

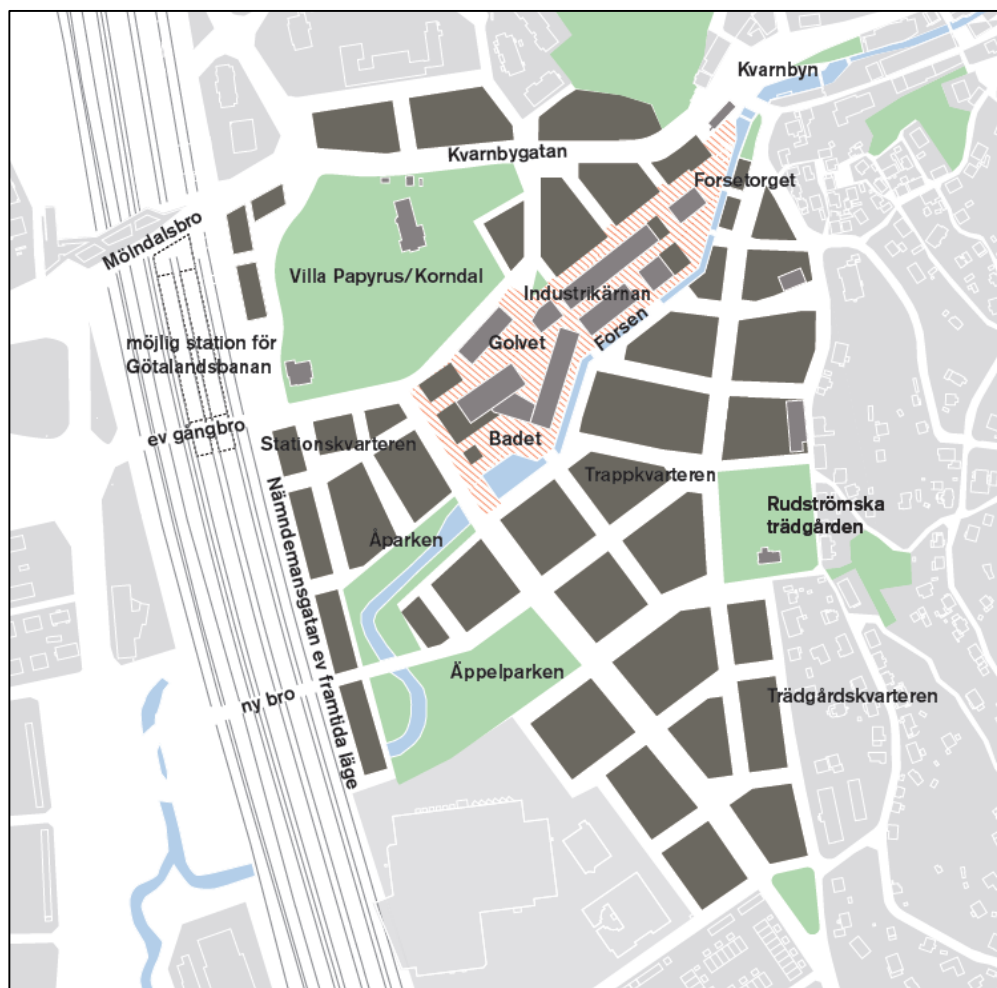
Innehållsförteckning

1	Bakgrund	3
2	Syfte	4
3	Befolkning och resande	5
4	Färdmedelsfördelning	6
5	Färdmedelsfördelning för framtida Forsåker	11
6	Linjesträckning	13
7	Hållplatser	15
8	Gatuutformning	18
9	Föreslagna gatusektioner	19
10	Resonemang kring Diagonalens gatusektion	21

1 Bakgrund

Forsåker blir en helt ny stadsdel i centrala Mölndal som innebär en omdaning av tidigare industrimark till en ny stadsdel som tillsammans med Mölndals Innerstad och Kvarnbyn kommer att utgöra Mölndals framtida täta stadskärna. Forsåker skall utformas till levande blandstad med tydlig förankring i områdets historia där åns närvaro ger energi och dynamik, till en modern stadsdel som kombinerar områdets historia med nytänkande.

Brukets byggnader och rum skall fyllas med nytt innehåll så att de blir den historiebärande stommen i stadsdelens struktur. I framtidens Forsåker utgör Mölndalsån "pulsåder" i området och bildar tillsammans med utvalda delar av områdets industribyggnader "områdets hjärta". Det så kallade "Golvet" utgörs av rummen mellan husen där nya torg bildas samtidigt som bebyggelsens brokighet består. Kontakten med vattnet förstärks genom att forsen släpps fram och blir en tillgång och ett karaktärsdrag i det offentliga rummet.



Figur 1 Strukturplan, övergripande struktur

2 Syfte

Arbete med planprogram för Forsåker pågår. Mölndals Stad och MölnDala Fastighets ABs målsättning är att framtida brukare i området uppmuntras till en hållbar livsstil där hållbara resor blir ett enkelt val. En förutsättning för det är att gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras vad avser såväl utrymme som framkomlighet.

För att säkerställa en hög standard på kollektivtrafikförsörjningen av området behöver kollektivtrafikfrågorna fördjupas och konkretiseras.

Eftersom kollektivtrafikförsörjningen av Forsåker är stark kopplat till Sweco´s uppdrag för Mölndals Stad angående Knutpunkt Mölndal har Sweco också av Mölndala AB blivit tilldelat detta tilläggsuppdrag att ge svar på en rad frågeställningar angående Forsåker.

- Hur många kollektivtrafikresor kommer att genereras till och från ett fullt utbyggt Forsåker?
- Hur många av resenärerna kommer att använda den kollektivtrafik som går genom området och hur många kommer att välja att ta sig till och från området direkt från Knutpunkt Mölndalsbro?
- Hur stort blir gång- och cykelflödena till Knutpunkt Mölndalsbro och hur fördelas de på befintliga och nya entréer till stationen?
- Hur stort blir kapacitetsbehovet på den kollektivtrafik som ska gå genom området?
- Hur skall kollektivtrafiken dras genom området och var skall hållplatserna placeras?
- Vad krävs av den fysiska infrastrukturen för att skapa garanterad framkomlighet för kollektivtrafiken genom Forsåker?

