

Trafikutredning

Detaljplan Åbybergsgatan

Status: Granskningskede detaljplan

2020-03-13

Trafikutredning Detaljplan Åbybergsgatan

Status: Granskningskede detaljplan

2020-03-13

Medverkande:

Beställare: Stadsbyggnadsförvaltningen Mölndals stad

Kontaktperson: Frida Forsman/Alexandra Romanov

Konsult: Atkins Sverige AB
Hvitfeldtsgatan 15
411 20 Göteborg

www.atkinsglobal.com

Vxl 031-761 95 00

Uppdragsansvarig: Ulf Bredby

Trafikutformning: Kerstin Ström

Landskap: Lina Störby

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	4
1.1	Syfte och målsättningar med utredningen	5
2	Förutsättningar och nuläge	6
2.1	Trafiksystem	6
2.2	Gång- och cykeltrafik	8
2.2.1	Kollektivtrafik	8
2.2.2	Biltrafikens utveckling kring innerstaden	9
2.2.3	Tillgänglighet	9
2.2.4	Trafiksäkerhet	9
3	Trafikanalys biltrafik	11
3.1	Sammanfattning av tidigare trafikutredningar	11
3.2	Generella konsekvenser av ändrad omfattning för exploatering i kvarteret Åbybergsgatan	13
3.3	Belastning vid infart från Barnhemsgatan till ny gata söder om Scandic	13
4	Hållbart resande - behov av åtgärder för kollektivtrafik, cykel och gång..	15
4.1	Kollektivtrafik	15
4.2	Cykel	15
4.3	Gång	15
5	Trafikförslag och konsekvenser	16
5.1	Trafikförslag för gator i området	16
5.1.1	Sikt	18
5.2	Trafik- och gestaltungsförslag för platsbildning vid Nygatan	19
5.3	Dagvattenhantering	21
6	Bilagor	22

1 Bakgrund och syfte

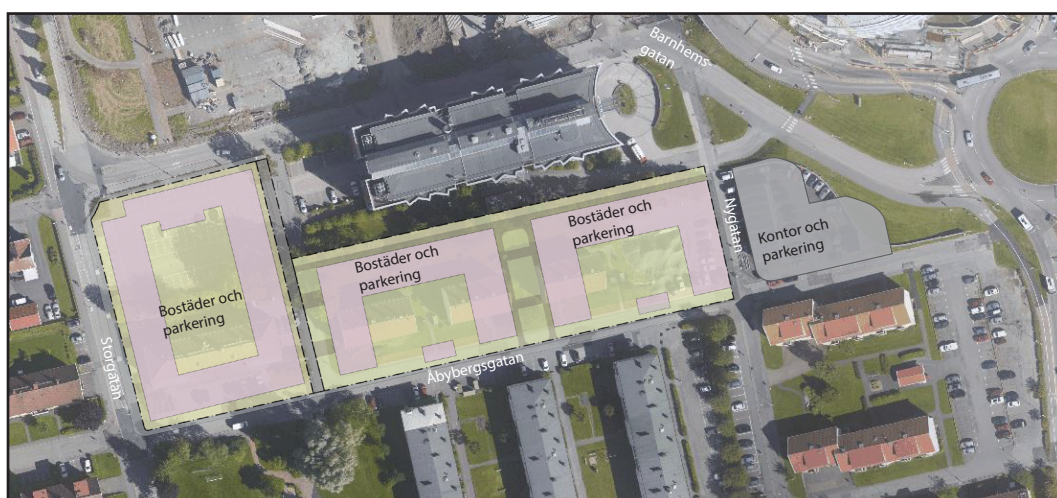
Mölnbals innerstad genomgår en modernisering. Inom ramen för 5 detaljplaner byggs fler butiker och kontor samt nya bostäder och mötesplatser (Figur 1). Målet är att skapa en levande och attraktiv innerstad för både Mölnbalsbor och besökare, med stadsmässiga kvarter som drar fördel av sitt goda kollektivtrafikläge.



Figur 1. Fem detaljplaner i Mölnbals innerstad

Detaljplan 3 är utbyggd med ca 1000 arbetsplatser. Detaljplan 1 och 2 med handel och bostäder är utbyggda med undantag för ett bostadskvarter. Detaljplan 5 med i huvudsak kontor är antagen med byggstart hösten 2020.

Denna trafikutredning fokuserar på detaljplan 4, i vilken kvarteret norr om Åbybergsgatan ska möjliggöra utbyggnad av ca 25 000 BTA bostäder och ca 8 600 BTA kontor (Figur 2).



Figur 2. Planerad bebyggelse vid Åbybergsgatan

1.1 Syfte och målsättningar med utredningen

Syftet med utredningen är att redovisa hur frågor kring trafik, parkering och logistik i detaljplaneområdet ska lösas.

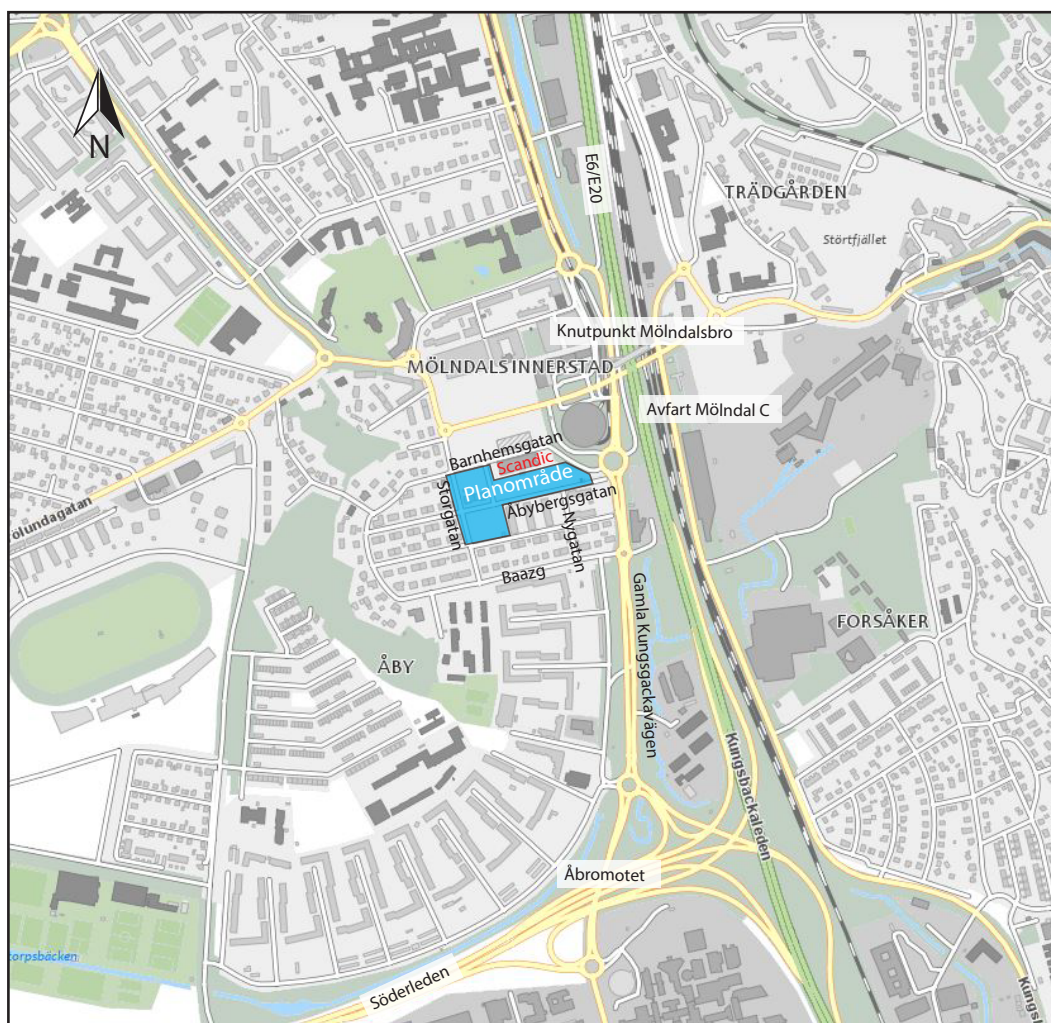
En övergripande trafikprognos och ett trafiktekniskt PM för samtliga fem detaljplaner togs fram i samband med detaljplan 1–3. I det trafiktekniska PM:et redovisades behov av åtgärder för övergripande bilvägnät, gång- och cykelvägnät, parkeringsledningssystem, utökad kollektivtrafik med mera. Utbyggnad av åtgärderna är genomförda eller pågår. Föreliggande trafikutredning utgår från tidigare prognoser och utredningar, men med fokus på aktuellt planområde.

