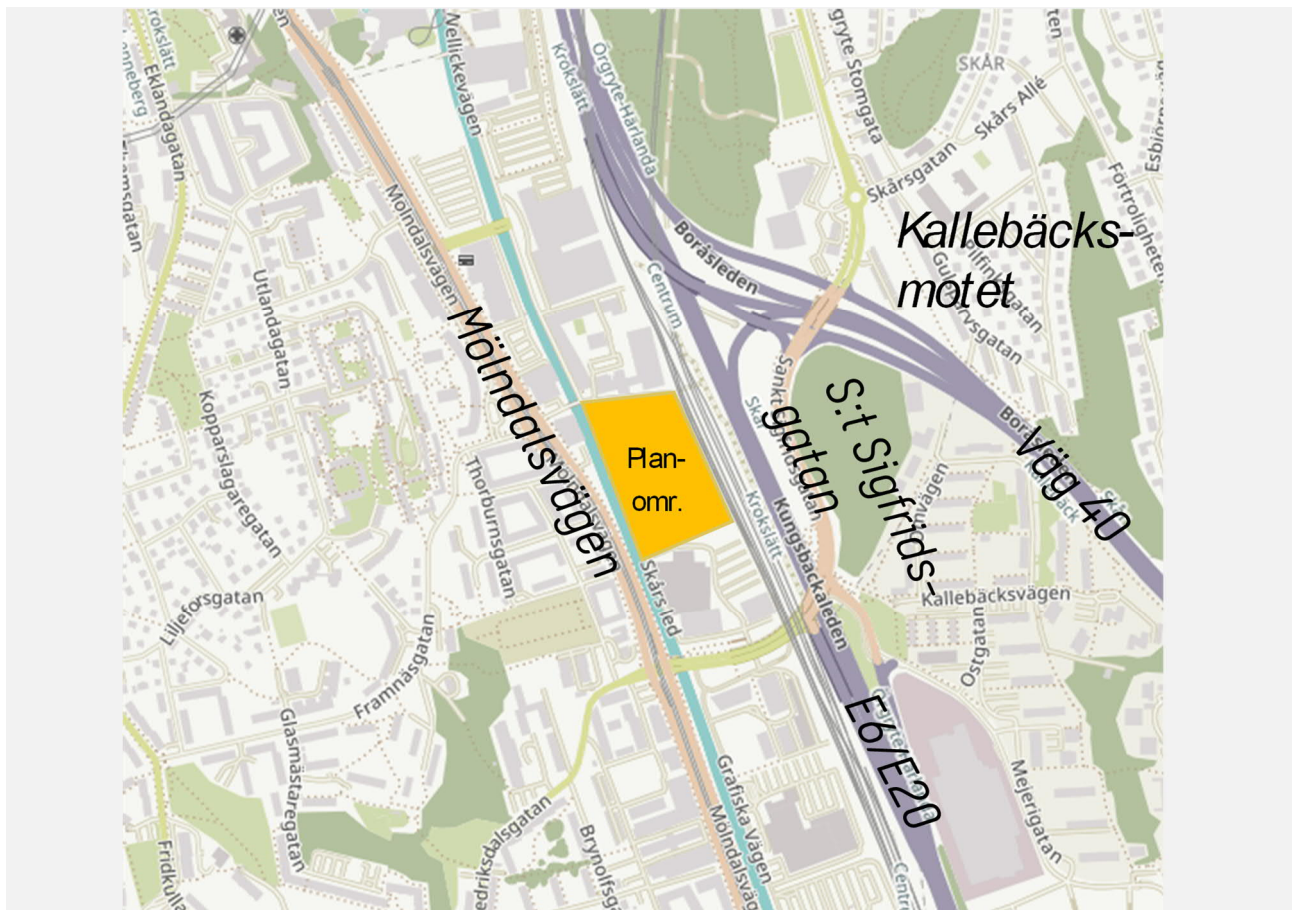


Trafikutredning Almedal

2022-03-07, I anslutning till detaljplan



Uppdrag: Trafik o mobilitet Almedals Fabriker
Uppdragsnummer: 30012258
Kund: Platzer Fastigheter AB, Wallenstam AB och Svenska Hus AB
Datum: 2022-03-07
Upprättad av: Roland Petersson
Kontrollerad av Stefan Andersson
Dokumentreferens: p:\27207\12602875_trafik_o_mobilitet_almedals_fabriker\000\10_original\220307-trafikutredning\trafikutredning_almedals_fabriker_220307.docx

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte.....	6
2	Förutsättningar	6
2.1	Planområdets förutsättningar	6
2.2	Infrastrukturprojekt med påverkan på trafiksituationen i närområdet.....	8
2.3	Detaljplaner i närområdet med påverkan på trafiksituationen.....	9
3	Nuläge	14
3.1	Fysiska förutsättningar	14
3.2	Kollektivtrafik	14
3.3	Cykeltrafik.....	15
3.4	Biltrafik.....	16
4	Alstring som underlag till miljöberäkningar.....	20
4.1	Effekter av planförslaget.....	20
4.2	Sammanställning av resealstring från andra detaljplaner i anslutning till Mölndalsvägen.....	22
4.3	Trafikflöden som underlag för tillkommande alstring.....	24
4.4	Trafikflöden efter Korsvägens ombyggnad och med tillskott från andra detaljplaner med påverkan på omkringliggande vägnät	25
4.5	Trafikflöden som underlag till miljöberäkningar	26
5	Alstring som underlag till dimensionering av utformning.....	32
5.1	Effekter av planförslaget.....	32
5.2	Sammanställning av resealstring från andra detaljplaner i anslutning till Mölndalsvägen enligt trafikstrategiscenariot	34
6	Konsekvenser för infrastrukturen	35

Sammanfattning

Föreliggande trafikutredning har som syfte att utreda vilken påverkan som biltrafiken från *Detaljplan för Blandad stadsbebyggelse vid Almedals fabriker* får på närliggande infrastruktur. Utredningen ska även ta fram underlag till miljöberäkningar.

Planförslaget innebär att bebyggelse tillåts i 5-7 våningar samt två högre delar med 16 våningar. Inom området bedöms att det kan inrymmas 200-250 bostäder och cirka 55 000 m² kontor, lokaler och andra verksamheter. All befintlig verksamhet inom planområdet, cirka 16 000 m² BTA som främst utgörs av kontor, kommer att finnas kvar.

Utredningen har även tagit hänsyn till andra pågående och avslutade detaljplaner med påverkan på trafiksituationen i närområdet i de fall där trafik från dessa planer inte finns med i de uppmätta trafikflöden som utredningen har haft tillgång till.

Trafikalstring från planområdena har beräknats enligt *Trafikkontorets anvisning för trafikmängder i planeringsarbete*. För att beräkna den totala resealstringen har Trafikkontorets verktyg *Resekalkyl*¹ använts och beroende på om syftet har varit att ta fram underlag till miljöberäkningar eller att ta fram underlag för utformning och dimensionering av infrastrukturen används olika färdmedelsfördelning för respektive trafikslag enligt anvisningarna. Vid miljöberäkningar används nuvarande färdmedelsfördelning och för dimensionering används färdmedelsfördelning enligt Göteborgs stads trafikstrategi.

Den teoretiskt beräknade trafikalstringen från planområdet framgår av nedanstående tabell.

	Resealstring (Totalt för planområdet, samtliga färdslätt)	Antal bilförflyttningar per vardagsdygn		
		Nuvarande alstring	Tillkommande alstring	Total alstring
Miljöberäkningar	5 770	345	1 002	1 347
Dimensionering	5 770	145	419	564

För de övriga närliggande detaljplanerna har motsvarande antal bilförflyttningar per vardagsdygn beräknats till totalt 4 000 respektive 2 050.

Inom planområdet finns i dag 524 parkeringsplatser, varav ett flertal ligger på mark som kommer att bebyggas i enlighet med planförslaget. Ett stort antal av dessa hyrs ut till hyresgäster i närliggande fastigheter som saknar egen parkering. I de diskussioner som förs gällande antal framtida parkeringsplatser inom planområdet har fastighetsägarna framfört att de har som ambition att tillhandahålla totalt cirka 420 platser medan Göteborgs stads parkeringsnorm föreskriver 300 platser. Differensen, cirka 120 platser, är till för att täcka en del av behovet från närliggande fastigheter som saknar egen parkering.

Oavsett vilket utfallet blir när planen är genomförd innebär det att antalet parkeringsplatser kommer att minska jämfört med idag. Samtidigt kan framtida parkeringsutbud utanför planområdet, såsom exempelvis Lisebergs nya par-

¹ Version 20180205-1

keringshus, bli möjligt att nyttja för planområdets boende och besökare. Sammantaget är dock bedömningen att biltrafikstringen inte kommer att öka från planområdet.

För samtliga detaljplaner gäller att de följer inriktningen i fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång som innebär att bebyggelsen utefter dalgången för-tätas och bostäder och verksamheter blandas, samtidigt som infrastrukturen, särskilt kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken, utvecklas.

För samtliga detaljplaner gäller även att de har god eller mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik, dvs till spårvagnstrafiken utmed Mölndalsvägen. Två stora livsmedelsaffärer samt ett flertal restauranger finns på gång- eller cykelavstånd.

Intentionen om ett minskat bilberoende bedöms uppfyllas inom ovanstående planområden och utifrån vår bedömning kommer de närliggande detaljplanerna sannolikt endast ge ett mindre tillskott av trafik.

