

Tilläggs-PM Trafik

Detaljplan Forsåker, Nordöstra delen



Status: Efter granskning, Detaljplan Forsåker, Nordöstra delen

2023-04-28

Tilläggs-PM Trafik

Status: Efter granskning, Detaljplan Forsåker, Nordöstra delen

2023-04-28

Medverkande:

Beställare: Mölndala Fastighets AB



Kontaktperson:

Sebastian Mattsson, projektledare Mölndala

Sofia Jonsson, projektledare Mölndals stad

Björn Winstrand, planhandläggare Mölndals stad

Per Rubendahl, handläggare Mark och Exploatering,
Mölndals stad

Konsult:

Atkins Sverige AB
Sankt Eriksgatan 5
411 05 Göteborg

www.atkinsglobal.com

Vxl 031-761 95 00

Uppdragsansvarig/trafikplanerare: Christina Lundqvist

Trafikutformning: Emilia Bergman

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning.....	4
2 Inledning	5
2.1 Bakgrund	5
2.2 Mål och syfte.....	5
3 Förutsättningar.....	6
3.1 Tidigare utformning etapp 1a	6
3.2 Tidigare utformning etapp 1b	7
4 Åtgärdsförslag efter justering (etapp 1)	8
5 Analys	10
5.1 Anspråk cykeltrafik - Etapp 1	10
5.2 Anspråk cykeltrafik - Etapp 1b	11
5.3 Konsekvenser	12
6 Sammanfattande slutsatser	13

1 Sammanfattning

Efter att detaljplanens granskningsutlåtande upprättats och godkänts i början av 2023 har diskussioner förts kring föreslaget intrång (GATA₁ på kvartersmark) - i anslutning till cirkulationsplatsen Kvarnbygatan/Järnvägsgatan. Intrånget som föreslagits på en privat fastighet nordväst om cirkulationsplatsen har befunnits vara för stort under nuvarande omständigheter. Därför föreslås plangränsen vid Järnvägsgatan justeras till ett läge som gällde vid granskningen i april-maj 2022.

Målet med denna utredning är att presentera konsekvenserna av en justering av utformningen på den aktuella platsen

Justeringarna har gjorts för att säkerställa att intrånget minimeras på fastigheten nordväst om korsningen Kvarnbygatan/Järnvägsgatan. För att klara av anpassningen har rondellen skjutits ner något, refugytorna har gjorts mindre och den kombinerade gc-vägen på den västra sidan av Järnvägsgatan har blivit en gångväg med låg standard. Den aktuella sträckan ingår som en del i en skolväg, men den låga standarden bedöms ändå vara fungerande för gångtrafiken utifrån de förutsättningar som ges på platsen. Lösningen för cyklisterna behöver däremot ses över.

Byggnationen på platsen är uppdelad i två etapper - etapp 1a och 1b. Etappindelningen görs på grund av samordning med kvartersbyggnationen, där finplaneringen sker efter kvartersbyggnationen för att minimera risken att anläggningar körs sönder samt att byggaktörernas behov av byggarbetsområde. Förutsättningarna nordväst om korsningen är desamma för båda etapperna. Det som skiljer sig åt är att en separerad gång- och cykelväg nordost om korsningen inte var tänkt att byggas ut förrän i etapp 1b. När cykelvägen försvinner på den nordvästra sidan korsningen får det till konsekvens att det helt saknas koppling mellan Alléen och Mölndals bro - tillika att det också saknas en del i det kommunala huvudcykelnätet.

Bedömningen är därför att det redan i etapp 1a behöver byggas ut gång- och cykelväg nordost om korsningen Kvarnbygatan/Järnvägsgatan. Dock innebär de pågående byggnationerna inom kvartersmark att den exakta sträckningen behöver utredas och att det under etapp 1a kan bli en provisorisk utformning på gång- och cykelvägen på sträckan.