Målsättningen är att analysera och beskriva:

- Förutsättningar och nuläge.
- Hur det omgivande huvudvägnätet påverkas av exploateringen.
- Trafikförslag för gator i planområdet.

2 Förutsättningar och nuläge

Planområdet ligger centralt i Mölndals innerstad i nära anslutning till ett stort utbud av kommersiell och offentlig service (Figur 3). Det är i genomsnitt ca 500 meter från planområdet till Knutpunkt Mölndalsbro som är ett av regionens största resecentrum.



Figur 3. Planområdets läge

Direkt norr om kvarteret ligger Scandic hotell och söder om kvarteret finns bostadsområden i form av flerbostadshus och villor.

2.1 Trafiksystem

Planområdet nås från norr via Storgatan och söderifrån via Storgatan eller Nygatan. Det nationella vägnätet nås primärt via Åbromotet, men för trafik norrifrån på E6/E20 är avfarten i Mölndals C den närmsta vägen.

Figur 4 på följande sida visar det lokala trafiksystemet. Kvarterets södra sida vetter mot Åbybergsgatan som är en lokalgata med gångbanor på bägge sidor. På västra sidan går Storgatan som är en uppsamlingsgata med gångbana på ena sidan av gatan och gemensam gång- och cykelbana på motsatt sida. På östra sidan av kvarteret finns en gång- och cykelbana som leder från Nygatan in mot gågatesystemet i innerstaden. Biltrafik är inte tillåten på denna anslutning.



Figur 4. Lokalt trafiksystem.

Åbybergsgatan har ingen koppling till Gamla Kungsbackavägen annat än för gående och cyklister. Biltrafik norrut ut ur området kör via Storgatan och biltrafik söderut kör via Storgatan/Baazgatan eller Nygatan/Baazgatan.

Samtliga namngivna gator i figur 4 är öppna för dubbelriktad biltrafik. Villagatan är dock reglerad så att genomfart inte är möjlig för trafik i norrgående riktning.

Norr om planområdet finns Scandics lastintag. Leveranser måste backvända via rundkörningen utanför Scandics entré och köra ut samma väg de kommer in. Vid lastintaget finns även uppställningsplats för turistbuss.

Åbybergsgatan är ca 9 meter bred inklusive 1,5 meter breda gångbanor på bägge sidor (Figur 5). Såväl körvägar som gångvägar är belagda med asfalt. Trafikmängden är låg och cykling sker i blandtrafik. På södra sidan finns tvärställda parkeringsplatser på kvarteretsmark. Parkeringsplatserna till vänster i bilden på Figur 5 är en tillfällig parkeringslösning under ombyggnaden av Mölndals innerstad.



Figur 5. Åbybergsgatan, vy mot öster

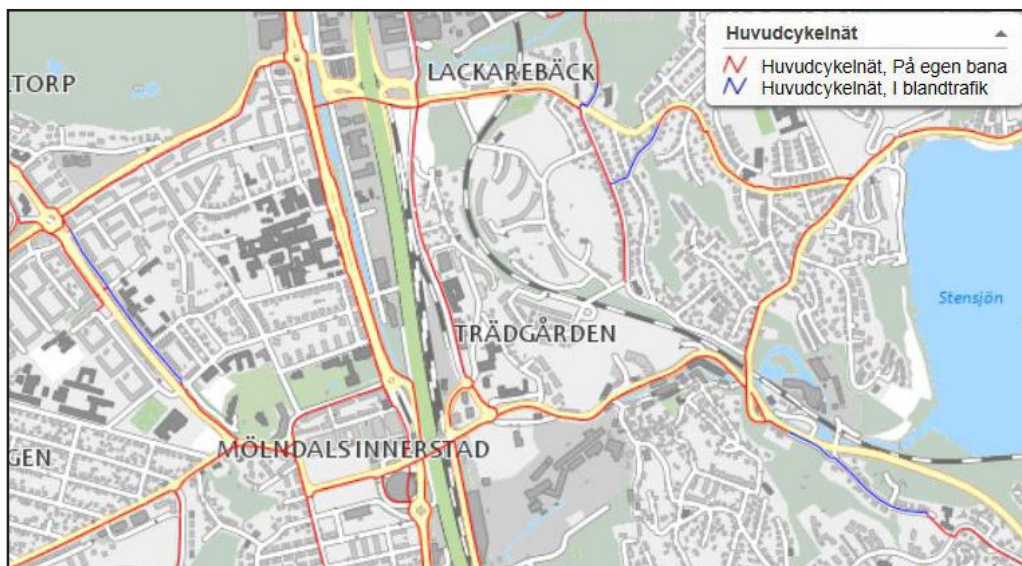
Storgatan har en funktion som uppsamlingsgata (Figur 6). Trafikmängden är ca 2 500 fordon per vardagsdygn. På västra sidan finns en ca 3,5 meter bred gemensam gång- och cykelbana och på östra sidan en 2 meter bred gångbana. Körbanan är 6,5 meter bred. Tvärställda parkeringsplatser på kvartersmark finns på västra sidan.



Figur 6. Storgatan, vy mot Söder (källa: Google maps)

2.2 Gång- och cykeltrafik

Cykelbanorna längs Storgatan och Gamla Kungsbackavägen ingår i Mölndals huvudcykelnät och planområdet är därmed väl uppkopplat till cykelnätet, som är utbyggt i princip i hela Mölndals stad (Figur 7). I samband med pågående ombyggnation av gator i Mölndals innerstad breddas befintliga gång- och cykelbanor och trafikslagen separeras från varandra.



