FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER FRÅN TIDIGARE ÅVS.....	9
2.4. MÅLBILD.....	9
3. FÖRESLAGEN UTFORMNING	10
3.1. INGÅENDE PERSPEKTIV	10
3.2. FRAMTAGEN UTFORMNING.....	13
3.3. GEOGRAFISK INDELNING.....	15
3.4. TRAFIKANALYS	21
3.5. SAMLAD BEDÖMNING.....	21
3.6. AVVIKELSER – VIDARE DIALOG	22
4. FORTSATT ARBETE	24
4.1. ÖVERGRIPANDE REKOMMENDATION.....	24
4.2. FÖRSLAG TILL FORTSATT HANTERING.....	25
4.3. FINANSIERING OCH TIDSHORISONT FÖR ÅTGÄRDERNS GENOMFÖRANDE	26
BILAGOR.....	28
DIREKT ERSÄTTNING AV DAGENS TRAFIKPLATS.....	28
ÖVRIGA BILAGOR	29

1. Bakgrund

1.1. Motiv till fördjupad utredning

Denna fördjupade utredning har initierats med anledning av att dagens Trafikplats Lackarebäcksmot måste rivas för att ge plats för ytterligare spår inom Nya Stambanor Göteborg-Borås. Tillkommer gör planerna på en vidareutveckling av Lackarebäck och kringliggande områden, något som innebär en möjlighet att hitta en långsiktig lösning för trafikplatsens framtida utformning. Det senare har befunnits viktigt eftersom Mölndals stad har flera större planerade exploateringar i anslutning till området, både verksamhetslokaler och bostäder som på olika sätt påverkar och påverkas av Lackarebäcksmotets utformning och läge. Som exempel kan nämnas Forsåker, vidareutveckling av Södra Porten och Flöjelbergsgatan samt Södra Krokslätt. Det pågår också diskussioner om ett utbyggt Mölndals sjukhus. Vidare innebär en ny tågstation i Mölndal med ökad tågtrafik att stationens upptagningsområde ökar, vilket sannolikt kommer att påverka trafikplatsen i framtiden.

Från tidigare utredningar har uppmärksamats att Lackarebäcksmotet har uppvisat vissa kapacitets- och framkomlighetsbrister. Brister som till stor del beror på att köer in mot det lokala vägnätet. Köer som under högtrafik riskerar att sträcka sig ut på E6.

Mot bakgrund av den samlade behovsbilden har den fördjupade utredningen för Lackarebäcksmotet haft som mål att ta fram och analysera en alternativ utformning av Lackarebäcksmotet, inklusive ramper och koppling över E6. Då trafiksystemet ses som en helhet, och då utredningen beaktar samtliga färdmedel i området, har även det omkringliggande vägnätet inkluderats i studien. Detta för att skapa en övergripande trafiklösning som klarar av att hantera befintlig och tillkommande trafik på såväl statliga som kommunala vägar.

1.2. Övergripande problembild

Den nya trafikplatsen ska ersätta de funktioner som finns idag, men med tillägget att den väginfrastruktur som byggs följer trafiksäkerhets- och utformningskrav enligt VGU. Eventuella brister i dagens trafikplats måste därför åtgärdas om den inte lever upp till de krav som gäller idag.

Ytterligare förutsättningar som tillkommer i studien utgörs av den ökade trafik som exploatering i kringliggande områden medför, framför allt utvecklingen av Forsåkersområdet, Krokslättts fabriker, Bifrost, Mölndals sjukhus och Mölndals station, men också andra områden inom Mölndals stad som Pedagoger Park, Sjukhuset och DP Stiernhielm. Faktorer som stadsutveckling, gång och cykel samt grönska har därför bedömts som viktiga komponenter avseende den övergripande problembilden.

1.3. Förutsättningar

En grundläggande förutsättning för studien är att ta fram en ersättning för dagens trafikplats utifrån de funktioner som erbjuds idag. Det gäller speciellt det statliga vägnätet med fokus på E6 men också anslutningen till det kommunala vägnätet. Därtill tillkommer förutsättningar som bestäms inom ramen för Nya Stambanor Göteborg-Borås, med avseende på den framtida dragningen och lokaliseringen av den nya järnvägen.

Tillkommer gör även den fördjupade översiktsplan för Mölndalsåns dalgång som tagits fram och beslutats av Göteborgs Stad och Mölndals Stad av stor betydelse. Översiktsplanen ställer bland annat krav på kollektivtrafik, gång och cykeltrafik, men också på faktorer som service, grönstruktur och stadsmiljö. Specifikt pekas på betydelsen av att sammanlänka östra och västra Mölndal och därigenom minska barriäreffekterna med hjälp av fler gång- och cykelbroar samt en utvecklad grönstruktur utmed Mölndalsån sammanlänkad med omgivande större grönområden.

1.4. Tidigare och pågående utredningar

Lackarebäcksmotet ingår senast som en del i ÅVS E6 (TRV 2021:168) men har även analyserats inom ÅVS Varberg-Göteborg (TRV 2021:160). Lackarebäck nämns också i ÅVS Metrobuss (TRV 2021:106) som exempel på en stor målpunkt för kollektivtrafiksystemet som helhet. Vidare ingår Lackarebäck som en del av översiktsplanen för Mölndals stad, tillika den FÖP som tagits fram för Mölndalsåns dalgång. Mölndals stad har även tillsatt en projektgrupp för att möta upp Trafikverkets organisation kring byggandet av Nya Stambanor Göteborg-Borås och övriga projekt som genomförs i kommunen.

1.5. Anknyttande planering

Lackarebäcksmotet berörs av en rad projekt som planeras av både Trafikverket och Mölndals stad. Mest påtagligt är byggandet av nya stambanor och utvecklingen av Mölndals station, bostadsområdet Forsåker, vidareutveckling av Södra Porten och Flöjelbergsgatan samt Södra Krokslätt vilket konstateras ovan.

I arbetet med detaljplanen för Forsåker har ett antal trimningsåtgärder identifierats i anslutning till Lackarebäcksmotet. Detta för att med begränsade åtgärder minska risken för kapacitetsproblem de närmsta åren efter utbyggnad av såväl Forsåkersområdet som andra pågående planer i Mölndal (Trafikutredning Detaljplan Forsåker, Nordöstra delen. Atkins, 2021-07-01). Utredningen konstaterar att åtgärderna bör bedömas och värderas i relation till den förestående större ombyggnaden av trafikplatsen.

2. Dagens situation

2.1. Översikt av området

Lackarebäcksmotet (Figur 1) är en av få trafikplatser längs E6 i centrala Mölndal och utgör därmed en viktig koppling till E6 för kommunen, samtidigt som trafikplatsen knyter ihop staden i öst-västlig riktning. Trafikplatsen spelar således en viktig roll för Mölndals trafikförsörjning, både med avseende på den lokala trafiken inom kommunen, som för Mölndals- och Göteborgsbarnas möjligheter att nyttja E6 och det statliga vägnätet. Lackarebäcksmotet skiljer sig i detta avseende från Kallebäcksmotet och Åbromotet som också knyter ihop väg 40 och E6 respektive E6 och Söder-/Västerleden, men är samtidigt en del av det riksintresse som E6 utgör. En viktig förutsättning är utbyggnaden av järnvägen och Mölndals station som en del av Nya Stambanor Göteborg-Borås i kombination med olika intilliggande kommunala exploateringar.



Figur 1. Översiktlig bild av området kring Lackarebäcksmotet.

2.2. Nulägesanalys

E6 förbi Mölndal och genom Göteborg utgör en av Sveriges mest trafikerade vägsträckor. Trafiken utgörs av dels godstransporter och genomfartstrafik, dels lokal och regional trafik med en stor andel arbets- och studiependling med start- och/eller målpunkt i Göteborgsområdet. För Mölndals kommun, som växer och som önskar stadsutveckla på båda sidor om motorvägen, innebär E6 och Västkustbanan en betydande barriär i öst-västlig riktning. Utöver gång- och cykeltrafiken påverkas även djurlivet, då det saknas en koppling mellan de stora grönområdena på var sida om E6.

