

# 04 Utveckling av utgångspunkter, underlag och riktlinjer - från teori till idé

## 04 Utveckling av utgångspunkter, underlag och riktlinjer - från teori till idé

### 4.1 Övergripande riktningar

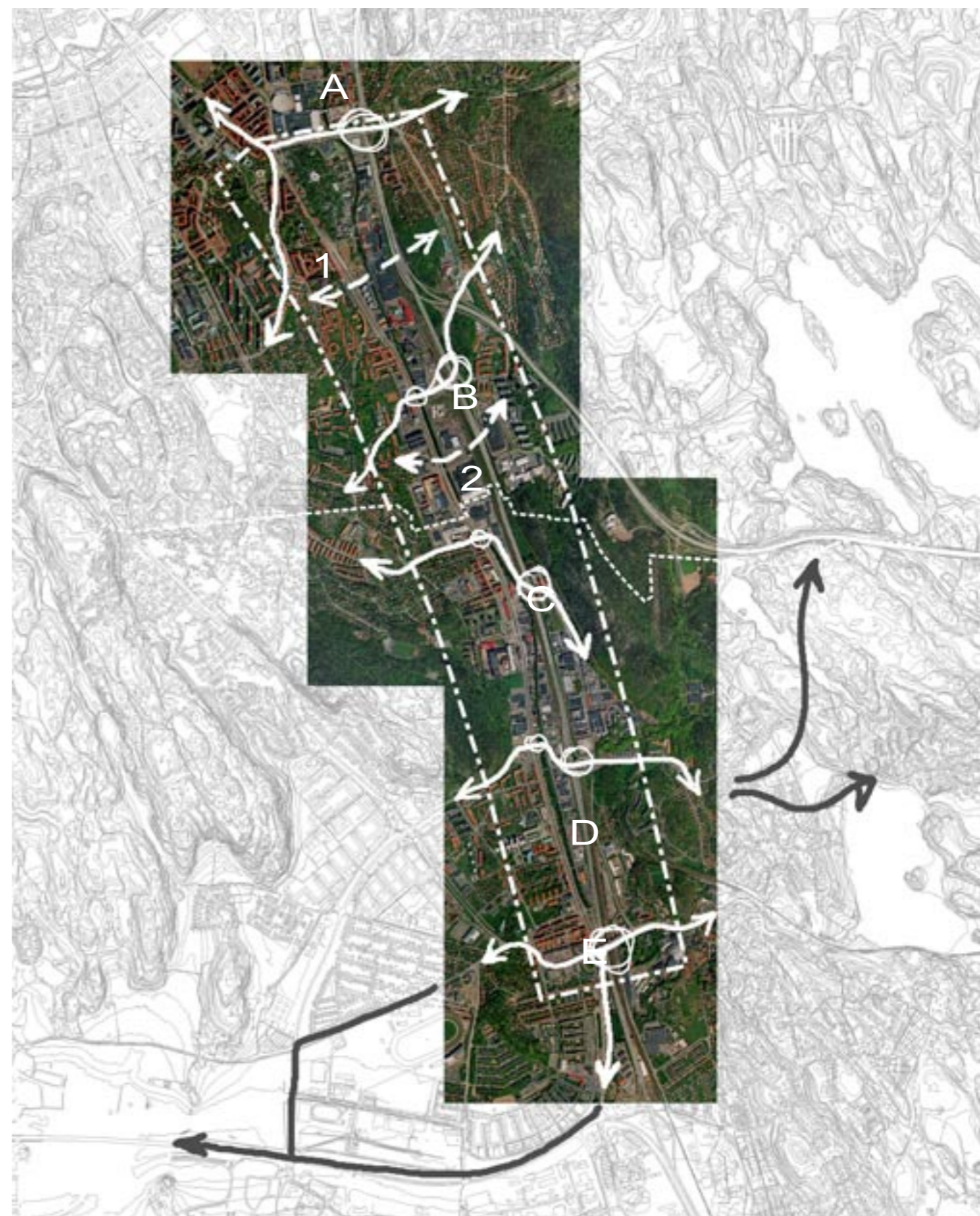
Med en bakgrund av hur området ser ut idag, olika förutsättningar, övergripande planer och pågående projekt samt ovan beskrivna riktlinjer, följer här några grundläggande idéer för hur området kan planeras. Dessa är uppdelade på trafik, kollektivtrafik & spårväg, parkering, miljö och bebyggelse.

