

Tekniska förvaltningen

Handläggare, direkttelefon
Johan Hallberg

PM - Trafik och parkering - Åby Måsshall och hotell

Utvecklingsarbetet för Åby måsshall startade runt år 2007. Under arbetet har ett antal trafikstudier gjorts (åven för, eller baserade på, FÖP Fåssbergsdalen). Allt eftersom åren gått har information i utredningsrapporterna blivit delvis inaktuell. I denna PM sammanfattas relevant information från tidigare utredningsinsatser.

Bakgrund

Åbytravet befinner sig i en förändringsprocess där den traditionella travbanan förvandlas till en bredare arena med en flora av aktiviteter, varav travet utgör en. En ny detaljplan tas fram för en del av området, med syfte att möjliggöra en utbyggnad av en måsshall och ett hotell i anslutning till travbanan. (I den fördjupade översiktsplanen för Fåssbergsdalen finns projektet upptaget under namnet "multihall"). Anläggningen ger utgångspunkt för, utöver travverksamheten, andra större publika evenemang som mässor, konserter och idrottsevenemang. Måsshallen omfattar ca 10 000 m² och hotellet skisseras i upp till 16 våningar med ca 150 rum. Hallen och hotellet placeras strax sydost om nuvarande restaurang och huvudläktare och tar i anspråk en del av det befintliga parkeringsområdet. För parkering styrs besökarna huvudsakligen via Idrottsvågen till det stora parkeringsfåltet söder om travanläggningen – ett delområde för vilket också, i samband med den aktuella processen, planeras en viss uppgradering.¹

Trafik

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelförbindelserna med centrum och närliggande stadsdelar är goda. Genom den stora parkeringsytan i området finns också några gång- och cykelstråk som kommer att förstärkas i samband med ombyggnaden av parkeringen. Ytterliggare planerade gång- och cykelbanor är utmed Åbyvågen och i det nya bostadsområdet norr om detaljplanen, vilka alla bidrar till ett mer attraktivt och finmaskigare gång- och cykelnät i området, se figur 1.

¹ Tekniskt PM, Mölnåls Åby Måsshall. WSP Samhållsbyggnad, Maj 2012



Figur 1. Primära gång- och cykelbanor. Heldragna linjer är befintlig och streckade är planerade.

Kollektivtrafik

Idrottsvägen trafikeras av buss 753 – en kringlinje med Heden (i Göteborg) som utgångspunkt, och som passerar bland annat Mölnåls station, Helenedal, Bifrost och Wavrinskys plats. Mölnåls centrum - på ett inte allt för långt promenadavstånd – är en av Göteborgsregionens största omstigningspunkter för kollektivtrafik. Det byggs hållplatslägen på Frölundagatan för att kunna trafikera buss 751 som går mellan Mölnlycke och Frölunda torg med stopp i bland annat Pixbo, Mölnåls centrum och Eklånda.

Biltrafik

Trafiken längs Idrottsvägen uppgår ett normalt vardagsdygn till ca 5 000 fordon per medelvardagsdygn (f/mvd), någonstans mellan ca en fjärdedel och en tredjedel av denna trafik bedöms vara genomfartstrafik (främst via Nedanvägsgatan) – övriga trafikanter har således ett ärende längs Idrottsvägen. Den enskilt största attraktionspunkten idag, med inemot hälften av besöks trafiken, är simhallen. Trafiken längs Åbyvägen i avsnittet mellan Idrottsvägen och Frölundagatan är i storleksordningen 4 000 f/mvd – avfartsrampen från Söderleden har idag begränsade trafikmängder, ca 1 600-1 700 f/mvd. I söder avgränsas Åby-området av Söderleden. År 2006 trafikerades leden av ca 59 000 f/mvd, under morgonmax-timmen ca 60 % av trafiken mot öster, omvänt under eftermiddagens max-timme. Trafikflödet lördagar och söndagar utgör här ca 60 % av vardagstrafiken.¹

Biltrafikprognos horisontår 2018¹

I utredningen ingår en utblick mot *horisontåret 2018 baserad på kommunens bostadsbyggnadsprogram och framtidsplaner* (aktuell planering april 2012):

