

KONCEPT

2015-05-20

FÖP Mölndalsåns dalgång

PM

GENOMFÖRANDE - TRAFIK

Maj 2015

SWECO Transport System



Innehåll

1	BAKGRUND	3
2	UPPDRAGET	3
3	UR PLANENS INNEHÅLL	4
4	TRAFIKUTVECKLINGEN	5
4	AVSIKT	6
6	RESALSTRING.....	8
7	ÅTGÄRDER	10
8	FORTSATT ARBETE.....	13

Beställare:
Mölnads stad
genom Elisabet Börlin
Göteborgs stad
genom Inger Bergström

Konsult:
SWECO Transport System
genom Lars Hansson
E-mail: lars.hansson@sweco.se
Telefon 031 62 76 77, 0703 82 76 77
Box 2203, 403 14 Göteborg



1 BAKGRUND

Göteborgs stad och Mölndals stad har tillsammans tagit fram planeringsförutsättningar för utvecklingen i Mölndalsåns dalgång. Arbetet har resulterat i ett förslag till en gemensam fördjupad översiktsplan (FÖP) för dalgången. En samrådshandling presenterades i november 2013.

Syftet med planen är att möjliggöra fortsatt stadsutveckling i området med en blandning av verksamheter, kontor, handel och bostäder. Planen har fokus på alla trafikslag och möjligheten att genom samordnad planering skapa förutsättningar för ett ur alla aspekter hållbart trafiksystem. Eftersom planens ambition är att minska bilberoendet skall bebyggelsen och trafiksystemet anpassas för att bättre tillgodose behovet för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Med hänvisning till vikten av bekräftelse att planen stöttar en hållbar utveckling har länsstyrelsen begärt ett fördjupat samråd med kommunerna och Trafikverket. Syftet med detta är att öka förståelsen för planen och underlätta realiseringen av planens intentioner, samordna de mellankommunala frågorna och samtidigt värna riksintressena E6 och järnvägen.

Denna PM är ett bidrag till detta samråd för att förklara sambanden mellan önskad bebyggelseutveckling, planeringsstrategi och hållbar mobilitet - enkelt uttryckt begränsad bilanvändning.

2 UPPDRAGET

Uppdraget har varit att

- Visa hur trafiksystemet kan utvecklas i takt med bebyggelseutvecklingen genom att tydliggöra vilka åtgärder (för bil-, kollektiv-, cykel- och gångtrafik) som måste genomföras vid förverkligandet av planens olika delar.
- Föreslå hur det fortsatta samarbetet mellan Göteborgs stad, Mölndals stad och Trafikverket ska ske för att säkerställa genomförandet av de åtgärder som redovisas i planen.
- Presentera resultat och slutsatser av detta arbete i en rapport inför kommande samrådsmöte

Uppdraget är nu genomfört och redovisas i denna rapport.



3 UR PLANENS INNEHÅLL

Planen medger förtätning med 7000 nya bostäder och 8000 arbetsplatser genom omvandling av befintliga fastigheter och nyexploatering.

Intentionen är att utvecklingen inte skall bidra till ökad biltrafik. Detta skall infrias genom att planen föreskriver tät blandad stadsbebyggelse nära knutpunkter med tillgång till god kollektivtrafik. Gång-, cykel- och kollektivtrafik skall prioriteras. Det lokala gatunätet skall kompletteras så att förflyttningar utan bil underlättas.

I planen reserveras mark för utveckling av den statliga infrastrukturen. Detta gäller framför allt möjligheterna att utveckla järnvägssystemet med Västlänken och Göta-landsbanan.

Då trafiken genom dalgången är ett kraftigt störningsmoment föreslås i planen barriärbebyggelse mot E6 och järnväg.

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer skall tas tillvara och utvecklas.

I planen ingår ett antal åtgärder i trafiksystemet för att tillgodose det ökade resbehovet. Eftersom planens ambition är att minska bilberoendet skall trafikstrukturen anpassas för att bättre tillgodose behovet för gående, cyklisterna och kollektivtrafik. Genom att barriärer överbryggas underlättas rörligheten inom området.

Målsättningen är att utveckla en blandad stadsbebyggelse med lagom mix av bostäder, arbetsplatser, handel och service. Planen har fokus på alla trafikslag och möjligheten att genom samordnad planering skapa förutsättningar för ett ur alla aspekter hållbart trafiksystem.