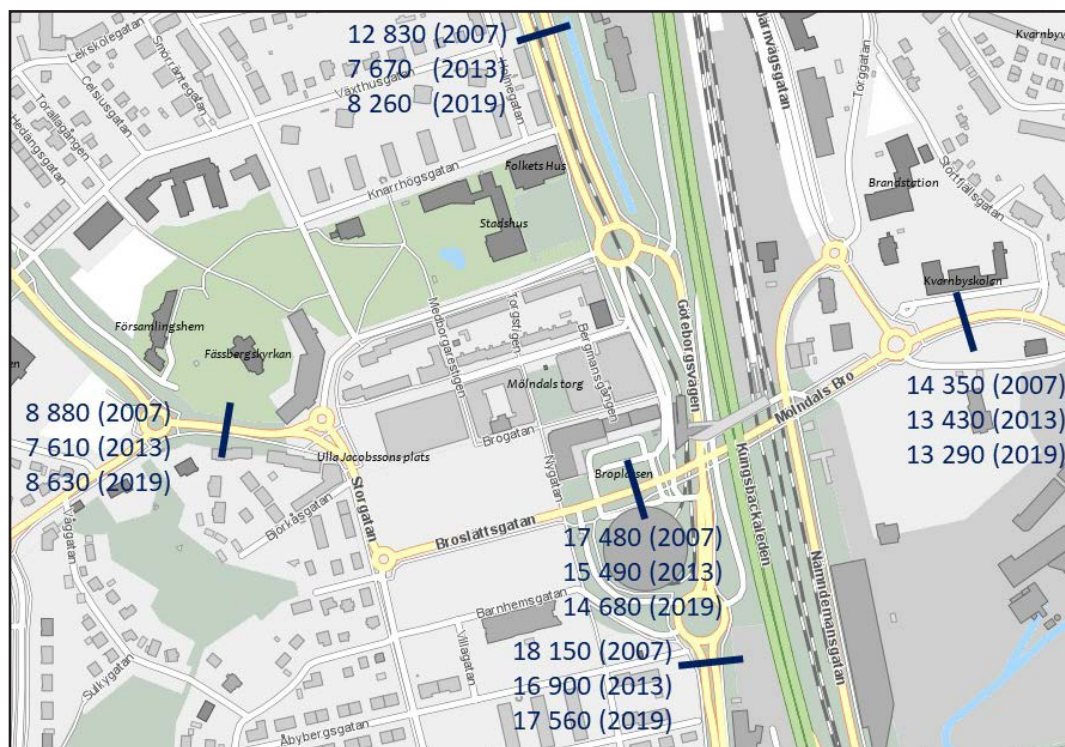
Figur 7. Huvudcykelnät i centrala Mölndal

2.2.1 Kollektivtrafik

Knutpunkt Mölndalsbro är ett av regionens största resecentra med ett stort utbud av regiontåg, pendeltåg, spårvagn, expressbuss, stombuss, lokalbuss och flexlinjetrafik. Knutpunkten är uppdelad i hållplats Mölndal innerstad med buss och spårvagn på nedre plan samt Mölndals station med buss och tåg som nås från Mölndalsbro.

2.2.2 Biltrafikens utveckling kring innerstaden

Mölnåls stad mäter årligen trafikmängder på ett 40-tal huvudgator i staden. För gatorna kring Mölnåls innerstad visar mätningarna på en minskad biltrafik mellan 2007 och 2019, trots genomförd förtätning i innerstaden och övriga centrala Mölnåls (Figur 8). På Göteborgsvägen norr om innerstaden är minskningen 35 % och på övriga mätsnitt mellan ca 3 och 16 %.



Figur 8. Utveckling trafikmängder historiskt (vardagsdygnstrafik)

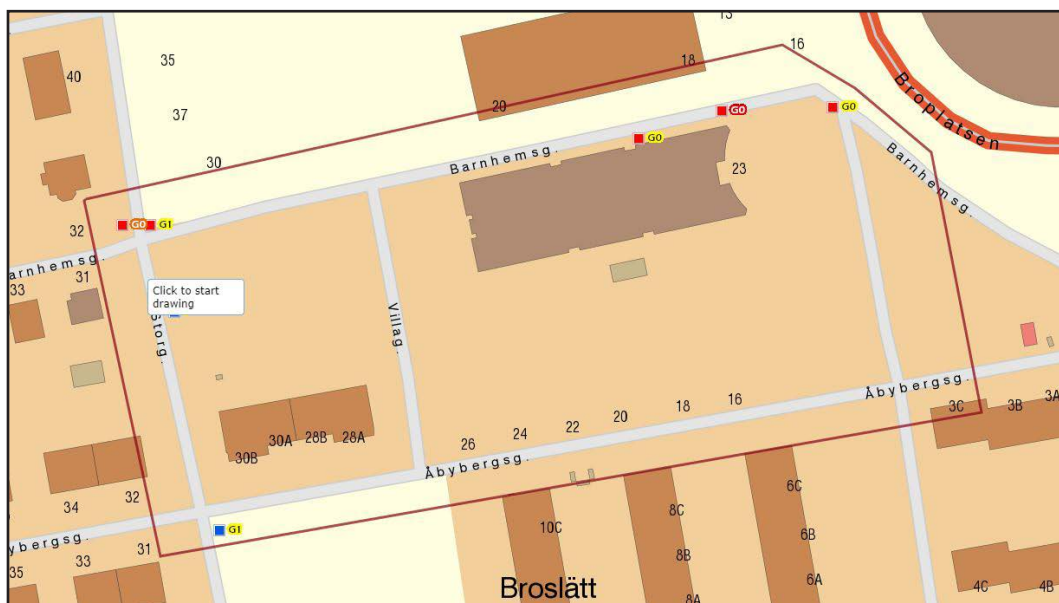
2.2.3 Tillgänglighet

Planområdet ligger i ett område med mycket små lutningar. Gångbanor finns längs gatorna, dock är de generellt sett smalare än dagens krav från Boverket på 2 meters bredd.

Hiss upp till Mölnålsbro finns i anslutning till kollektivtrafiken vid Knutpunkt Mölnålsbro. Att nå denna hiss från Åbybergsgatan innebär dock en viss omväg. I Mölnåls Galleria finns möjligheten att använda en hiss till livsmedelaffären strax söder om Mölnålsbro, under de tider som affären är öppen. Det blir då en genare väg upp på Mölnålsbro.

2.2.4 Trafiksäkerhet

Olycksstatistik har hämtats ut från Transportstyrelsens databas STRADA för gator i anslutning till planområdet, mellan 2008-2018 (Figur 9).



Figur 9. Personskadeolyckor inom markerat område, aug 2008 - aug 2018. Källa: STRADA

Åtta personskadeolyckor har inträffat under perioden, samtliga singelolyckor. Fem av olyckorna är fallolyckor för fotgängare varav två med måttliga skador och en med allvarlig skada. Ojämnheter i samband med vägarbeten eller kanter på gångbanor har bidragit till att olyckorna skett.

Två av olyckorna är cykelolyckor. Den ena har inträffat med ett barn som inte fullt ut lärt sig att cykla, och den andra en cyklist som bromsade för en svängande bil och ramlade. Vid en olycka har en MC-förare kört omkull i samband med att han vände för en personbil som gjorde en vänstersväng över heldragen linje.

Sammanfattningsvis tyder statistiken på att det inte finns några särskilda platser i gatunätet som bidragit till att olyckorna skett.

3 Trafikanalys biltrafik

I samband med planeringen för omvandling av Mölndals innerstad togs en övergripande trafikutredning fram för de fem detaljplanerna (Trafiktekniskt PM Mölndals centrum, rev 2015-02-17). I den utredningen antogs kvarteren kring Åbybergsgatan innehålla ca 18 800 BTA bostäder. I aktuellt planarbete har omfattningen av exploateringen ökat, och möjliggör nu ca 25 000 BTA bostäder samt ca 8 600 BTA kontor.