3 Befolkning och resande

Den nya stadsdelen Forsåker kommer fullt utbyggt att innehålla nästan 540 000 m² våningsytor (BTA) fördelat på cirka 400 000 m² bostäder, 120 000 m² lokaler, 2 700 m² förskolor och 14 300 m² skolor. Det som benämns lokaler är till stor del kontor i egna kvarter, men också lokaler i bottenvåningen på bostadskvarteren att användas för handel och andra publika verksamheter.

Med stöd av nyckeltal från bland annat Göteborgs Stads vägledning för parkeringstal samt samordnat med och Mölndala Fastighets ABs trafikprognosarbete och arbete med parkeringsstrategi samt Mölndals Stads övriga trafikprognosarbeten uppskattas antalet boende i Forsåker till 7 600 personer (100 m²/lgh, 1,9 pers/lgh). På samma sätt uppskattas antalet sysselsatta till cirka 3 100 personer (30 % handel 70 % kontor plus skolor). Dock tenderar moderna kontor att bli alltmer yteffektiva. Våningsytan per person minskar avsevärt. Ett exempel är Swecos nya kontor i Göteborg där våningsytan per person är mindre än hälften av vad som anges i vägledningen för parkeringstal. Vid bedömningen av resalstringen från området har vi för denna studie därför valt ett tätare utnyttjande av lokalerna än vad Göteborgs Stads anvisningar anger. Därmed bedöms antalet sysselsatta inom Forsåker istället komma att uppgå till cirka 4 800 personer.

4 Färdmedelsfördelning

Bedömningen av antal resor per boende och sysselsatt samt färdmedelsfördelning har genomförts i samråd med WSP som utför biltrafikprognoser för området och där samma alstringstal har använts. Med 3,6 resor per boende/sysselsatt och dygn innebär det att 45 000 resor med start eller mål i Forsåker kommer att utföras under ett vardagsdygn.

	BTA	Antal resor/dygn
Bostäder	397 000 m ²	27 200
Verksamheter	139 500 m ²	17 300
Totalt	536 900 m ²	44 500

Tabell 1 Fördelning av ytor samt beräknad resalstring

Från den senaste resvaneundersökningen (Riks-RVU) hämtas uppgifter om färdmedelsfördelning för olika res-avstånd.

För resor inom 5 km avstånd, vilket är cirka hälften av alla resor, dominerar gång och cykel som färdmedel (~51 %).

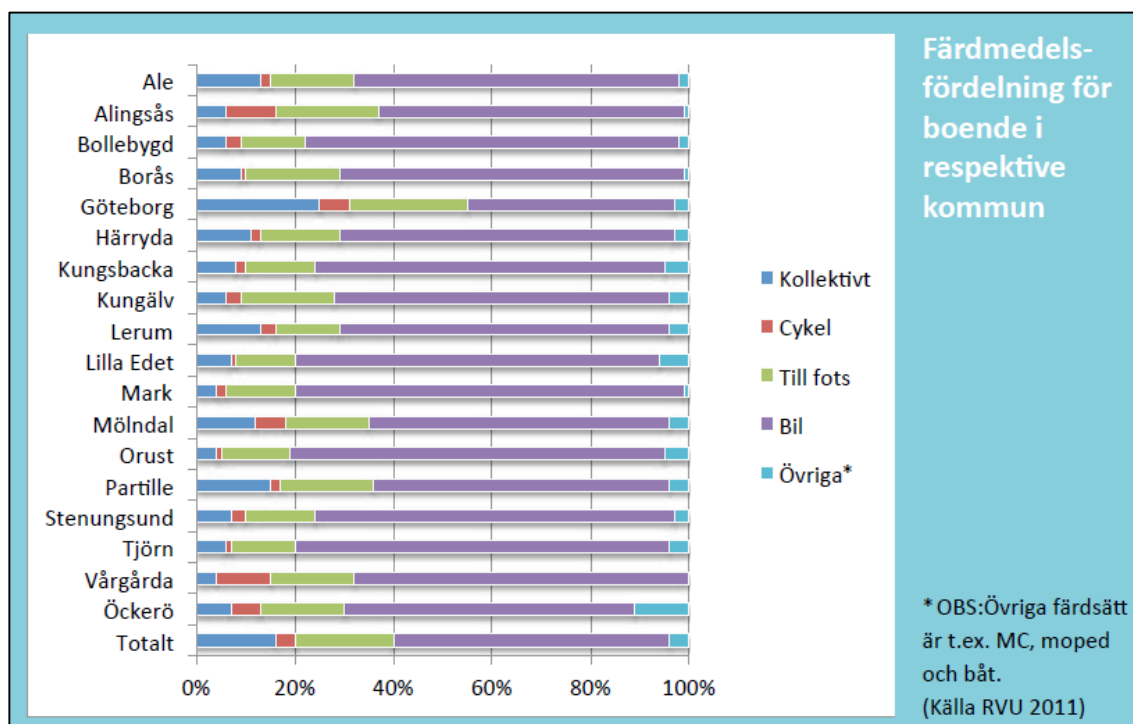
Även för resor mellan 5 och 20 km avstånd, vilket är 30 % av resorna, är andelen fotgängare och cyklister relativt hög (~35 %).

För resor längre än 20 km, vilket är resterande 20 %, utförs de flesta resorna med bil (ca 60 %).

För samtliga resor är färdmedelsfördelningen 11 % kollektivtrafik och 58 % personbil.

I Göteborgsregionen är andelen kollektivtrafikresor betydligt högre än på riksnivån och ambitionen är att andelen ska öka ytterligare.

I nedanstående figur redovisas färdmedelsfördelningen i Göteborgsregionens kommuner enligt RVU 2011.



Figur 2 Färdmedelsfördelning per kommun enligt resvaneundersökningen RVU 2011

För hela Göteborgsregionen var andelen kollektivtrafikresor 16 % och andelen resor med personbil 56 %.

I Mölndal var andelen resor som skedde med kollektivtrafik 12 % och med personbil 61 %. Inom Mölndals kommun företogs således 16 % av de motoriserade resorna (koll+bil) med kollektiva färdmedel medan motsvarande andel i Göteborg var 35 %.