4 TRAFIKUTVECKLINGEN

Biltrafikutvecklingen 1968 – 2013

Årliga trafikräkningar visar biltrafikens utveckling över kommungränsen under närmare fem decennier fram till idag. När motorvägen öppnades år 1980 halverades biltrafiken på Mölndalsvägen/Göteborgsvägen från drygt 40 000 fordon per dygn till knappt 20 000 fordon per dygn. Sedan dess har trafiken på Mölndalsvägen/Göteborgsvägen varit i stort sett densamma med en tendens till succesiv minskning.

Trafiken på E6 uppgick vid öppningsåret till drygt 30 000 fordon per dygn och har sedan dess ökat till knappt 90 000 fordon per dygn.

En jämförelse av biltrafikens utveckling visar att trafiken på E6 ökat med ca 80% sedan 1985 medan trafiken på de kommunala huvudgatorna inom området minskat något under samma period.

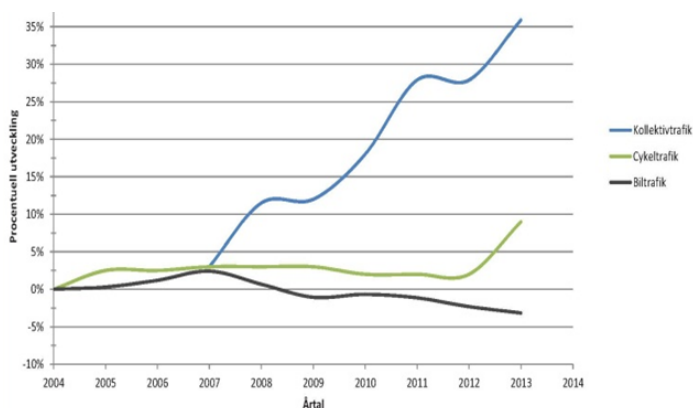
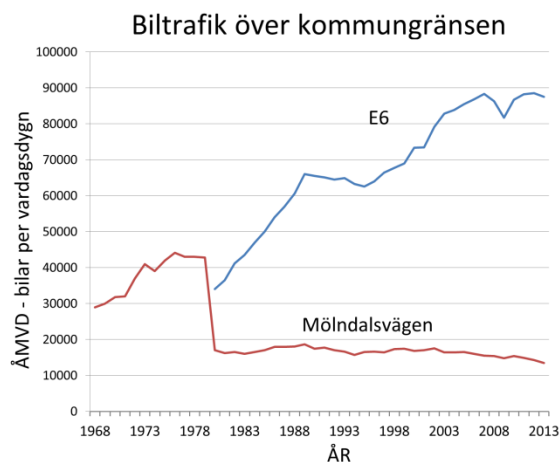
Under de senaste åren har trafiken på E6 och kringliggande huvudgator inte förändrats nämnvärt. Biltrafiken är idag av samma eller mindre omfattning jämfört med situationen kring år 2006.

Resandeutvecklingen inom Mölndals kommun

Intressant är de senaste årens resandeutveckling inom Mölndals kommun. Enligt en sammanställning som nyligen gjorts av Tekniska förvaltningen ökade resandet med kollektiva färdmedel från år 2007 till 2013 med 35% medan bilresandet minskade under samma period. Cykling visar från år 2012 en tendens till ökning, vilket kan vara en effekt av dels trängselskatten dels kommunens riktade satsning på cykeltrafik.

Huruvida det har förekommit ett skifte i färdmedelsfördelning som kan förklara utebliven biltrafiktillväxt går inte att verifiera då uppgifter saknas.

Allmänt kan konstateras att det saknas en plan för uppföljning av effekterna av fortsatt genomförande av översiktsplanens intentioner. Detta gäller utveckling av biltrafik, men likväl djupare studier av färdmedelsval för boende, verksamma och besökande till området. Denna genomförandeplan omfattar ett program för detta ändamål.



4 AVSIKT

Underlätta resor med kollektiva färdmedel

Tillgängligheten för resor med kollektiva färdmedel skall förbättras. Detta gäller såväl resor med buss och spårvagn inom Göteborgsområdet som resor med pendeltåg och regionaltåg inom övriga Göteborgsregionen och Västsverige.