Nedan sammanfattas tidigare genomförda övergripande trafikutredningar för Mölndals innerstad och därefter följer ett resonemang kring hur den ändrade omfattningen för Åbybergsgatan eventuellt påverkar de slutsatser och åtgärder som föreslogs i den övergripande trafikutredningen.

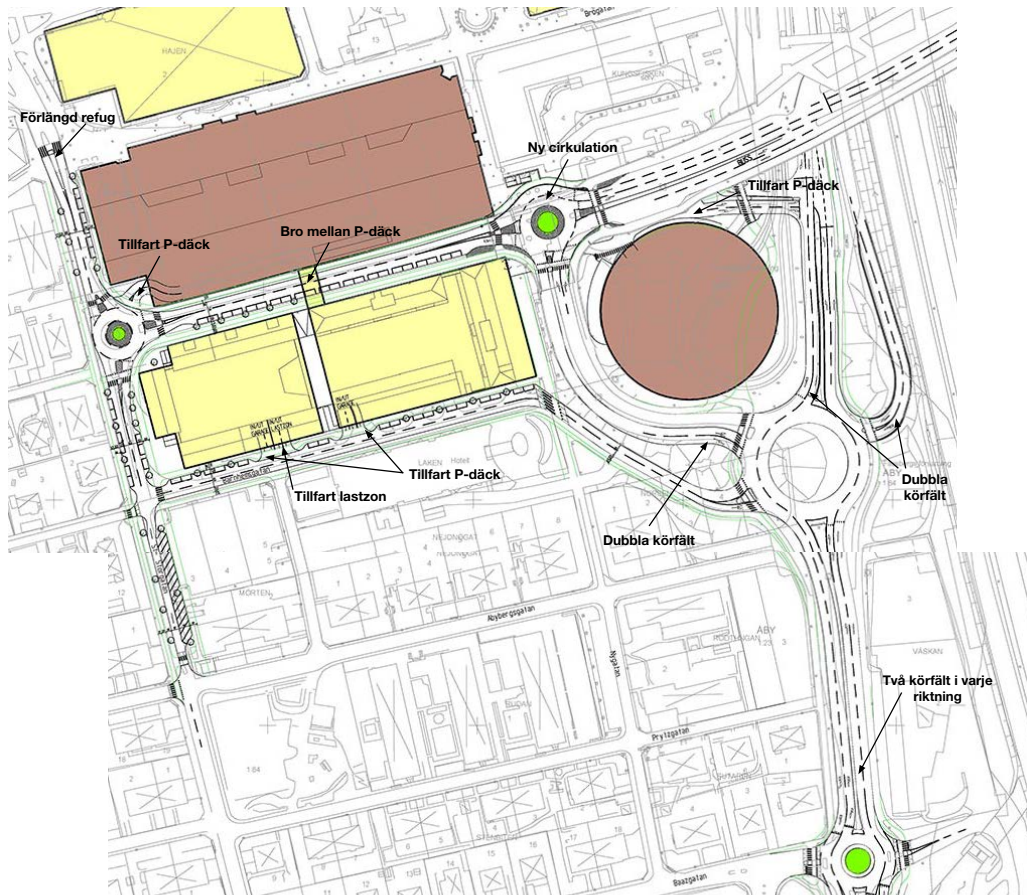
3.1 Sammanfattning av tidigare trafikutredningar

Trafikutredningen för Mölndals innerstad byggde bland annat på en trafikprognos (Trafikmodell 2 och trafik-prognos 2020. Underlag för planarbetet. WSP oktober 2013 rev c). Prognosen innehöll dagens trafikmängder plus tillkommande trafikallsträng till och från samtliga fem detaljplaner i innerstaden, samt andra beslutade eller tänkta utbyggnader av bostäder och verksamheter i Mölndal. För tillkommande trafik antogs att bilandelen skulle vara 61 % av det totala resandet, vilket var genomsnittlig bilandel för boende i Mölndals kommun enligt en resvaneundersökning som gjordes 2011.

Horisontåret för prognosen var 2020, men det gjordes även en utblick till 2030 där det konstaterades att prognosen kan gälla till 2030, om regionens mål om fördubblat resande i kollektivtrafiken nås.

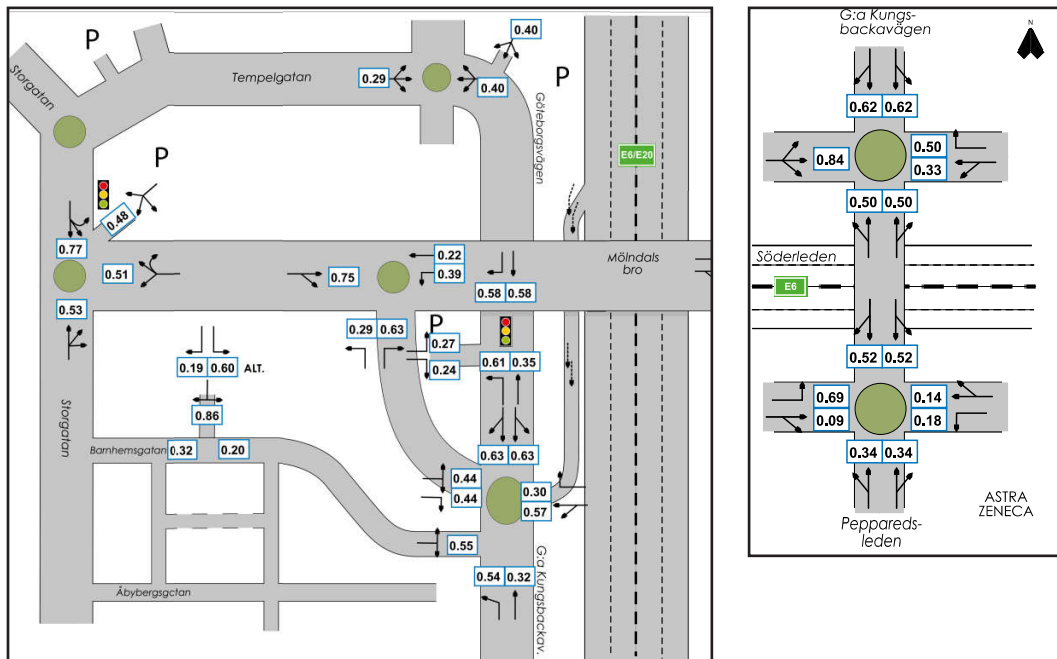
Utifrån prognosen togs förslag fram på åtgärder i vägnätet för att klara trafikökningarna. Därefter visades att godkända belastningar skulle uppnås efter genomförda åtgärder. Dimensionerande tidpunkt var lönefredag eftermiddag, då trafiken till den utbyggda handeln i innerstaden blir stor, samtidigt som övrig trafik till, från och genom området också är omfattande.

I Figur 10 redovisas åtgärder som föreslogs i trafikutredningen och som nu till stor del är genomförda i samband med pågående omvandling av Mölndals innerstad.



Figur 10. Utbyggnader i gatunät kring Mölndals innerstad*

Med genomförda åtgärder konstaterades i Trafiktekniskt PM att belastningarna kommer ligga inom ramen för god standard (mindre än 0.8), vilket framgår i kartor nedan.



Figur 11. Belastningar kring Mölndals innerstad (till vänster) och vid Åbromotet (till höger) lönefredag eftermiddag. Källa: Trafiktekniskt PM Mölndal centrum.