En stor förändring i den befintliga miljön i Lackarebäck utgörs av att Trafikverket, inom Nya Stambanor Göteborg-Borås, planerar för cirka sex mil dubbelspårig järnväg för höghastighetståg och snabba regionaltåg mellan Göteborg och Borås. Trafikplats Lackarebäcksmotet kommer att påverkas av de val som görs med avseende på järnvägens lokalisering och markanspråk.

Trafikanalyser som genomförts inom ÅVS E6 genom centrala Göteborg och Mölndal och ÅVS Varberg-Göteborg visar att Lackarebäcksmotet stundtals är överbelastat i avfarten för den norrgående trafiken. En konsekvens av detta är att det under rusningstid riskerar att ske en tillbakablockering ut på E6 och att detta sker som en följd av bristande kapacitet i det omkringliggande vägnätet. Den drönarfilmning som gjordes i ÅVS Varberg-Göteborg och påföljande trafikanalys visar att det är vänstersvängen i signalkorsningen mot Flöjelbergsgatan som utgör en flaskhals och att det finns en risk att det under vissa tider på dygnet bildas kö ut på E6, vilket innebär ökad risk med avseende på trafiksäkerheten på E6.

Problematiken i nuvarande trafikplats har lyfts tidigare utan att resultera i konkreta förslag till åtgärder. Anledningen till detta har varit vetskapen från kommunens och Trafikverkets sida om en framtida dragning av järnvägen och att detta påverkar förutsättningarna för eventuella trimningsåtgärder i trafikplatsen. Vetskapen om de omfattande utmaningar som lokaliseringen av nya stambanor genom Mölndal och dess påverkan på omkringliggande infrastruktur har gjort att inga konkreta åtgärdsförslag lagts fram i tidigare studier.

2.3. Föreslagna åtgärder från tidigare ÅVS

Trafikanalyserna i ÅVS E6 och ÅVS Varberg-Göteborg visar på kapacitetsbrister i Lackarebäcksmotet och pekar på ett behov av ombyggnad och kapacitetsförstärkning. Eftersom osäkerheterna kopplat till den nya järnvägens exakta läge och utformning fortfarande var stora gick man inte vidare med konkreta åtgärdsförslag inom ÅVS E6. Frågan bordlades därför.

Inom ramen för ÅVS Varberg-Göteborg har ett antal åtgärder föreslagits med såväl kapacitet som kollektivtrafik och trafiksäkerhet i åtanke. Åtgärder som syftar till att skapa förutsättningar för en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik på väg och järnväg har prioriterats, liksom åtgärder som hanterar trafiksäkerhetsbrister i stråket som helhet. Inga konkreta åtgärder har dock listats för Lackarebäcksmotet med hänvisning till kommande utredning, det vill säga föreliggande studie.

Kopplat till ÅVS Metrobuss konstateras att det inte är troligt att egna fält kan erbjudas på E6 förbi Lackarebäcksmotet då det inte finns tillgängliga ytor under befintliga broar. Det är heller inte rimligt att minska antal körfält, då detta sannolikt skulle öka risken för upphinnandeolyckor och öka såväl restiden som restidsosäkerheten. Däremot skulle man i en framtid kunna överväga ITS-åtgärder som skyltar busskörfält i ena fältet i händelse av störningar som bara inträffar några enstaka dagar om året, med köer som följd. Därmed skulle bussen komma fram även om det uppstår längre bilköer på grund av vägarbeten, olyckor, etc.

2.4. Målbild

Målet med den fördjupande utredningen är att hitta en utformning av trafikplatsen som ersätter dagens funktion utifrån Nya Stambanor Göteborg-Borås krav och behov, som också tillgodoser trafiksäkerhet och tillgänglighet för berörda trafikantgrupper. Ambitionen är därefter att ta fram en helhetslösning som klarar av att hantera befintlig och tillkommande trafik på såväl statliga som kommunala vägar i området som helhet. Utformningen ska också möjliggöra vidare stadsutveckling och ta hänsyn till att alla färd sätt och deras olika behov ska kunna tillgodoses.

3. Föreslagen utformning

3.1. Ingående perspektiv

I och med att den befintliga vägbron i Lackarebäcksmotet kommer att behöva rivas finns endast en möjlig åtgärd sett till trafikplatsen som helhet, nämligen att ersätta den befintliga bron med en ny vägbro med tillhörande anslutningar. Det som åligger Nya Stambanor Göteborg-Borås är i samband med detta är i första hand att ersätta dagens trafikala funktion. En ersättning av dagens trafikplats kräver vidare att den framtida utformningen förhåller sig till en rad olika aspekter som rör både själva trafikplatsen och den omkringliggande miljön. Detta för att få fram en långsiktigt hållbar lösning i Lackarebäck. Även tidigare identifierade brister och behov behöver hanteras för att i största möjliga mån omhändertas inom ramen för det framtagna förslaget.

Trafikutveckling

Enligt Trafikverkets gällande basprognos förväntas trafiken på E6 att öka under kommande år, vilket betyder att en del av de problem som finns i Lackarebäcksmotet redan idag (exempelvis flaskhalsarna för avsvängande trafik) på kort sikt kommer att förvärras. På längre sikt är bilden mer komplicerad. Den pandemi som format de första åren på 2020-talet innebär sannolikt vissa bestående effekter såväl för privatbilar som för näringslivet, kombinerat med transporteffektiv planering och kommunens ambitioner att växa på ett sätt som minimerar tillkommande fordonstrafik. Nya trender och ny teknik kan också komma att påverka samhällets syn på vägtrafiken, där fler elektriska – och på sikt eventuellt självkörande – fordon kan förändra spelplanen beträffande vilka transportsätt och vilka trafikslag som anses vara hållbara. Trafiktillväxt styrs i mångt och mycket av var invånarna bosätter sig, var arbetstillfällena finns samt av ekonomisk utveckling och konjunktur etc. Sammantaget påverkar detta tolkningarna av det kapacitetsbehov som finns framöver och man måste i planeringsarbetet ta hänsyn till att det i ett långt perspektiv är osäkert hur trafiken kommer att utvecklas.

Trafikanalysen i den fördjupade utredningen har utgått från flöden enligt Mölndal stads makromodell för år 2040. Detta för att ta hänsyn till de konkreta infrastrukturplaner som kommunen har presenterat och minska risken för att trafikplatsen underdimensioneras i förhållande till kapaciteten i det omkringliggande kommunala vägnätet.

Trafikutvecklingen mäts med en metod som innebär att differensen mellan modellens prognosår 2040 och basåret adderas till dagens faktiska (räknade) trafikflöden. Därigenom beaktas att större utbyggnader planeras i vissa områden, vilket leder till att trafiken förändras olika mycket i olika reserelationer framöver. Detta förfarande bedöms ge en mer rättvisande bild av trafiksituationen år 2040 än att bara göra en generell årlig uppräknings av trafikflödena på samtliga länkar i trafikplatsen baserat på basprognosen. Tillvägagångssättet bidrar också till att öka transparensen i de analyser som görs genom att förutsättningarna är kända. För en mer detaljerad beskrivning av trafikanalysens förutsättningar hänvisas till PM Lackarebäcksmotet – Utformning och Trafikanalys (WSP 2022).

