

RAPPORT

GOCO GOTHENBURG AB

Detaljplan Tingshuset 13, Mölndals stad

UPPDRAGSNUMMER 12 601 198

UTREDNING TRAFIKUTFORMNING INOM OCH I DIREKT ANSLUTNING TILL PLANOMRÅDET



2018-05-18

GÖTEBORG
EMMA LUNDBLAD
ÅSA KINELL

Sweco Society AB

Sammanfattning

En trafikutredning för utformningen av gatorna inom och i direkt anslutning till detaljplanen för Tingshuset 13 har tagits fram. Området är idag ett industri- och verksamhetsområde med några få huvudgator med skyltad hastighet 50 km/h.

I detaljplanen föreslås en yta på 100 000 m² utformas för att rymma hotell, verksamheter och bostäder. Området, som ligger nära Astra Zeneca i södra Mölndal, intill E6, ska bli ett så kallat Life science-området, med forskning och utveckling inom det medicinska fältet. Det finns två olika scenarier för den framtida trafiksituationen baserat på hur många människor som ska vistas och bo i området, hur tätt området kan exploateras och utbyggnadstakt.

Området föreslås utformas så att möjligheten att gå, cykla och åka kollektivt ska vara god. Inom området bör gaturummet utformas för att fordon ska ha möjlighet att ta sig fram, men på de oskyddades villkor. I förslaget föreslås en gata i öst-västlig riktning, Alice allé, utformas för fotgängare och cyklister i första hand, med ett fåtal motorfordon. I nord-sydlig riktning föreslås gränder som fordonstrafiken kan använda genom området. Även på dessa gator bör låg hastighet säkras för att trafiksäkerhet och trygghet ska upplevas som god. Runt området föreslås två lokalgator, en norr om och en söder om området. En gångbana föreslås intill fasaderna och cyklister rör sig i blandtrafik. Det måste alltid vara möjligt för exempelvis räddningstjänstens fordon att ta sig fram till och inom området.

Innehåll

1	Trafikutredningens syfte, vision och målbild	2
2	Förutsättningar	3
2.1	Tingshuset i sitt sammanhang	3
2.2	Områdets förutsättningar	3
2.3	Studerade scenarier	4
2.4	Dimensionerande fordonstrafik	5
3	Framtagen gatutformning	6
3.1	Tillåtna hastigheter	6
3.2	Gaturummets disposition	6
4	Gatunätets struktur inom planområdet samt framkomlighet	11
4.1	Gångtrafik	11
4.2	Cykeltrafik	11
4.3	Biltrafik	11
4.4	Utryckningstrafik samt mindre sopbil	11
4.5	Transporter	13
5	Trafikutredningens analys	14
5.1	Hastighetssänkande åtgärder	14
5.2	Kontroll av framkomlighet	14
5.3	Korsning och siktkrav	15
5.4	Tillgänglighet för alla	16
5.5	Tillgänglighet större fordon	17
5.6	Snöröjning och halkbekämpning	18
5.7	Parkering utmed gata inom kvarter	18

1 Trafikutredningens syfte, vision och målbild

Denna trafikutredning utförs i ett tidigt skede inför samråd av detaljplan Tingshuset 13 och lämnar rekommendationer kring trafik inom planområdet.

Visionen i planarbetet är att området ska främja hållbart resande, med målsättningen att öka pendelresor med gång, cykel och kollektivtrafik.

Gatunätet bör därmed vara anpassat för den trafik som är tänkt att röra sig i området och för trafikanten är det därför viktigt att trafiksystemet är kontinuerligt och fungerar både på de kommunala delarna och på de privata. Både för gång- och cykeltrafik, samt för motorfordon. Hänsyn måste också tas till de servicefordon, bland annat för sophantering, och räddningsfordon vid en olycka, som kommer att använda gatusystemet.

För att trafiken i ett område, och därigenom även området som sådant, skall fungera godtagbart krävs därför att ett antal parametrar är uppfyllda. Det handlar bland annat om tillgänglighet, framkomlighet (främst för räddningstjänst), gång- och cykelvägar, leveranser, samt fungerande sophantering och lämpliga parkeringsplatser. Detta ska förenas med projektets målsättning kring en grönskande identitet och omhändertagande av dagvatten. Strukturen bör vara robust och flexibelt.

I planarbetet eftersträvas att biltrafik inom detaljplaneområdet för Tingshuset 13 begränsas och cyklister och gående prioriteras i enlighet med mobilitetsplanen.

2 Förutsättningar

2.1 Tingshuset i sitt sammanhang

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utveckling inom fastigheten Tingshuset 13 från industriverksamhet till ett kluster för internationell forskning inom Life Science. Projektet är starkt knutet till AstraZeneca och övriga hälso- och läkemedelsföretag inom området.

Detaljplanen möjliggör en exploatering av 100 000 m² fördelat på kontor, centrumändamål, hotell, vårdinrättning och bostäder. Planen medger en hög täthet och utformningen med mötesplatser och gemensamma rum har som syfte att skapa innovativa miljöer för arbete, forskning och utveckling. Bostäderna inom området är i första hand tänkta som arbetarbostäder och studentlägenheter. Tillgängligheten förbättras genom ett nytt hållplatsläge, utbyggnad av gång- och cykelstråk, ökad turtäthet och förstärkning av kollektivtrafiken.