Förändringarna till följd av trängselskattens införande, beräknade av Trafikverket, har integrerats i den här redovisade prognosen. För Åby och närområdet gäller i prognosen:

- tillkomsten av en mäss-/multihall om ca 10 000 m² samt ett hotell med ca 150 rum (ca 6 500 m²) i anslutning till travets nuvarande huvudentré; grundprognosen här utgår från normal daglig verksamhet och exkluderar arrangemang som mässor etc.
- utbyggnaden av Åby Stallbacke har genomförts till ca 40 % av planerad omfattning (i huvudsak 275 av 735 lägenheter), "Franks gatukök" har flyttat till Idrottsvägen; utbyggnaden i L:a Fåssbergsdalen har genomförts till ca 50 % (ca 95 av ca 180 lägenheter)
- övrig utbyggnad av L:a Fåssbergsdalen och Åby Stallbacke respektive andra planer för Fåssbergs By samt kv Växthuset (f d "Pedagogen") förväntas genomförda längre fram, trafikförändringar till följd av en eventuell framtida utbyggnad av centrum ingår *inte*.

Resultatet visar att trafikströmmen längs Frölundagatan förändras marginellt väster om Åbyvägen, till del beroende på tillkomsten av en parallell lokalgata som "hanterar" trafiken från nybyggnationen på "Stallbacken". Längs Åbyvägen och Idrottsvägen ökar trafikflödena totalt med storleksordningen 1 400-1 800 f/mvd. På Söderleden blir ökningen drygt 8 000 f/mvd.

Biltrafikprognos horisontåret 2018 utan utbyggnad av Åby mässhall/hotell¹

Utbyggnaden av Åby mässhall och hotell beräknas öka trafikstringen i området med ca 1 100 f/mvd, en normal vardag utan speciella arrangemang. Trafikökningarna som enbart är kopplade till Åby mässhall/hotell kan normaldagen ses som begränsade. De gator som får störst påverkan är Idrottsvägen med en ökning på ca 200-300 f/mvd och Åbyvägen med ca 200-400 f/mvd i respektive riktning från utfarterna. Trafiktillskottet i det övriga vägnätet är litet, knappast signifikant. På Söderleden beräknas ökningen bli ca 150 f/mvd.

Biltrafikprognos horisontåret 2018 – med större mässarrangemang¹

Med utgångspunkt i olika typer av evenemang har maximal trafikstring för ett mässarrangemang skattats till ca 3 600 bilrörelser (en relativt framgångsrik, publik mässta, fredag, ca 4 000 besökare, ca 90 % med bil, samåkningsfaktor ca 2 personer per fordon). Till detta skall sedan adderas den trafik som ett hotell med ca 150 rum alstrar, personal och leveranser ett normalt vardagsdygn.

Totalt ger den planerade utbyggnaden, en välbesökt mässdag, ett trafik tillskott i vägnätet av storleksordningen 4 700 fordon.

Trafikökningarna blir mäsddagar naturligtvis kraftiga på de närmaste tillfartsvägarna, d v s Åbyvägen och Idrottsvägen. I övrigt visar trafikmodellen, generellt sett, relativt begränsade effekter med hänsyn till den kraftiga trafikstringen (systemövergripande förklarar detta bl a av att resmönster förändras genom att man "byter" resmål, ett besök till "Aktiviteten" eller centrum byts mot ett "mässbesök", resan "finns" således redan i/genom eller i närheten av området).

Under helgdagar kan t ex mäsdsarrangemang tänkas ha upp till ca 50-100 % fler besökare. Ett sådant trafik tillskott ger, mot bakgrund av de mycket lägre generella trafiknivåerna sådana dagar, inte en dimensionerande trafiksituation (även om kanske den helgtillkommande trafikens störningseffekter för bostäderna i närområdet bör värderas).