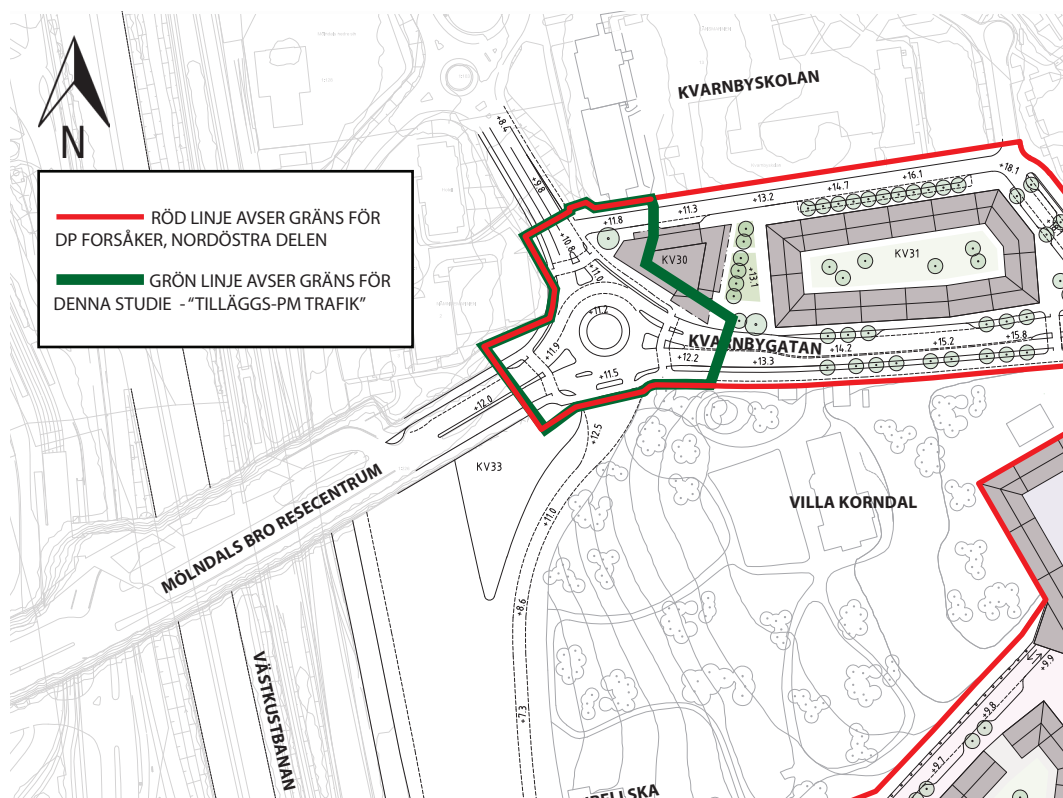
Justeringen bedöms inte få kapacitetsmässigt stor påverkan. Huvudcykelnätet går på både norra och södra sidan av Mölndals bro. Det innebär att det ökade anspråket att korsa Mölndals bro från söder till norr, på västra sidan korsningen, delvis kan kompenseras av ett minskat anspråk att korsa från norr till söder.

Det finns en risk att cyklister kommer att använda gångvägen nordväst om korsningen. Utformningsmässigt är det viktigt att trafiksäkerheten är så hög att det i korsningsspunkten inte får några allvarliga negativa konsekvenser. Framkomlighetsmässigt är cyklar på den redan trånga gångvägen en lösning som är kraftigt undermålig.

2 Inledning

2.1 Bakgrund

Efter att granskningsutlåtandet upprättats och godkänts i början av 2023 har diskussioner förts kring föreslaget intrång (GATA₁ på kvartersmark), i anslutning till cirkulationsplatsen Kvarnbygatan/Järnvägsgatan. Intrånget som föreslagits på en privat fastighet nordväst om cirkulationsplatsen har befunnits vara för stort under nuvarande omständigheter. Därför föreslås plangränsen vid Järnvägsgatan justeras till ett läge som gällde vid granskningen i april-maj 2022. Utformningen i anslutning till cirkulationsplatsen behöver därför justeras med de nya förutsättningarna som grund.



Figur 1. Strukturplan, planområde (Forsåker - Nordöstra delen) och utredningsområdet

Området som berörs av utredningen är markerat i figur 1 ovan.

2.2 Mål och syfte

Målet med denna utredning är att presentera konsekvenserna av en justering av utformningen på den aktuella platsen, kring korsningen Kvarnbygatan/Järnvägsgatan, med återgång till det intrång som presenterades i april-maj 2022 på fastigheten i nordväst.