Stadsutveckling

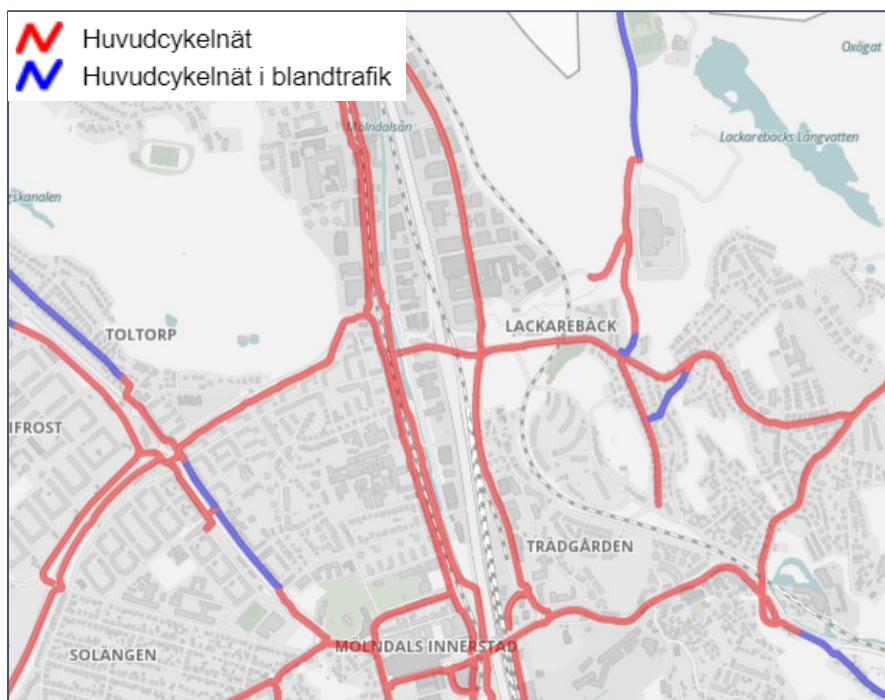
Ur ett stadsmiljöperspektiv har Mölndals stad som övergripande mål att skapa en tät och blandad bebyggelse av stadsmässig karaktär, med särskilt fokus på lägen med god kollektivtrafik nära knutpunkter. Det innebär någon form av barriärbebyggelse mot E6 och järnväg och att nya trafiklösningar tillskapas på ett sådant sätt så att de integreras i stadsmiljön. Detta för att bevara de stadskvaliteter som finns, men också för att inte omöjliggöra vidare stadsutveckling i närliggande områden.

Som en del av den fördjupade utredningen hölls en tematisk workshop, med syfte att studera vilka förutsättningar som finns, vad som går att förändra respektive utveckla och vad som är svårare eller rentav omöjligt att förändra, ur ett övergripande stadsutvecklingsperspektiv. Efter diskussionerna bedömdes följande förutsättningar vara av särskilt hög prioritet:

- **Ta tillvara den potential som finns för stadsutveckling i form av förtätning och omvandling.** Området runt trafikplatsen bör utvecklas i ett sammanhang med bostäder, industri och verksamheter. Det handlar om att lägga "pusslet", då vissa ytor är bättre lämpande för viss verksamhet än andra.
- **Den öst-västliga kopplingen behöver stärkas för samtliga färdmedel (bil, GC, koll)** i allmänhet och med en gång- och cykelkoppling från centrala Södra Porten till Göteborgsvägen i synnerhet. En sådan förbindelse skulle också avlasta själva Lackarebäcksmotet.
- **Prioritera Göteborgsvägens funktion för kollektivtrafik, gång och cykel** genom att skapa en naturlig knutpunkt för kollektivtrafiken, med anpassning till gång och cykel i området kring cirkulationsplatsen vid Bifrostgatan.
- Lyfta fram och stärka stråket utefter Mölndalsån i stadsutvecklingen.

Gång- och cykeltrafik

I Mölndals befintliga huvudcykelnät är samtliga cykelbanor i anslutning till Lackarebäcksmotet separerade från övrig trafik. Cykelstråket över Lackarebäcksmotet binder samman östra och västra Mölndal, över Göteborgsvägen, E6 och Västkustbanan, medan cykelstråket längs Göteborgsvägen binder samman Mölndals innerstad med Göteborg (se Figur 2). Båda dessa stråk ska finnas kvar vid en ny trafiklösning i Lackarebäcksmotet och ska *utformas på ett sådant sätt så att de är trafiksäkra, lättillgängliga, attraktiva och trygga*.



Figur 2. Översiktlig karta över befintligt cykelnät kring Lackarebäck, på ömse sidor om motorvägen (källa: [Cykelvägar - Mölndal \(molndal.se\)](https://www.molndal.se/cykelvagar)).

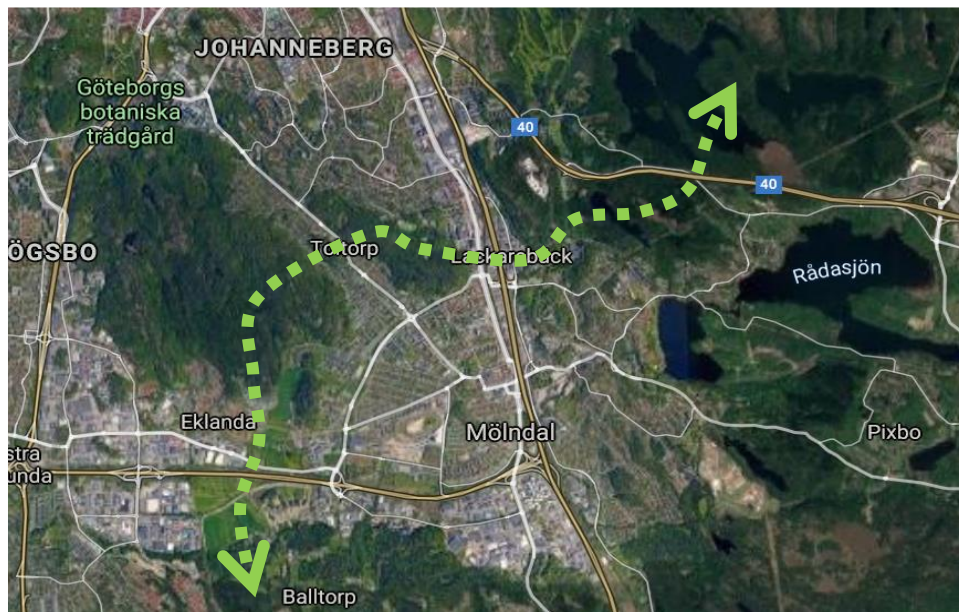
Som en del av den fördjupade utredningen hölls en tematisk workshop i syfte att diskutera funktioner och avgränsningar för GC-strukturer inför utformningen av den nya trafikplatsen. Resultatet av denna kan sammanfattas som följer:

- Gång- och cykelnätet ska fungera för arbetspendling, men även för friluftsliv, ärenden och andra resor. **Tydlighet och genhet** är nyckelord, annars är risken stor att cyklisterna istället använder bilvägen, vilket inte är önskvärt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.
- Dagens kopplingar på diagonalen ses inte som någon påtaglig brist men sträckningen påverkar och påverkas av dem som använder sig av GC-förbindelsen.
- Kopplingen mellan Gunnebogatan och Bifrostgatan över alla barriärer behöver stärkas – dagens struktur fungerar men är varken effektiv eller attraktiv.
- Idag saknas öst-västliga kopplingar, dels i norr, mellan kollektivtrafikhållplatser och verksamhetsområde samt i vissa mindre relationer, dels i söder tvärs dalgången.
- Det är viktigt att titta på både övergripande stråk och individuella passager, samt att utvecklingen sker koordinerat med den övriga stadsutvecklingen.

Här konstateras att det finns förutsättningar att få till ett attraktivt stråk för gång och cykel men att den utformning som skissats fram som en direkt ersättning av dagens förbindelse inte fyller uppställda krav, varken från kommunens eller Trafikverkets sida. Istället föreslås att Trafikverket och Mölndals stad hanterar frågan i den kommande planläggningsprocessen och avtalsförfarande, och där beaktar den kravbild som utarbetats i utredningen.