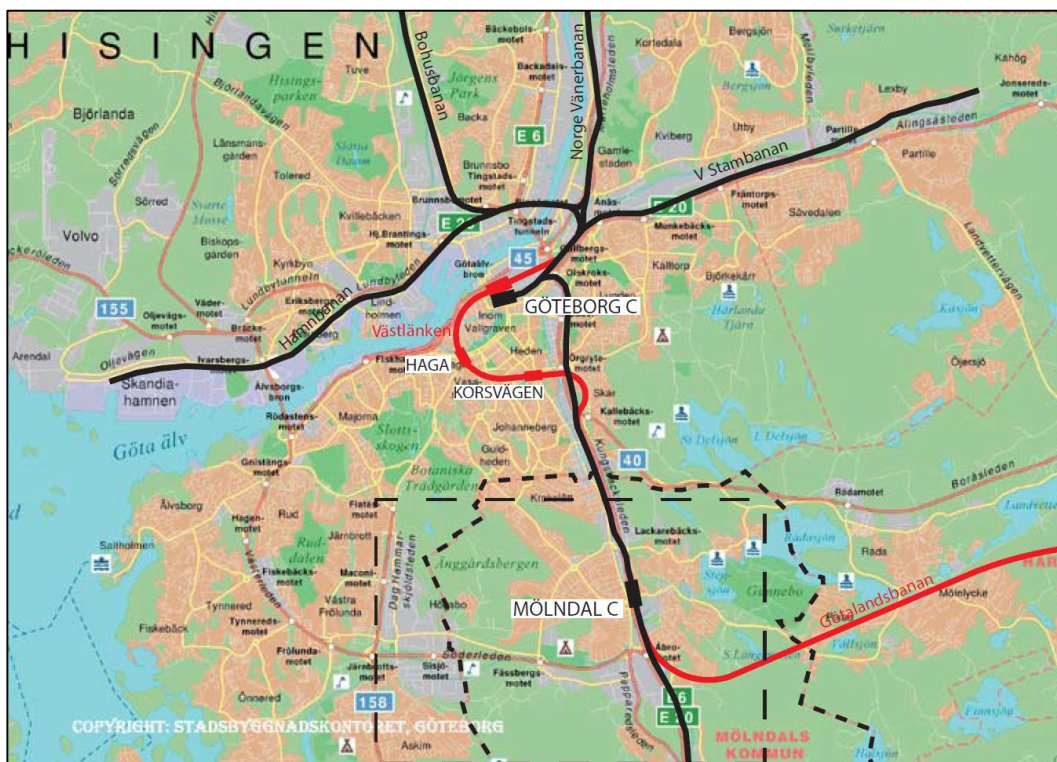
I det pågående prognosarbetet för biltrafik i Mölndal, som utförs av WSP, räknar man med 24 % kollektivtrafikandel av samtliga resor vilket motsvarar 30 % av de motoriserade resorna.

I arbetet med analyser av målbilden för kollektivtrafikens stamnät inom tätortsområdet Göteborg, Mölndal och Partille (GMP) har man gjort en särskild prognos för resandet att använda för den målstyrda planeringen. Resandet i denna stamnätsmodell för år 2035 är framtaget genom s.k. backcasting-metodik. Syftet är då att få fram ett resande som motsvarar målbilden i K2020 där kollektivtrafikandelen av samtliga tillkommande motoriserade resor inom eller till/från göteborgsområdet sker med kollektiva färdmedel. Det resulterar i att andelen resor med kollektiva färdmedel inom Göteborgsregionen kommer att

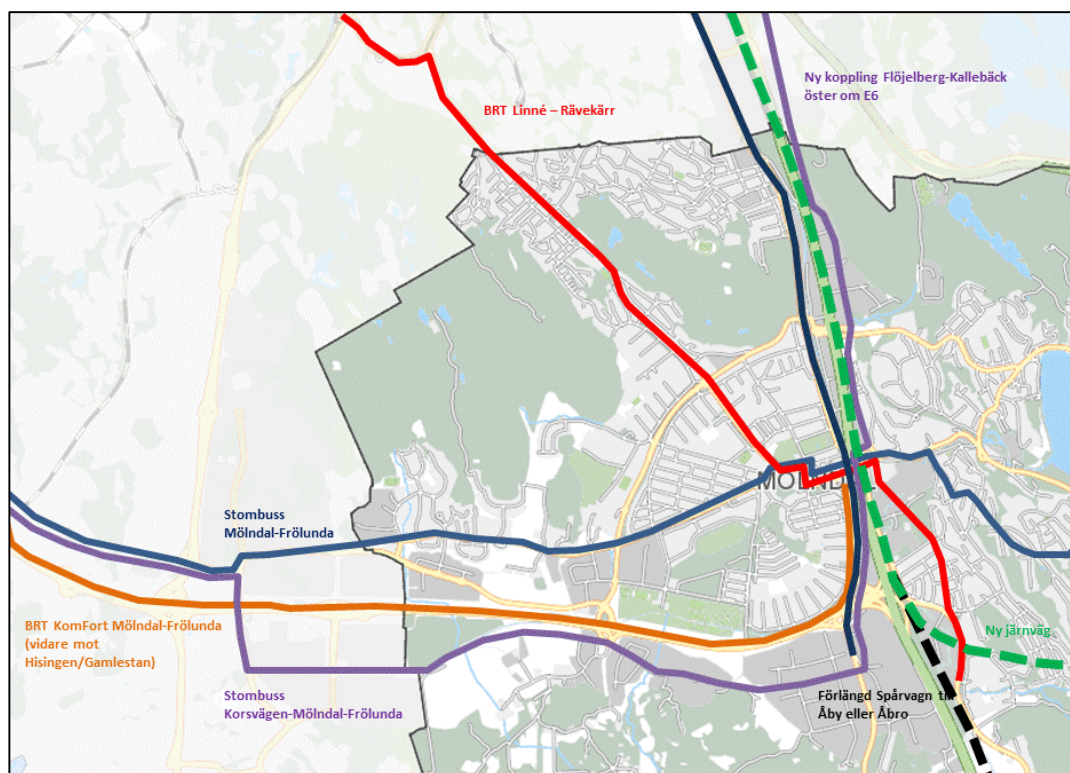
uppgå till nära 40 %. Ett storområde motsvarar ungefär den gamla indelningen i stadsdelsnämnder för Göteborg och motsvarande för Mölndal och Partille. För något storområde överstiger den 70 % medan den för något storområde understiger 20 %.

Området där Forsåker ingår omfattar ett större område än enbart Forsåker, vilket gör att modellens siffror inte kan tillämpas rakt av. Modellen ger dock ett bra stöd för de antaganden som vi här gör för att uppskatta resandet från Forsåker.