3 Förutsättningar

Byggnationen på platsen är uppdelad i två etapper - etapp 1a och 1b. Etappindelningen görs på grund av samordning med kvartersbyggnationen, där finplaneringen sker efter kvartersbyggnationen för att minimera risken att anläggningar körs sönder samt att byggaktörernas behov av byggarbetsområde.

3.1 Tidigare utformning etapp 1a

I figur 2 nedan visas utformning av korsningen Kvarnbygatan/Järnvägsgatan innan justering. Med röd linje markeras detaljplanegränsen från granskningsskedet, som inte får överskridas med anläggning av gata.



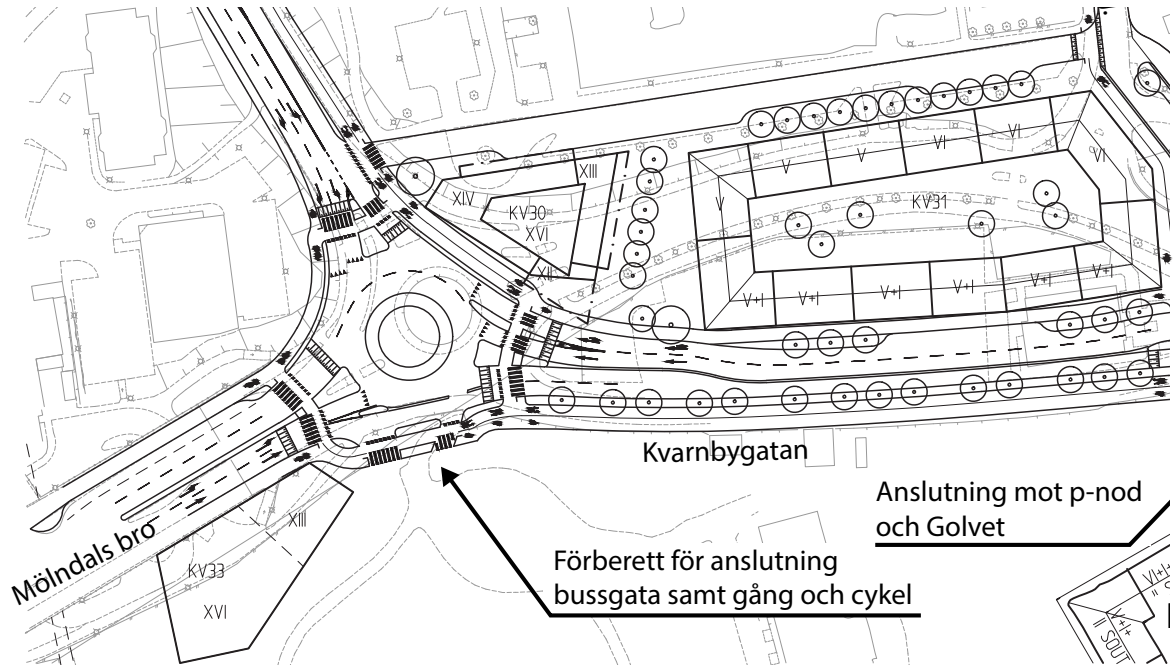
Figur 2. Utformning av korsningen Kvarnbygatan/Järnvägsgatan innan justering - röd linje markerar gränsen för intrång (detaljplanegränsen från granskningsskedet).

Förslaget för etapp 1a innefattar innan justering:

- Separerad gc-väg på södra sidan Kvarnbygatan, till och med övergången vid Mölndals bro
- Kombinerad gc-väg på båda sidor Mölndals bro
- Kombinerad gc-väg längs den västra sidan Järnvägsgatan - från Mölndals bro fram till övergången mot Alléen
- Separerad gc-bana på östra sidan Järnvägsgatan
- Utformning för gång och cykel i cirkulationsplatsens västra och norra passager - över Mölndals bro respektive Järnvägsgatan

3.2 Tidigare utformning etapp 1b

I den slutliga utformningen kring korsningen Kvarnbygatan/Järnvägsgatan kommer gång- och cykelväg att byggas ut även på den nordvästra sidan av korsningen - som komplement till vad som byggts ut i etapp 1a.



Figur 3. Slutlig utformning av den aktuella korsningen Kvarnbygatan/Järnvägsgatan - innan justering.