#### Trafik

För att det ska vara möjligt att utveckla en tätare och mer blandad bebyggelse samt förbättra miljöerna i dalgången, bör E6/E20 förbättras och byggas ut till sex körfält för att kunna vara det uppsamlande trafikstråket genom dalgången. En utbyggnad av vägen och trafikplatserna är enligt Vägverkets förstudie om inte annat väsentlig för att klara av den allt mer ökande trafiken både på E6/E20 samt anslutande vägar. Samtidigt som läget i Mölndalsåns dalgång är attraktivt för nya etableringar med det goda läget nära Göteborgs centrum ställer det större krav på ett väl fungerande och miljöanpassat transportsystem. Med en utbyggnad kommer framkomligheten att öka och trafiken att flyta på bättre. En utbyggnad innebär även att man kommer ett steg närmare Nollvisionen, dvs. att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Med en förbättrad framkomlighet erhåller man en jämnare trafikrytm och förhoppningsvis längre tidsluckor. Störst förbättring kan dock troligast ske med ombyggnad av trafikplatserna (B, C, D), som idag är de platser där det sker flest olyckor. Även ur miljösynpunkt är en ombyggnad viktig (vid samtliga trafikplatser), då det ger en möjlighet att förbättra vägmiljön med ökad orienterbarhet, färgsättning, plantering och belysning. Enligt de simuleringar som gjorts visas dessutom att en minskad köbildning och ett bättre flyt i trafiken kan leda till att halterna av kvävedioxid sjunker 10-20%.

Enligt Banverket har järnvägssystemet i regionen stora kapacitetsproblem och Väst kustbana behöver en kapacitetsökning till fyra spår. Järnvägen är viktig framför allt för fjärr- och godstrafik mellan Göteborg och Malmö, men på senare tid även för regional- och pendeltågstrafiken som ökat från år till år. För att klara av en fortsatt expansion måste Väst kustbanan därför byggas ut till totalt fyra spår. I Västra Götalandsregionens, Göteborgsregionens (GR) och Västrafiks mera långsiktiga mål finns även en kraftig utveckling av järnvägstrafiken i hela regionen. Med Västlänken som blandat annat innebär en tågtunnel under Göteborg, kan en station bli aktuell i Almedal. Detta kan med fördel för området även bli ytterligare hållplatser för pendeltågen.

Då både E6/E20 och Väst kustbanan byggs ut, uppstår en bredare och hårdare trafikerad transportkorridor som ökar den redan idag stora barriäreffekten. En viktig målsättning bör därför vara att både fysiskt och visuellt överbrygga kommunikationslederna och förbättra kontakten mellan öst och väst. Befintliga tvärförbindelser med trafikmot bör därför förstärkas och förtydligas för





att göra området och Mölndal mer tillgängligt. Enligt Vägverkets förstudie bör även fler länkar (1, 2) byggas för att uppnå en tillfredsställande tillgänglighet till E6/E20 och mellan öst och väst.

Både bil- och tågtrafiken, ger idag upphov till buller som för vissa bostadsområden i dalgången överstiger rekommenderade riktvärden. Enligt Vägverket, leder vägtrafikökningen under den närmaste tioårsperioden endast till en marginell ökning av bullernivån, men att en ökning av antalet tåg däremot leder till stora försämringar av bullersituationen. Maxvärdet förändras inte, men antalet störningstillfällen ökar (Sammanfattning av förstudie, 2001, s. 11). För att kunna bygga ut dalgången och med en ökad blandning av bostäder måste bullerdämpande åtgärder göras längs med järnvägens västra sida, men även på vissa bitar längs den östra sidan av E6/E20, bland annat vid centrala Mölndal, Lackarebäck och Kallebäck.