Forsåker ligger i omedelbar anslutning till en av Göteborgsregionens största och bästa kollektivtrafikknutpunkter. Knutpunkt Mölndal kan i framtiden, med en utbyggd Göta-landsbana, komma att trafikeras av regionaltåg, tre pendeltågslinjer, två spårvagnslinjer, BRT-stråk mot Frölunda och ett BRT-stråk genom Toltorpsdalen som utgår från Forsåker. BRT står för Bus Rapid Transit och är en högkvalitativ busslinje med garanterad framkomlighet. I Fässbergsdalen är det tänkt att linjen ska ha hög hastighet som kännetecknen medan hög frekvens är kännetecknet för linjen i Toltorpsdalen.



Figur 3 Framtida järnvägssystem med Västlänken och Göta-landsbanan



Figur 4 Idé om framtida kollektivtrafiken kring Knutpunkt Mölndal

Med rätt utformat nät för gång och cykel för de korta resorna och anslutning till knutpunkten samt god kollektivtrafikförsörjning för övriga resenärer kan kollektivtrafikandelen för resor till och från Forsåker komma att uppgå till 45 % av samtliga resor.

I Forsåker med sina goda förutsättningar har vi ansatt följande färdmedelsfördelning:

- Gång 20 %
- Cykel 10 %
- Kollektivtrafik 45 %
- Personbil 25 %

I nedanstående tabell sammanfattas resultatet på riksnivå enligt Riks RVUn, resultatet från RVU 2011 samt vår ansatta färdmedelsfördelning i ett helt utbyggt Forsåker med Götalandsbanan via Mölndal.

		RVU 2011	RVU 2011	RVU 2011	Ansatt
	Riks-RVU	Gbg-region	Mölndal	Göteborg	Forsåker
Gång	21 %	20 %	17 %	25 %	20 %
Cykel	8 %	4 %	6 %	6 %	10 %
Kollektivtrafik	11 %	16 %	12 %	24 %	45 %
Personbil	58 %	56 %	61 %	42 %	25 %
Övrigt	2 %	2 %	4 %	3 %	

Tabell 2 Färdmedelsfördelning

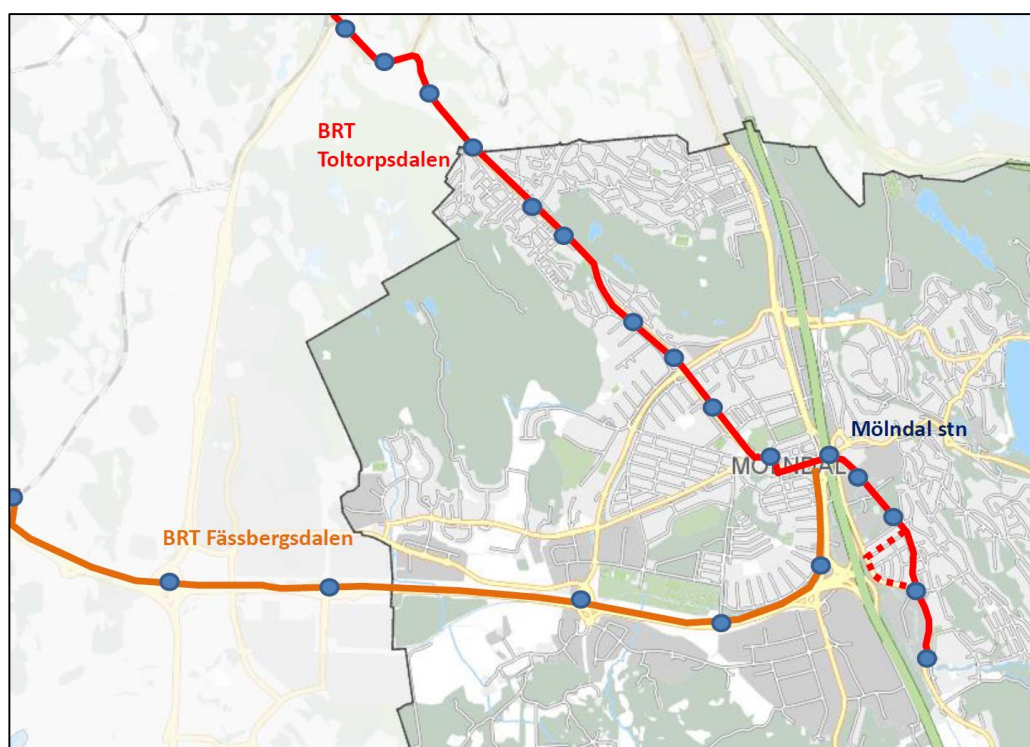
Den antagna färdmedelsfördelningen innebär att andelen kollektivtrafikresor av de motoriserade resorna uppgår till cirka 65 %.

5 Färdmedelsfördelning för framtida Forsåker

45 % resor med kollektivtrafik innebär cirka 20 000 resor per dygn. Under maxtimmen för kollektivtrafiken utförs cirka 12 % av dygnets resor vilket för Forsåker innebär cirka 2 400 kollektivtrafikresor under en maxtimma. Forsåker innehåller såväl bostäder som verksamheter vilket innebär att resandet är dubbelriktat. Vi har antagit en riktningfördelning på 60 % i ena riktningen och 40 % i den andra. Det innebär cirka 1 450 kollektivtrafikresor i maxriktningen under maxtimmen.

Dessa resor har fördelats på målområden enligt resorna från Östra Mölndal i den matris som används för analysen i GMP Stomnät. Det innebär exempelvis att nästan en fjärdedel av resorna går mellan Forsåker och de centrala delarna av Mölndal, ungefär lika många till centrala Göteborg inklusive Linnéområdet och 13 % till Södra Mölndal inklusive Kungsbacka.

För var och en av samtliga relationer har en bedömning gjorts hur resorna fördelas mellan pendeltåg, spårvagn, BRT Fässbergsdalen samt BRT Toltorpsdalen.