Förslaget för etapp 2 innefattar innan justering:

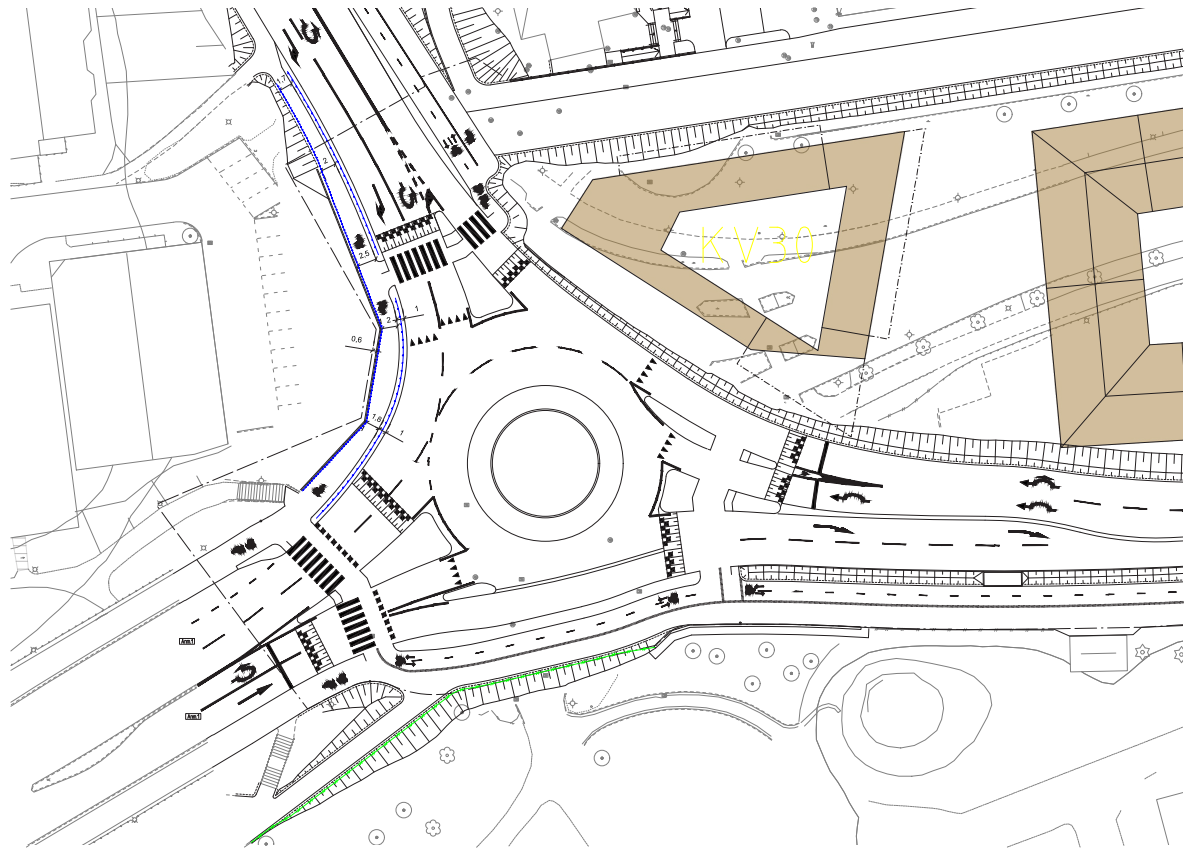
- Separerad gc-väg på södra sidan Kvarnbygatan, till och med övergången vid Mölndals bro.
- Kombinerad gc-väg på båda sidor Mölndals bro
- Kombinerad gc-väg längs den västra sidan Järnvägsgatan - från Mölndals bro fram till övergången mot Alléen.
- Separerad gc-bana på östra sidan Järnvägsgatan - fram till övergången mot södra sidan Kvarnbygatan
- Utformning för både gång och cykel i samtliga passager kring cirkulationsplatsen

4 Åtgärdsförslag efter justering (etapp 1a)