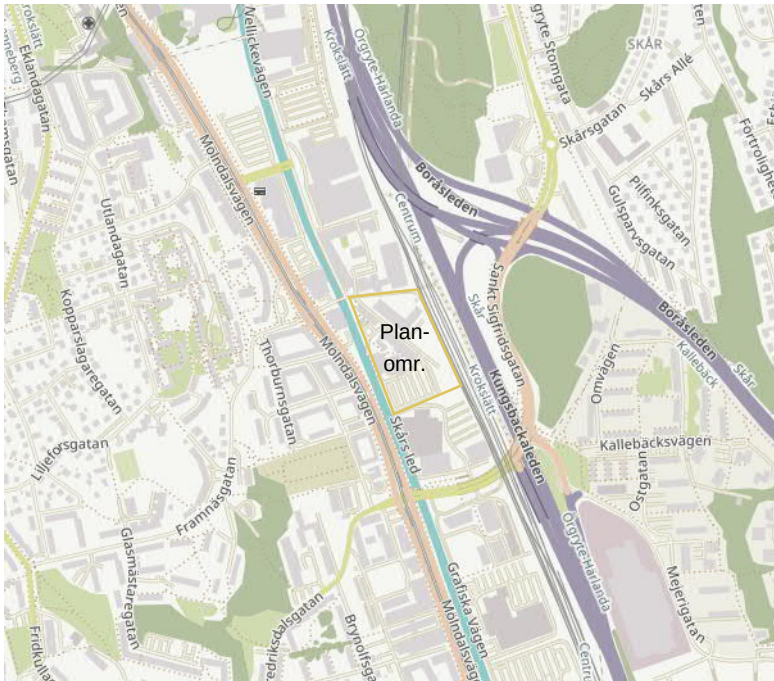
Ombyggnaden av Korsvägen och utbyggnaden av Liseberg medför dessutom att trafiken i området omfördelas, vilket innebär att trafiken på Mölndalsvägen minskar jämfört med i dag.

Om man även ser till den historiska trafikutvecklingen på Mölndalsvägen, så har trafiken varit relativt konstant under de senaste tio åren trots den stadsutveckling som har skett i stråket.

Sammanfattningsvis, med hänsyn till den historiska trafikutvecklingen samt bedömningarna om de olika planernas alstring, innebär detta ingen negativ påverkan på närliggande infrastruktur.

1 Bakgrund och syfte

Planområdet ligger mellan Mölndalsvägen och E6 norr om Kallebäcksmotet. Planens syfte är att möjliggöra en blandad stadsbebyggelse med bostäder, kontor och lokaler i bottenvåningarna, som ett led i omvandlingen av Mölndalsåns dalgång till en mer stadsmässig blandstad.



Figur 1 Planområdets läge

2 Förutsättningar

2.1 Planområdets förutsättningar

Detaljplanen föreslår ett kvarter med bostäder i sydvästra delen av planområdet och byggnader för kontor utmed den östra delen. Inom området bedöms att det kan inrymmas 200-250 bostäder och cirka 55 000 m² kontor, lokaler och andra verksamheter. Parkering ordnas i ett parkeringshus och i garage under mark. Utmed Mölndalsån föreslås ett grönt promenadstråk utmed ån och möjlighet att uppföra bro över ån.

All befintlig verksamhet inom planområdet, cirka 16 000 m² BTA som främst utgörs av kontor, kommer att finnas kvar. För den äldre befintliga bebyggelsen föreslås bestämmelser i syfte att bevara den spännande bebyggelsemiljön.

Inom planområdet beräknas det tillkomma cirka 16 800 m² BTA bostäder i flerbostadshus och cirka 38 000 m² BTA kontor.

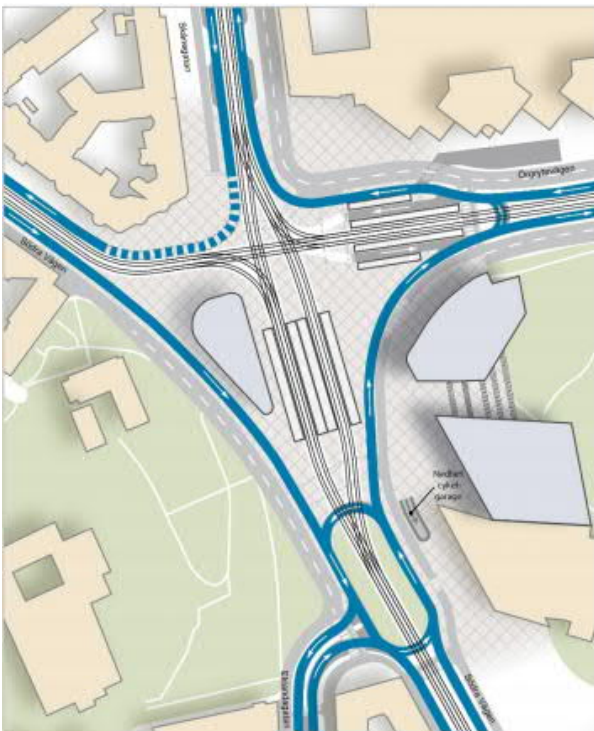


Figur 2 Situationsplan för planområdet

2.2 Infrastrukturprojekt med påverkan på trafiksituationen i närområdet

2.2.1 Korsvägen

Trafikförslaget innebär att biltrafik tillåts i begränsad mängd på Korsvägen. Genomförda systemanalyser för biltrafiken visar att ungefär hälften av dagens trafik kan vara kvar på Korsvägen.



Figur 3 Illustration över biltrafikstråk. (Källa: Trafikkontoret, bearbetning WSP)

Runt Korsvägen kommer enkla körfält att anläggas. Gatorna blir enkelriktade och utformas för enbart biltrafik. Passagepunkter för gående och cyklister kommer att vara hastighetssäkrade.

I Korsvägens nordvästra hörn, förväntas endast mycket små biltrafikmängder. I stort sett är det enbart trafik till och från de närmaste kvarteren som behöver köra här.

I områdets södra del föreslås en stor oval cirkulationsplats anläggas. I denna fördelas och regleras biltrafiken in i Korsvägen och utformningen möjliggör hög prioritet för kollektivtrafiken.

I de flesta körrelationer kommer trafikföringen att fungera i princip som idag. En viktig förändring är dock att kopplingen från Örgrytevägen över Skånegatan stängs av för biltrafik. Den nya cirkulationsplatsen öppnar i gengäld för möjligheten att komma till Eklandagatan söderifrån, vilket inte är möjligt idag.

Att slopa möjligheten att korsa över Skånegatan med bil har två viktiga syften: att minimera störningarna för kollektivtrafiken i nord-sydlig riktning och att på systemnivå säkerställa att inte för mycket biltrafik kör in till Korsvägen. Den som

kör mot Korsvägen norrifrån via Södra Vägen, kan fortsätta i alla riktningar: söderut mot Ekländagatan och Mölndal, österut mot Örgrytevägen och norrut på Skånegatan.

Enligt trafikutredningen² från 2019 innebär ombyggnaden av Korsvägen att trafiken på Mölndalsvägen minskar med cirka 4 000–5 000 fordon/vardagsdygn (f/d) på sträckan Vörtgatan-Sankt Sigfridsgatan. På Sofierogatan ökar trafiken med cirka 3 000 f/d.

2.3 Detaljplaner i närområdet med påverkan på trafiksituationen

2.3.1 Lisebergs utbyggnad

Lisebergs framtida utbyggnad regleras i två olika detaljplaner:

- Nöjespark och hotell söder om Liseberg (etapp1). Planen vann laga kraft 2019-12-12
- Liseberg öster om Nellickevägen (etapp 2). Planen vann laga kraft 2020-11-16.

Till detaljplanerna har trafikutredningar tagits fram som redovisa den beräknade trafikstringen av utbyggnadsplanerna. Trafikutredningen som togs fram till etapp 2 omfattar både etapp 1 och etapp 2.

En övervägande del av besökare och anställda kommer att parkera i ett mindre parkeringsgarage med cirka 300 platser och ett stort parkeringshus med cirka 1600 platser, båda belägna i planområdet sydöstra del.

Enligt de trafikutredningar som togs fram i samband med detaljplanearbetet för etapp 1 och etapp2 bedöms att trafiken på Mölndalsvägen i höjd med Almedal ökar med cirka **1 500 fordon per dygn under högsäsong**.

Det saknas underlag för att räkna om Lisebergs högsäsong till årsmedeldygn varför vi i denna utredning har använt högsäsongsvärdet

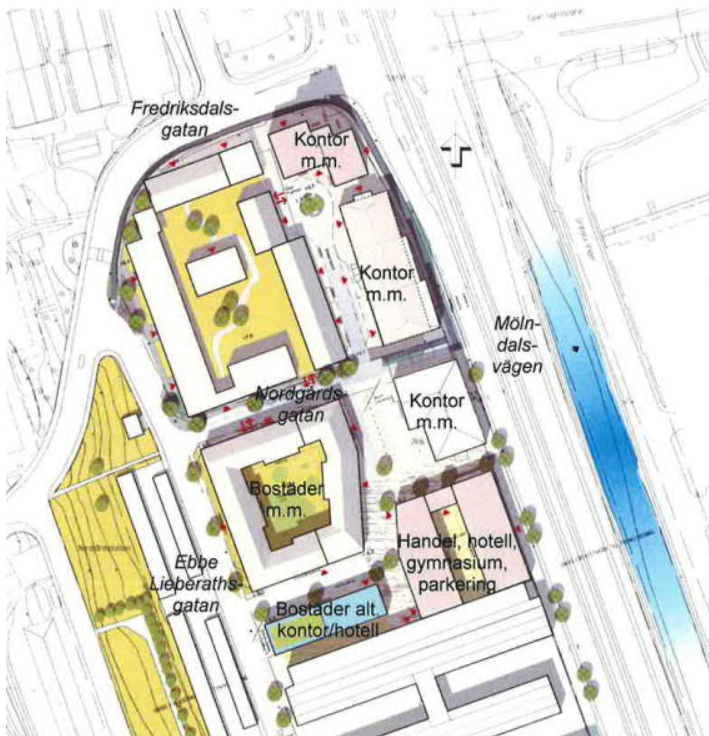
² Trafik Liseberg detaljplan 2, Ramböll, 2019-06-15

2.3.2 Bostäder och verksamheter söder om Fredriksdalsgatan

Detaljplanen vann laga kraft 2017-01-24.

Detaljplanen medger cirka 370 nya lägenheter och cirka 33 000 kvm ytor för centrumändamål (kontor/hotell/handel) varav 9 300 kvm är befintliga kontors- och handelsytor. Centrumverksamhet medges i bottenplan på samtliga kvarter med krav på etablering av handel/kontor i vissa strategiska hörnlägen. Två befintliga byggnader vid Mölndalsvägen bibehålls när området utvecklas.