En viktig avsikt vid formulering av utbyggnadsstrategierna för Mölndalsåns dalgång är därför att med samordnad trafik- och bebyggelseplanering underlätta resor med kollektiva färdmedel. Genom att förtäta och utveckla bebyggelse med blandat innehåll i nära anslutning till hållplatser och knutpunkter skall tillgängligheten till kollektivtrafiken förbättras. Att utveckla ”hållplatstorg” med närhet tillgång till verksamheter och service underlättar det dagliga resandet. En sådan stadsutveckling för hållbart resande kräver också att kollektivtrafiken byggs ut och att gatunätet anpassas för att förbättra tillgängligheten för gående och cyklister.

Särskild uppmärksamhet skall ägnas åt områdena kring Mölndal C som regional knutpunkt och målområde för arbete och service. Det är väl känt att närheten till station är av avgörande betydelse för valet att välja tåget för resan till arbetet eller mötet. Hur området kring Mölndal C skall disponeras måste därför ägnas särskild uppmärksamhet.



Underlätta rörligheten inom området

Dagens transportsystem karaktäriseras av kraftfulla kommunikationsstråk i dalgångens nord/sydliga riktning. I väst/östlig riktning är kontakterna inte lika tydliga. Det senare har sin förklaring i det att motorvägen och järnvägen utgör en kraftig barriär, men också att branta bergspartier och höjder omger dalgången.

På dalgångens västra sida utgör Göteborgsvägen/Mölnaldsvägen ett huvudstråk mellan Korsvägen och centrala Mölndal. Gatan fungerar som huvudstråk för cyklister och fördelare av biltrafik inom området men också som huvudlänk i kollektivtrafiksystemet. På dalgångens östra sida finns idag inte motsvarande genomgående gatustråk. En sammanbindande länk saknas mellan Kallebäck och Lackarebäcks industriområde. Det innebär att Mölnaldsvägen/Göteborgsvägen ensam tar rollen som lokal huvudgata på sträckan över kommungränsen mellan Sankt Sigfridsgatan och Flöjelbergsgatan. Avsikten är därför att utveckla det genomgående huvudgatusystemet genom dalgången.

Avståndet mellan dagens passager över E6 och järnväg är relativt stort och därmed ett hinder för rörligheten. Eftersom ett av huvudsyftena med planen är att underlätta för gående och cyklister är det viktigt och planens avsikt att dessa barriärer överbryggas så att gatunätet görs mer finmaskigt och tillgängligheten till kollektivtrafiken utmed Göteborgsvägen och Mölnaldsvägen förbättras.



6 RESALSTRING

Trafikstrategin

Göteborg har formulerat en trafikstrategi med målet att minska bilresorna och istället öka resandet med kollektiva färdmedel, på cykel och som gångtrafikanter. Den genomsnittliga andelen bilresor skall minska från nuvarande 43% till 30%. Övriga resor skall utföras med lika andelar kollektiva färdmedel (35%) respektive gång och cykel (35%).

Mölndal stad har inte formulerat motsvarande strategi. Dock kan antas att strategin kommer att få genomslag för alla resor som berör göteborgsområdet oavsett kommun-tillhörighet.

Ett räkneexempel

Den färdmedelsfördelning som redovisas i trafikstrategin är ett genomsnitt för hela kommunen. Om man utgår från att denna fördelning också gäller för Mölndalsåns dalgång kan följande resonemang föras vad gäller resandeutvecklingen.

- ”På medellång sikt kommer trafikstrategins mål att infrias, vilket innebär att 1/3-del av de resenärer som idag väljer bilen istället kommer att resa kollektivt, cykla eller gå”.