Med förändringarna på E6/E20 kan Göteborg/Mölndalsvägen avlastas och utformas som en stadsallé. Miljöerna kring vägen kan förbättras med trädplanteringar och belysning, och de större korsningarna (vid B, C, D - Göteborg/Mölndalsvägen) kan ersättas av rondeller, vilket kan ge en jämnare trafikrytm och trevligare trafikmiljö. Inne i själva området måste man sedan bryta upp dagens stora kvarter och efterhand dra in mindre lokalgator i området. Gång och cykelbanan förbättras längs hela Göteborg/Mölndalsvägen och görs helt sammanhängande från Mölndals centrum till Korsvägen. På längre sikt kan den även kompletteras med tvärförbindelser vid de viktigaste länkarna för att bättre knyta samman dalgångens båda sidor.

Då området efterhand förtätas och Mölndal expanderar bör man fortsätta att bygga ut och förbättra tvärförbindelser från Mölndal mot Västra Frölunda och på längre sikt även med Rv 40 mot Råda och Mölnlycke (svart). Enligt vägverket bör det finnas en länk mellan Rv 40 och E6/E20 ungefär i höjd med Lackarebäck i området. En framtida koppling kan även göras mot Sävedalen och Partille.

### Kollektivtrafik & spårväg

I takt med att området men även Mölndal förtätas och utvecklas mot en blandad stadsmiljö ökar behovet och kravet på en god kollektivtrafik genom dalgången. För att dessutom på längre sikt klara framkomligheten på dagens vägar krävs ett ökat kollektivtrafikåkande. Idag betjänar trafiken framför allt pendlingen och resorna mellan Mölndals centrum och Göteborg men kommer efter hand att även få stor betydelse för resor in i själva området. Spårvägen från Mölndal till Göteborg som idag trafikeras av linje 4, bör behålla en fortsatt hög framkomlighet och dagens stationer mellan Broplatsen och Korsvägen förtydligas och ges en god tillgänglighet samt kompletteras med service och centrumfunktioner. Kapaciteten för resor från Mölndal direkt till Göteborg centrum blir samtidigt betydligt högre när pendeltågen stannar vid Broplatsen.

### Parkering

Idag innehåller området många och stora parkeringsplatser, för att kunna täcka upp behovet av de stora verksamhets- och handelsanläggningarna som i första hand nås via bilen. Dessa kan efterhand delas upp och ersättas av mindre och närliggande anläggningar, allt eftersom området förtätas och nuvarande större verksamhetsanläggningar ersätts. Efterfrågan på platser kan troligtvis komma att minska, då viss parkering framöver kan ske direkt på gatan, området lättare kan nås utan bilen samt att markanvändningen går mot att vara mer blandad och innehålla mindre enheter. Större anläggningar än 200-300 platser blir mindre överblickbara samt mindre kostnadseffektiva och svårare att anpassa i stadsbilden. Gångavstånden till anläggningarna ska dessutom vara korta och inte längre än 200-250 meter.



Stationer  
och håll-  
platser bör  
förstärkas  
och förbät-  
tras samt ges  
en god till-  
gänglighet



Den övergri-  
pande princi-  
pen för par-  
keringen bör  
vara att bil-  
platsbehovet  
skall lösas  
inom den en-  
skilda fast-  
igheten eller  
kvarteret.