Den aktuella tomten är idag till största delen obebyggd. Intilliggande fastigheter utgörs av industri, verksamheter och handel. Utvecklingen skapar förutsättningar att förädla Åbroområdet med en blandning av fler funktioner. Detta ligger i linje med kommunens ambition om att öka användningen av befintlig industrimark i centralt belägna områden med god kollektivtrafik. Det bidrar även till målsättningen att stärka Mölndals nischföretag och ge möjlighet till etableringar i klusterform. Utvecklingen ger växtkraft åt den västra sidan av E6 och järnvägen. På sikt kan ett väl utvecklat område i Åbro bidra till ett väl sammankopplat Mölndal med möjlighet att överbygga barriärer.

Området ligger nära Mölndals centrum och har goda kommunikationsmöjligheter. Strax österut ligger E6 med Torekullamotet i söder och Åbromotet i norr. Närheten till E6 gör att området är tillgängligt samtidigt som det har ett bra skyltningsläge. Utvecklingen kommer att stärka kopplingen mellan Mölndal och Källered och ge förutsättningar till att förstärka stråket och öka tillgängligheten mellan de två centrumpunkterna. Genom satsningen kan kollektivtrafiken stärkas vilket gynnar utvecklingen mot ett mer hållbart resande.

2.2 Områdets förutsättningar

I förslaget till detaljplan för Tingshuset 13 möjliggörs en sammanlagd exploatering om cirka 100 000 m² BTA. Om hela denna byggrätt, teoretiskt sett, utnyttjas optimalt för kontorsändamål skulle det innebära cirka 5 000 sysselsatta (bygger på ett ytbehov om 20 m² BTA/anställd vid utformning av cellkontorsytor) inom området. Beaktat områdets struktur kommer ett sådant effektivt utnyttjande dock inte vara möjligt. Den föreslagna bebyggelsen är uppbruten till sin struktur och kommer dessutom att utgöras av en blandning av verksamheter såsom kontor med labbmiljö, hotell, centrumändamål och bostäder vilket sammantaget innebär att antalet sysselsatta och boende i området istället beräknas bli cirka 2 500 – 3 000. Detta ger en snittyta på 35 m² BTA per person.

I det befintliga området finns Kärragatan och Taljegårdsgatan. Eftersom området idag är av industriområdeskaraktär finns det stora asfalterade ytor för trafik inom respektive fastighet. Skyltad hastighet på Kärragatan och Kråketorpsgatan är 50 km/h enligt NVDB, trafikverkets databas. Pepparedsleden omger området och har en skyltad hastighet på 70 km/h.

2.3 Studerade scenarier

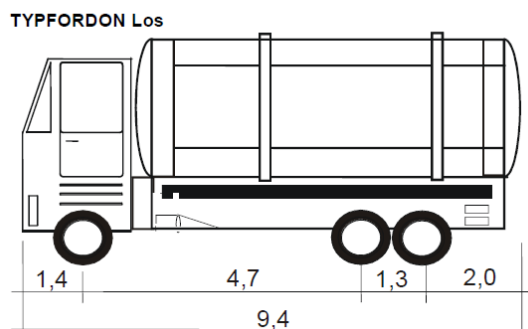
För de utredningar som syftar till att klargöra planeringsförutsättningarna för området har ett antal antaganden och kvalificerade bedömningar behövt göras gällande hur kommunikationerna till och från området kan komma att fungera i framtiden. Utgångspunkten för detta är att området för detaljplanen för Tingshuset 13 kommer fungera som en inkubator/ett kluster för forskning inom Life Science. Området planeras för verksamheter men med en relativt sett större andel gemensamma ytor samt bostäder, hotell och centrumverksamheter. Profilen gör att området inte kan ses som en ordinarie arbetsplats där de sysselsatta arbetar mellan 8 och 17 utan det kommer vara en större, kontinuerlig omsättning av sysselsatta. En del kommer utifrån och vistas i området under en kortare tid medan andra jobbar mer reguljära tider, möjligheten till distansarbete kommer också att vara hög. Inom området kommer det även finnas laboratorier och forskningsplatser vilka inte är lika personintensiva per ytenhet som kontor. Vidare ska beaktas att hotellgäster och boende till viss del är samma personer som medräknas i centrumverksamheten som kontorsytorna.

Som utgångspunkter för de olika utredningarna har följande scenarier formulerats:

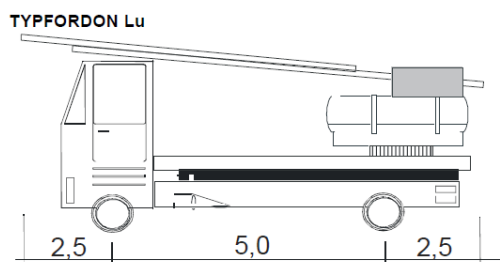
1. Som underlag till beräkningar för buller-, luft- och riskutredningar har en trafikprognos med horisont år 2035 - 2040 tagits fram. Syftet med prognosen är att ta fram ett "worst-case"- scenario som säkerställer att kraven för bullernivåer, luftkvalitet och risknivåer uppfylls. I detta scenario har det antagits en full utbyggnad av planerad exploatering i Mölndals tätort samt en teoretiskt maximerad utnyttjande av byggrätterna inom planområdet, det vill säga 5 000 sysselsatta. För planområdet har antagits en bilandel på 65 % (varav 60 % som förare och 5 % som passagerare). Antagandet motsvarar den bilandel som Astra Zeneca redovisar i den senaste resvaneundersökningen för deras anställda genomförd 2014.
2. Som underlag för analys i trafikutredningen och övriga utredningar har en trafikprognos baserat på beslutad exploatering eller, för Mölndals centrum, exploatering som hör ihop med beslutad exploatering. Detta innebär i praktiken exploatering på kortare sikt än 2035 eftersom endast exploatering på kort sikt är beslutad. I detta scenariot har det antagits en teoretisk maximerad utnyttjande byggrätterna inom planområdet, det vill säga 5 000 sysselsatta. För planområdet har antagits en bilandel på 30 % bil som förare utifrån en uttalad målbild. Scenariot är sannolikt överskattat avseende antalet sysselsatta i området men studeras ändå för att visa hur området kan komma att belasta omgivande trafiknät om fördelningen mellan färdmedel blir en annan än den antagna.

2.4 Dimensionerande fordonstrafik

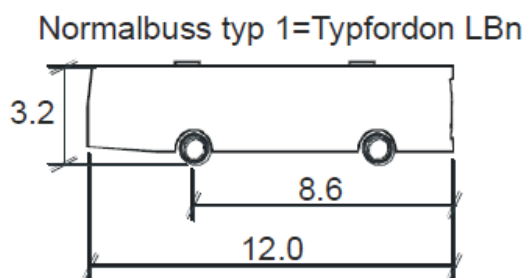
Typfordon som används för dimensionerande fordonstrafik är hämtade ur VGU, Vägar och gators utformning, Trafikverket. Sedan har framkomligheten och utrymmesbehov för dessa fordonstyper studerats med hjälp av dataprogram, så kallade körspårsmallar.



Figur 1 Los – Distribution till och från bostadsområden, exempelvis mindre sopbil, 9,4 m. Källa VGU



Figur 2 Lu – Lastbil utryckning, exempelvis utryckningsfordon, 10 m. Källa VGU



Figur 3 LBn – Exempelvis buss eller flyttbil, 12 m. Källa VGU

3 Framtagen gatutformning

Gehl Arkitekter har tagit fram ett förslag på en disposition av kvartersgator inom planområdet och Atkins har gjort en övergripande trafikutredning och trafikförslag utanför planområdet för att säkerställa en robust och fungerande infrastruktur, se *separata dokument*.

3.1 Tillåtna hastigheter

Dialog pågår med kommunen angående framtida hastighetsbegränsning och det finns idag inga beslut om ändrade hastigheter i området. För att säkerställa en hög trafiksäkerhet rekommenderas att området utformas för att fordon ska hålla låg hastighet. Inom planområdet föreslås att området skyltas som gångfartsområde, där fordonstrafik sker på de oskyddade trafikanternas villkor.

3.2 Gaturummets disposition

Gaturummen är uppdelade i tre utformningstyper utefter vilken funktion de ska fylla, lokalgata, gränder samt Alice allé, se figur 4.