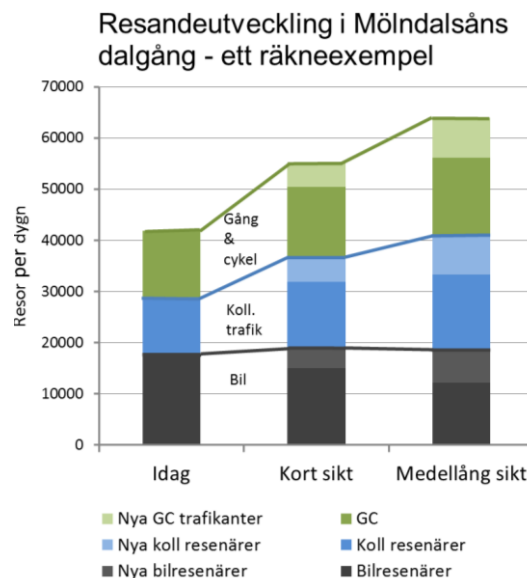
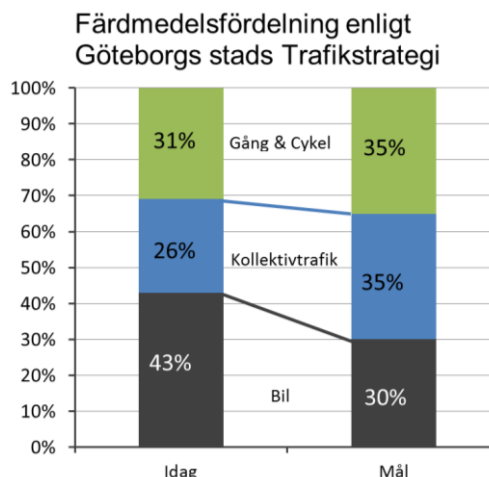
- ”På medellång sikt kommer merparten av planområdets utvecklingspotential att vara genomförd. Det innebär nästan 7 000 nya lägenheter och ca 8 000 nya arbetsplatser.

- Antag 1,5 person per lägenhet, 2,5 förflyttningar per person och 3 förflyttningar per arbetsplats så innebär det totalt ca 45 000 tillkommande förflyttningar per dygn inom eller till och från området.

- Med trafikstrategins fördelning blir det drygt 13 000 resor med bil motsvarande 11 000 bilrörelser samt ca 32 000 förflyttningar jämt fördelade på kollektivtrafik respektive gång och cykel. Antag att hälften av dessa trafikanter rör sig över ett och samma kommunala gatusnitt, exempelvis kommungränsen, så blir resultatet enligt diagram.”

Resultat:

Förutsatt att trafikstrategins mål infrias kommer biltrafiken inte att öka jämfört dagens nivå.



Allt är dock inte nya trafikallstrare!

I räkneexemplet tas ingen hänsyn till att en stor del av tillkommande bostäder och verksamheter ersätter andra befintliga verksamheter som avvecklas. Det innebär att vissa fastigheter som står inför omvandling redan i dag har trafikallstrandande verksamheter. Exempel på detta är handel som ersätts med bostäder eller verkstäder och bensinstationer som avvecklas och ersätts med bostäder. Områden som tidigare använts för industriändamål, ex Forsåkersområdet, planeras nu för utveckling med huvudsakligen bostäder och kontor.

Sammantaget bedöms minst hälften av planens tillkommande bostäder och verksamheter vara på fastigheter som idag eller tidigare använts för andra trafikallstrandande verksamheter.

Exempel på omvandlingar:

F.d. industriverksamhet i Almedal ersätts med bostäder.

Handel, verkstäder och bensinstationer utmed Göteborgsvägen och Mölndalsvägen ersätts med bostäder.

Mejeriverksamhet i Kallebäck ersätts med bostäder.

Industriverksamhet i Forsåker (Papyrus) ersätts med bostäder och kontor.

I Lackarebäcks industriområde sker en succesiv omvandling med nya verksamheter som ersätter de som flyttat ut.

Mölndals centrum utvecklas med en mix av ny och förnyelse av befintlig handel.



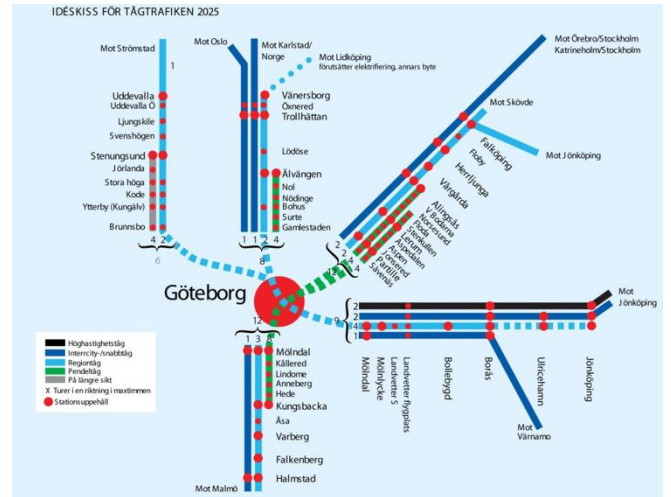
7 ÅTGÄRDER

Åtgärderna bidrar till att minska bilberoendet genom att förbättra tillgängligheten med kollektiva färdmedel för grupper av resenärer med Mölndalsåns dalgång som start- och/eller målområde.