## Miljö

De gröna och öppna miljöerna som en gång fanns i området, är idag både få till antalet och fattiga i sin utformning. Stora verksamhetskomplex och parkeringsplatser tar upp större delen av dalgången utan någon större anpassning till landskapet eller kopplingen mot omgivande naturområden. För att en bättre miljö ska kunna återskapas och ge området de kvaliteter som krävs för att kunna erbjuda en representativ företagsmiljö och efter hand en attraktiv stadsmiljö med boende, måste de gröna, öppna och offentliga rummen ges en större betydelse framöver. De befintliga öppna och gröna rummen bör förstärkas, utvecklas och kompletteras. En koppling mot Mölndalsån bör eftersträvas för att därmed forma sammanhängande rum av grönska. Åns kanter sparas ut och öppnas upp för att förbättra åmiljön och öka tillgängligheten från Göteborg/Mölndalsvägen och omgivande bebyggelse. Landskapsrummen stärks och förtydligas genom att man på sikt sparar ut mark för att knyta ihop grönytorna mot omgivande gröna fingrar. Lackarebäcksfjället i öster kopplas ihop med Salfjället i väster (B). I norra delen kan motsvarande koppling göras mellan Skår i öster och mot Johanneberg och Krokslätt i väster (A) genom att förstärka de gröna och öppna ytor kring Almedal och Kallebäcksmotet. Kopplingarna ska förstärka landskapet och tydligare forma dalgången till en serie rum från norr till söder. Detta bör även förstärkas med olika typer av vegetation, täthet och placering i de olika delarna och utmed kommunikationsstråken och som därmed skapar sekvenser av rumsupplevelser och utblickar. Både längs E6/E20, Västkostbanan och Göteborg/Mölndalsvägen bör vegetationen på så sätt användas för att förstärka gaturummet och skapa en bättre miljö. Offentliga miljöer som parker, mindre gator och torg bör vara en del av det sammanhängande gröna rummet som integreras i bebyggelsen.








## Bebyggelse

Dalgången är idag på många håll osammanhängande och ostrukturerad och har en varierad bebyggelse. De stora verksamhets- och handelsanläggningarna tar upp stora markområden och gör det på kort sikt svårt att skapa en småskaligare struktur med en blandad markanvändning. Men då man efter hand kan bryta upp dagens stora kvarter och dra in mindre lokalgator i området kan det förslagsvis ske enligt följande riktningar: Området bör på grund av sitt läge och dess olika förutsättningar att även i fortsättningen vara ett verksamhetsområde. Verksamheten bör däremot utvecklas mer mot en lättare verksamhet inom bland annat informationsteknologi och service. Dagens byggnader kan renoveras, byggas om, kompletteras eller på vissa håll flyttas eller rivas. I första hand bör verksamheter lokaliseras längs med kommunikationstråket – E6/E20 och Västkustbanan, för att fungera som buller skydd mot omgivande områden och bostäder. Med en mer sammanhållen bebyggelse och fasadutformning kan de stärka områdets roll utåt och samtidigt dra nytta av annonsläget mot förbipasserande. I resten av dalgången bör verksamheten behållas och utvecklas där den idag är som mest utbyggd och modern. Detta kan troligtvis vara vid Lackarebäck i söder, Kallebäck i den mellersta delen samt strax norr om Almedal i den norra delen.

Längs med Göteborg/Mölnadalsvägen bör bebyggelsen kompletteras och göras tätare för att förstärka gaturummet. Fler bostäder byggs men blandas inom varje kvarter samtidigt upp med handel, lättare verksamheter och kontor. På samma sätt förtätas området vid och omkring de ursprungliga bebyggelseförtätningarna Almedal och Krokslätt där större delen av den äldre bebyggelsen finns. De tvärgående vägförbindelserna är interaktionszoner som med planerade trafikförbättringar kan stärka bebyggelseförtätningarna och skapa en potential att utveckla lokala centrum. Mölnadals centrum och Korsvägen har idag redan en hög blandning som bör vidareutvecklas och förtätas.

Bebyggelsen bör utformas och placeras med stor hänsyn till landskapet och äldre bevarandevärd bebyggelse. På samma sätt som de gröna ytorna och vegetationen, bör den förstärka landskapsrummen och formerna, följa Mölnadalsån samt definiera dalgångens höjdkurvor. Karaktären och byggnadshöjden bör varieras mellan områdets olika delar och därmed ha till syfte att förstärka förtätningarna vid Korsvägen, Almedal, Krokslätt och de centrala delarna av Mölnadal.

### Teckenförklaring

-  Områdesgräns
-  Kommungräns
-  Blandad stadsbebyggelse & centrum
-  Blandad stadsbebyggelse med övervägande bostäder
-  Verksamhet, kontor & försäljning