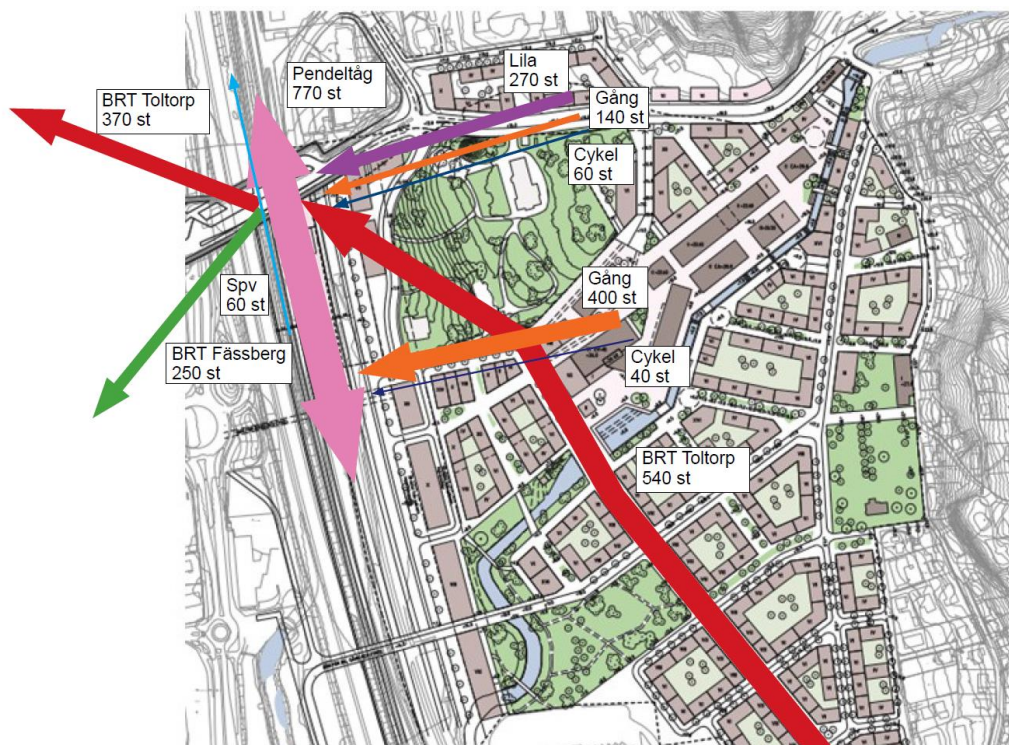
Figur 5 BRT Fässbergsdalen samt BRT Toltorpsdalen

För samtliga resor har även en bedömning gjorts för hur resorna fram till respektive färdmedel fördelar sig på gång, cykel, BRT Toltorpsdalen samt en busslinje motsvarande Lila Express.

Det har resulterat i följande färdmedelsfördelning från Forsåker och fram till Knutpunkt Mölndal samt från Knutpunkt Mölndal och vidare till målpunkten för de 1 450 resorna under maxtimmen.

Fram till Knutpunkt Mölndal bedöms 140 st gå till den nuvarande entrén och 400 st till en ny sydlig entré. 60 st bedöms cykla till den nuvarande entrén och 40 st bedöms cykla till en sydlig entré. 270 st bedöms åka med en buss motsvarande dagens Lila Express utmed Kvarnbygatan och 540 st bedöms åka med den nya bussförbindelsen utmed Diagonalen.

Från Knutpunkten bedöms 770 st åka med pendeltåg åt olika håll. 370 st bedöms åka med buss via Toltorpsdalen och 250 st via Fässbergsdalen. 60 st bedöms åka vidare med spårvagn.

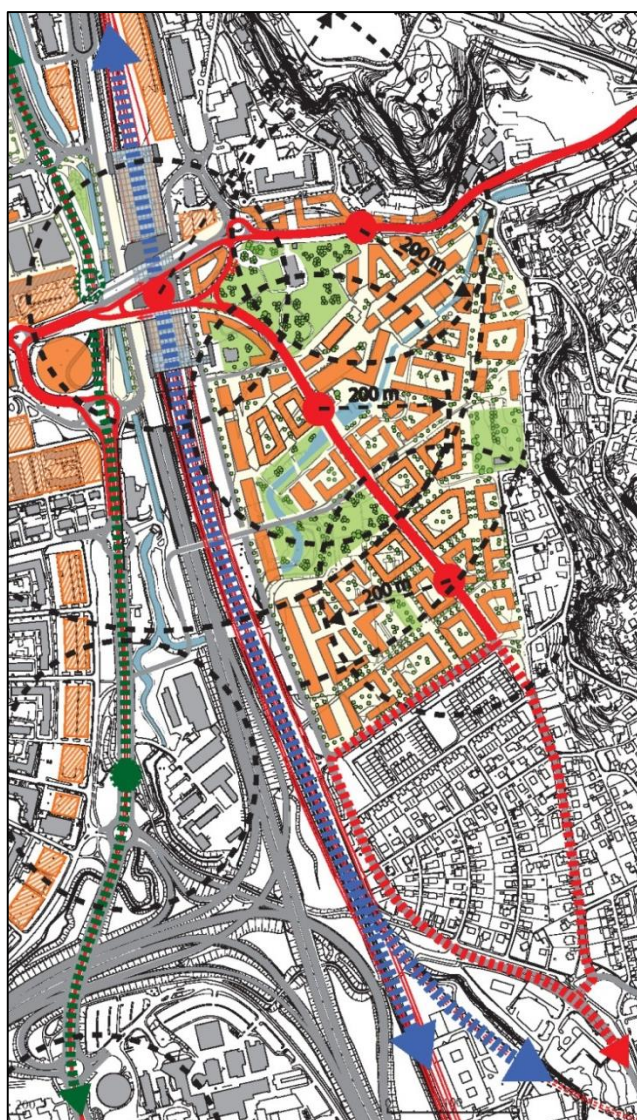


Figur 6 Färdmedelsfördelning fram till Knutpunkt Mölndal samt från Knutpunkt Mölndal under maxtimmen

Med 540 personer som i maxtimmen vill åka med busslinjen längs Diagonalen krävs relativt tät busstrafik. Den praktiska kapaciteten för en led buss är cirka 75 personer och för en dubbelledbuss upp till cirka 100 personer. Det innebär att turintervallen behöver vara 5 – 7,5 min om linjen trafikeras med led buss och 7,5 – 10 min om linjen trafikeras med dubbelledbuss. Vid Knutpunkten går många resenärer av och byter till andra färdmedel vilket förmodligen innebär att ledig kapacitet uppstår för att täcka behovet för resterande delen av linjen. Det har dock inte ingått i denna utredning att göra en sådan bedömning.

6 Linjesträckning

Det framtida Forsåker är tänkt att byggas upp som en kvartersstad kring en central huvudgata, Diagonalen, med sträckning nordväst - sydost. I norr skall gatan ansluta mot Knutpunkten Mölndals Bro. I söder avslutas gatan med fortsättning i Brännåsvägen mot Råvekärr.



Forsåker.