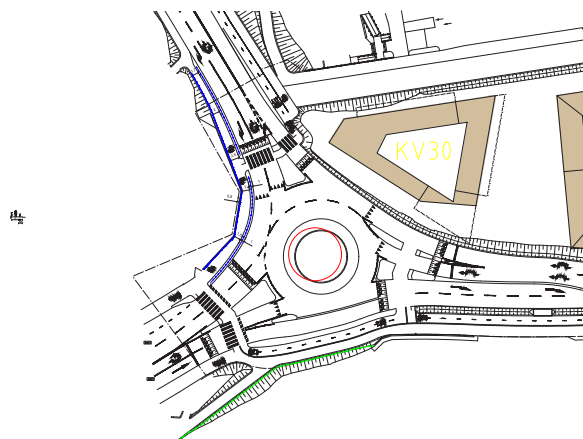
Nedan presenteras förslag för etapp 1a, där anpassning gjorts till den nya begränsningslinjen nordväst om korsningen Kvarnbygatan/Järnvägsgatan (som visas i figur 2).

För att klara av anpassningen har rondellen skjutits ner något (i figur 5 visas i rött rondellens placering innan justering), refugytorna har gjorts mindre och den kombinerade gc-vägen på den västra sidan av Järnvägsgatan har blivit en gångväg med låg standard.

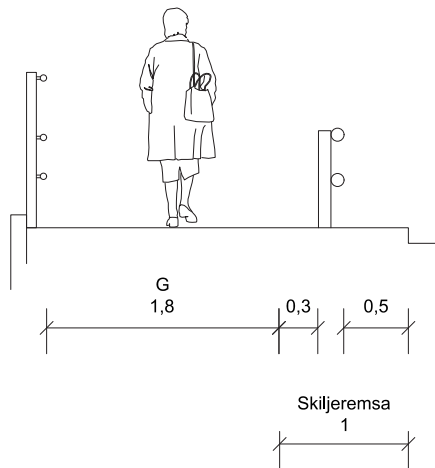
I figur 4 och 6 visas i plan och sektion den nya utformningen.



Figur 4. Plan för utformning av korsningen Kvarnbygatan/Järnvägsgatan efter justering till den nya begränsningslinjen.



Figur 5. I rött visas rondellens placering innan justering



Figur 6. Sektion för den västra sidan av Järnvägsgatan

En mur behöver sättas upp mot den privata fastigheten i det nordvästra hörnet av korsningen. På grund av den nivåskillnad som uppkommer behöver räcke sättas upp för såväl gångtrafiken som biltrafiken. Det innebär att det behövs räcke på ömse sidor om gångvägen (figur 6), och att det i den trängsta sektionen endast kommer att bli kvar 1,8 meter till gångtrafikanterna.

Motsvarande principer som visas i figur 4 och 6 kommer gälla, på den västra sidan Järnvägsgatan, även för den slutliga utformningen (etapp 2).