Grönstråk

När det gäller gröna stråk och kopplingar har Mölndals stad formulerat ett antal övergripande mål kopplat till stadens vidare utveckling. För Lackarebäcksområdet bedöms närheten till Mölndalsån samt kopplingen till omgivande miljöer i Lackarebäcksfjället och Safjället som viktiga. Från kommunens sida pekar man på att det ska vara möjligt för människor att på ett enkelt sätt ta sig till Mölndalsån, som ska utvecklas för att erbjuda en mer attraktiv vistelsemiljö. Vidare pekas det på att är det viktigt att överbrygga den barriär som E6 och järnvägen utgör, för att skapa gröna kopplingar som binder samman de större naturområdena runt om och stärker de rekreative mässiga kopplingarna mellan öst och väst (se Figur 3). Genom att integrera vegetation i såväl den nya som den befintliga miljön kan man åstadkomma ”gröna spridningskorridorer” för både djur- och växtliv. Att integrera och förstärka vegetation i den bebyggda miljön ökar inte bara attraktiviteten för användarna utan bidrar även till en positiv klimatanpassning. Den urbana vegetationen höjer också attraktiviteten i gång- och cykelvägnätet.



Figur 3. Möjlig "grön spridningskorridor" för djur- och växtliv, med möjlighet att binda ihop Sandsjöbacka – Änggårdsbergen – Saffället – Lackarebäcksfjället – Delsjöområdet (Källa: WSP, 2021)¹.

I syfte att diskutera vad som är önskvärt och rimligt för att skapa en bättre grön (och blå) koppling i främst öst-västlig riktning, som en del av den fördjupade utredningen, hölls även här en tematisk workshop. Resultatet av denna kan sammanfattas som följer:

- Ädellövskogarna i öst och väst är värdekärnor, inte minst Lackarebäckens ravin, där det finns många målarter.
- Väl utformade broar kan bli värdefulla för människor och mindre djur samt växter, både som passage och som länk i större kedjor. Alla rimliga broar är dock för smala och långa för att fungera som passager för större djur som älg och rådjur.
- Till viss del sammanfaller de gröna funktionerna med målpunkter och funktioner för gång- och cykeltrafiken. För att kunna erbjuda effektiva och trafiksäkra passager behövs troligen två separata broar, så att biltrafiken kan separeras helt från övriga funktioner.

Vidare arbete med avseende på fokusområden

Att ersätta dagens trafikplats utifrån anspråk på stadsmässighet, grönstråk och funktionen gång och cykel är komplicerat och svårt att motivera utifrån en direkt ersättning av dagens trafikplats, vilket har varit en förutsättning för utredningen. Utredningen rekommenderar därför istället att dessa kriterier lyfts i det fortsatta arbetet för att omhändertas där av Trafikverket inom ramen för Nya Stambanor Göteborg-Borås.

Kollektivtrafik har inte lyfts fram separat då det i dagsläget är mycket begränsat med kollektivtrafik i motet. Däremot kan konstateras att den lösning som tas fram bidrar till att öka framkomligheten generellt och att detta bidrar till bättre förutsättningar även för större fordon.

3.2. Framtagen utformning

En principiell utformning av trafikplatsen har tagits fram inom den fördjupade utredningen. I den förespråkade utformningen tas hänsyn till det kommunala vägnätet och hur detta ansluter till trafikplatsen. Detta för att tillgodose kommunens behov av exploatering i Lackarebäcksområdet men

¹ WSP (2021) Trafikutredning Lackarebäck, Sammanställning av utfört arbete 2020.

även för att möjliggöra en realisering av den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång. Lösningen omfattar därför även åtgärder i det omkringliggande kommunala vägnätet och tar då hänsyn till kommunens stadsutvecklingsvision och den förändrade trafiksituation som följer av kommande exploatering i kombination med övrig prognosticerad trafik.

Det framtagna förslaget baseras på tidigare studier och underlag, framtagna i både Trafikverkets och stadens regi, som i en iterativ process har utvecklats till en fungerande enhet i enlighet med de krav och behov som lyfts i studien. Då spårens sträckning och geometri har varit en förutsättning genom studien och då detta utgjort grunden för denna utredning har utgångspunkten i första hand varit en ersättning av grundfunktionerna i dagens trafikplats. Först därefter behov och mer kvalitativa aspekter kunnat beaktas, såsom stadsmässighet och prioritering av gång och cykel, grönstråk, etc. Detta innefattar även kollektivtrafik då busstrafiken endast använder de östra delarna av trafikplatsen idag, kopplingen Järnvägsgränd, Gunnebogatan, Flöjelbergsgatan. I förslaget hanteras dessa aspekter därför på en övergripande nivå, med ingångsvärden från de workshops som har hållits under studiens gång, vilka redovisas i denna rapport (se s 10 ff.).

En knäckfråga som återstår att lösa är placeringen av den gång- och cykelförbindelse som idag går över bron, som i det framtagna förslaget går på en separat bro. För att kunna hantera detta krävs en vidare utredning som hanterar hela stråket mellan Almedal och Sandbäck och de GC-förbindelser som berörs av Nya Stambanor Göteborg-Borås. Detta i ett läge då förutsättningarna för detta är kända, i samarbete med Mölndals stad. Då detta är en grundläggande funktion som ska ersättas ska Trafikverket svara för en sådan utredning.

För att gå vidare med den föreslagna utformningen krävs en långsiktighet och en hantering i flera steg. I ett första läge ska en järnvägsplan tas fram där Trafikverket fastställer exakt var järnvägen ska byggas och vilka markanspråk som krävs. Arbetet med en ny järnvägsplan för de delar av Nya Stambanor Göteborg-Borås som innefattar Lackarebäcksmotet inleds hösten 2022.

De statliga delar av anläggningen som krävs för att ansluta till det nya Lackarebäcksmotet kan ingå i järnvägsplanen. Den kommunala delen av anläggningen (bro, GC-bro och anslutande kommunala gator och GC-vägar) i Lackarebäcksmotet behöver preciseras genom kommunal detaljplan.

För det kommunala vägnätet och det omgivande området, som till stora delar ägs av privata fastighetsägare, är fastställande av järnvägsplan och ändring/framtagande av kommunala detaljplaner av stor betydelse för det fortsatta arbetet.

Finansiering

För finansiering av ny trafikplats i grundutförande (1:1) ansvarar Trafikverket via Nationell plan, Nya Stambanor Göteborg-Borås. För funktioner utöver grundutförande, som behövs för att möjliggöra kommunal exploatering, ansvarar Mölndals stad genom medfinansiering.

Föreslagen utformning baseras på behov av att tillgodose kommunal exploatering och kräver medfinansiering.

Tidsram

I utredningen har flera möjliga scenarier studerats. Detta med avseende på att behoven, kopplade till trafikplatsen utgörs dels av en grundläggande funktion avseende ersättning av dagens trafikplats, dels av en anpassning av det kommunala vägnätet, som involverar åtgärder på kommunal och privat mark.

För att tydliggöra omfattningen av de investeringar som krävs avseende statlig respektive kommunal infrastruktur har en indelning tagits fram, där Område 1 utgör delar som fysiskt måste byggas i samband med genomförandet av Göteborg-Borås, medan Område 2 omfattar åtgärder som rent byggnadstekniskt inte behöver byggas i samband med genomförandet av Nya Stambanor Göteborg-Borås. I praktiken behövs dock åtgärder i båda områdena vara genomförda från öppningsåret för den nya trafikplatsen Lackarebäcksmotet. Trafikplatsen bör således byggas så att både den grundläggande funktionalitet som en ersättning av dagens trafikplats innebär (Område 1) och en anpassning av det kommunala vägnätet (område 2) sker samtidigt.

Då Trafikverkets process för vidare hantering inte taktar med den kommunala beslutsprocessen fullt ut kommer samordning mellan parterna att krävas.