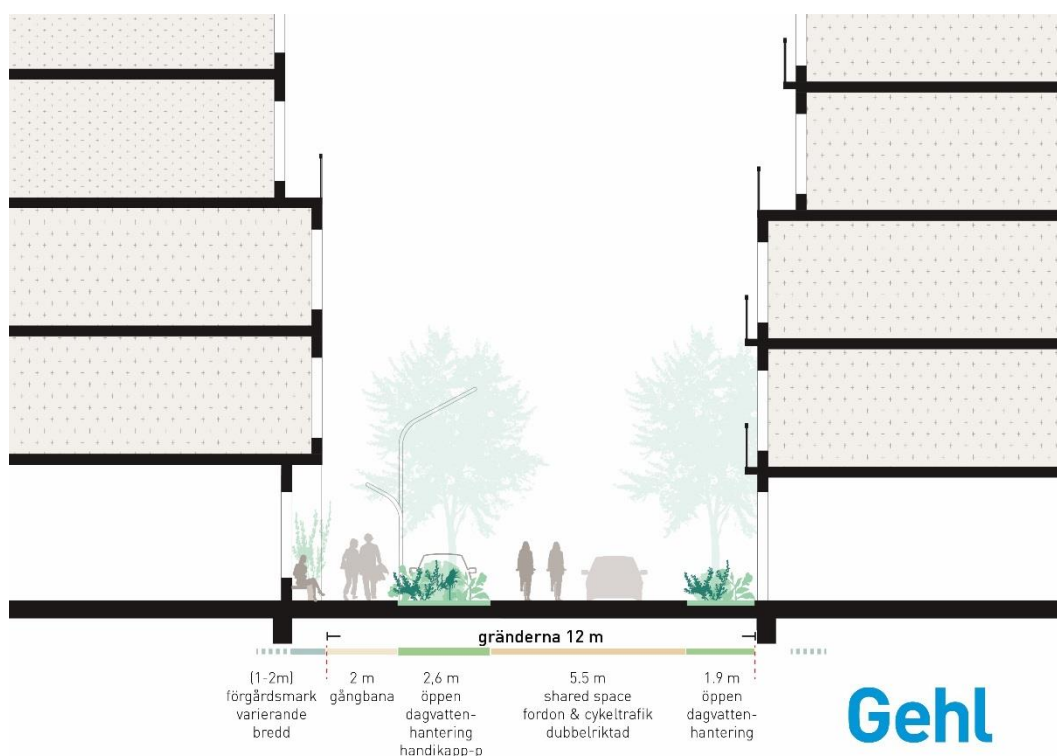
Figur 4 Planområdets gaturum

Gränder

I gränderna sker cykeltrafik och fordonstrafik enligt principen "Shared space", körbanan är 5,5 m och medger dubbelriktad trafik. Körbanans bredd medger även möte mellan typfordon Lu och personbil, se teckenförklaring typfordon ovan figur 1–3. I vissa fall tillåts även möte mellan typfordon LBn och personbil, se föreslagen struktur under rubrik 5 gatunätets struktur inom planområdet och framkomlighet. I gaturummet finns plats för gröna inslag samt dagvattenhantering.

Hastigheten i gränderna begränsas utefter de oskyddade trafikanternas förutsättningar och kan förslagsvis regleras som gångfartsområde. Lastbilar får lov att ta hela gatans bredd i anspråk vid in- och utfart till och från området på lokalgator, samt vid sväng inom området på körbana inom "shared space" i gränder.

Två av gränderna ska ha en förstärkt grön karaktär och endast tillåta uttryckningstrafik samt övrig fordonstrafik i undantagsfall.



Figur 5 Gaturummets disposition i gränder. Källa Gehl

Alice allé

I hjärtat av området finns ett öppet gaturum som går under namnet Alice allé. Här sker fordonstrafik i begränsad utsträckning i samspel med gång och cykeltrafik. Plats finns för umgänge och aktivitet och en grön struktur som tar hand om dagvatten. Den begränsade

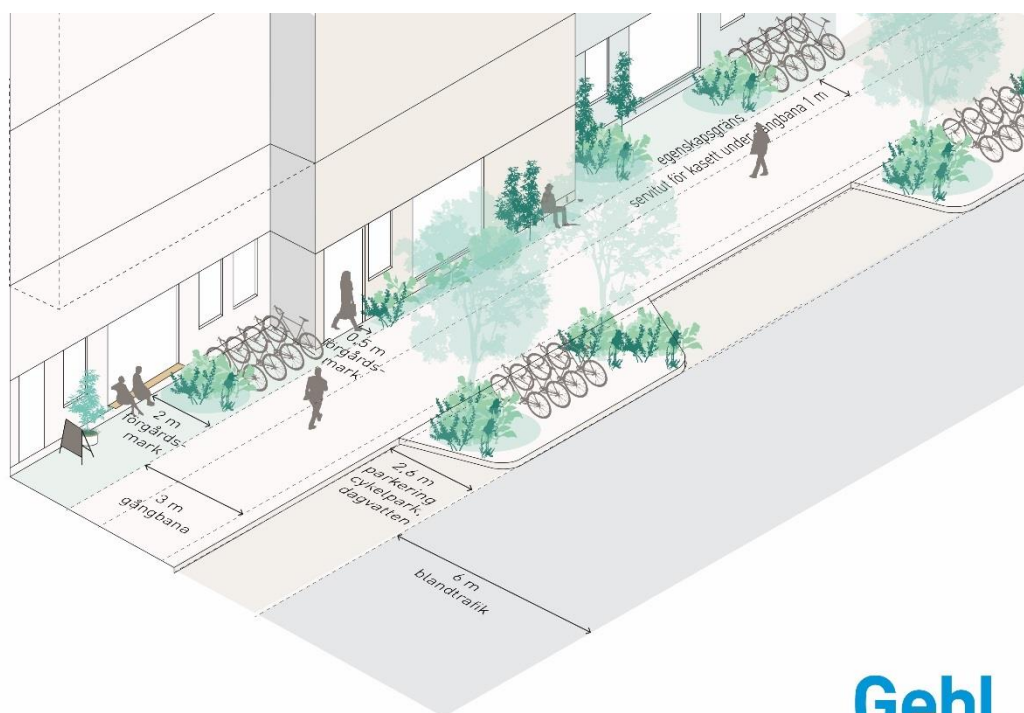
trafiken ska främst korsa Alice allé vid de genomgående gränderna. Sektionen är minst 9 meter bred mellan byggnaderna.

Lokalgator

Lokalgatorna hanterar trafik för samtliga trafikslag in till planområdet. Utmed fasad finns en gångbana i anslutning till entré och för att slussa gående in i området. Där gränderna ansluter till lokalgatorna rekommenderas upphöjda passager. Gångtrafik avskiljs från cykel och fordonstrafik av en flexibel yta (2,5 meter bred) med bland annat plantering och grönska. Ytan kan även nyttjas för dagvattenhantering, korttidsparkering och eller handikappanpassade parkeringsplatser samt cykelparkering. Vid etablering av hotell bör möjlighet att anordna uppställningsplats för turistbuss tillåtas på lokalgatorna. Cykeltrafik sker i blandtrafik med fordonstrafik.