Västlänken

Viktigt för att infria syftet är att förbättra tillgängligheten med kollektiva färdmedel för regionens resenärer. De främsta åtgärderna finns redan i processen för förverkligande inom snar framtid, nämligen bygget av Västlänken och Götalandsbanan samt möjlig utbyggnad av Västkustbanan.

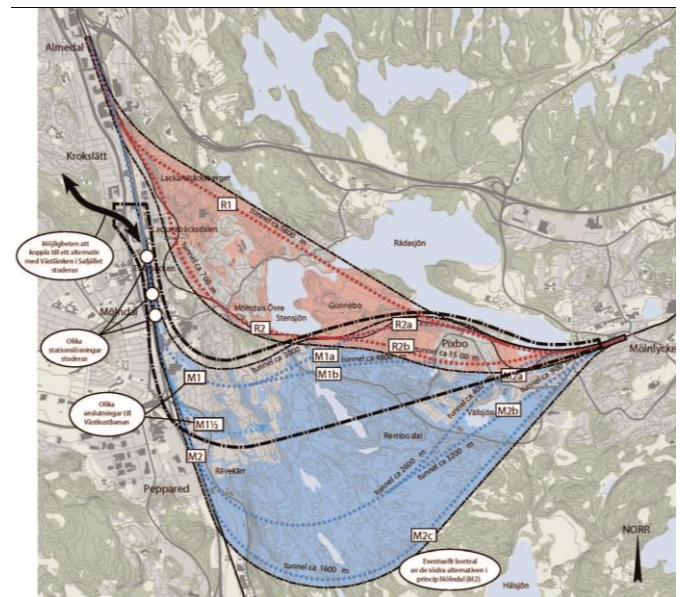
Med Västlänken kommer det västsvenska regionaltågssystemet och göteborgsregionens pendeltågssystem att knytas samman till genomgående tåglinjer. Detta innebär att resenärer från hela göteborgsregionen och stora delar av övriga Västra Götalandsregionen kommer i åtnjutande av direktresor med tåg istället för att som idag tvingas byta vid Göteborgs centralstation.



Götalandsbanan

Det är viktigt att den nya Götalandsbanan dras via Mölndal C så att också resenärer från Borås, Ulricehamn och Jönköping kan erbjudas direkta tågförbindelser knutpunkt Mölndal.

Översiktsplanen reserverar mark för utveckling av järnvägen genom dalgången med upp till sex spår. Med den ökade spårkapaciteten kan Västkustbanan byggas ut till fyra spår söderut med möjlighet att förtäta regional- och pendeltågstrafiken från Kungsbacka och Varberg.



Göteborgsområdet (Göteborg & Mölndal)

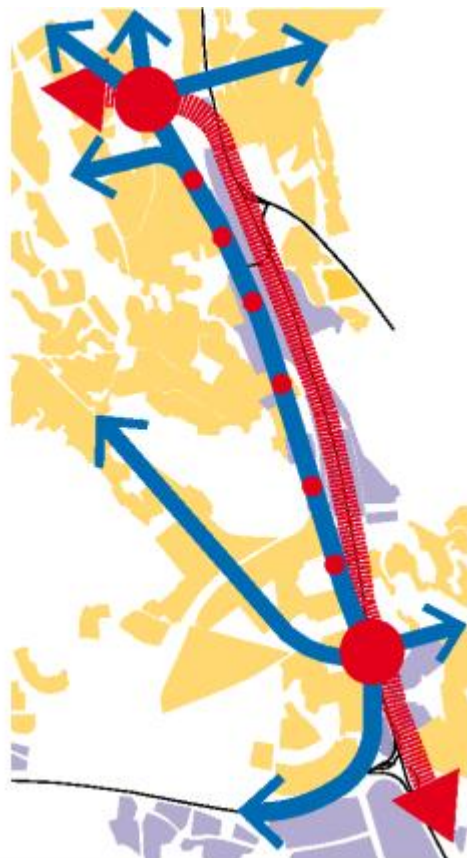
Spårväg och busslinjer kommer under över-skådlig tid att vara stommen i göteborgsområdets kollektivtrafiksystem. Mölndalsvägen/Göteborgsvägen med anslutande stråk är viktiga länkar i detta system. Dock måste systemet utvecklas för att stötta ett hållbart resande för ett ökande resbehov.