3.3. Geografisk indelning

Geografiskt kan den föreslagna utformningen delas in i två delområden, *Område 1* och *Område 2*, där Område 1 omfattar delar som måste byggas i samband med genomförandet av NS Göteborg-Borås medan Område 2 omfattar åtgärder som rent byggnadstekniskt inte behöver byggas i samband med detta.

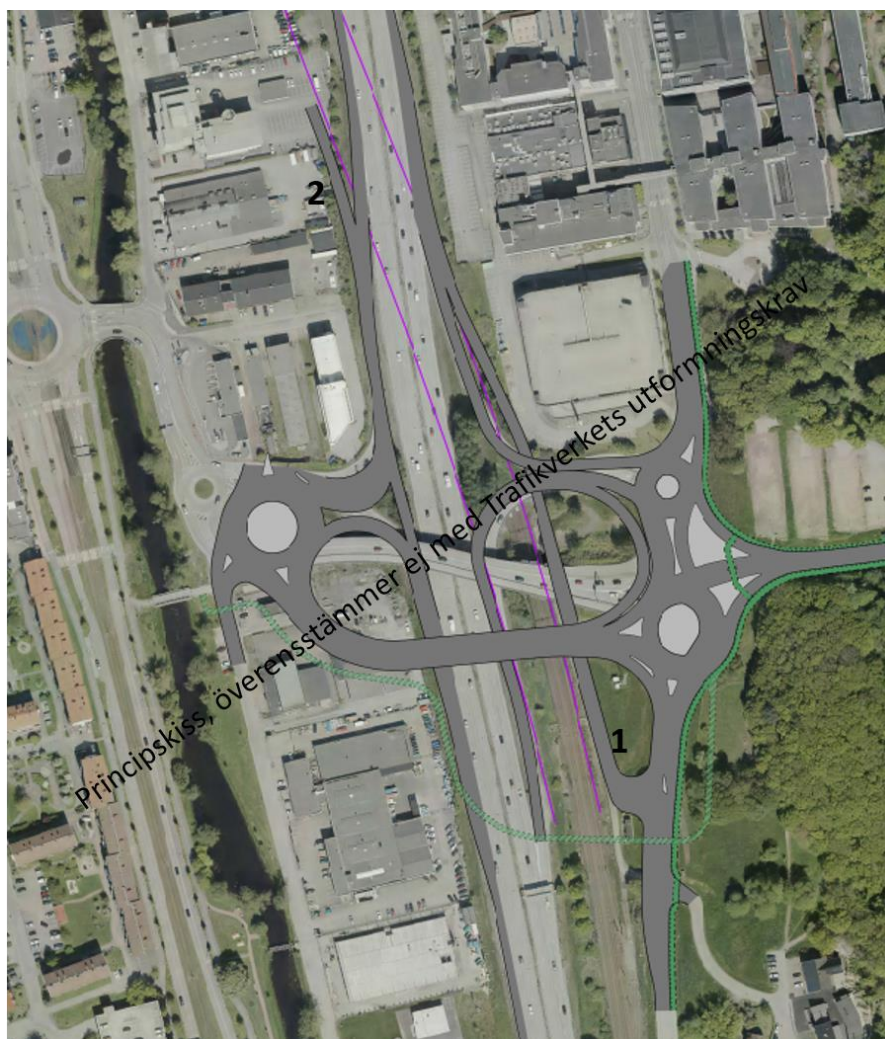
En grundläggande anledning till att åtgärderna i Område 1 behöver genomföras vid ett och samma tillfälle är att både genomförande och kostnader påverkas negativt om detta inte kan ske i samband med byggandet av ny järnväg.

I Område 2 tillkommer åtgärder som i huvudsak innefattar det kommunala vägnätet, som är i direkt anslutning till trafikplatsen och som rent byggnadstekniskt inte måste byggas samtidigt med järnvägen, men som behövs för att uppnå önskad funktion i trafiksystemet som helhet. Dessa åtgärder är beroende av den slutliga lokaliseringen av järnvägsspåren men behöver inte fastställas slutligt förrän i ett senare skede.

Område 1

I Område 1 (Figur 4) ingår två nya cirkulationsplatser öster om E6 och en ny fyrfältig bro över motorvägen med anslutning till en ny västlig cirkulation som ligger lite längre österut än idag. GC-banan kopplas loss från bilbron och förläggs istället på en egen bro över E6, i skissen exemplifierad med en förbindelse strax söder om trafikplatsen. Med en separat GC-bro innebär att ramperna till Lackarebäcksbron kan göras brantare vilket påverkar rampens längd och anslutningen till cirkulationsplatsen på motorvägens västra sida, som därmed kan förläggas på en gynnsam plats. Vidare anläggs en GC-passagen i plan över Gunnebogatan (markerad med *)².

² Viktigt att notera är att även om GC-banan separeras från bilbron, så kvarstår behovet av en snabb förbindelse Gunnebogatan – Bifrostgatan.

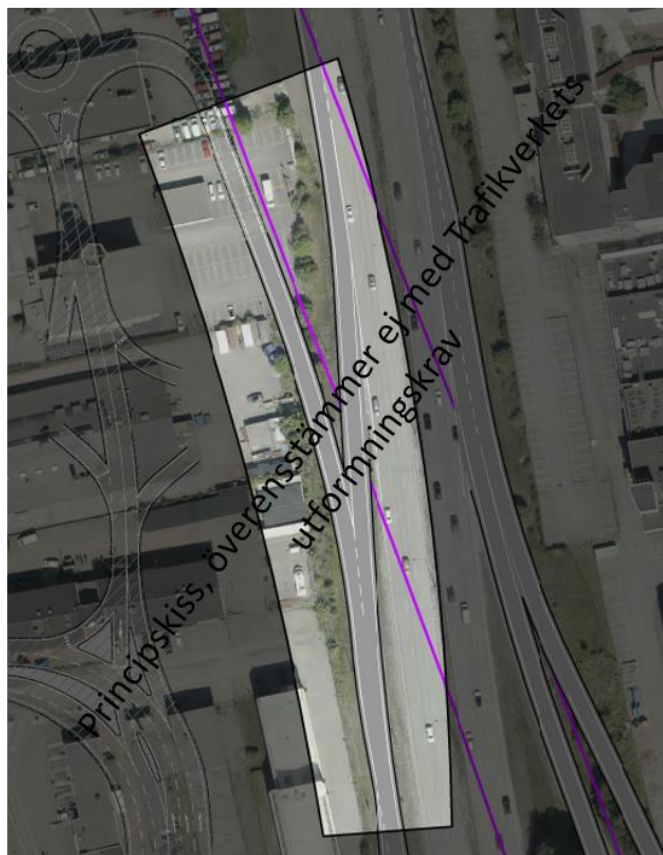


Figur 4. Område 1 - delar inom trafikplatsen som fysiskt behöver byggas i samband med ny järnväg, inklusive 1) direktramp från Järnväggsgatan och 2) anslutning för direktramp från norra delen av Göteborgsvägen.

Lösningen inkluderar även en direktramp från Järnväggsgatan längs Väst kustbanan som leder mot E6N (Figur 5), vars syfte även är att utgöra räddningsplats vid eventuellt tillbud i järnvägstunnlarna, samt en anslutning för direktramp från norra delen av Göteborgsvägen som ansluter till dagens avfartsramp norrifrån (Figur 6). Den västliga direktrampen syftar till att kunna avlasta den befintliga cirkulationen på Göteborgsvägen).