Utbyggnad av området pågår med beräknad inflyttning av bostäderna under 2021.



Figur 4 Illustrationskarta som visar exempel på hur området kan bebyggas

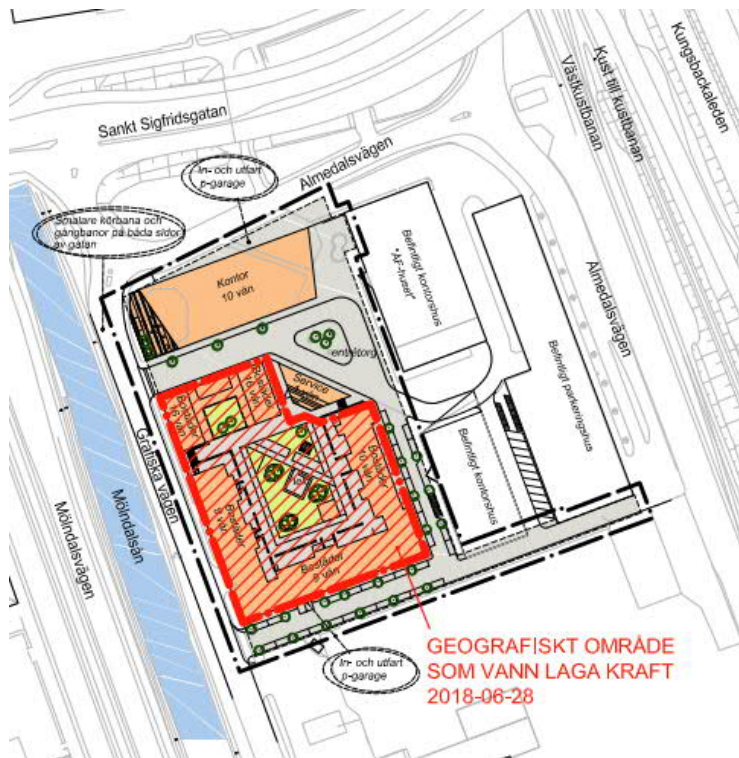
2.3.3 Blandad stadsbebyggelse vid Tändsticksfabriken

Del av detaljplanen vann laga kraft 2016-12-24, den andra delen av detaljplanen vann laga kraft 2018-06-28.

Detaljplanen föreslår ett kvarter med bostäder i södra delen och en byggnad för kontor i den norra delen, se Figur 5. Mot Grafiska vägen ska bottenvåningar innehålla lokaler för centrumverksamhet. Bebyggelsen tillåts i 9-10 våningar samt en högre del med 16 våningar. Inom området bedöms att det kan inrymmas 200-240 bostäder och cirka 13 000 m² kontorsyta och lokaler. Parkering ordnas till största del i garage under mark.

Kontoret stod klart hösten 2018. Utbyggnad av bostäderna pågår med planerad inflyttning från våren 2022.

Området ligger mellan Mölndalsvägen och E6 precis söder om Kallebäcksmotet och innebär en fortsättning på kvarteret där idag tre kontorshus ligger.



Figur 5 Illustrationsritning

2.3.4 Bostäder och verksamheter norr om Lana

Planen vann laga kraft 2016-07-21. Beräknad inflyttning andra halvåret 2019.

Detaljplanen medger cirka 200 nya lägenheter samt verksamheter i gatuplan. Befintligt kontorshus mot Mölndalsvägen blir möjligt att bygga på med tre våningar för att användas för centrumverksamhet alternativt bostäder.



Figur 6 Planområdet sett från öster.

2.3.5 Bostäder väster om Ebbe Lieberathsgatan Katrinedalsgatan

Planen vann laga kraft 2017-12-21, byggstart 2020-03-01.

Planläggning för bostäder, cirka 190 lägenheter, samt möjlighet till verksamheter i bottenplan utefter Ebbe Lieberathsgatan i kommungränsen till Mölndals stad.



Figur 7 Planområdet sett från väster.

2.3.6 Bostäder och verksamheter söder om Falkenbergsgatan

Planen är laga kraftvunnen 2014-06-02.

Planförslaget innebär att befintlig industribebyggelse rivs och att ny kvartersbebyggelse i 6-8 våningar uppförs. Området beräknas rymma upp till 400 bostäder, 2 500 kvm handel och 2 500 kvm verksamheter. Planområdet ligger vid Mölndalsvägen söder om Falkenbergsgatan. 2018 färdigställdes drygt 600 bostadsrättslägenheter



Figur 8 Planområdet inom röd markering

3 Nuläge

3.1 Fysiska förutsättningar

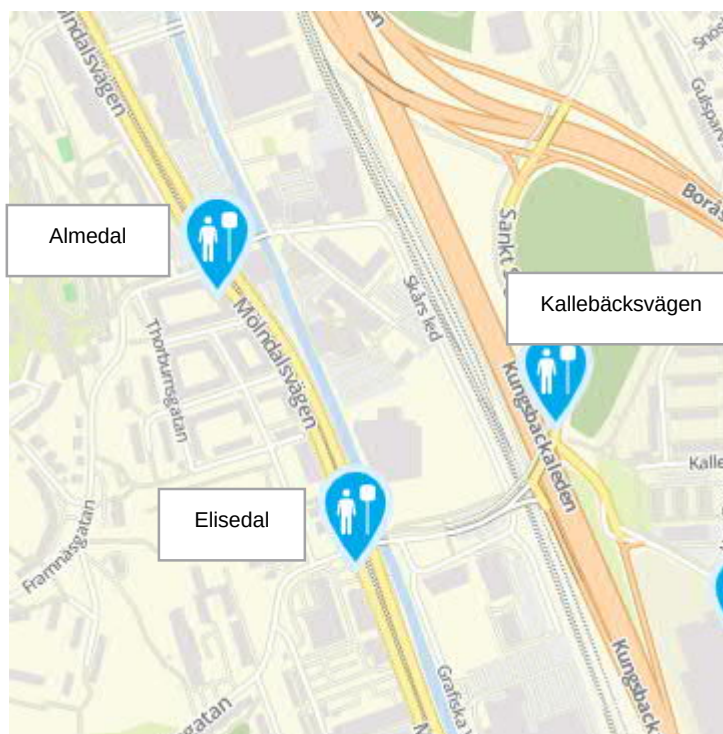
Planområdet ligger mellan Mölndalsvägen och Västkustbanan/E6 norr om Kallebäcksmotet/Sankt Sigfridsbron.

3.2 Kollektivtrafik

I nära anslutning till planområdet finns god kollektivtrafik på Mölndalsvägen i form av spårvägslinje 2, Högsbotorp – Mölndal och spårvägslinje 4, Mölndal – Angered. Båda linjerna går var 7 – 10:e minut hela trafikdygnet.

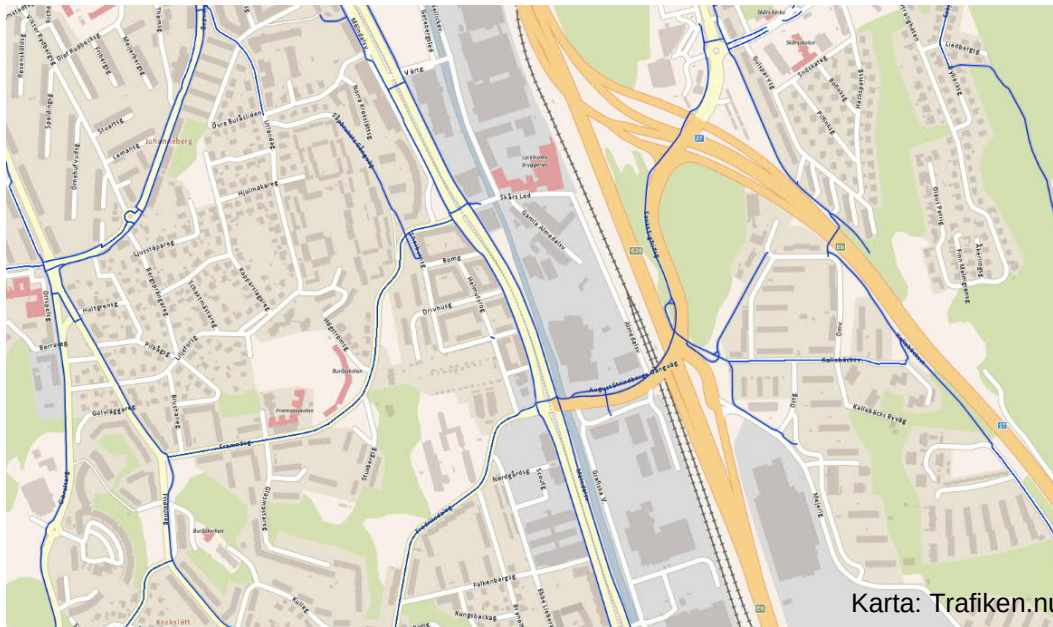
På Sankt Sigfridsgatan, på den östra sidan om Kallebäcksbotten, har linje 50, Frölunda Torg-Kallebäck, en hållplats. Linje 50 går var 5:e minut i högtrafiktid och var 10:e minut övrig tid.

Det finns även hållplatsfickor för bussar i anslutning till korsningen Mölndalsvägen-S:t Sigfridsgatan-Fredriksdalsgatan, men dessa används enbart vid de tillfällen spårvagnstrafiken ersätts med busstrafik. Ingen busstrafik finns på Mölndalsvägen utöver spårvagnstrafiken.