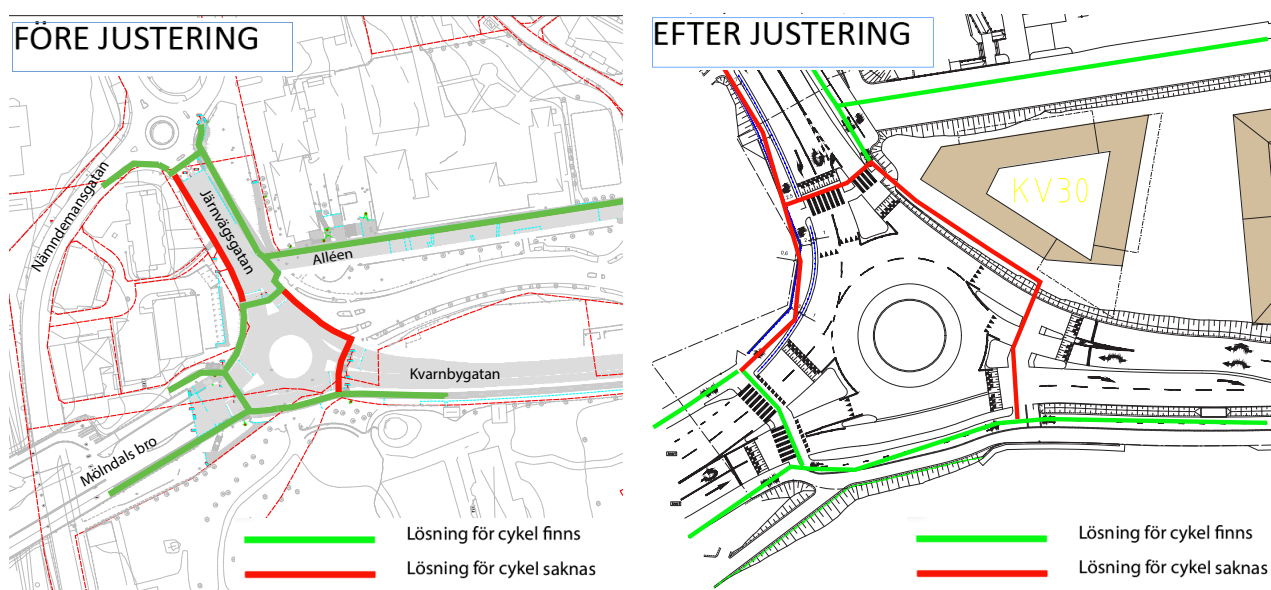
5 Analys

Nedan presenteras hur cykeltrafikens framkomlighet har förändrats på grund av de justeringar som har behövt göras.

Gångtrafikens anspråk har kunnat säkerställas även efter anpassningen till den nya begränsningslinjen i nordväst - vilket gör att dess anspråk inte kommer att behandlas vidare i denna kompletterande PM.

5.1 Anspråk cykeltrafik - Etapp 1a

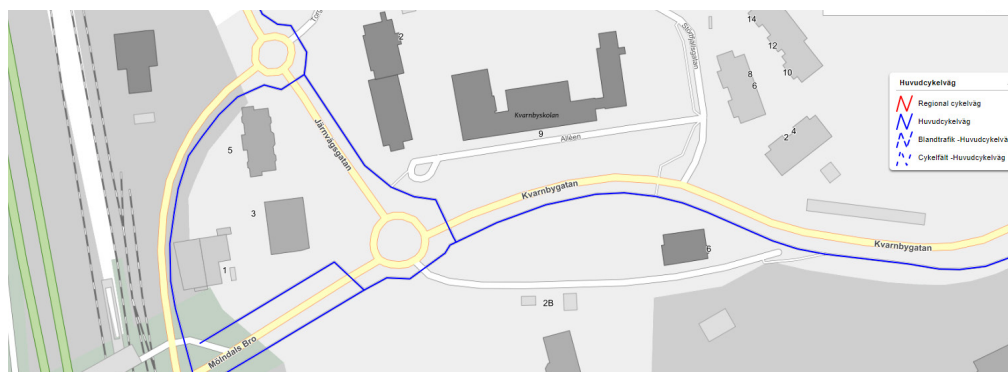
Av figur 7 nedan framgår att cykeltrafiken mellan den östra sidan Järnvägsгатan och Alléen helt skärs av från Mölndals bro.



Figur 7. Lösningar för cykeltrafiken före och efter justeringen till ny begränsningslinje i det nordvästra hörnet av cirkulationsplatsen

Längre norrut, vid korsningen Järnvägsгатan/Nämndemansgatan, kommer det fortfarande vara möjligt att korsa vägen, för att ta sig vidare till Nämndemansgatan eller norrut. Dock saknas det helt koppling för skolelever som ska ta sig mellan Alléen och Mölndalsbro, vilket inte är acceptabelt.