Figur 5 Direktramp Järnvägsgatan - E6 samt räddningsplats



Figur 6 Anslutning för direktramp från norra delen av Göteborgsvägen

Område 2

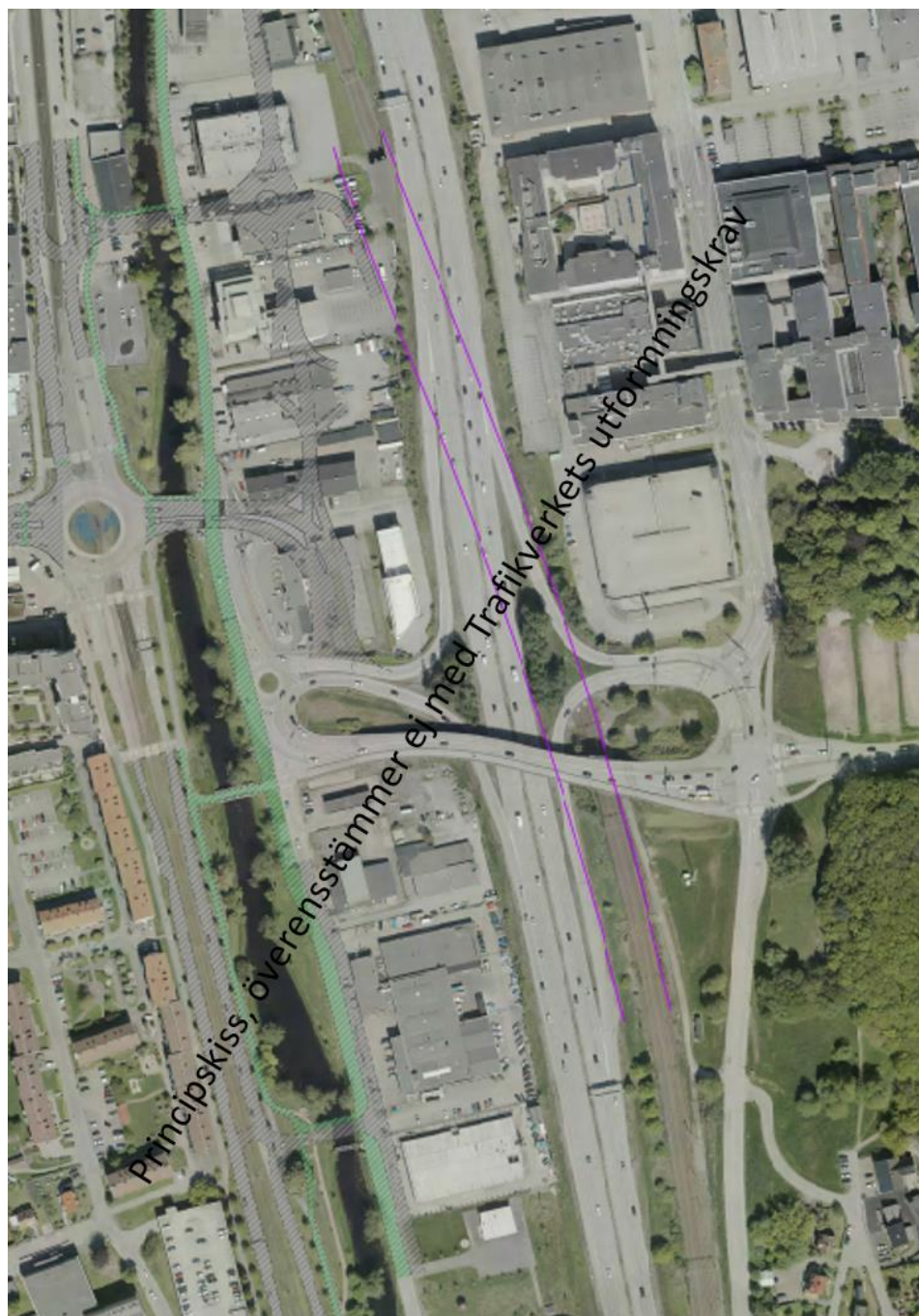
Område 2 omfattar åtgärder på det kommunala vägnätet som syftar till att lösa bristerna kring den lokala trafiken på Göteborgsvägen och Bifrostgatan, men som också är nödvändiga för den föreslagna lösningens funktionalitet. Trafiken i cirkulationsplatsen på Göteborgsvägen utgör en flaskhals som måste lösas för att trafikplatsens föreslagna lösning ska fungera med tillkommande trafik. Det innebär också att åtgärder i Område 2 behöver genomföras för att garantera trafikplatsens funktion och kapacitet.

Flera av de föreslagna åtgärderna i Område 2 är beroende av fastställandet av järnvägens exakta lokalisering men också beroende av vilka möjligheter Mölndals kommun har rörande vidare exploatering av området längs Mölndalsåns dalgång. I det framtagna förslaget har skisser därför tagits fram för att gestalta en möjlig utveckling av närområdet; en utveckling som kommer att förändras i takt med att området planläggs efter kommande prioriteringar. För att markera att skissen endast utgör ett exempel på hur vägarna inom området kan dras har ytorna skrafferats (Figur 7).



Figur 7 Område 2,
anpassningar av
omkringliggande
vägnät, västra sidan

Avlastning av Göteborgsvägen kan ske genom att så kallade "droppar" byggs för att leda trafiken, i detta fallet en droppe söder och en norr om cirkulationsplatsen (se Figur 8). Den norra droppen möjliggör anslutning till befintligt rampsystem E6S via anslutningen som ingår i Område 1. På så sätt kan cirkulationsplatsen på Göteborgsvägen avlastas. På samma sätt kan en droppe söder om trafikplatsen avlasta den norrgående trafiken längs Göteborgsvägen. Genom att avlasta befintlig cirkulationsplats möjliggörs en utökad spårvagnstrafik med fler och längre spårvagnar.



Figur 8 Översiktsbild Område 2 – området i direkt anslutning till trafikplatsen som behövs för att uppnå god trafikfunktion, inklusive två nya väganslutningar över ån.

Gång och cykelbro

En förutsättning för att den föredragna lösningen ska fungera är att gång och cykel läggs på en separat bro. Att frigöra gång och cykel från vägbron innebär att lutningen på rampen i väster kan vara mer än 5 grader, något som möjliggör en kortare ramp och en anslutning till det omkringliggande vägnätet, på en plats som är mer attraktiv och som passar bättre in i stadsbilden. GC-bron kan då också läggas så att den bättre motsvarar behovet av en gen förbindelse mellan Gunnebogatan i öst och Bifrostgatan i väst. Det är också möjligt att anpassa den kommande GC-bron till den närliggande miljön och även integrera denna i framtida bebyggelse om så tillåts.

För att visualisera en möjlig GC-förbindelse och kalkylera kostnaden för en direkt ersättning av dagens GC-förbindelse har en bro söder om vägbron ritats in. Nackdelen med denna är att den inte motsvarar kraven på en snabb förbindelse och att den därför inte bedöms som speciellt attraktiv för cyklister och gående i jämförelse med dagens bro. Även förbindelsen med GC-korsning i plan över Gunnebogatan påverkar trafiksäkerhet och attraktivitet, vilket inte omhändertas i detta läget och som därför bör tas vidare vid lokalisering av kommande GC-bro.



Figur 9 Visualisering av GC-bro söder om vägbro Lackarebäcksmotet

3.4. Trafikanalys

Trafiken har analyserats med hjälp av mikrosimulering för att utvärdera funktionen med olika trafikflöden idag och i framtiden. Resultaten sammanfattas här i korthet. Ytterligare information om såväl fysisk utformning som metod och antaganden för trafikanalysen framgår av *PM Lackarebäcksmotet – Utformning och Trafikanalys* med tillhörande CAD-skisser.

Trafikanalysen visar att trafikplatsen i allt väsentligt klarar av trafiken under öppningsåret men att en ökad trafik leder till blockeringar i det kommunala vägnätet, Göteborgsvägen och Bifrostgatan. Risken är därmed överhängande att köer sprider sig ut på E6 då det är som mest trafik. Det finns således en betydande risk att trafikplatsen inte fungerar som den ska om inte åtgärderna i Område 2 är genomförda då trafikplatsen tas i drift.