Figur 9 Hållplatser i närheten av planområdet

3.3 Cykeltrafik



Figur 10 Cykelvägar

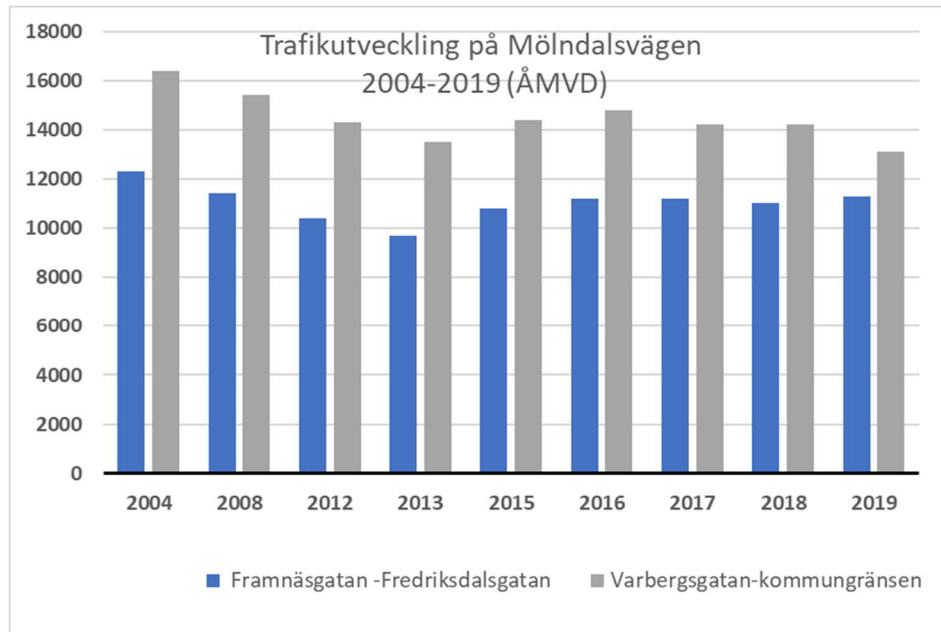
Planområdet har god tillgänglighet med cykel oavsett från vilket håll man kommer.

På Mölndalsvägen finns dubbelriktad gång- och cykelbana på båda sidor av vägen. Från Korsvägen tar det cirka 5 minuter att cykla och cirka 15 minuter att promenera till korsningen Mölndalsvägen/Skårs led.

Från Kallebäck och Örgryte/Skår når man området via gång- och cykelbana på Sankt Sigfridsgatan.

3.4.2 Historisk trafikutveckling på Mölndalsvägen

Göteborgs Stad mäter trafiken regelbundet på olika delar av Mölndalsvägen. I figuren nedan visas historiska mätdata från två olika avsnitt; Framnäsgatan-Fredriksdalsgatan och Varbergsgatan-kommungränsen mot Mölndal.



Figur 12 Trafikens utveckling på två olika avsnitt av Mölndalsvägen

Från år 2004–2013 minskade trafiken på Mölndalsvägen för att därefter öka något fram till år 2015. Mellan åren 2015–2019 har trafiken på Mölndalsvägen varit relativt konstant med endast mindre variationer mellan åren.

3.4.3 Timtrafikflöden på de kommunala gatorna

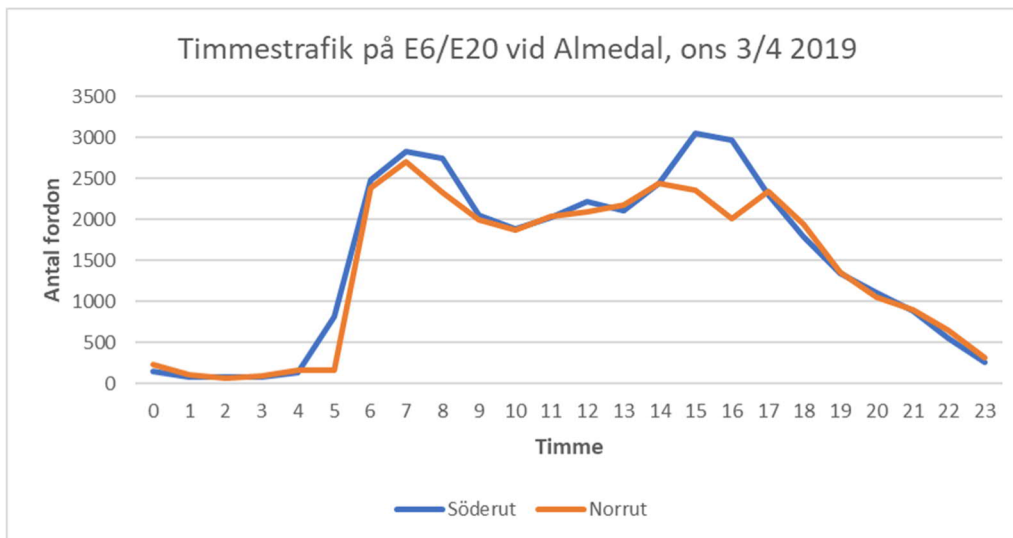
Antal fordon under eftermiddagens maxtimma på de kommunala gatorna, totalt och uppdelat per riktning:

- Mölndalsvägen: 1070 fordon totalt, 580 mot norr, 490 mot söder
- Framnäsgatan: 290 fordon totalt, 150 mot väster, 140 mot öster
- Fredriksdalsgatan: 790 fordon totalt, 460 mot öster, 330 mot väster
- Sankt Sigfridsgatan (på bron): 2220 fordon totalt, 1390 mot öster, 830 mot väster
- Almedalsvägen: 190 fordon totalt, 100 mot söder, 90 mot norr

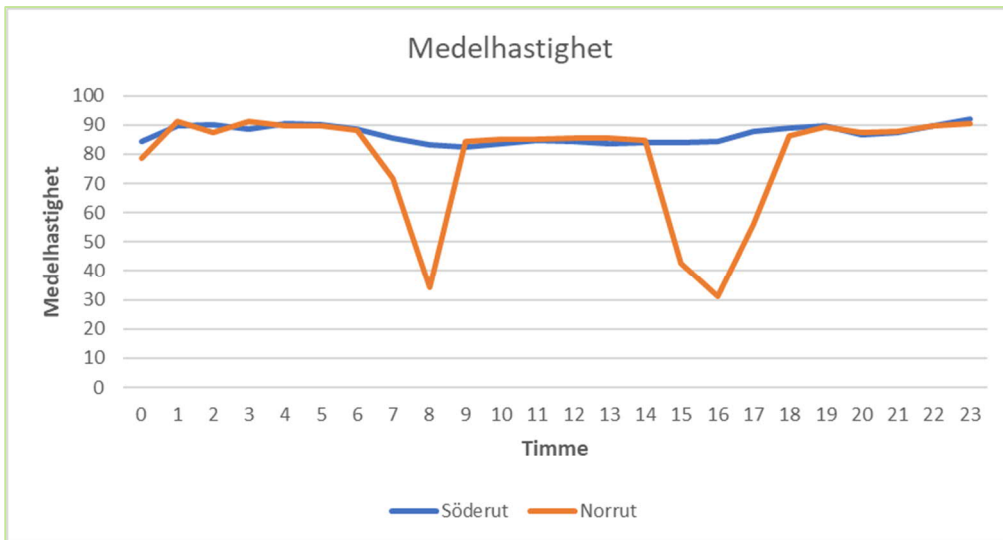
Timtrafikflöden och medelhastighet på E6/E20 vid Almedal, ons 3/4 2019



Figur 13 Timtrafikflöden och medelhastighet redovisas för de två gröna markeringarna i figuren
(Källa: Trafikverkets hemsida)



Figur 14 Timtrafikflöden per riktning på E6/E20 vid Almedal, onsdag 3/4 2019



Figur 15 Medelhastighet per riktning på E6/E20 vid Almedal, onsdag 3/4 2019 (Källa: Trafikverkets hemsida)

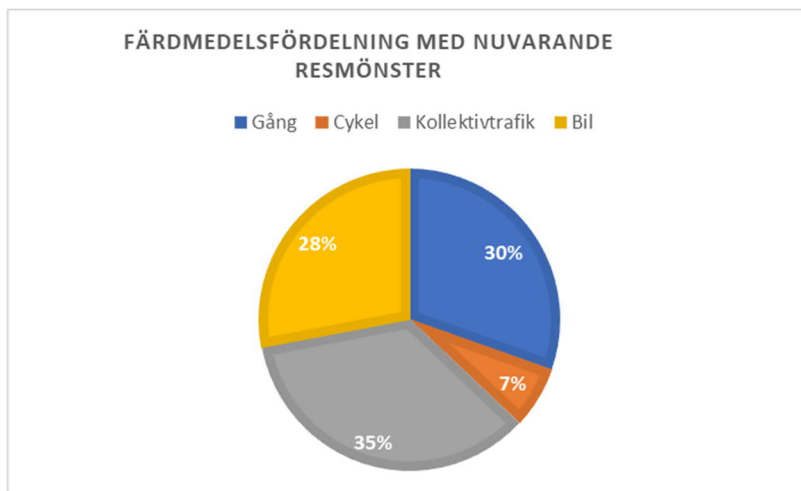
Från kl. 06 till cirka kl.18 är det höga trafikflöden på E6/E20 med mellan 2 000-3 000 fordon per timma och riktning med högtrafiktappar morgon och eftermiddag. I riktning söderut flyter trafiken i regel på bra, även under högtrafiktid. Norrut är det långsamtgående trafik under högtrafikperioderna trots att trafikflödet i denna riktning inte är större än i södergående riktning, vilket förklaras av att det är upphinnande kö på grund av låg framkomlighet längre norrut på E6/E20.

4 Alstring som underlag till miljöberäkningar

4.1 Effekter av planförslaget

4.1.1 Resor och färdmedelsfördelning

Resealstring har beräknats med hjälp av Trafikkontorets alstringsverktyg Resekalkyl³ för det geografiska delområdet Centrum, som omfattar området vid Almedals fabriker. Den framtagna alstringen ska användas som underlag till miljöberäkningar och enligt Trafikkontorets anvisningar ska man då använda nuvarande färdmedelsfördelning, vilken visas i Figur 16.



Figur 16 Färdmedelsfördelning med nuvarande resmönster enligt Trafikkontorets alstringsverktyg Resekalkyl för område Centrum.

Tabell 1 nedan redovisar resultat från trafikstringsberäkning med Trafikkontorets verktyg Resekalkyl för planområdet.