I nordöstra delen av planområdet finns ett parkeringshus där den primära parkeringen är belägen, utfart sker från parkeringshuset ut på lokalgatan. Parkering utmed lokalgatorna regleras förslagsvis med korta parkeringstider för till exempel korta ärenden samt handikappparkering.

I Atkins trafikutredning framkommer att den norra lokalgatan beräknas ha en trafikmängd på 3 850 fordon, vardagsmedeldygntrafik, år 2035–2040 i enlighet med scenario 1 i kapitel 2 Förutsättningar. Södra lokalgatan beräknas ha en trafikmängd på 2 200 fordon enligt samma scenario.



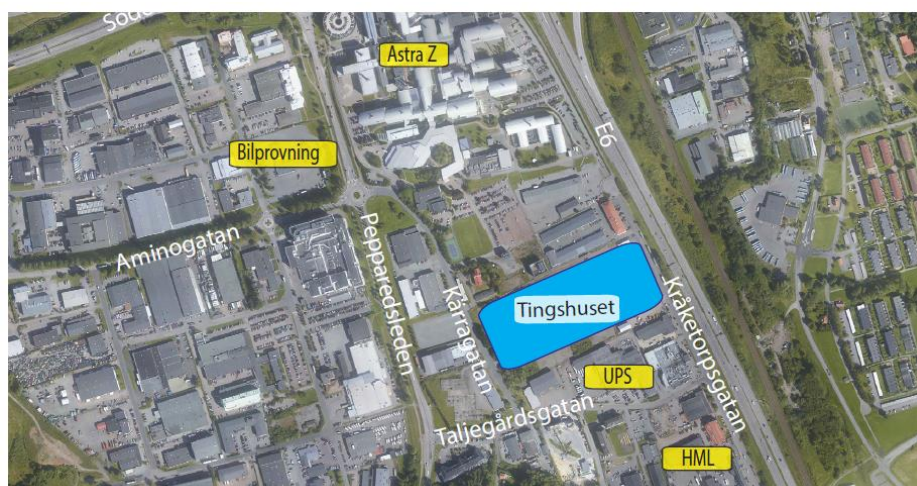
Figur 6 Disposition lokalgator. Källa Gehl

Kärragatan

Kärragatan är idag främst en industrigata för den befintliga verksamheten i området. Utmed gatan föreslås två nya busshållplatser, en i vardera riktningen, i anslutning till planområdet. Kärragatan kommer att vara en entrépunkt för kollektivtrafikresenärer och busshållplats anordnas med väntutrymmen i den nya byggnaden.

Gatan kommer att vara en av två primära tillfartsvägar till planområdet, och ansluter till Pepparedsleden/Aminogatan i norr och Taljegårdsgatan och i förlängningen Pepparedsleden i söder, se figur 7. Gatan beräknas ha en vardagsmedeldygnstrafik på 3 300 fordon per dygn förbi planområdet enligt Atkins trafikutredning i enlighet med scenario 1 i kapitel 2 Förutsättningar.

Ett krav från kommunen är en 5 meter bred gång- och cykelväg längs med Kärragatan, se figur 8. Dialog mellan kommunen och exploitören pågår.



Figur 7 Översikt gatunätet, från Atkins trafikutredning. Källa: Atkins



Figur 8 Förslag disposition Kärragatan. Källa: Gehl

Gehl

Kråketorpsgatan

Kråketorpsgatan är idag industrigata och en av två primära tillfartsvägar till området.

Enligt Atkins trafikutredning beräknas gatan ha en trafikmängd på 3 550–5 900 fordon för ett vardagsmedeldygn förbi planområdet, i enlighet med scenario 1 i kapitel 2 Förutsättningar.

Utmed Kråketorpsgatan föreslås enkelriktade cykelkörfält i bägge riktningar. Idag finns möjlighet till uppställning av större fordon längs gatan. I senare skede behöver reglering för parkering på gatan utredas eftersom den kan komma i konflikt med föreslagna cykelkörfält.

4 Gatunätets struktur inom planområdet samt framkomlighet

Då planarbetets målsättning är att gång- och cykeltrafik ska prioriteras och ges utrymme, ska större fordon endast tillåtas i begränsad utsträckning.

4.1 Gångtrafik

Gångtrafik har väl sammanhängande gångbanor närmast fasad utmed lokalgator och gränder. I Alice Allé sker gångtrafik utefter ett fritt mönster med öppna platsbildningar, i blandtrafik med cykel och fordonstrafik, utefter de gåendes förutsättningar.

4.2 Cykeltrafik

Omkringliggande cykelvägnät nås från planområdets alla delar.

Cykeltrafik sker på samtliga gator inom planområdet enligt principen "shared space", förutom på Kråketorpsgatan och Kärragatan. Det vill säga samsas i biltrafik utefter de oskyddade trafikanternas förutsättning. En separat cykelbana längs Kärragatan är föreslagen. Cykling längs den södra och norra lokalgatan sker i blandtrafik. Hastighetsdämpande åtgärder utförs för att säkerställa låga hastigheter.

4.3 Biltrafik

Biltrafik kan färdas inom planområdet utefter de oskyddade trafikanternas förutsättningar och i gångfart, men ska om möjligt begränsas. Parkering i parkeringsficka föreslås erbjudas på lokalgatorna eller i parkeringshus i planområdets nordöstra ände. Vidare arbete utreder möjligheten till viss parkering för särskilda verksamheter utmed gränderna. Biltrafik föreslås ej få kontinuerlig möjlighet till utfart från planområdet till Kärragatan, utan ska hänvisas till lokalgator. Biltrafik ska i först hand röra sig genom området i nordsydlig riktning via gränderna och korsa Alice allé.