Spårvägssystemet kan utvecklas med nya länkar och linjedragningar. Exempel på detta är:

- Utbyggnad av spårvägen söderut från Mölndal centrum till Åbro med möjlig förlängning västerut mot Frölunda genom Fässbergsdalen. Detta överensstämmer också med den målbild som tas fram i planeringen av göteborgsområdets stommät d v s att det behövs en attraktiv förbindelse mellan Mölndal och Frölunda, exempelvis BRT eller spårväg.
- En annan åtgärd för att öka direktresemöjligheterna vore att komplettering av Chalmerstunneln med anslutande spår från söder i syfte att öka direktresemöjligheterna. Åtgärden skulle möjliggöra direktresor mot Chalmers, Sahlgrenska och vidare mot västra stadsdelarna men också mot Lindholmen på planerad ny förbindelse över Göta Älv.

Mötet med det regionala tågssystemet har stor betydelse för tillgängligheten. Mölndals station och station Korsvägen är därför viktiga bytespunkter för regionens resenärer in och ut ur området, men också till andra mål inom göteborgsområdet. Här har exempelvis ett utvecklat stommätstråk genom Toltopsdalen en viktig roll att spela.

Lokalisering av bostäder, verksamheter och service till knutpunkterna är viktigt för tillgängligheten till och utnyttjandet av kollektivtrafiken. Detta är också planens avsikt.



Planområdet (Mölnaldalsåns dalgång med omnejd)

I takt med översiktsplanens genomförande skall gatunätet utvecklas och kompletteras för förbättrad tillgänglighet till fots, på cykel och med kollektiva färdmedel. Allt för att minska behovet av att använda bilen.

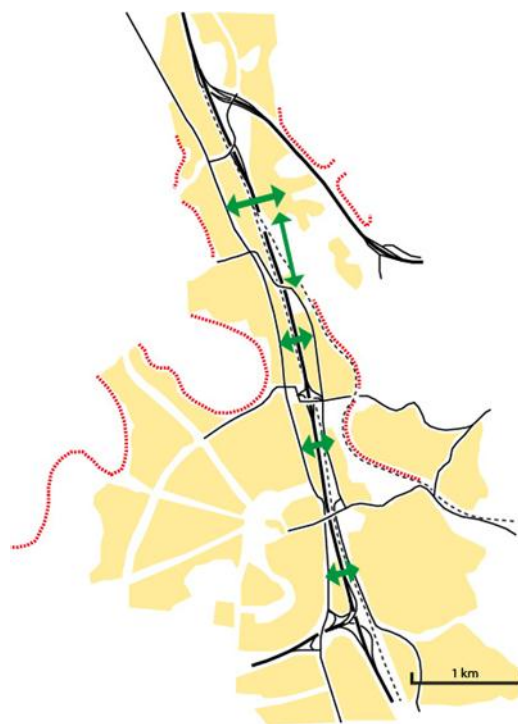
En åtgärd för att förbättra tillgängligheten i nord/sydlig riktning är att bygga en ny gatuförbindelse som förbinder Flöjelbergsgatan i Lackarebäck med Mejerigatan i Kallebäck.

Andra åtgärder syftar till att förbättra tillgängligheten i väst/östlig riktning över E6 och järnvägen.

Vissa åtgärder kan kopplas till specifika exploateringar. Andra åtgärder följer en kontinuerlig utveckling.