³ Version 20180205-1. Har använts för samtliga beräkningar i denna utredning.

Tabell 1 Beräknad alstring per vardagsdygn för planområdet enligt Trafikkontorets alstringsverktyg Resekalkyl för delområde Centrum med färdmedelsfördelning enligt nuvarande resmönster.

Nuvarande alstring för planområdet

	Gång	Cykel	Kollektivtrafik	Bil	Summa	Antal bil-förflyttningar*
<i>Bostad</i>	0	0	0	0	0	
<i>Kontor</i>	450	98	518	414	1480	345

Tillkommande alstring för planområdet

	Gång	Cykel	Kollektivtrafik	Bil	Summa	Antal bil-förflyttningar*
<i>Bostad</i>	236	51	272	218	777	
<i>Kontor</i>	1068	232	1230	984	3514	
<i>Summa</i>	1304	283	1502	1202	4291	1002

Total alstring för planområdet

	Gång	Cykel	Kollektivtrafik	Bil	Summa	Antal bil-förflyttningar*
<i>Bostad</i>	236	51	272	218	777	
<i>Kontor</i>	1518	330	1748	1398	4994	
<i>Summa</i>	1754	381	2020	1616	5771	1347

* Beläggningen per bil antas vara 1,2 personer.

Planområdet beräknas alstra totalt cirka 5 800 personresor/ vardagsdygn fördelade per färdmedel enligt Tabell 1 ovan.

Av dessa alstrar verksamheterna (kontor) cirka 5 000 resor, varav 1 500 resor alstras av de befintliga kontoren. De planerade bostäderna beräknas alstra cirka 800 personresor/ vardagsdygn.

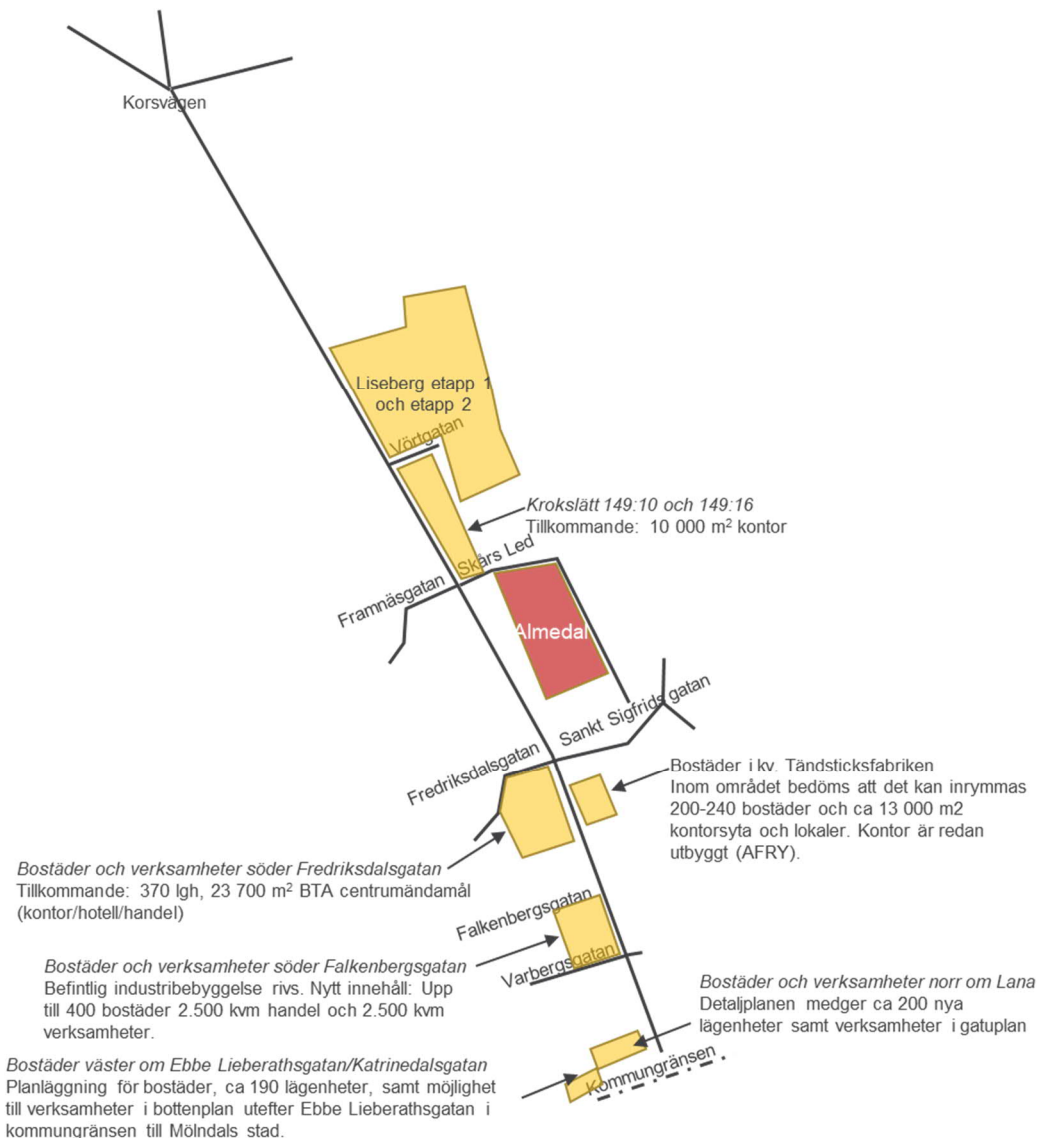
Planområdets nettotillskott av personresor blir då 4 300 per dygn.

Omräknat till årsmedeldygnstrafik (ÅDT) och med tillägg för tunga transporter till området kan biltrafik alstringen avrundas till 1 300 fordon/dygn (ÅDT).

Den tillkommande alstringen från planområdet, cirka 950 ÅDT bedöms fördelas så att 30 % går på Sankt Sigfridsgatan via Almedalsvägen, 30% Sankt Sigfridsgatan via Mölndalsvägen, 10 % norrut via Vörtgatan, 10% norrut mot Korsvägen och 20% söderut mot Mölndal.

4.2 Sammanställning av resealstring från andra detaljplaner i anslutning till Mölndalsvägen

De detaljplaner som ingår i sammanställningen visas i Figur 17.



Figur 17 Detaljplaner med påverkan på trafiken på Mölndalsvägen.

Resealstring har beräknats med hjälp av Trafikkontorets alstringsverktyg Resekalkyl. Den framtagna alstringen ska användas som underlag till miljöberäkningar och enligt Trafikkontorets anvisningar ska man då använda nuvarande färdmedelsfördelning.

För de detaljplaner som ligger söder om Sankt Sigfrids gatan har delområde *Göteborg* använts vid alstringsberäkningen med Resekalkyl. För detaljplan Krokslätt 149:10 och 149:16 har delområde *Centrum* använts.

I Tabell 2 redovisas beräknad resealstring från respektive detaljplan.

Tabell 2 Resealstring från detaljplaner med påverkan på trafikflöden på Mölndalsvägen, Antal personresor per vardagsdygn

Detaljplan	Gång	Cykel	Kollektiv- trafik	Bil
Bostäder och verksamheter norr om Lana	175	51	278	365
Bostäder och verksamheter söder Fredriksdalsg	881	259	1403	1841
Bostäder och verksamheter söder om Falkenbergsgatan	734	216	1170	1534
Bostäder väster om Ebbe Lieberathsgatan_Katrinedalsgatan	167	49	265	348
Tändsticksfabriken (Grafiska vägen)	209	61	333	438
Krokslätt 149:10 och 149:16	281	61	323	259

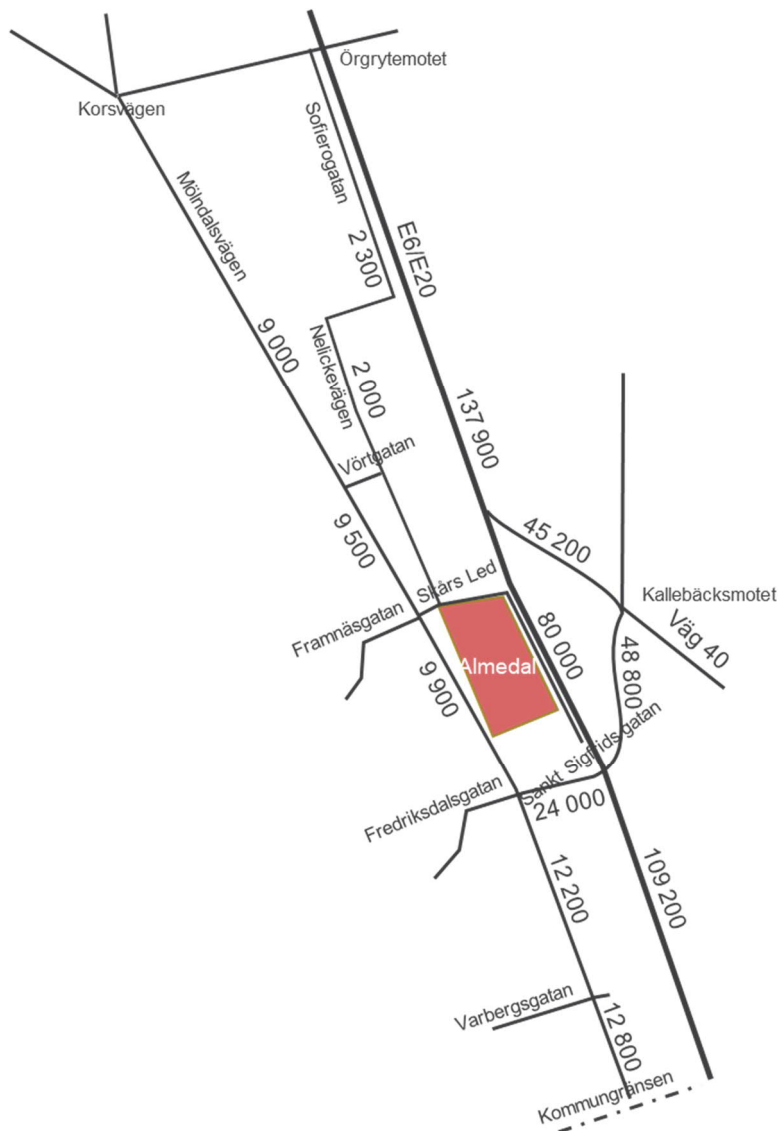
För att beräkna antal fordonsrörelser istället för delresor behöver man dividera antalet resor med personbeläggningen för ett fordon. För bil är siffran i dagsläget ungefär 1,2 personer per fordon enligt Trafikkontorets alstringsverktyg.