* Utbyggnaden av två körfält på avfarten från E6/E20 har efter överenskommelse med Trafikverket inte genomförts eftersom en fördjupad analys visat på godkänd belastning (0,74) även med ett körfält. Utbyggnad kan bli aktuell i framtiden, om det visar sig behövas av framkomlighets- eller trafiksäkerhetsskäl.

3.2 Generella konsekvenser av ändrad omfattning för exploatering i kvarteret Åbybergsgatan

Ökningen från den tidigare antagna exploateringen (18 800 BTA bostäder) och den nu planerade exploateringen (25 000 BTA bostäder och 8 600 BTA kontor) innebär att förutsättningarna för tidigare trafikanalyser har förändrats i viss mån. I trafikprognosen för den övergripande trafikutredningen antogs dock en relativt hög bilandel på 61 % för tillkommande trafik genererad av innerstadsplanerna. Antagandet baserades på resvaneundersökningar från 2011 och utgick från ett snitt för hela Mölndals stad. I en senare resvaneundersökning från 2017 har ett specifikt urval gjorts för de mest centrala delarna av Mölndal, som visat sig ha en betydligt lägre bilandel på 36 %.

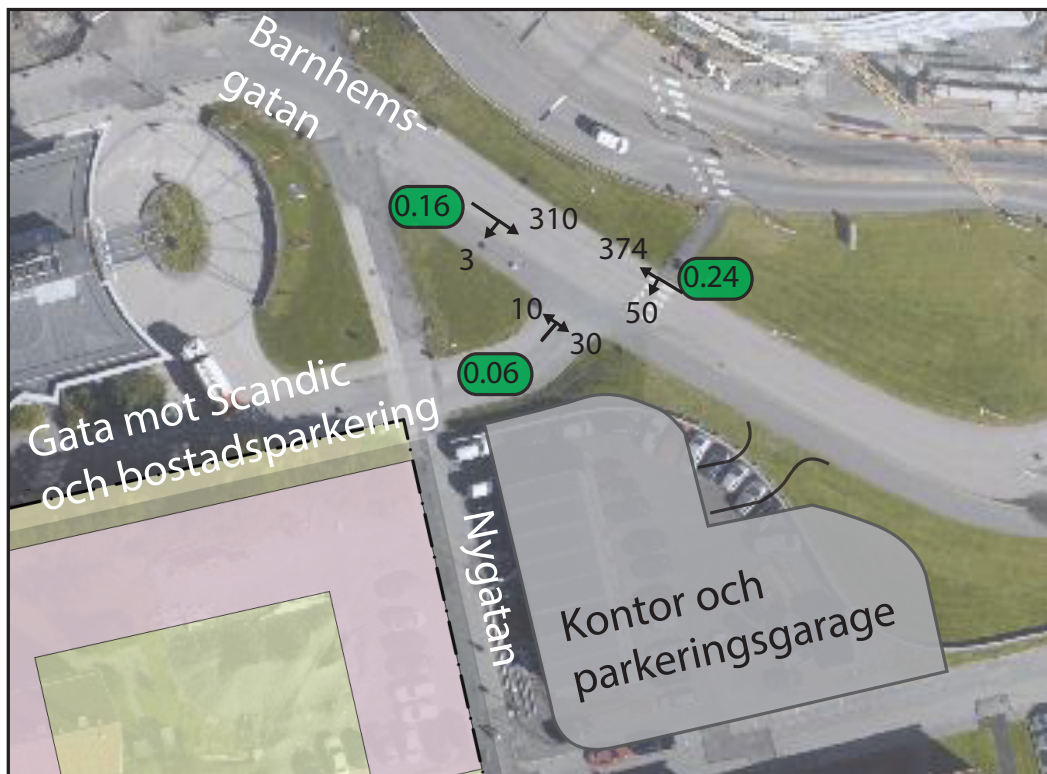
Med tidigare antagen exploatering och 61 % bilandel alstras ca 810 bilresor enligt trafikverkets alstringsverktyg. Med nu planerad exploatering och 36 % bilandel alstras ca 1060 bilresor, det vill säga något mer än i den övergripande trafikutredningen. Det kan dock konstateras att detaljplan 5 för kontor och handel i detaljplanen i kvarteret Kungsfisken, som är en annan av planerna inom Mölndals innerstad, har beräknats få mindre biltrafikbelastning än vad som antogs i den övergripande trafikutredningen. Det har beskrivits i trafikutredningen för den nu lagakraft-vunna detaljplanen. Utöver detta kan noteras att även de tre första nu utbyggda detaljplanerna också prognosticerades för en bilandel på 61 %, vilket enligt den senare genomförda resvaneundersökningen alltså är en för högt antagen bilandel.

Sammantaget görs bedömningen att innerstadsplanerna gemensamt inte kommer att alstra mer trafik än vad som antogs i den övergripande trafikutredningen, trots något högre exploatering vid Åbybergsgatan.

Etableringen av kontor innebär tillkommande trafik under dimensionerande morgontimme, jämfört med tidigare tänkt användning, eftersom det då inte ingick någon kontorsetablering. Denna trafik kommer bland annat belasta cirkulationsplatsen vid avfarten från E6/E20 i Mölndals Centrum. 8 600 BTA kontor innebär ca 65 nya parkeringsplatser enligt förslag till parkeringstal i detaljplanen (PM Parkeringstal och mobilitetsåtgärder för detaljplan Åbybergsgatan - SWECO 2019-12-04). Med antagandet att ca 60 % av parkeringarna beläggs under morgonens maxtimme blir den tillkommande trafiken på avfarten ca 40 bilar eller drygt en bil varannan minut. Detta tillskott bedöms endast ge en marginal påverkan på körlängder på avfarten.

3.3 Belastning vid infart från Barnhemsgatan till ny gata söder om Scandic

Trafik till parkeringsgaragen under de nya bostäderna planeras att matas från Barnhemsgatan via en ny gata söder om Scandic hotell. En kapacitetsanalys med analysverktyget Capcal 4.0.0 har gjorts för anslutningen från Barnhemsgatan (Figur 12). Syftet är kontrollera att vänstersvägande fordon från öst inte skapar köer ner mot den fembenta cirkulationen vid avfarten från E6/E20.



Figur 12. Svängrörelser och belastningar vid infart från Barnhemsgatan

Beräkningen bygger på trafikmängder under dimensionerande lönefredag, hämtade från den övergripande trafikutredningen för Mölndals innerstad. Till dessa har lagts tillkommande trafik till bostadsparkeringarna samt trafik till Scandic hotell. I beräkningen har antagits att all trafik till bostäderna kör in från Barnhemsgatan. I praktiken kommer sannolikt trafik till bostadsparkeringarna ankomma även från andra håll, vilket innebär att antalet svängande fordon från Barnhemsgatan kan bli något lägre för den befintliga infarten än vad som använts i beräkningen.

För god framkomlighet i korsning med väjningsplikt krävs belastningar under 0.60. Belastningarna blir låga vid infarten och det föreligger ingen risk för kö ner mot den fembenta cirkulationen.

Trafiken till kontorshusets parkeringar är marginell och belastar morgonens maxtimma då trafiken på Barnhemsgatan är liten. Tillfarten bedöms därmed inte generera några köer på Barnhemsgatan.