Av de åtgärder som kan kopplas till specifika projekt kan nämnas:

- Utveckling av Kallebäcksområdet med nya bostäder och verksamheter med vilket följer ett behov att förbättra stadsdelens koppling västerut över mot Mölnaldalsvägen till handel och kollektivtrafik samt söderut mot Flöjelbergsgatan i Lackarebäckens industriområde. Det senare förbättrar tillgängligheten på östra sidan samt avlastar Mölnaldalsvägen och Göteborgsvägen.
- Med omdaning och utvecklingen av Lackarebäckens industriområde följer ett behov av förbättrad koppling över mot Göteborgsvägen och kollektivtrafiken. Anslutningarna till Lackarebäcksmotet kan också behöva en uppgradering för bättre framkomligheten i lokalgatunätet utmed dalgångens östra sida.
- Forsåkersområdet behöver förstärkt koppling över järnväg och motorväg mot Mölnaldal centrum. Särskild uppmärksamhet måste ägnas åt tillgängligheten till den nya knutpunkten – Mölnaldal station.
- Ytterligare åtgärd som diskuterats och som kan underlätta trafiksituationen i söder är utbyggnad av Kikåsgatan med fortsättning över järnväg och motorväg mot Åbro med möjlig anslutning till E6 syd.



Av åtgärder som inte är kopplat till något specifikt utbyggnadsområde kan nämnas:

- Fortsatt utveckling av gång- och cykelsystemet med beaktande av stomcykelnätet.
- Allmän upprustning och komplettering av gatusystemet för att underlätta rörligheten och tillgängligheten inom dalgången.

8 FORTSATT ARBETE

Denna plan omfattar aktiviteter i syfte att stötta och följa upp effekterna av genomförda delar av översiktsplanen.

Uppföljning av trafik- och resandeutvecklingen

Program för återkommande trafikräkningar och resvaneundersökningar etableras i syfte att följa upp effekterna av planens genomförande

Trafikräkningar

Kommunerna och Trafikverket åtar sig att i samverkan genomföra årliga samordnade uppföljningar av trafikräkningar på vägnätet inom planområdet. I huvudsak utnyttjas kommunernas etablerade program för trafikräkningar, men samordnas så att räkningarna genomförs under en och samma tidsperiod. För Trafikverkets del är det sannolikt tillräckligt att hämta information från fasta trafikräkningsstationer. Den första räkningen genomförs under våren 2016. Uppföljande trafikräkningar genomförs sedan med jämna 1-års intervall eller i samband med större planarbeten.

Mölnadal stad och Göteborgs stad svarar för räkningar inom respektive kommunala väg-områden. Trafikverket svarar för räkningar på de statliga vägarna inklusive på- och avfartsramper. Att på- och avfartsramperna ingår i undersökningarna är viktigt för att kartlägga den lokala biltrafikens utnyttjande av det statliga vägnätet. Räkningarna genomförs under en två-veckors period för registrering av biltrafikens vecko- och dygnsvariation.

Ett gemensamt program för trafikräkning upprättas av parterna under våren 2016.

Resvaneundersökningar

Översiktsplanens intention är att genom medveten planläggning och utveckling av ett integrerat transportsystem verka för ett hållbart resande med prioritet för kollektiva färdmedel och underlätta för gående och cyklister. För att möjliggöra en uppföljning av denna ambition är det nödvändigt att regelbundet undersöka resvanor och val av färdmedel bland boende, verksamma och besökande. Ett begränsat antal indikatorer

väljs ut för att tydliggöra förändringarna mellan undersökningarna.

Resvaneundersökningarna kan genomföras i form av riktade enkäter eller intervjuer till ett urval av boende, verksamma och besökande.

Det är fördelaktigt om dessa undersökningar genomförs i samband med planerade trafikräkningar.

Ett program för resvaneundersökning upprättas av parterna under våren 2016.

Mobility Management

Såväl Göteborgs stad som Mölnadal stad arbetar med ”gröna resplaner” för detaljplaner.

Denna genomförandeplan innefattar också en avsiktsförklaring och åtagande från kommunernas sida att kontinuerligt och i takt med utvecklingen av Mölnadal dalgång arbeta med ”mobility management”.

Detta kan vara i form av ”gröna resplaner” som del i planarbete, men kan likväl vara riktad information till boende, verksamma och besökande. Intresseorganisationer, såsom företagsföreningar, inom området kan med fördel inbjudas till samarbete i denna fråga.

Finansiering

Det är respektive huvudmans ansvar att ordna finansiering av nödvändiga väg- och gatubyggnader. Detta gäller oavsett om huvudmannen står för hela kostnaden eller om det finns medfinansierare. Medfinansierare kan vara annan kommun, myndighet, fastighetsägare eller exploatör.