Tabell 3 Biltrafikstring från respektive detaljplan

Detaljplan	Antal bilförflyttningar per vardagsdygn
Bostäder och verksamheter norr om Lana	304
Bostäder och verksamheter söder Fredriksdalsg	1534
Bostäder och verksamheter söder om Falkenbergsgatan	1278
Bostäder väster om Ebbe Lieberathsgatan_Katrinedalsgatan	290
Tändsticksfabriken (Grafiska vägen)	365
Krokslätt 149:10 och 149:16	216
Summa	3988

4.3 Trafikflöden som underlag för tillkommande alstring

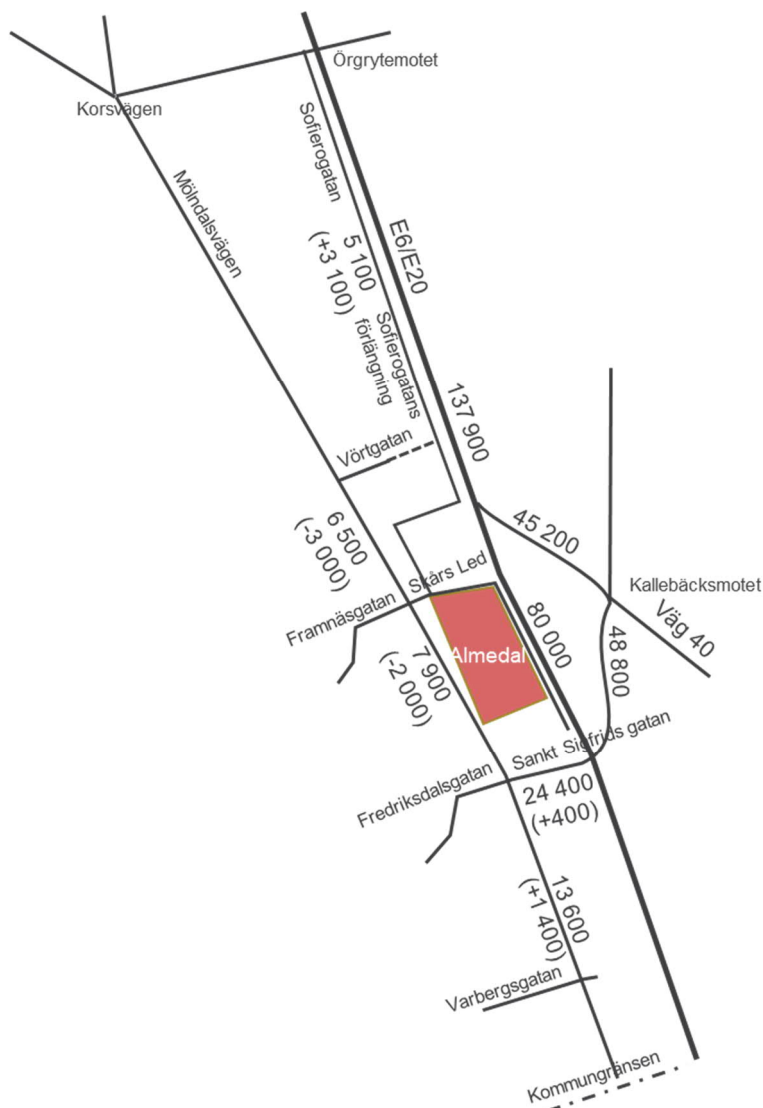
Vid miljöberäkningar ska ÅDT användas. Figuren nedan visar senast uppmätta trafikflöden angivna i ÅDT. Trafikverkets vägar har räknats upp till år 2040 med Trafikverkets aktuella uppräkningsstal.



Figur 18 Senast uppmätta trafikflöden omräknade till årsdygnstrafik (ÅDT). Trafikverkets vägar har räknats upp till år 2040 med Trafikverkets aktuella uppräkningsstal.

4.4 Trafikflöden efter Korsvägens ombyggnad och med tillskott från andra detaljplaner med påverkan på omringliggande vägnät

Figuren nedan visar trafikflöden efter Korsvägens ombyggnad och med trafikpåverkan från andra detaljplaner med påverkan på det aktuella vägnätet. Trafiken på Trafikverkets vägar har räknats upp till år 2040. Samtliga trafikflöden anges i ÅDT. Inom parentes anges differensen mellan Figur 19 och Figur 18. Bedömningar avseende trafikpåverkan från Korsvägens ombyggnad och Lisebergs planerade utbyggnad har gjorts med utgångspunkt från trafikutredningar som gjorts i samband med detaljplanearbetet för Liseberg.

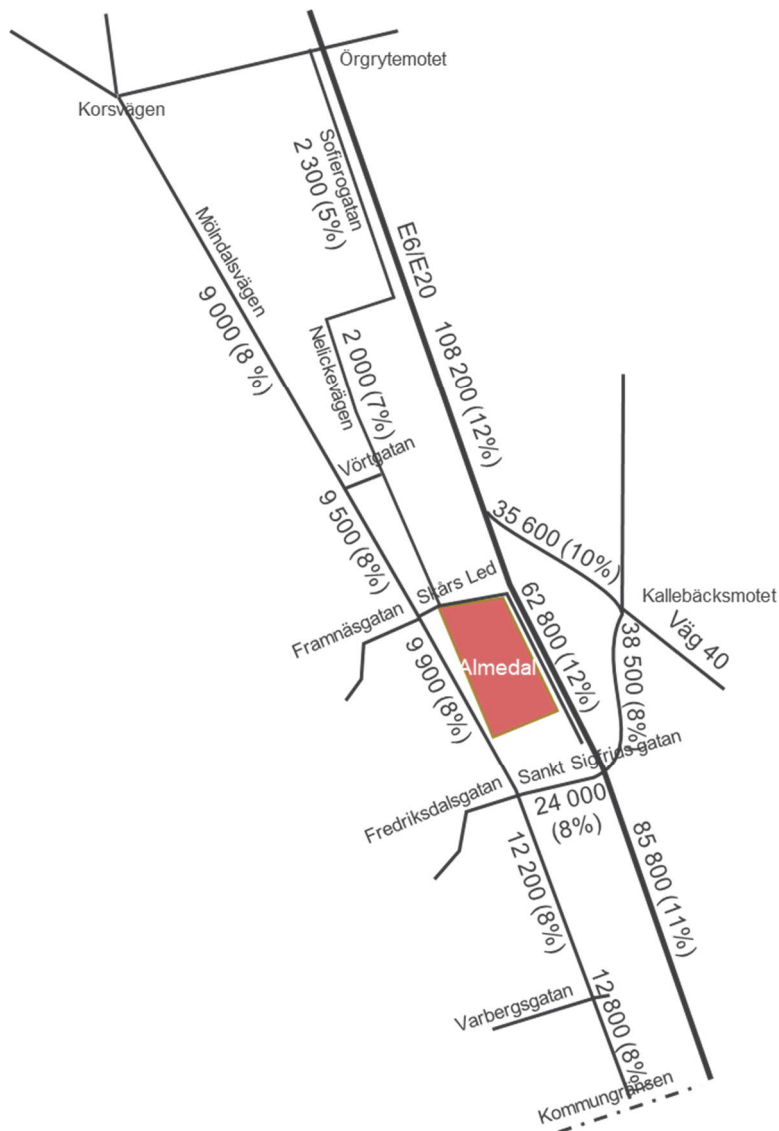


Figur 19 Trafikflöden (ÅDT) efter Korsvägens ombyggnad och med tillskott från andra detaljplaner med påverkan på omringliggande vägnät. Inom parentes visas förändring jämfört med Figur 17.

4.5 Trafikflöden som underlag till miljöberäkningar

4.5.1 Nuvarande trafikflöden

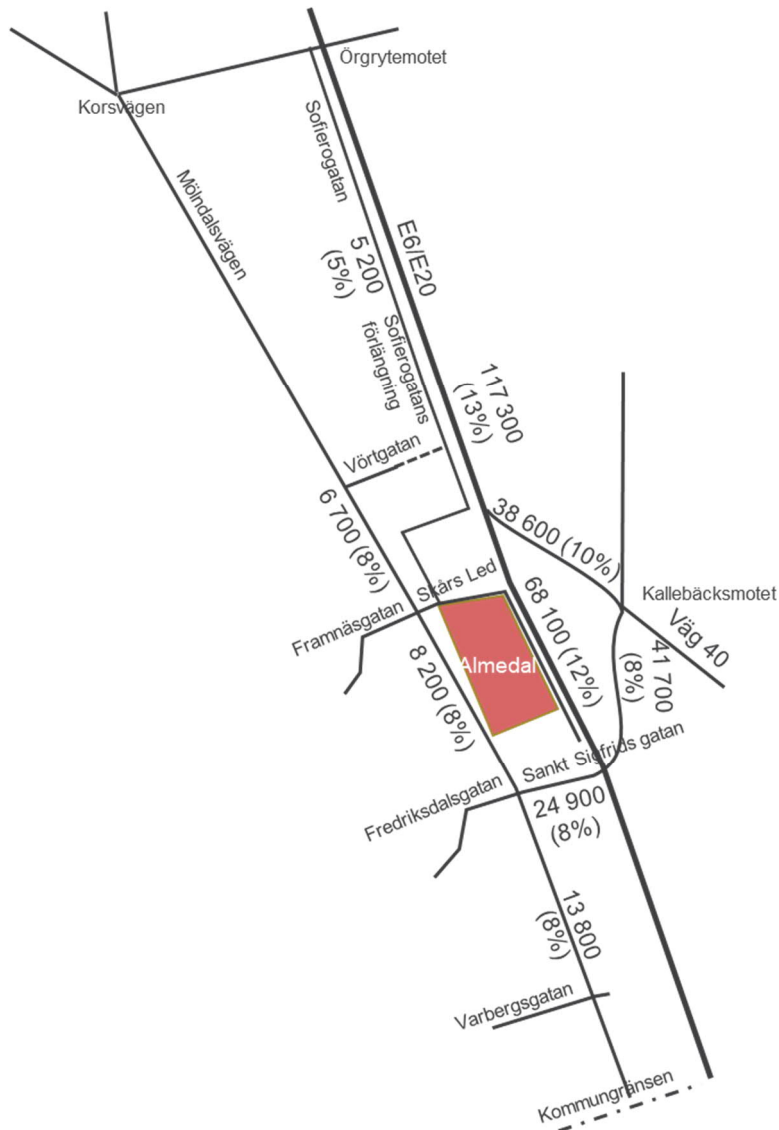
Figuren nedan visar nuvarande trafikflöden (2019) omräknade från ÅMVD till ÅDT med faktor 0,9.