4 Hållbart resande - behov av åtgärder för kollektivtrafik, cykel och gång

4.1 Kollektivtrafik

Kollektivtrafikutbudet vid Knutpunkt Mölndalsbro är stort och förutsättningarna för en hög kollektivtrafikandel är gynnsamma. Möjligheten att ta emot ökat resande i kollektivtrafiken från boende i ca 250 nya lägenheter samt ca 300 nya sysselsatta är goda. I den mån det krävs utökad kapacitet på vissa linjer är det viktigt att Västtrafik följer utvecklingen och planerar för fler turer. Detta kan i sin tur bidra till att fler väljer kollektivtrafiken. Den högsta turtätheten på busstrafiken till innerstaden i nuläget är 7,5 minuterstrafik, vilket innebär att det finns utrymme för tätare turer på samtliga busslinjer under förutsättning att hållplatslägen finns tillgängliga. Enligt Västtrafik finns kapacitet för utökad trafik på Knutpunkt Mölndalsbro, i första hand på nedre plan.

Spårvagnstrafiken mellan Korsvägen och Mölndal har fått vissa ökningar under 2018, med anledning av högt resande stort och hög beläggning på spårvagnar från Korsvägen. Ytterligare ökningar kan bli nödvändiga med anledning av den fortsatta utvecklingen av Mölndals innerstad, inklusive Åbybergsgatan. Därutöver kan etableringen av kontor i kvarteret Kungsfisken, samt övrig planerad förtätning i Mölndals tätort innebära behov av förstärkningar. Nya spårvagnar kommer enligt Trafikkontoret i Göteborg att levereras under 2019 och från 2020 finns möjlighet att ytterligare förtäta trafiken mot Mölndal. När taket är nått vad avser möjlig turtäthet planeras kapaciteten att ökas genom längre spårvagnar och förlängda hållplatser. Detta blir enligt Trafikkontoret sannolikt aktuellt på sträckan mot Mölndal en bit in på 2020-talet.

Turtätheten i pendeltågstrafiken kan inte utökas i högtrafik men utbudet på Kungsbacka-pendeln har förstärkts under 2018 genom tidigare och senare avgångar i kvartstrafik. Det finns också möjlighet att köra längre tågset om kapacitetsbehov uppstår.

Sammantaget bedöms att det med successiva förstärkningar av dagens kollektivtrafik finns förutsättningar för att ta emot ökat resande till följd av planerad utveckling vid Åbybergsgatan.

4.2 Cykel

Cykelvägnätet kring Mölndals innerstad är väl utbyggt och binder samman innerstaden med resten av kommunen samt grannkommuner. Ökat cyklande med anledning av förtätning vid Åbybergsgatan kommer i sig inte innebära några kapacitetsproblem i cykelnätet. Tillsammans med övrig förtätning Mölndals tätort och ökad cykling generellt kommer dock kvaliteten på cykelnätet behöva förbättras. Dels för att locka fler att cykla, dels för att kunna inrymma ett större antal cyklister. Åtgärder som bredare cykelbanor, bättre separering från gående och bättre underhållna cykelbanor i de större pendlingsstråken är viktiga för att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling.

Åtgärder för cykeltrafiken i direkt anslutning till planområdet redovisas i trafikförslaget i kapitel 5.

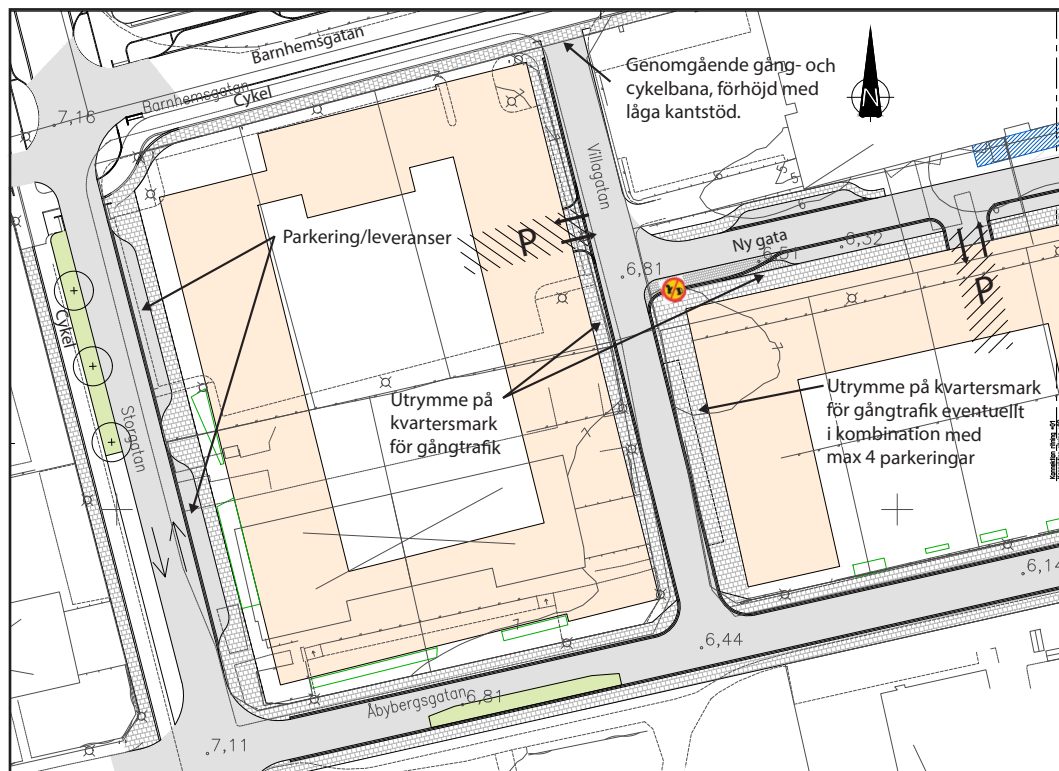
4.3 Gång

Förbättringsåtgärder för gående kring och i Mölndals innerstad har genomförts och pågår i samband med utbyggnad av övriga detaljplaner. Förslag på utformning för gångtrafik i direkt anslutning till planområdet redovisas i trafikförslaget i kapitel 5.