Trafiksimulering horisontåret 2015 av Fässbergsmotet²

Prognosen har utgått från 2006 års trafikflöden som har anpassats mot trafikräkningar från år 2010 och med hänsyn till effekter av trängselskatt och planerad exploatering i analysområdet fram till år 2015. Den planerade exploatering uppgår till 500 bostäder, 43 500 m² verksamhet, 10 000 m² mässhall och 6 500 m² hotell. Vägnätet är dagens utformning plus

1. fri högersväg från bron för påfarten till Söderleden i den norra cirkulationsplatsen
2. fri högersväg för avfarten från Söderleden i den södra cirkulationsplatsen
3. Additionskörväg på Söderleden öster om Fässbergsmotet

Resultatet visar att medelhastigheten på Söderleden mellan de två närliggande trafikplatserna Travbanemotet och Sisjömotet är 93km/h. Medelkölängderna redovisas i figur 2.



Figur 2. Medelkölängd

² Trafikanalys av Fässbergsmotet. Sweco Infrastructure. November 2012

Det utförs ett antal åtgärder som ger en god effekt för framkomligheten, vilket trots ökad trafikefterfrågan förbättrar framkomligheten jämfört med nulåget. Det planerade svångkörfåltet för högersvångande trafik från bron som ska ut i västergående riktning på Söderleden visar sig ge god effekt på framkomligheten.

Parkering

Den stora parkeringen söder om travanläggningen behålls med i stort sett samma storlek men struktureras om något. Efter utbyggnad kommer anläggningen att ha totalt ca 1 800 parkeringsplatser. Besök till Åby Fritidscentrum och till mässhallen och hotellet bör i normalfallet kunna rymmas utan någon egentlig samordning.

Parkeringsutredning Åby mässhall¹

Mässhallens parkeringsbehov beråknas till ca 500 parkeringsplatser under den mest belastade dygnsperioden vardagar, ca 900 parkeringsplatser i samband med populåra evenemang under helger. Till detta ska adderas beråknat behov för hotellet, ca 125 parkeringsplatser.

De mindre travarrangemangen som torsdagstravet, drar ca 600-750 personbilar. Samtidiga arrangemang (trav + mässhall + fotboll) skulle alltså kunna överskrida tillgånlig parkeringskapacitet men mellan travets och mässhallens arrangemang kommer det att finnas en intern samordning. Två till fyra gånger om året har Åby travbana stora arrangemang som ensamma fyller parkeringsområdet (ca 15 000 besökare och ca 2 500 personbilar) – vid dessa tillfällen måste de andra verksamheterna underordna sig och avstå från ”parkeringsdrivande” evenemang.

Parkeringsutredning för Åby Fritidscentrum³

Åby fritidsområde är ett område där det finns en rad olika idrottsanläggningar så som bl.a. simhall, ishall, rackethall, fotbollsplaner, bandybana, mm. Det pågår ett utvecklingsprojekt, ”Åby Fritidscentrum – Målbild och gestaltning”, där en målbild utarbetas för hur området kan utvecklas fram till år 2033. Den här parkeringsutredningen syftar till att som underlag för utvecklingsprojekt kvantifiera parkeringsbehovet inom området.

I utredningen har samutnyttjande inom Åby Fritidsområde studerats och styrande förutom variationer i säsong och över dygnet har även varit vad som kan tänkas vara ett rimligt gångavstånd mellan verksamheter. När det gäller parkeringsbehovet för år 2033 beråknas det variera mellan ca 480 till 730 platser. Variationen är helt avhängig med hur stor yta kontor –, konferens-, klubb- och kursverksamhet som kommer att finnas. Sannolikt kommer parkeringsbehovet att återfinnas i den nedre delen av intervallet, eftersom det under de kommande 20 åren även hinner hända en hel del inom kollektivtrafikområdet.

³ Parkeringsutredning, Åby Fritidsområde. Reinertsen. Maj 2013.



Tekniska förvaltningen

Referenser

Tekniskt PM, Mölnåls – Åby Måsshall. WSP Samhållsbyggnad. Maj 2012
Trafikanalys av Fåssbergsmotet. Sweco Infrastructure. November 2012
Parkeringsutredning, Åby Fritidsområde. Reinertsen. Maj 2013.