Resultat

Det framtagna förslaget med Område 1 och 2 har testats för framtida trafik, dels med avseende på trafiken öppningsåret, dels utifrån ett längre 2040-perspektiv. Trafikanalysen visar att trafiken med ovan föreslagna åtgärder flyter i såväl trafikplatsen som i det omkringliggande vägnät. För närmare information hänvisas till Bilaga – PM Utformning och Trafikanalys E6 Lackarebäcksmotet (WSP, 2022).

Som jämförelse har en mer direkt ersättning av dagens trafikplats analyserats, där inga anpassningar gjorts med avseende på närliggande infrastruktur och trafikala behov. Resultatet av en sådan utformning visar på stora trafikala problem men också betydande svårigheter med att tillgodose kommunens krav på grönytor och attraktiva miljöer i ett stadsnära område.

Det konstateras också att en lösning som endast ersätter dagens funktion i Lackarebäcksmotet inte är fysiskt möjlig att koppla samman med de åtgärder som krävs för att ansluta trafikplatsen till det kringliggande vägnätet, bland annat utifrån den västra cirkulationens placering.

3.5. Samlad bedömning

För att skapa en långsiktigt fungerande helhet på systemnivå har den föreslagna lösningen sin utgångspunkt utifrån såväl Trafikverkets som Mölndals stads perspektiv, vilket också innebär att den omfattar åtgärder både i det statliga och i det kommunala vägnätet. För att tydliggöra vilka delar som är en del av en direkt ersättning av den befintliga trafikplatsens funktion och vad som utgör anpassningar av det kommunala vägnätet har en uppdelning gjorts i två fysiska områden: *Område 1* och *Område 2*. Då de inte är oberoende av varandra går det dock inte helt att separera de båda delarna helt och hållet. Den trafikanalys som gjorts baserat på det aktuella utformningsförslaget visar att båda dessa områden måste hanteras för att trafiken ska flyta och därmed kunna anses vara anpassad för framtida krav och behov.

Utöver de trafikala aspekterna visar utredningen på en rad andra perspektiv som den nya trafiklösningen i Lackarebäcksmotet behöver ta hänsyn till (se avsnitt 3.1):

- Undvika intrång i utpekade områden för natur- och kulturmiljö, exempelvis ädellövskogarna i öst och väst.
- Möjliggöra en grön tvärkoppling mellan Safjället och Lackarebäcksfjället, med en utformning som passar både människor (gång- och cykeltrafik) och mindre djur.
- Underlätta för utveckling av en attraktiv och tillgänglig grönzon längs Mölndalsån.
- Bevaka och förstärka den öst-västliga kopplingen över E6 för samtliga färdssätt (bil, GC, koll) i allmänhet, men för gång- och cykeltrafiken i synnerhet.

- Möjliggöra integrering i den bebyggda miljön och planerna på förtätning och omvandling så att en god, trygg och säker stadsmiljö kan främjas.
- Stärka Göteborgsvägens kvaliteter som stadsgata och skapa en naturlig knutpunkt för kollektivtrafiken kring cirkulationsplatsen vid Bifrostgatan med anpassning till gång och cykel i området.

I utredningen konstateras att flera av dessa krav och behov är svåra att tillgodose och att de inte fullt ut uppfylls genom den föreslagna lösningen. Viktigt att konstatera är dock att den föreslagna utformningen är en principiell skiss, framtagen i ett tidigt skede, och att dessa frågor kommer att utredas djupare i kommande skeden.

Det ska också poängteras att det varit svårt att uppfylla kraven på de tvärgående förbindelserna, grönstråk och GC, som därför inte kunnat tas omhand tillfullo. Däremot hanteras både stadsutveckling och en grön zon mot Mölndalsån i utredningens förslag. En förutsättning för det fortsatta arbetet är därför att Trafikverket och Nya Stambanor, tillsammans med Mölndals stad, säkerställer att de krav och önskemål som framkommit i den fördjupade utredningen lyfts även i kommande arbete och att dessa synpunkter kan ligga till grund för kommande beslut.

3.6. Avvikelser – vidare dialog

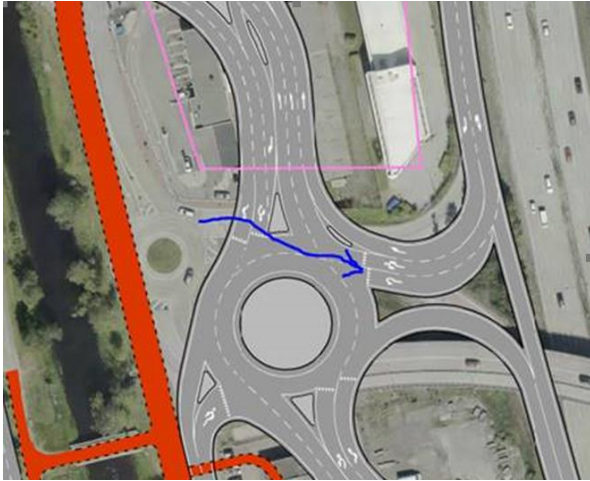
Vid en avstämning med Trafikverkets utformningsspecialister framkom att det finns en risk med att trafiken från Område 2 via påfarten (Figur 10) blandas med trafiken på avfarten från E6. Detta dels på grund av siktförhållandena som råder men också då en kombinerad av- och påfart riskerar att leda till situationer som innebär ökad risk för olyckor och incidenter i denna punkt.



Figur 10 Problematik avfart E6S respektive påfart Lackarebäck

Utredningen bedömer i detta fall att det finns två vägar att gå, antingen att bygga en planskild lösning där påfart och avfart separeras i plan, eller att på ett trafiksäkert sätt göra avsteg från gällande principer, men att det i utredningsfas inte går att ge ett konkret svar på detta.

Vidare har en dialog förekommit om trafiken i anslutning till motet, där synpunkter har framförts avseende vägvisning och anslutningar till cirkulationsplatsen på motets västra sida. Konkret handlar detta om att trafik i det angränsande Område 2 måste hanteras så att det inte blir en överbelastning i motet som riskerar att leda till att trafiksäkerheten i motet påverkas negativt. Speciellt gäller detta risken att en blockering i den västra cirkulationsplatsen leder till blockering ut på E6 (Figur 11).



Figur 11 Risk för att kömagasinen inte räcker till för trafik från E6 S

Även här kan konstateras denna fråga måste tas vidare till kommande skede med hänvisning till kommande dialog med kommunen och det kommunala vägnät som omger trafikplatsen för att cirkulationsplatsen ska fungera på ett tillfredsställande sätt.

Utredningen menar att de avvikelser som uppdagats och som kräver vidare åtgärd måste hanteras i kommande skeden. Detta på grund av platsens beskaffenhet utifrån det centrala läget i staden, aktuella trafikflöden och det akuta behovet av att ersätta dagens trafikplats. Fortsatt dialog krävs för att säkerställa vilka avvikelser som kan accepteras utifrån Nya Stambanor Göteborg-Borås och Mölndals kommuns respektive utgångspunkter.

4. Fortsatt arbete

En ny trafikplats ska motsvara de funktionella kraven med avseende på VGU, säkerhetsnormer och klara dagens trafik, men också vara utbyggnadsbart för att klara framtida krav och behov. Det är också viktigt att hantera frågor som var aktuella eller inte beaktades då trafikplatsen var ny, men som är av central betydelse vid byggnationer idag, såsom GC-vägar, miljö- och ekologifrågor samt uppdaterade förutsättningar för aktuell kommunal exploatering.

Den fördjupade utredningen har tagit fasta på de grundläggande funktioner trafikplatsen har idag, vilket innefattar såväl biltrafik som gång- och cykeltrafik. Utredningen har utöver trafikala aspekter även tagit fasta på grönstrukturer och stadsutveckling. Viktigast har dock varit att se till möjligheten att framtidsanpassa och förbereda en fysisk utformning av trafikplatsen så att en ytterligare exploatering och tillväxt i form av anpassningar till kommande krav och behov medges.