4.4 Utryckningstrafik samt mindre sopbil

Samtliga huskroppar bör kunna nås från alla håll av räddningsfordonet Lu, se figur 2. Fordonet bör även komma in på innergårdar om till exempel lägenheter inte är genomgående. Samråd bör ske i tidigt skede med räddningstjänsten så att utrymme och framkomlighet säkerställs tidigt i planprocessen.

I första hand ska all ny- och ombyggnation upp till 11 meters höjd, utredas för möjligheten till utrymning med hjälp av räddningstjänstens maskinstege. Vid räddningshöjder över 11 meter och upp till 23 meter ska maskinstege användas och måste då således komma fram. För våningshöjder i planområdet se figur 9.

Skrafferad yta i figur 9 nedan medger rörelser i samtliga riktningar för typfordon Lu. Inom den markerade ytan får fast möblering inte förekomma, till exempel bänkar och träd. En framkomlig väg ut mot kärragatan bör finnas för att säkerställa åtkomst till framför allt huskropp J och A, denna utfart kan begränsas för övrig trafik genom exempelvis bom eller låsbara pollare, men bidrar till en robustare trafikmiljö med valmöjligheter. Detta då rundkörning brukar vara svårt att upprätthålla vid öppna platsbildningar, då det kräver stor

yta. Vid huskropp B och I är det möjligt att komma in på innergården. Se Räddningstjänstens krav i sin helhet med avseende på bredder, höjder och avstånd mm på www.rsgbg.se.

Den skrafferade ytan i figur 9 nedan är även applicerbar för typfordon Los vilket motsvarar en mindre sopbil. I vidare arbete bör det undersökas om denna typ av renhållningsfordon används i området, då vissa operatörer valt att använda en större typ av fordon som är 12 meter långt och motsvarar typfordon LBN, se figur 1 och 3.

Avstånd mellan sophus och sopbilens angöring bör vara mindre än 10 meter enligt Boverket. Trappsteg och kullersten får ej förekomma. Sophusen skall placeras så att det ej skymmer sikt i korsningar. Sopkärnen bör ej placeras längre bort än 50 meter från varje bostad enligt Boverket. Backning bör inte förekomma, annat än i undantagsfall och det måste ske en bedömning från fall till fall. Bedömningen görs i samråd med kommunen och bör ske utifrån bland annat Arbetsmiljöverkets rekommendationer. Se mer kring utformning och dimensionering i "Handbok för avfallsutrymmen" av Avfall Sverige.



Figur 9 Skrafferad yta motsvarar utrymmesbehov för typfordon Lu. Fordonen kan svänga i samtliga riktningar. På samtliga husdelar finns byggnadshöjd angiven.

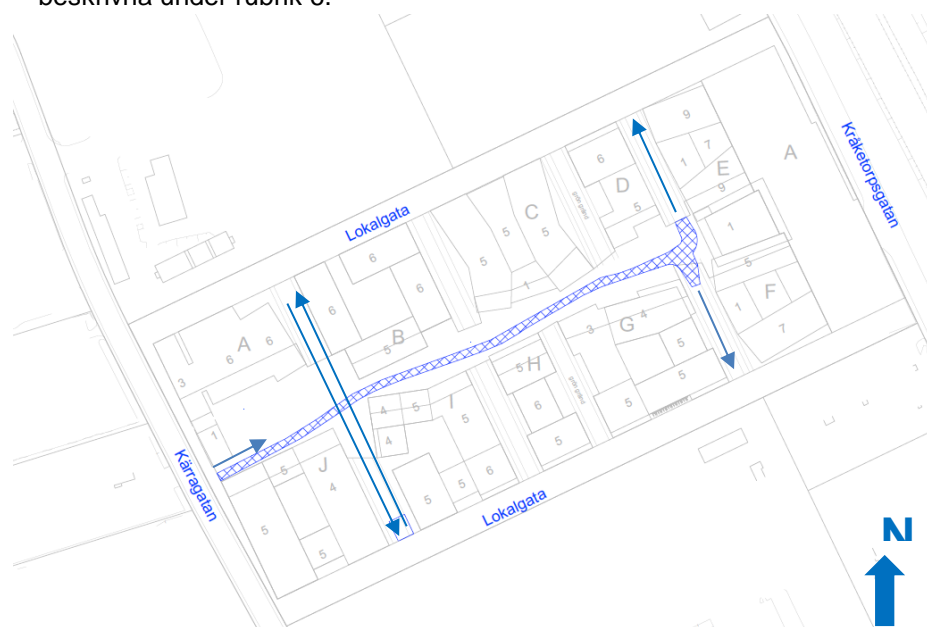


Figur 10 Planområdet föreslagna bebyggelse. Källa: Gehl

4.5 Transporter

Behov av större transporter kommer att finnas till området, exempelvis flyttbil och buss, enligt typfordon LBn, se figur 3. I möjligaste mån ska större fordon färdas utmed lokalgatorna, och förslagsvis även erhålla en möjlighet till uppställning (parkering) ut med en av gatorna.