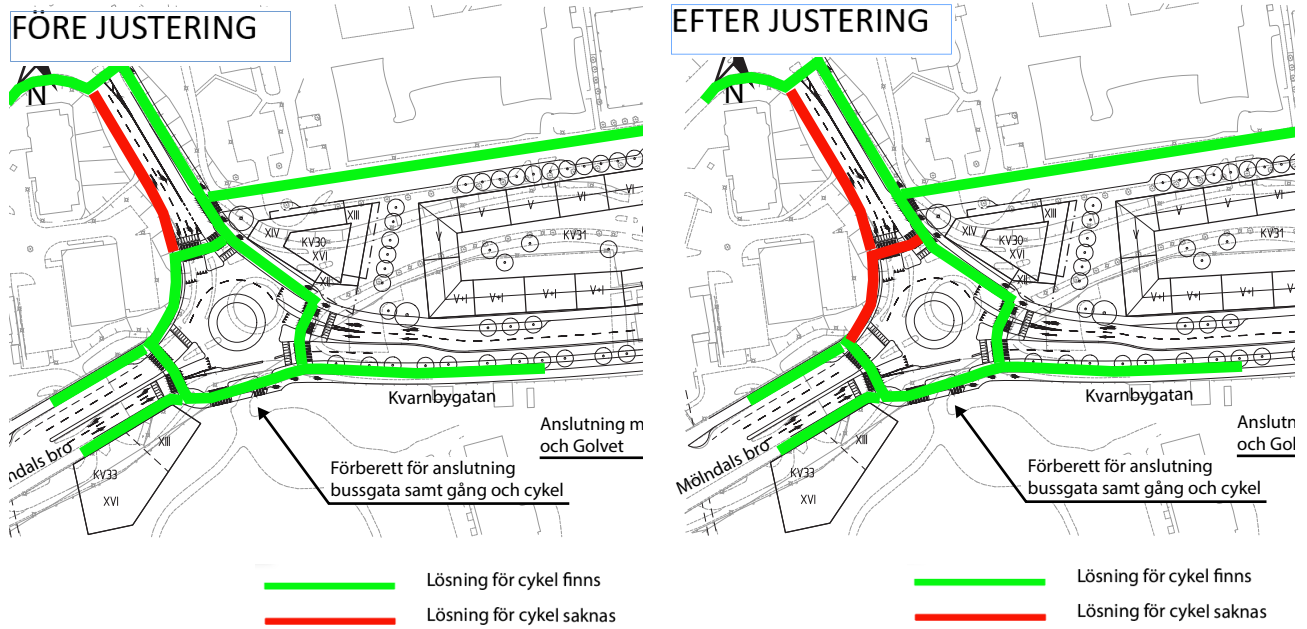
Det saknas också koppling mellan huvudcykelstråket längs den södra sidan Kvarnbygatan och längs den östra sidan Järnvägsгатan, se figur 8.



Figur 8. Huvudcykelväg

5.2 Anspråk cykeltrafik - Etapp 1b

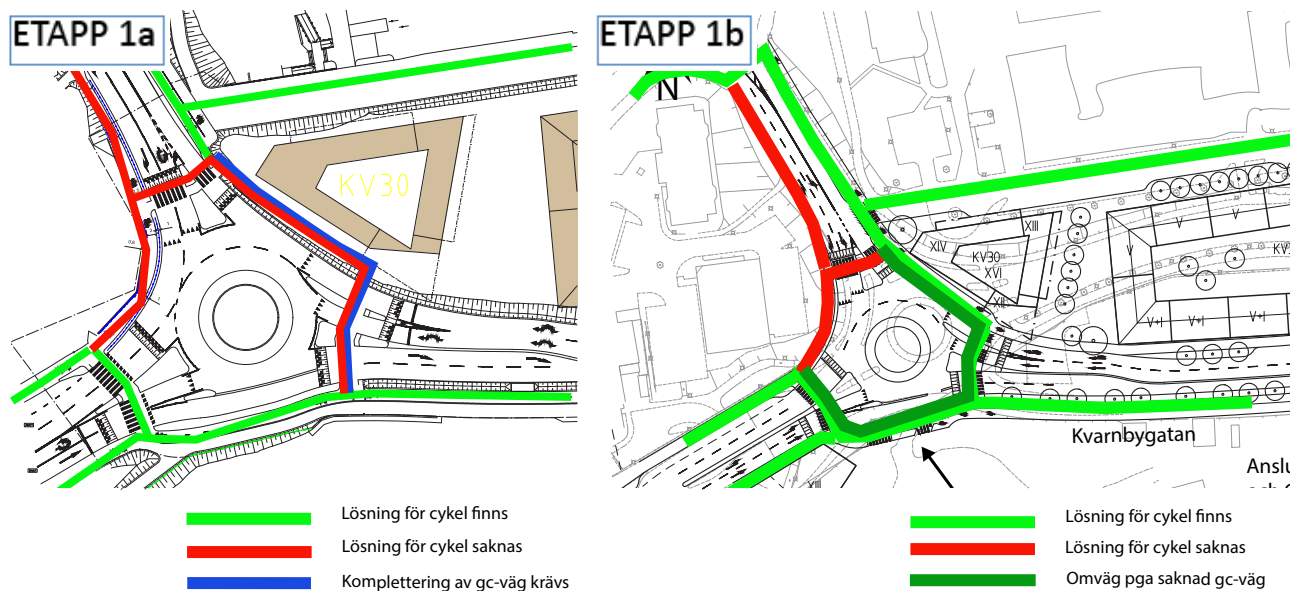
I etapp 1b, den slutliga utformningen, kommer gång- och cykelväg utmed den östra delen av korsningen - från Kvarnbygatan och fram till Alléen - att anläggas.