Med nödvändiga åtgärder i trafikplatsen kommer kapaciteten att förstärkas. Oaktat slutlig utformning så kommer den nya trafikplatsen att innebära en standardhöjning relativt dagens trafikplats vilket sannolikt leder till ökad trafik, samtidigt som trafiken från Mölndals Bro och omgivande områden ökar. Allt detta behöver hanteras i den fortsatta processen.

Det förslag till utformning av motet som tagits fram grundar sig i ett samarbete mellan Trafikverket och Mölndals stad. Genom ett kontinuerligt utvecklingsarbete har utredningen arbetat fram en lösning som medger framdrift i Nya Stambanor Göteborg-Borås men också fortsatt exploatering i Mölndals stad. Givet den bakomliggande komplexiteten och svårigheterna att konkretisera detta arbete är det centralt att Trafikverket och Mölndals stad fortsätter detta samarbete.

4.1. Övergripande rekommendation

Rekommendationen är baserad på en analys för vilken både dagens trafik och den prognosticerade framtida trafiken är av avgörande betydelse. Bedömningen grundar sig på att framtida trafik inte ska skapa blockeringar, varken på E6 eller i det lokala vägnätet. I de fall där stadens exploateringar leder till ökad belastning på vägarna och att denna trafik riskerar att leda till låsningar i trafikplatsen, har förslag tagits fram som löser denna situation.

De åtgärder som tagits fram inom ramen för studien är i flera fall avgörande för att trafiken ska flyta som planerat utifrån trafikplatsens utpekade funktion. Vad gäller omgivande infrastruktur kommer denna i flera avseenden att förändras från dagens förutsättningar mot ett framtida läge, speciellt med avseende på den stadsutveckling som förväntas ske i närområdet. Utredningen rekommenderar därför att trafikplatsen byggs på ett sätt som tillåter fortsatt exploatering och utveckling i omgivande områden.

4.2. Förslag till fortsatt hantering

En principiell lösning och en tillhörande skiss har tagits fram för att säkerställa den trafikala funktionen där de tekniska förutsättningarna för slutlig placering av järnvägen har varit styrande, vilket i sin tur påverkat förutsättningarna för leden (E6) och ramperna. Utredningen rekommenderar utifrån den betydande påverkan detta har för Mölndals stad att Trafikverket inom ramen för Nya Stambanor Göteborg-Borås ansvarar för att en trafikplats byggs utifrån ett perspektiv som tillåter en anpassning till den omgivande väginfrastrukturen och att denna anpassning innefattar ett möjliggörande av kommunens exploateringsbehov. Kommunen ansvarar i sin tur för att det omgivande kommunala vägnätet anpassas och byggs ut i linje med det som avtalats med Trafikverket, ett avtal som skrivs i samband med Trafikverkets beslut om fortsatt hantering.

Genom att trafikplatsen byggs enligt gällande krav och normer, anses problem relaterade till identifierade brister i dagens trafik med tillbakablockering under högtrafik vara hanterade, vilket bekräftas av de trafikanalyser som gjorts i utredningen. Kvarstår gör kommunens behov med avseende på pågående och planerad exploatering, där Forsåkersområdet och stationsområdet utgör en betydande del, men också brister kopplade till det kommunala vägnätet.

För att trafikplatsen ska fungera krävs åtgärder som säkerställer att kommunalt och statligt vägnät anpassas efter varandra och att det sker på ett sätt som ger utrymme för respektive beslutsprocess. Utredningen pekar därför på betydelsen av vidare dialog.

En grundläggande förutsättning för att trafikplatsen ska kunna byggas på ett kostnadseffektivt sätt, i enlighet med utredningens förslag, är att befintlig GC-bana läggs på en separat bro. Exakt lokalisering och utformning föreslås hanteras i ett senare skede där även övriga GC-förbindelser över E6 ingår.

Järnvägsplan/vägplan

Nästa steg i utredningsarbetet är att ta fram en järnvägsplan för det aktuella området. Detta görs av Nya Stambanor Göteborg-Borås. Det är viktigt att järnvägsplanen tar hänsyn till de synpunkter och krav som framkommit i utredningen då dessa är ett resultat av den iterativa process som ligger till grund för de resultat som framkommit och som under projektets gång förankrats inom respektive organisation. De framtagna kriterierna och de ritningar och skisser som tagits fram i detta projekt bör därför ligga till grund för det fortsatta arbetet.

Som ett led i förankringsprocessen har Trafikverkets experter inom vägutformning konstaterat att förslaget, trots att det följer VGU, innebär riskmoment som måste hanteras i det fortsatta arbetet. Det finns risker kopplade till trafikplatsens utformning som rör trafikmiljön med avseende på korsande flöden i den kombinerade av- och påfarten på västra sidan. Det finns också risker kopplade till beroendet mellan åtgärder i trafikplatsen och åtgärder i det angränsande vägnätet som på olika sätt måste hanteras i den vidare processen.

Vidare har frågan om gång och cykelbanans fortsatta hantering lyfts under studiens gång. Från Mölndals stads sida betonas vikten av att denna fråga omhändertas av Trafikverket. Då gång och cykelbanans placering är av central betydelse för en ersättning av dagens trafikplats är det också en förutsättning för att järnvägsplanen ska godkännas.

Avtal mellan Trafikverket och Mölndals stad

I samband med att denna utredning avslutas tas ett avtal fram mellan Trafikverket och Mölndals stad. Avtalet ska fylla det utrymme som finns mellan de delar av trafikplatsen som hanteras av Nya Stambanor Göteborg-Borås och delar av trafikplatsen och dess omgivande vägnät som ligger inom kommunens ansvarsområde. Avtalet speglar såväl framtida trafik som beroendet mellan vägutformning, exploatering och funktionalitet för att inte trafikplatsens funktion ska äventyras.

Specifikt behov av avtal är:

- Det kommunala vägnätet i direkt anslutning till trafikplatsens västra sida.
- Framtida gång och cykelbana (GC-förbindelse).
- Tider, finansiering, förekommande risker och övriga förutsättningar

4.3. Finansiering och tidshorisont för åtgärders genomförande

En förutsättning för denna utredning är att den föreslagna utformningen ska klara den begränsade tidsram som *Nya Stambanor Göteborg-Borås* har lagt fast. Detta innebär att åtgärderna ska vara möjliga att genomföra på kort sikt – helt eller delvis – med krav på finansiering, antingen genom Nya Stambanor Göteborg-Borås eller genom kommunal medfinansiering. Avtal om medfinansiering måste således tecknas för att den slutgiltiga lösningen ska kunna realiserar.

Det åligger Trafikverket att genom *Nya Stambanor Göteborg-Borås* säkerställa en ersättning av trafikplatsen enligt de krav och förutsättningar som gäller för byggnation idag. Detta avser dagens funktion med dagens trafik. Dock tas inte höjd för ökade trafikala behov som beror på ökad exploatering eller andra behov som uppkommer vid en ökad belastning av trafikplatsen. Tillkommande behov behöver således finansieras separat, via kommunal medfinansiering.

Utredningen har haft som mål att hitta en långsiktigt hållbar lösning för trafikplatsen och har därför utgått från att hitta en utformning som medger en dynamisk utveckling i omgivande transportinfrastruktur, som tillåter både kommunal exploatering och som medger en utveckling av stationsområdet i Mölndal.

Avslut av studie

Dokumentet undertecknas digitalt

.....
Göteborg 2023-07-03

Alma Hultén

Utredningschef
Trafikverket Region Väst

Dokumentet undertecknas digitalt

.....
Mölndal 2023-07-03

Magnus Johansson

Trafikchef
Mölndals stad

Övriga bilagor

PM Lackarebäcksmotet – Utformning och trafikanalys (WSP 2022)

PM Förtydligande avseende fördjupad utredning E6 trafikplats Lackarebäcksmotet (Trafikverket, 2023)



Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsg. 2-4
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.