Dock föreslås att transporter med större fordon kan färdas utmed Alice allé samt den västra gränden enligt figur 11, detta kräver dock vissa förändringar i planen som finns beskrivna under rubrik 6.



Figur 11 Föreslagen framkomlighet och tillgänglighet för typfordon LBn

5 Trafikutredningens analys

Trafikutredningens fokus i detta skede är att kontrollera att siktkrav uppfylls och ange förutsättningar för att skapa en säker och tillgänglig trafikmiljö.

Nedan beskrivs dimensionering samt förslag på åtgärder, se figur 12.



Figur 12 Förslag - Röd cirkel: Upphöjd korsning, korsning dimensionerad efter LBN. Orange cirkel: Korsning dimensionerad efter Lu. Blå cirkel: Planen bör ses över med hänsyn till sikt. Grön cirkel beskrivs närmare nedan

5.1 Hastighetssänkande åtgärder

Utmed lokalgatorna föreslås hastighetsdämpande upphöjda korsningar i anslutning med gränderna i väster och öster. Korsningen bör anpassas för cykeltrafik och med hänsyn till dagvattenhantering.

5.2 Kontroll av framkomlighet

Framkomlighet har dimensionerats utefter typfordon Lu och LBN, enligt figur 9 och 11.

Korsningen mellan Alice allé och Kärragatan ska vara tillgänglig för fotgängare och cyklister. Korsningen har utformats för att typfordon Lu och LBN ska ha möjlighet att

angöra torget och allén. Detta för att exempelvis räddningstjänsten ska ha tillgång till området direkt från Kärragatan. Korsningen föreslås endast användas av fordon i undantagsfall och bör förses med en begränsning för att obehörig trafik inte ska nyttja den. Begränsningen kan bestå i exempelvis nedsänkbara pollare eller liknande. Utformningen av begränsningen bör göras så att den passar in i omgivningen.

Ett fordon som kör i korsningen kommer att ta stor del av den 7,5 meter breda sektionen i anspråk. Detta anses inte vara ett problem då det endast är vid enstaka tillfällen det sker men försiktighet bör vidtas.



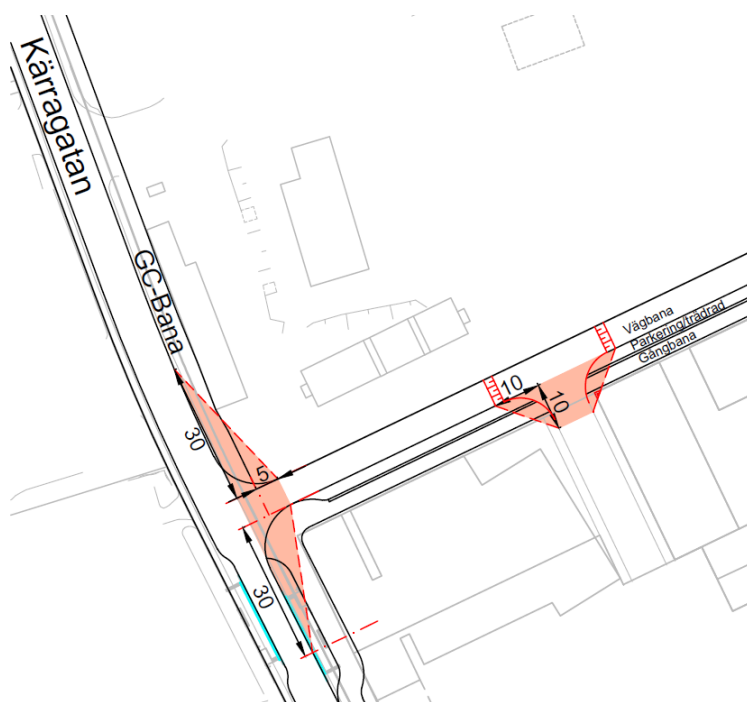
Figur 13 Korsningspunkt Alice allé och Kärragatan

5.3 Korsning och siktkrav

Siktkravet mellan lokalgata och gränd samt lokalgata och Kärragatan beskrivs enligt figur 14 nedan, och är enligt Göteborg Stad Teknisk handbok. Inom markerat område får inga begränsande föremål över 0,8 meter förekomma. I korsningen mellan lokalgata och gränd förutsätts att det enbart är gångbana som är placerad närmast fasaden samt en hastighet på max 30 km/h. Figur 14 visar siktrianglar vid en oregrerad korsning. Genom att låta trafiken från gränderna ha väjningsplikt mot trafiken på lokalgatan kan avståndet minskas till 3 meter.

Sikten mellan Kärragatan och den norra lokalgatan bör utredas vidare då hållplatsen på östra sidan begränsar sikten, måtten förutsätter en hastighet på 50 km/h. Hållplatsen är föreslagen att utformas som en stopphållplats, dock kan möblering samt människor som

står och väntar på bussen skymma sikten i korsningen. Uppritad sikttriangel förutsätter att inget övergångsställe placeras över lokalgatan, se figur 14.



Figur 14 Siktkrav

5.4 Tillgänglighet för alla

Ledstråk ska finnas som inte bryts av exempelvis cykelställ, krukor eller dylikt. Sammanhängande stråk utformas med lättbegripliga och tydliga gångzoner och möbleringszoner.