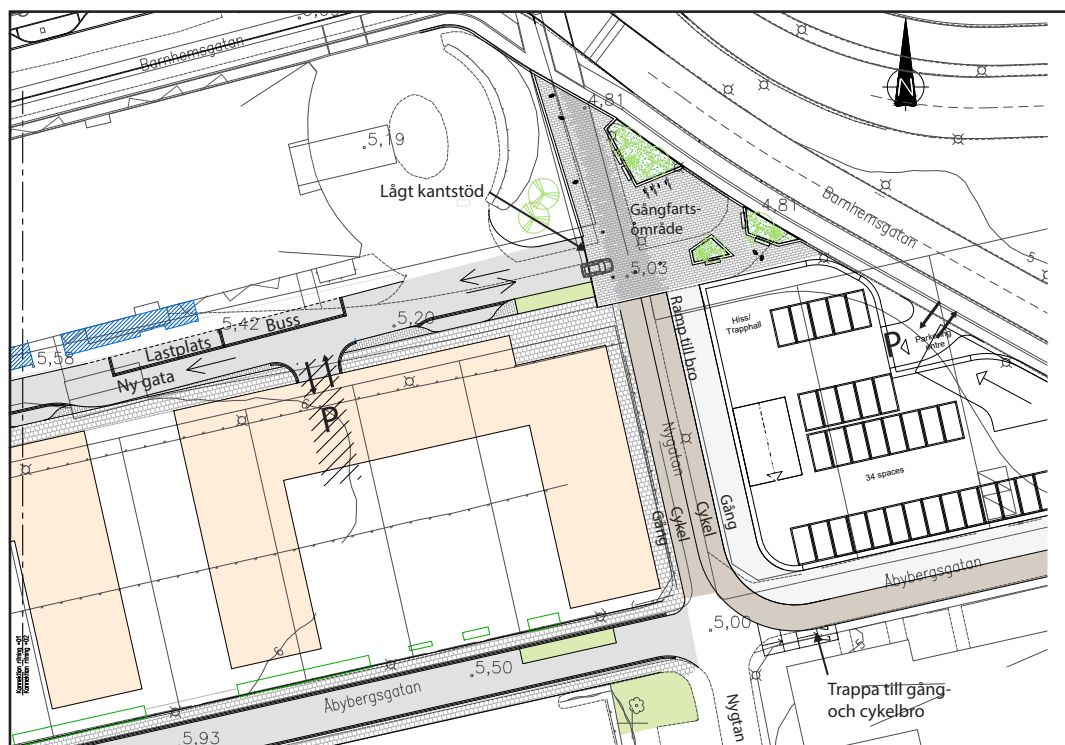
5 Trafikförslag och konsekvenser

Nedan redovisas trafikförslag, beskrivning och konsekvenser. Utöver berörda gator visas i förslagen även tänkt placering för framtida gång- och cykelbro över E6/E20/Väst kustbanan mellan Åbybergsgatan och Forsåker. Bron ingår dock ej i detta planarbete.

5.1 Trafikförslag för gator i området



Figur 13. Trafikförslag västra delen, se även bilaga 1.



Figur 14. Trafikförslag östra delen, se även bilaga 2



Figur 15. Trafikförslag södra delen, se även bilaga 3

Storgatan byggs om längs de nya kvarteren. Körbanan smalnas ned till 5,5 meter för att skapa utrymme för breddad gång- och cykelbana på västra sidan samt längsgående parkering på östra sidan. Parkeringsplatserna görs 2,5 meter breda, vilket möjliggör att de även kan användas som lastplatser (genom tidsreglering som lastplats vissa tider). Innanför parkeringarna anläggs en gångbana med 1,8 meters bredd. På västra sidan får cykelbanan och gångbanan samma sektion som längre norrut på Storgatan, 2,3 respektive 1,7 meter. Mellan körbanan och cykelbanan lämnas 2,2 meter utrymme för plantering/träd/dagvattenhantering.

På sträckan längs parken görs samma breddminskning av körbanan för att få utrymme att bredda gång- och cykelbanan. Utrymme för plantering alternativt träd mellan körbana och cykelbana saknas på denna delsträcka, men trädallé finns på östra sidan längs parken.

Åbybergsgatan utformas som en lågfartsgata med 5 meter körbana för dubbelriktad trafik. Cykling sker i blandtrafik. Gröna ytor för gestaltning/dagvattenhantering anordnas i körbanan och får även funktionen att dämpa hastigheten.

Gångbanor på Åbybergsgatan utförs i samma nivå som körbanan, men avskiljs med tre skift gatsten eller motsvarande. Den lösningen medför att tunga fordon kan mötas i låg hastighet trots den relativt smala körbanan på 5 meter, genom att utnyttja skiljeremsorna av gatsten.

Villagatan ges motsvarande utformning som Åbybergsgatan med tillåten trafik i bägge riktningar. Utrymme för gående ordnas på bägge sidor inom kvartersmark. På östra sidan kan det bli aktuellt att kombinera gångbanan med upp till maximalt fyra parkeringar på kvartersmark. Cykling sker i blandtrafik.

Söder om Scandic anläggs en ny gata för trafik i västlig riktning. Infart från Barnhemsgatan och utfart mot Villagatan. Cykeltrafik tillåts i bägge riktningar, vilket löses genom att gatan regleras med förbud mot trafik med motordrivna fordon vid infarten från Villagatan, istället för att enkelriktas. På så sätt tillåts cykeltrafik även i östlig riktning.

Gatan får en funktion som tillfart till parkeringsgarage under de nya kvarteren. Den nya gatan möjliggör också för leveranser och turistbussar till Scandic att köra ut runt kvarteret istället för att behöver backvända. På södra sidan av gatan längs de nya kvarteren anläggs längsgående parkeringar samt gångbana (gångbanan anläggs på kvartersmark).

Totalt sett på berörda gator möjliggörs 14 längsgående parkeringsplatser på allmän plats, samt ytterligare fyra möjliga parkeringsplatser på kvartersmark längs Villagatan.

5.1.1 Sikt

Sikten i korsningar har bedömts utifrån siktkriterier för 30-gator i Göteborgs stads tekniska handbok, se Figur 16.



Figur 16. Sikttrianglar östra och västra delen, se även bilaga 6 och 7

I korsningen Åbybergsgatan/Villagatan uppfylls inte kraven på sikt mot kvarter A. Det rör sig dock om en T-korsning, med förväntat låga hastigheter längs Åbybergsgatan och mycket låga hastigheter på den anslutande Villagatan. Mindre god standard uppfylls, vilket bedöms tillräckligt i detta fall.

I korsningen mellan Villagatan och Barnhemsgatan uppfylls inte kriterier för god sikt mot gång- och cykelbanan längs Barnhemsgatan. Mindre god standard uppfylls. Eftersom sikten är begränsad bör gång- och cykelbanan utföras genomgående och förhöjd med låga kantstöd längs bägge sidor, för att garantera låga hastigheter på korsande biltrafik.

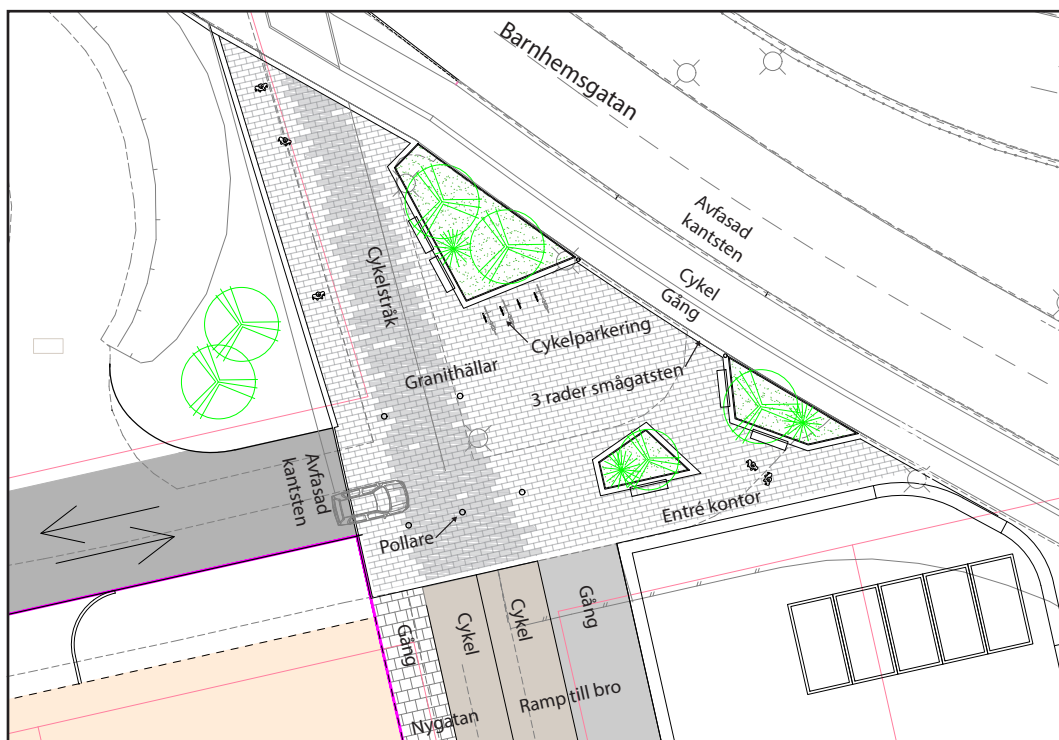
I korsningen mellan Åbybergsgatan och Nygatans förlängning som cykelväg in mot innerstaden uppfylls inte kriterier för god sikt. Mindre god standard uppfylls. När en gång- och cykelbro är byggd blir det endast möjligt att svänga vänster från Åbybergsgatan till Nygatan, med låga hastigheter som följd. Avsteg till mindre god standard kan därmed vara acceptabelt här, alternativt att byggnadsvolymens hörn justeras så att siktkraven mot cykeltrafiken uppfylls.