Figur 9. Lösningar för cykeltrafiken före och efter justeringen till ny begränsningslinje i det nordvästra hörnet av cirkulationsplatsen. I efterbilden är inte underlaget uppdaterat efter den nya begränsningslinjen.

5.3 Konsekvenser

Nedan presenteras vilka konsekvenser för respektive skede som behöver beaktas för att åtgärdsförslagen i respektive etapp ska kunna betecknas som fullgoda.



Figur 10. Konsekvenser som behöver beaktas för respektive skede

För **etapp 1a** behöver avsaknaden av koppling mellan Alléen och södra sidan av Kvarnbygatan, tillika koppling mellan kommunens huvudcykelvägar, åtgärdas. Behovet markeras med blå linje i figur 10.

Det bör beaktas att det finns en relativt stor risk att cyklar kommer att ta sig fram på gångvägarna, där det saknas cykelvägar.

I figuren för **etapp 1b** markeras den omväg som trafikanterna behöver göra jämfört med förslaget innan justering. Dock bör beaktas att det i förslaget innan justering kan finnas motsvarande antal cyklar som behöver korsa Mölndals bro i omvänd riktning, för att ta sig till södra sidan gatan. Korsningen av Mölndals bro ingår också i huvudcykelnätet (se figur 8). Bedömningen är därför att det som är markerat som omväg i figur 10, inte kommer ge några stora konsekvenser för framkomligheten i trafiksystemet som helhet.

6 Sammanfattande slutsatser

Justeringarna har gjorts för att säkerställa att intrånget minimeras på fastigheten nordväst om korsningen Kvarnbygatan/Järnvägsgatan. Utformningsmässigt innebär det att på sträckan mellan övergången mot Alléen och anslutningen till Mölndals bro kommer inte den tidigare kombinerade gång- och cykelvägen få plats. Utrymmet som kvarstår efter justeringar, av bland annat rondellen samt refuger, är en 1,8 meter bred gångväg (där det är som trängst). Den aktuella sträckan ingår som en del i en skolväg, men den låga standarden bedöms ändå vara fungerande för gångtrafiken utifrån de förutsättningar som ges på platsen. Lösningen för cyklisterna behöver däremot ses över.

När cykelvägen försvinner på den nordvästra sidan korsningen får det till konsekvens att det helt saknas koppling mellan Alléen och Mölndals bro - tillika att det också saknas en del i det kommunala huvudcykelnätet.

Bedömningen är därför att det redan i etapp 1a behöver byggas ut gång- och cykelväg nordost om korsningen Kvarnbygatan/Järnvägsgatan. Dock innebär de pågående byggnationerna inom kvartersmark att den exakta sträckningen behöver utredas och att det under etapp 1a kan bli en provisorisk utformning på gång- och cykelvägen på sträckan.

Justeringen bedöms inte få kapacitetsmässigt stor påverkan. Huvudcykelnätet går på både norra och södra sidan av Mölndals bro. Det innebär att det ökade anspråket att korsa Mölndals bro från söder till norr, på västra sidan korsningen, delvis kan kompenseras av ett minskat anspråk att korsa från norr till söder.

Det finns en risk att cyklister kommer att använda gångvägen nordväst om korsningen. Utformningsmässigt är det viktigt att trafiksäkerheten är så hög att det i korsningspunkten inte får några allvarliga negativa konsekvenser. Framkomlighetsmässigt är cyklar på den redan trånga gångvägen en lösning som är kraftigt undermålig.

ATKINS

Member of the SNC-Lavalin Group

KONTOR

Sankt Eriksgatan 5
411 05 Göteborg
031-761 95 00



www.snclavalin.com | www.atkins.se