I svensk bygglagstiftning finns krav på tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. I ALM (Boverkets föreskrift om Tillgänglighet på allmänna platser) finns skall-krav för tillgängligheten som måste uppfyllas. Det finns också föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet hos Boverket.

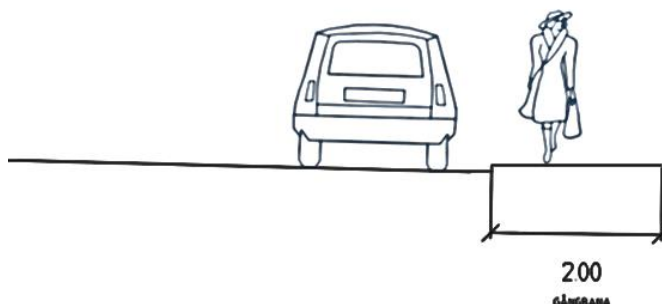
Särskilt bör hänsyn tas till rörelsehindrade och synskadade vid utformning av "shared space-tytor".

Gångtytor

Gångtytor skall utformas så att personer med nedsatt rörelse- och/eller orienteringsförmåga kan ta sig fram och så att personer med rullstol kan förflytta sig utan hjälp. Gångtytor skall vara jämna, fasta och halkfria. Gångstråk skall ha naturliga ledstråk i

så stor utsträckning som möjligt. Om det är omöjligt att ordna skall särskilda ledstråk anordnas.

Gångbanor intill gata bör göras minst 2 meter breda (krav är minst 1,75 meter). Fri höjd över gångbana ska vara minst 2,6 meter. Hinder med fri höjd mindre än 2,2 meter blir en fara för synskadade och måste i dessa fall markeras i marknivå.



Figur 15 Sektion - gångbana intill väg.

Längslutningen bör vara max 2% på minst en gångväg till varje fastighet.

Passager

Passager skall utformas, placeras och markeras så att de inte medför hinder för personer med nedsatt rörelse- och/eller orienteringsförmåga. Här skall delar av nivåskillnaderna utjämnas med ramp till 0-nivå så att personer med nedsatt rörelseförmåga kan ta sig fram. En kantsten skall finnas kvar vid sidan av utjämningen så att synskadade kan ta ut riktningen över gatan.

Kontraster och markeringar

Viktiga målpunkter, gångtytor och eventuella trappsteg och ramper skall vara lätta att upptäcka. Dessa skall förses med kontrastmarkering eller på annat sätt markeras tydligt.

Ramper och trappor

Om det inte är möjligt att undvika att anordna en trappa skall denna kompletteras med en ramp eller en alternativ väg som personer med nedsatt rörelseförmåga kan använda. Ramper skall ha en maxlutning på 1:20. Trappor och ramper skall på båda sidor ha ledstänger som är möjliga att greppa om.

Sittplatser

Sittplatser som kan användas av personer med nedsatt rörelseförmåga skall finnas i anslutning till gångtytor, torg, hållplatser och vid andra viktiga målpunkter.

5.5 Tillgänglighet större fordon

Vidare i arbetet bör behovet av lastzon för större fordon säkerställas, typfordon LBN enligt figur 3, detta innefattar bland annat flyttlastbil samt buss till hotellet. Enligt förslaget kan denna typ av transporter förläggas till lokalgatorna. Dock bör en angöring/uppställningsplats säkerställas i en 2,6 meter bred parkeringsficka. Förslagsvis

regleras en av parkeringsfickorna längs lokalgatorna för ändamålet för att inte påverka trafiken på lokalgatorna i allt för stor utsträckning genom stillastående fordon.

5.6 Snöröjning och halkbekämpning

Trafikutredningen har ej undersökt att krav för snöröjning uppfylls i detta skede, detta bör utredas vidare i granskningskedet eller senare.

Då trafik till stor del sker i blandtrafik mellan cyklister och fordon bör fokus läggas på en god dagvattenhantering för att vatten inte ska samlas på vägbanan och riskera hala partier vid vinterväglag. Ett fullgott tvärfall av vägbanan säkerställs i detaljutformningen.

5.7 Parkering utmed gata inom kvarter

Angöring och parkering kommer ske utmed gata inom kvarteret. Då parkeringshus finns i området bör gatuparkeringen främst vara avsedd för rörelsehindrade samt för angöring och korttidsparkering vid viktiga målpunkter. Bilpoolsparkering kommer lösas i P-hus och de mest attraktiva platserna kommer att dedicerats för detta ändamål.

Angöringsmöjligheter skall finnas i form av en gångväg på max 25 meter från entrén. Gångytan skall vara i det närmaste plan, max 2 %. Även andra viktiga målpunkter utöver entréer kan innefattas av kravet. Gehl arkitekter har tagit fram föreslagen placering för handikapparkering enligt figur 16. Placeringen medger parkering vid en entré till respektive byggnad, vilket är lagkravet, detta kräver dock att entrén försörjer samtliga verksamheter i byggnaden. När typ av verksamhet i fastigheterna är fastställda kan fler möjligheter till angöring krävas, till exempel vid verksamheter med entré i bottenplan mot Alice allé.



Figur 16 Angöring max 25 meter från entré. Källa: Gehl