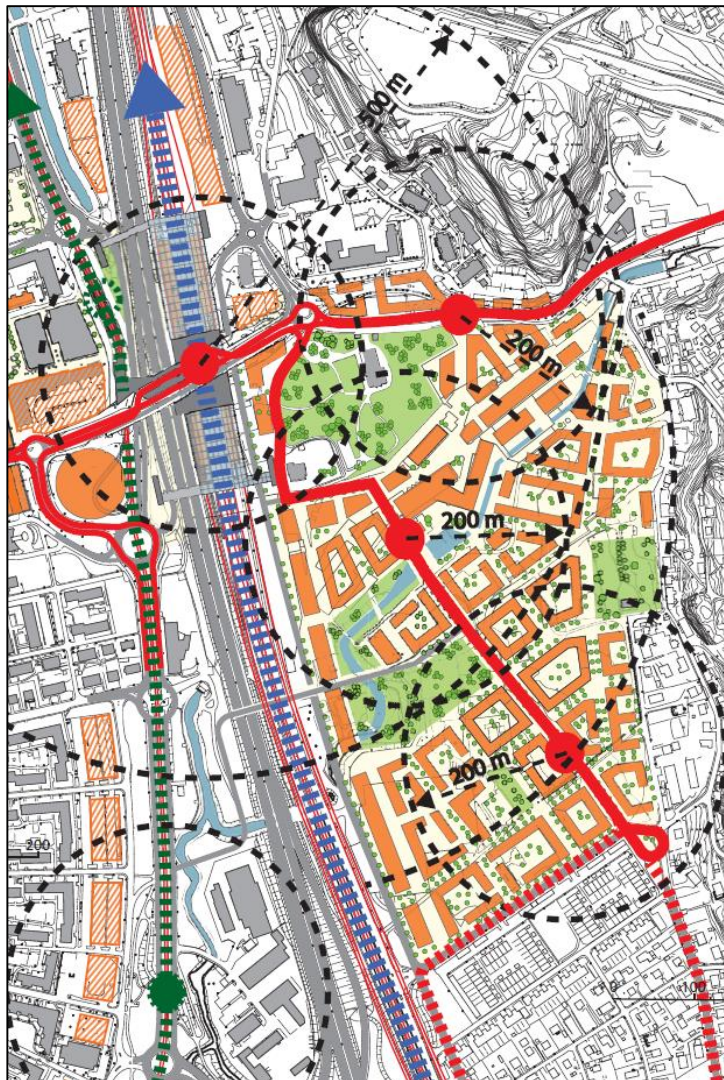
Figur 7 Linjesträckning genom Forsåker

Den svåra uppgiften är att i norr hitta en bra anslutning mot Mölndals Bro för koppling av inte enbart busstrafiken utan också för cyklister och gående. Svårigheten är att finna en passage genom parken, i anslutning till Villa Korndal.

I arbetet som samordnats med idé-studien för Mölndals station, Knutpunkt Mölndal, har ett förslag till en lösning framkommit. Lösningen innebär att Mölndals Bro breddas mot söder. Den nya brodelen ges en direkt fortsättning in mot huvudgatan genom Forsåker. Därmed kan busslinjen ansluta direkt mot omstigningshallplatsen vid stationens huvudentré med ett minimalt intrång i parken.

Alternativ till lösningen via Villa Korndals park är att ansluta till strukturplanens tidigare föreslagna väg i parkens kantzon mot korsning med Järnvägsgatan. En sådan lösning innebär en något mer omständlig väg för såväl gång-, cykel- som busstrafik och riskerar därmed att dessa trafikslag får en lägre utnyttjandegrad.

Busslinjen är tänkt att trafikera utmed huvudgatan. I söder kan linjen antingen avslutas i södra Forsåker eller fortsätta mot Råvekärr, antingen utmed Brännåsvägen eller utmed Kronogårdsgatan. Via dessa gator kan också övrig busstrafik från de södra kommundelarna ledas in genom



Figur 8 Alternativ utformning för anslutning mot Mölndals Bro

7 Hållplatser

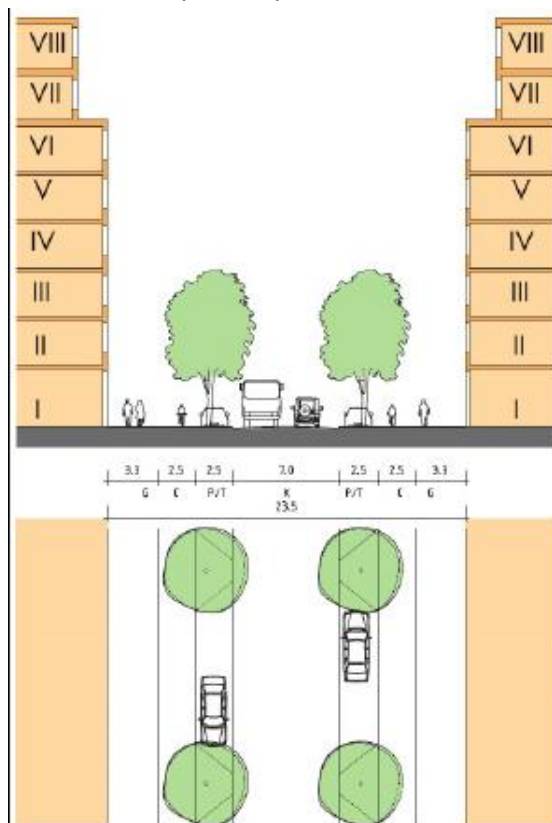
Området Forsåker har en begränsad utbredning på cirka 400 * 600 m. Avståndet till Knutpunkt Mölndal är relativt kort. Med tanke på det stora antalet kollektivtrafikresenärer och att området ligger alldeles i inledningen av busslinjen, föreslås två busshållplatser inom området utmed Diagonalen samt att hållplats "Gamla Torget" flyttas till ett läge närmare knutpunkten.

Med 540 personer i maxtimmen, som fördelar sig på två hållplatser utmed Diagonalen, innebär det att den mest belastade hållplatsen kan få drygt 300 påstigande per timma. Under den mest belastade kvarten kan antalet påstigande vid den hållplatsen komma att uppgå till cirka 100 – 120 personer.

Den sydliga hållplatsen bör ligga cirka 200 m norr om områdets södra begränsning. Lokaliseringen innebär att södra delen av Forsåker inklusive Kungsledens fastighet får en bra tillgänglighet till kollektivtrafiken. Det innebär också att det nuvarande bostadsområdet Brännås och kanske även Hulelyckan och Råvekärr till viss del betjänas av denna hållplats. Eftersom kollektivtrafikutbudet kommer att bli bra finns det därmed ett behov av att kunna parkera cyklar på ett säkert sätt vid denna hållplats.