Figur 20 Nuvarande trafikflöden angivna som ÅDT 2019

4.5.2 Trafikflöden som underlag till miljöberäkningar för en framtida situation år 2026 med detaljplan Almedal utbyggd enligt planförslaget

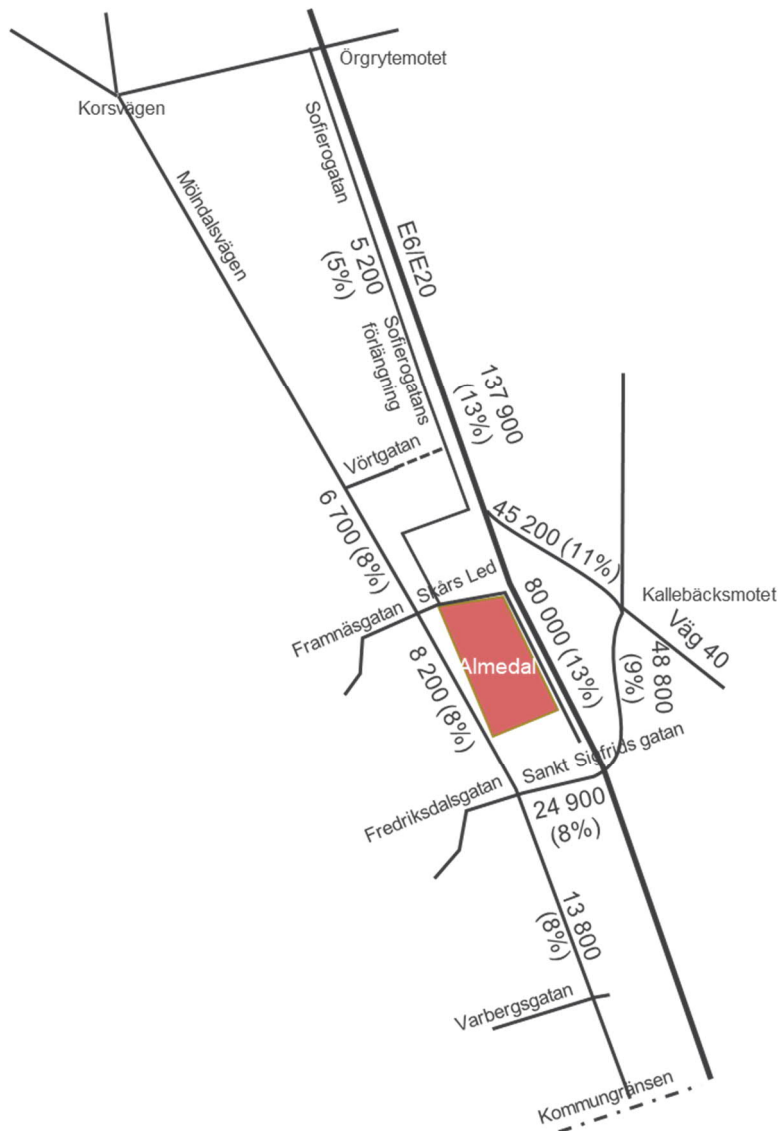
Figuren nedan visar beräknade trafikflöden för år 2026 inklusive alstring från planförslaget samt övriga planer som redovisats avsnitt 2.3. Inom parentes anges andel tung trafik.



Figur 21 Trafikflöden som underlag till miljöbedömningar, ÅDT 2026, det år då planförslaget som tidigast bedöms vara genomfört.

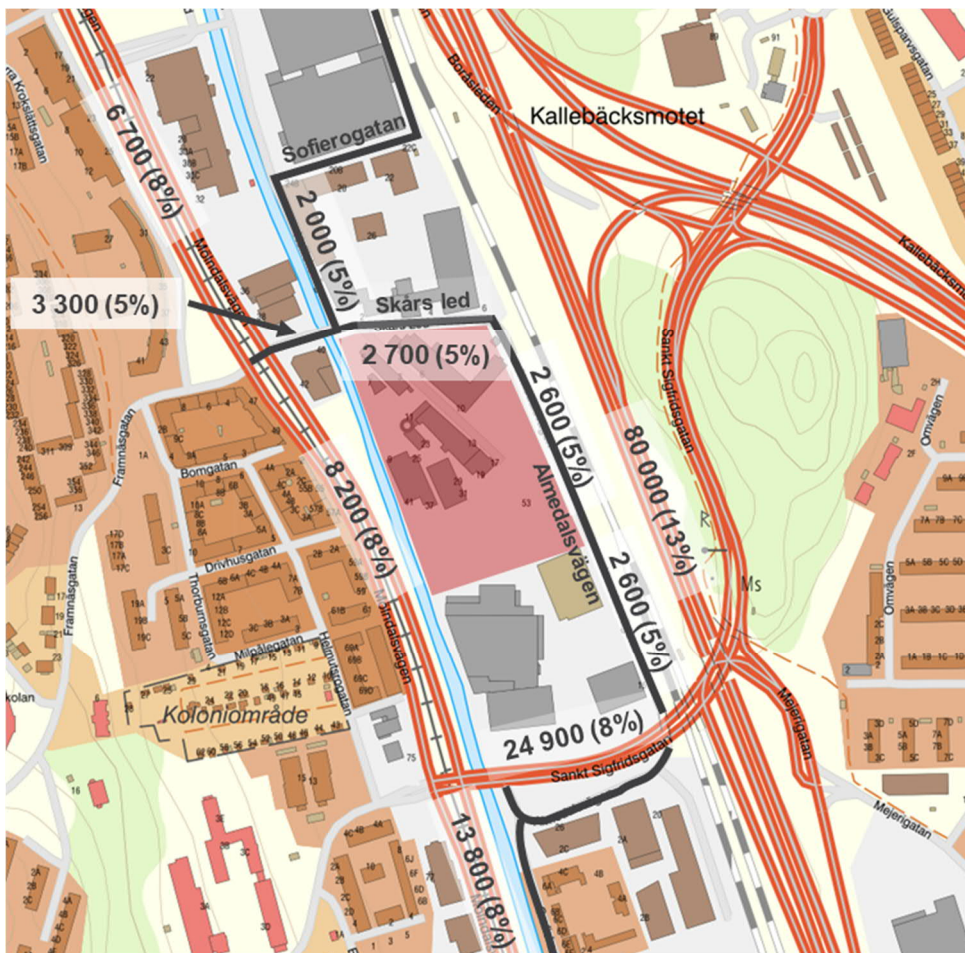
4.5.3 Trafikflöden som underlag till miljöberäkningar för en framtida situation år 2040 med detaljplan Almedal utbyggd enligt planförslaget

Figuren nedan visar trafikflöden inklusive alstring från planförslaget. Inom parentes anges andel tung trafik.



Figur 22 Trafikflöden som underlag till miljöbedömningar, ÅDT 2040.

Figuren nedan visar detalj över vägnätet i anslutning till planområdet. Där det har saknats uppgifter om nuvarande trafikmängder har bedömningar gjorts, bland annat med stöd av tidigare trafikutredningar som tagits fram i samband med detaljplanearbetet för Liseberg.



Figur 23 Detalj av trafiksystemet i anslutning till planområdet.
Underlag till miljöberäkningar ÅDT 2040.

4.5.4 Spårvagnstrafik nuläge

I tabeller nedan visas antal spårvagnståg för linje 2 och 4 enligt gällande tidtabell 13 december 2020 – 13 juni. ÅDT har beräknats med antagandet att det under två månader på sommaren trafikeras med 30 % färre turer än under övrig tid på året.

Det har inte gått att få uppgift om fördelning av antal turer på spårvagnstyp i nuläget.

Spårvagnslinje 2

Tabell 4 Antal turer på linje 2 enligt gällande tidtabell, summa båda riktningar.

Tid	mån-fre	lördag	söndag	Summa vecka	Vecko- medel
06:00 – 21:59	196	140	126	1246	178
22:00 – 05:59	20	16	12	128	18
Hela dygnet	216	156	138	1374	196

Spårvagnslinje 4

Tabell 5 Antal turer på linje 4 enligt gällande tidtabell, summa båda riktningar.

Tid	mån-fre	lördag	söndag	Summa vecka	Vecko- medel
06:00 – 21:59	192	138	126	1224	175
22:00 – 05:59	30	50	46	246	35
Hela dygnet	222	188	172	1470	210

Summa Spårvagnslinje 2 och 4

Tabell 6 Totalt antal spårvagnsturer på Mölndalsvägen, i höjd med Almedal, enligt gällande tidtabell, summa båda riktningar.