Vid utfarten från parkeringsgaraget under hus B (den mittersta byggnaden) innebär de två längsgående parkeringarna direkt öster om infarten att siktkraven vid utfart från parkeringsgarage inte uppfylls. När man vid kommande projektering får mer exakta mått, bör man överväga om en av de två parkeringsplatserna behöver tas bort för att uppnå acceptabel sikt vid utfarten.

5.2 Trafik- och gestaltungsforlag for platsbildning vid Nygatan

Den triangelformade ytan mellan Barnhemsgatan, Scandic hotell och entrén till det nya parkerings/kontorshuset får flera funktioner. Med en omsorgsfull gestaltning har ytan potential att bli en stadsmässig platsbildning som signalerar entrén till Mölndals innerstad från söder och öster. Utformningen av platsen blir även viktig för entrén till de nya kontoren samt till Scandics befintliga entré.

Platsen ska hantera fordonstrafik från Scandics entré, leveranser och bussar till Scandic samt en del av biltrafiken till de nya bostäderna längs Åbybergsgatan. Trafikmängden är bedömd till max 90 fordon under maxtimmen, det vill säga i snitt 1,5 fordon per minut i någon av riktningarna. Därutöver korsas platsen av gång- och cykeltrafik längs Nygatan samt till och från den planerade gång- och cykelbron. Av underlag från Mölndals stads "Utredning för ny gång- och cykelbro Forsåker Innerstaden" framgår att cykelflödet över platsen på lång sikt bedöms bli ca 350 cyklister i maxtimmen. Gångflödet till och från bron bedöms bli ca 650 i maxtimmen. Minst hälften av dessa gående kommer sannolikt söder- eller västerifrån och passerar inte platsen, eftersom de når bron via en trappa i höjd med Åbybergsgatan. Samtidigt tillkommer gående till och från Mölndals innerstad, vilket innebär att gångflöden över platsen sannolikt blir relativt höga.



Figur 17. Trafik och gestaltungs-förslag för platsbildning vid Nygatan, se även bilaga 2

En strikt separering av trafikslagen riskerar att resultera i en korsning snarare än en attraktiv platsbildning. Förslaget är därför att utforma ytan som ett gångfartsområde (en så kallad "shared space"), där cykel och biltrafik färdas över platsen på gåendes villkor. Gestaltningen föreslås utföras med liknande material och utrustning som på Nygatan på andra sidan Barnhemsgatan, för att knyta ihop de bägge sidorna över Barnhemsgatan, se Figur 17.

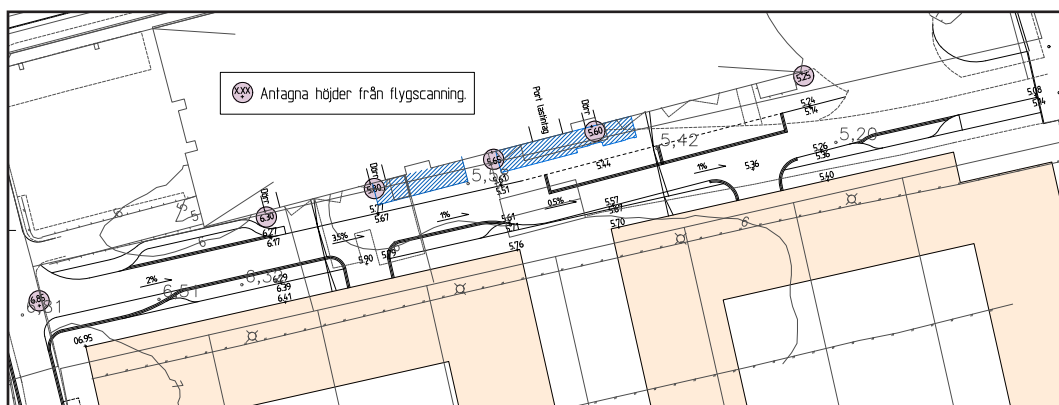
Möblering i form av sittplatser, upphöjda planteringar med kant av corténstål, cykelparkeringar samt pollare placeras på ett sätt så att de ger ledning för var det är möjligt att köra bil över ytan. Där den nya gatan längs Scandic ansluter västerifrån, anläggs ett avfasat kantstöd för att effektivt dämpa hastigheten på fordonstrafik till gångfart. Biltrafik från Barnhemsgatan angör platsen i låg hastighet via en 90-graders sväng över ett avfasat kantstöd längs den genomgående gång- och cykelbanan. Cyklister från Nygatan och gång- och cykelbron korsar platsen på gåendes villkor, vilket bidrar till att dämpa hastigheten på cykeltrafiken.

Markbeläggningen föreslås utföras med granithällar i motsvarande utformning som på Nygatan, det vill säga i huvudsak ljusa hällar med inslag av mörka hällar. Det huvudsakliga stråket för cykeltrafik över platsen föreslås få enbart mörka eller i huvudsak mörka hällar för att ge ledning för cyklister samt uppmärksamma gående på cykelstråket.

5.3 Dagvattenhantering

De gröna ytorna i trafikförslagen kan utformas med öppna lösningar för fördröjning och rening av dagvatten (typ raingardens). Mer om lösningar för dagvattenhantering framgår av dagvattenutredningen i planarbetet.

Befintliga höjder för gatorna Åbybergsgatan, Storgatan, Villagatan och Nygatan förutsätts bibehållas. Ett preliminärt förslag på höjdsättning har tagits fram för den nya gatan söder om Scandic (Figur 18 och bilaga 4). Förslaget utgår från flygscannade höjder vid anslutningen mot Villagatan samt höjder vid befintliga entréer till Scandic. Från Villagatan föreslås den nya gatan luta nedåt mot öster med minst 0,5 % längslutning samt tvärfall från fasader ut mot gatan. Förslaget följer den befintliga höjdsättningens generella drag, med lutning och avrinningsstråk mot öster. Vid kommande projektering behöver säkerställas att inga instängda områden skapas samt att nedfarter till garage höjdsätts för att klara skyfall.



Figur 18. Preliminärt förslag på höjdsättning för ny gata söder om Scandic

6 Bilagor

1. Trafikförslag västra delen
2. Trafikförslag östra delen
3. Trafikförslag södra delen
4. Preliminärt förslag på höjdsättning av ny gata söder om Scandic
5. Körspår
6. Kontroll av sikt västra delen
7. Kontroll av sikt östra delen

ATKINS

Member of the SNC-Lavalin Group



www.snclavalin.com | www.atkinsglobal.com