Den andra hållplatsen placeras med fördel vid det som kallas Golvet, vilket är den centrala delen av Forsåker.

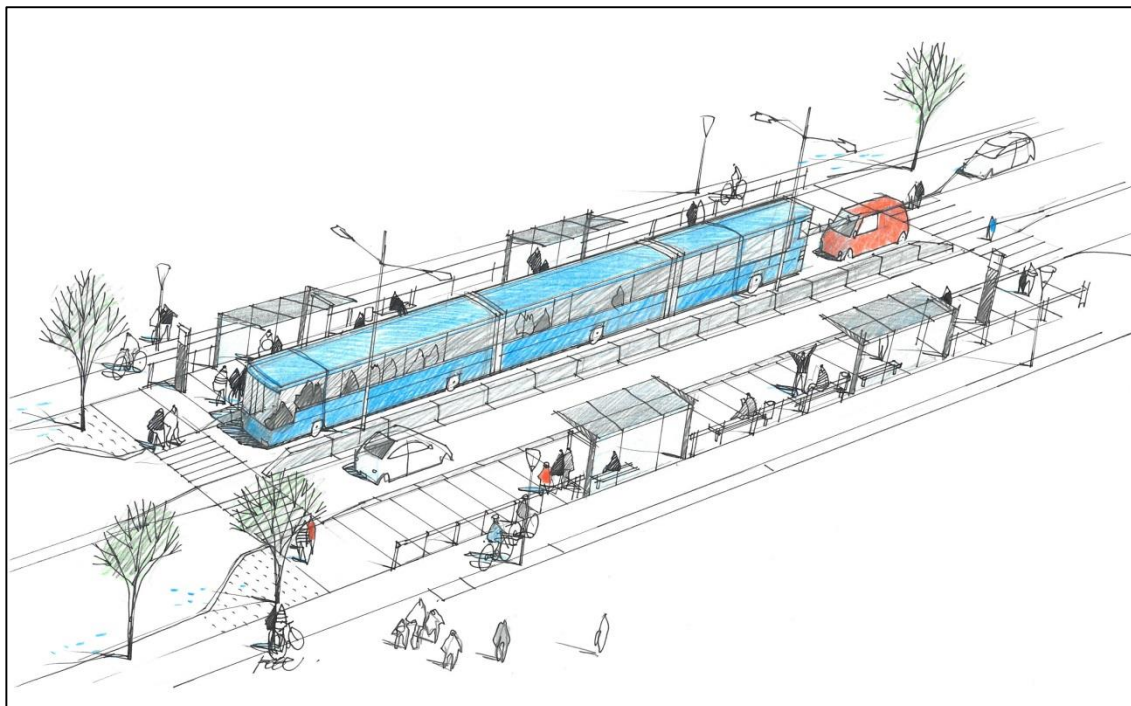
Busslinjen trafikerar utmed Diagonalen som är den uppsamlade huvudgatan genom Forsåker. Blir gatan som den är föreslagen i Planprogrammets illustration kommer den att ha bilangöring utmed sidorna vilket, för kollektivtrafiken, tidvis innebär ett störande moment.



Figur 9 Förslag till gatuutformning enligt Planprogram för Forsåker

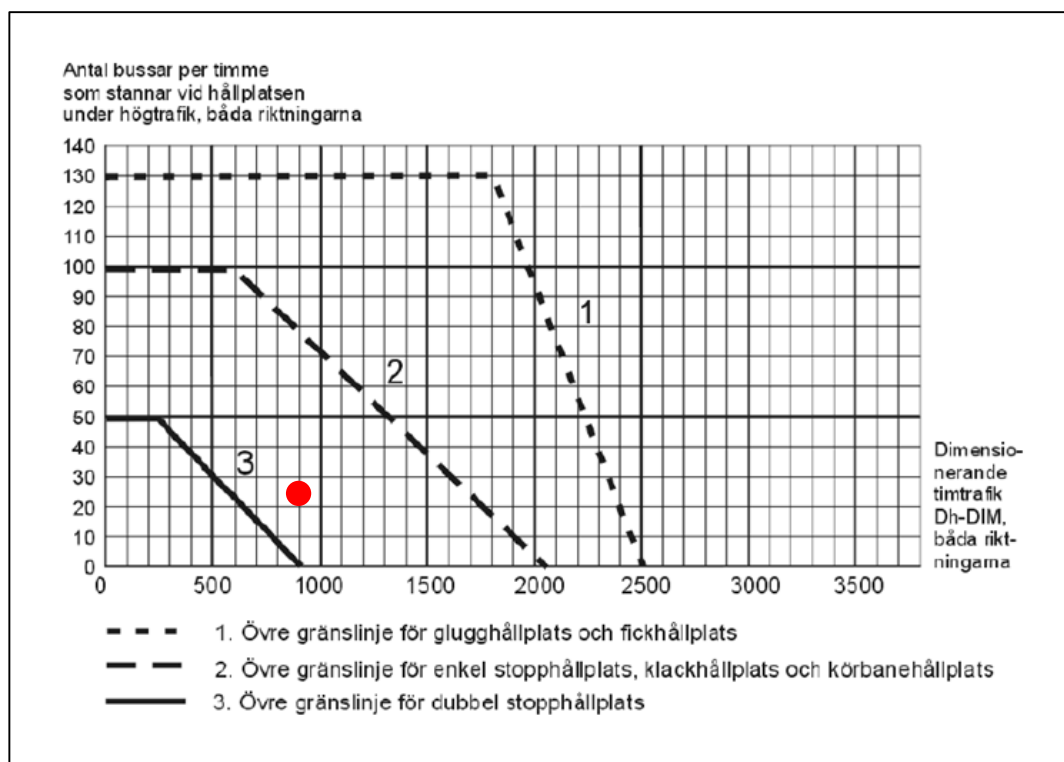
För att säkerställa god framkomlighet för busstrafiken föreslås därför att hållplatserna utformas som så kallade klackhållplatser kompletterat med en mittrefug.

Refugen hindrar bakomvarande bilar att köra om bussen när den står vid hållplatsen. Utan denna refug är risken stor att bakomvarande bilar kör om bussen med risk för allvarliga olyckor. Det innebär också att bussen riskerar att bli fördröjd på grund av framförvarande bilar. Ett av syftena med klackhållplats är just att de bilar som finns framför bussen ska hinna undan medan bussen står vid hållplatsen. När det sedan är dags för avgång är det fritt från bilar framåt.