Tid	mån-fre	lördag	söndag	Summa vecka	Vecko- medel	Ådt
06:00 – 21:59	388	278	252	2470	353	335
22:00 – 05:59	50	66	58	374	53	51
Hela dygnet	438	344	310	2844	406	386

4.5.5 Spårvagnstrafik 2035

I tabell nedan visas antal spårvagnståg/dygn på Mölndalsvägen för prognosåret 2035. Det prognosticerade antalet spårvagnståg är hämtat från trafikutredningarna som är gjorda i samband med detaljplanearbetet för Lisebergs utvidgning. Jämfört med nuläget innebär detta en ökning av antalet turer med cirka 6 %. Rimligheten i prognosen har stämts av med Västtrafik som bedömer att det inte är möjligt att utöka antalet spårvagnståg med fler än vad som redovisas nedan, då Korsvägen och sträckan Korsvägen - Chalmerstunneln inte har kapacitet för mer spårvagnstrafik. För att klara den ökade reseefterfrågan på aktuell sträcka måste spårvagnar med större kapacitet än dagens sättas i trafik. De spårvagnar som Västra Götalandsregionen har option på att köpa är 45 meter långa spårvagnar av modellen M33.

Omräkning från vardagsdygnstrafik till veckomedel och ÅDT har gjorts med en faktor som tar hänsyn till antal turer på lördag och söndag respektive under sommartidtabellen.

Tabell 7 Bedömt antal spårvagnståg/dygn (tur/dygn) på Mölndalsvägen år 2035, summa båda riktningar.

Sträcka	Vagn typ	Antal Spårvagnståg /vardagsdygn	Vecko- medel	ÅDT	Maxlängd (m)	Hastighet (km/h)
Mölndals- vägen	M28/M29	0	-	-	-	-
	M31	148	137	130	30	60
	M32/M33	126	117	111	30	60
	M32/M33	190	176	167	45	60
	Summa	464	430	409		

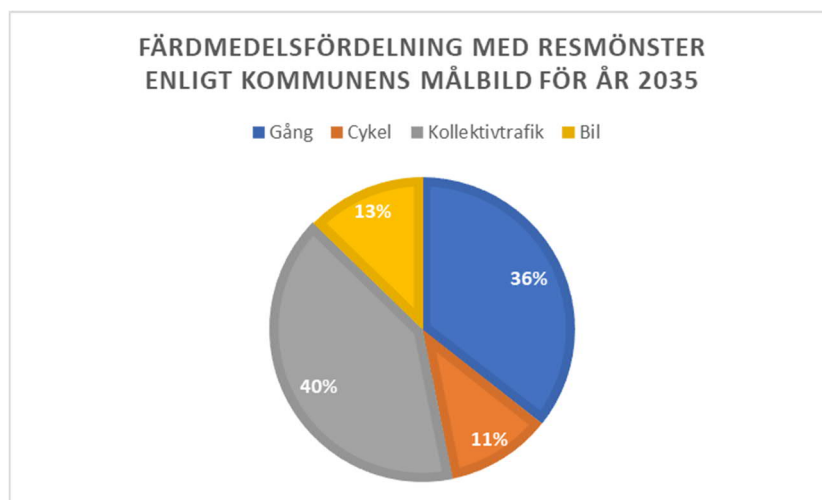
5 Alstring som underlag till dimensionering av utformning

Enligt Trafikkontorets anvisningar ska olika antaganden göras vad avser färdmedelsfördelning när under lag tas fram till miljöberäkningar respektive dimensionering. Detta kapitel redovisar alstringsberäkning för dimensionering av utformning.

Eftersom det långsiktiga målet är att uppnå en färdmedelsfördelning i linje med Trafikstrategins effektmål bör anläggningen enligt Trafikkontorets anvisningar utformas efter Trafikstrategins trafikmängder 2035 för olika trafikslag.

Resealstring har beräknats med hjälp av Trafikkontorets alstringsverktyg Resekalkyl för år 2035, Trafikstrategin.

5.1 Effekter av planförslaget



Figur 24 Färdmedelsfördelning enligt målbild 2035 med Trafikkontorets alstringsverktyg Resekalkyl för område Centrum.

Alstringsverktyget beräknar antal resor, så för att beräkna hur många bilar detta motsvarar behöver hänsyn tas till personbilsbeläggningen i varje bil, som för Göteborg är cirka 1,2 personer/bil i dagsläget. Beläggningen bedöms i framtiden öka genom de åtgärder som staden arbetar för, i form av marknadsmässiga prissättning på parkering, förbättrad tillgänglighet och prioritering av andra trafikslag vilket i sin tur får till följd att bilens plats i staden reduceras. Därför har en beläggningsgrad på 1,3 personer/bil antagits i det här fallet.

Tabell 8 nedan redovisar resultat från trafikstringsberäkning med Trafikkontorets verktyg Resekalkyl för planområdet.

Tabell 8 Beräknad alstring per vardagsdygn för planområdet enligt Trafikkontorets alstringsverktyg Resekalkyl för delområde Centrum med färdmedelsfördelning enligt målbild 2035.

Nuvarande alstring för planområdet

	Gång	Cykel	Kollektivtrafik	Bil	Summa	Antal bil-förflyttningar
Bostad	0	0	0	0	0	
Kontor	527	166	599	188	1480	145

Tillkommande alstring för planområdet

	Gång	Cykel	Kollektivtrafik	Bil	Summa	Antal bil-förflyttningar
Bostad	277	87	315	99	778	
Kontor	1251	394	1423	446	3514	
Summa	1528	481	1738	545	4292	419

Total alstring för planområdet

	Gång	Cykel	Kollektivtrafik	Bil	Summa	Antal bil-förflyttningar
Bostad	277	87	315	99	778	
Kontor	1778	560	2022	634	4994	
Summa	2055	647	2337	733	5772	564

Med färdmedelsfördelning enligt målbild 2035 beräknas planområdet alstra totalt cirka 5 800 personresor vardagsdygn fördelade per färdmedel enligt Tabell 8 Tabell 1 ovan.

Omräknat till årsmedeldygnstrafik (ÅDT) och med tillägg för tunga transporter till området kan biltrafikstringen avrundas till 550 fordon/dygn (ÅDT). Detta kan jämföras med beräkningen som ligger till underlag för miljöberäkningar (kapitel 4 ovan) där motsvarande biltrafikstring beräknats till 1 300 fordon/dygn (ÅDT).

Trafikstring i relation till parkeringsutbudet

Inom planområdet finns i dag 524 parkeringsplatser, varav ett flertal ligger på mark som kommer att bebyggas i enlighet med planförslaget.

Vid samtal med exploitörerna har framkommit att de har en ambition att kunna tillskapa nya parkeringsplatser i P-garage och P-hus så att det totala antalet platser inom planområdet blir cirka 420.

Göteborgs Stads gällande parkeringsnorm föreskriver 300 bilparkeringsplatser om utbyggnad sker enligt planförslaget. De 120 platser som överskrider parkeringsnormen är till för att täcka en del av behovet från närliggande fastigheter som saknar egen parkering.

Oavsett vilket utfallet blir när planen är genomförd innebär det att jämfört med i dag kommer antalet parkeringsplatser att minska. Den centrumverksamhet som planförslaget medger bedöms inte vara av sådan karaktär att den leder till ökad användning av tillgängliga parkeringsplatser. Samtidigt kan framtida parkerings-

utbud utanför planområdet, såsom exempelvis Lisebergs nya parkeringshus, bli möjligt att nyttja för planområdets boende och besökare. Sammantaget är dock bedömningen att biltrafikstringen inte kommer att öka från planområdet.

5.2 Sammanställning av resealstring från andra detaljplaner i anslutning till Mölndalsvägen enligt trafikstrategiscenariot

Tabell 9 Biltrafikstring från respektive detaljplan enligt Resekalkyl för trafikstrategiscenariot 2035 (exklusive avdrag för trafik från nuvarande verksamheter).

Nr	Detaljplan	Antal bilförflyttningar per vardagsdygn
1	Bostäder och verksamheter norr om Lana	158
2	Bostäder och verksamheter söder Fredriksdalsgatan	793
3	Bostäder och verksamheter söder om Falkenbergsgatan	660
4	Bostäder väster om Ebbe Lieberaths-gatan_Katrinedalsgatan	150
5	Tändsticksfabriken (Grafiska vägen)	188
6	Krokslätt 149:10 och 149:16	98
	Summa	2047

För samtliga detaljplaner ovan gäller att de följer inriktningen i fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång som innebär att bebyggelsen utefter dalgången förtätas och bostäder och verksamheter blandas, samtidigt som infrastrukturen, särskilt kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken, utvecklas.

För samtliga detaljplaner gäller även att de har god eller mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik, dvs till spårvagnstrafiken utmed Mölndalsvägen. Två stora livsmedelsaffärer samt ett flertal restauranger finns på gång- eller cykelavstånd.

Intentionen om ett minskat bilberoende bedöms uppfyllas inom ovanstående planområden.

I dagsläget, dvs innan utbyggnad har skett, innehåller områdena befintliga verksamheter, såsom småindustrier, viss handel, kontor, bilförsäljning, bilverkstäder med mera, vilka kommer att ersättas med ny bebyggelse. De befintliga verksamheterna alstrar biltrafik och då de till stor del ersätts med bostäder och kontor, innebär det att nettotillskottet av trafik blir obetydlig.

6 Konsekvenser för infrastrukturen

De framtida trafikmängderna på det närliggande vägnätet påverkas främst av:

- Detaljplan för Almedal
- Ombyggnad av Korsvägen och utbyggnad av Liseberg
- Närliggande detaljplaner

Som framgår av kapitel 5 ovan innebär planförslaget att biltrafikalstringen till planområdet inte kommer att öka jämfört med i dag.

Ombyggnaden av Korsvägen och utbyggnaden av Liseberg medför att trafiken i området omfördelas, vilket innebär att trafiken på Mölndalsvägen minskar jämfört med i dag.

Utifrån vår bedömning kommer de närliggande detaljplanerna sannolikt endast ge ett mindre tillskott av trafik.

Om man även ser till den historiska trafikutvecklingen på Mölndalsvägen, enligt vad som framgår av Figur 12, så har trafiken varit relativt konstant under de senaste tio åren trots den stadsutveckling som har skett i stråket.

Sammanfattningsvis, med hänsyn till den historiska trafikutvecklingen samt bedömningarna om de olika planernas alstring, innebär detta ingen negativ påverkan på närliggande infrastruktur.