Figur 10 Dubbel klackhållplats med mittrefug

Hållplatsens längd skall ge utrymme för en dubbelledbuss eller två boggiebussar. En dubbelledbuss är 24 m lång och en boggiebuss är 15 m lång vilket innebär att längden på hållplatsens plattform bör vara minst 32 m.



Figur 11 Gränslinjer för hållplatstyp på dubbelriktad 2-fältig gata, belastningsgrad 0,6, medelstopp-tid 30 sekunder

Med en buss var femte minut i vardera riktningen uppgår antal bussar till 24 per timme under högtrafik. Antalet fordon i båda riktningar bedöms att som mest uppgå till 6 500 fordon/dygn. Det innebär under högtrafik cirka 900 f/tim. Det innebär att förhållandena faller inom det område som är lämpligt för klackhållplats.

8 Gatuutformning

För att säkerställa bussarnas framkomlighet föreslås att hållplatserna utformas som så kallade "klackhållplatser" kompletterat med en mittrefug.

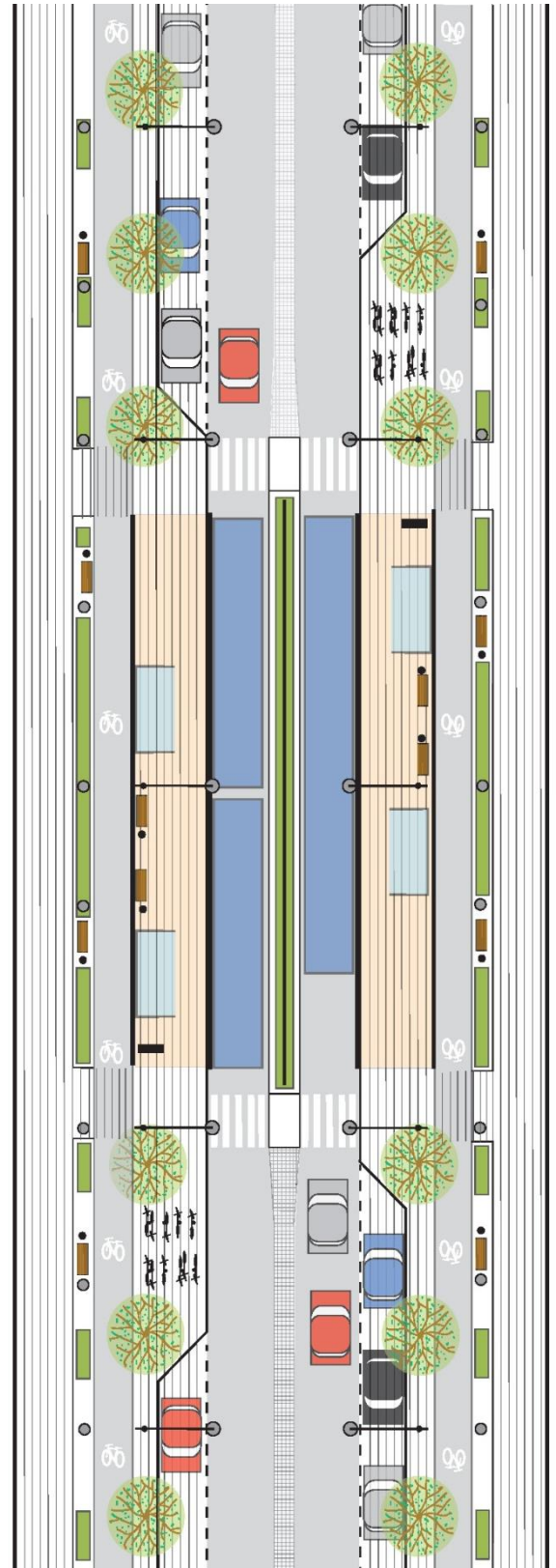
Som alternativ till klackhållplatser kan Diagonalen utformas med genomgående busskörfält som endast är avsedda för bussarna. Gatan kan då inte innehålla någon parkering och för att få plats med hållplatserna behöver sektionen breddas ytterligare vid dessa

En buss ska i princip endast stanna vid hållplatsen. Speciellt om ambitionen är att uppnå en mycket hög kollektivtrafikandel. Om bussen hindras i sin framfart mellan hållplatserna ökar risken att den önskade kollektivtrafikandelen inte uppnås på bekostnad av ökad biltrafik, vilket leder till att bussen blir än mer hindrad.

För att uppnå god komfort och minimera tiden vid hållplatsen rekommenderas att bussen får en rak inkörning till hållplatsen och därför bör gatussektionen vara lika utmed hela sträckan. För att åstadkomma detta föreslår vi en total bredd mellan fasaderna på 28 m, istället för den i strukturplanen föreslagna bredden på 23,6 m. Det ger även utrymme för god standard på gångbanan och cykelbanan.

Sweco rekommenderar ett helhetstänk där gång- och cykelflöden bör studeras noga innan slutlig sektion är satt. För att nå upp till Mölndals Vision 2022 samt MölnDalas Fastighets AB målsättning att uppmuntra till en hållbar livsstil där hållbara resor blir ett enkelt val är det viktigt att dessa trafikslag också prioriteras i utformningen av området.

Figur 12 Förslag till gatuutformning

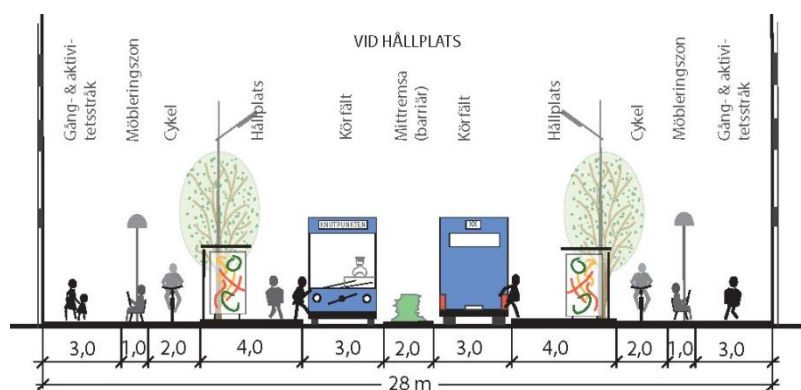


9 Föreslagna gatusektioner

Med utgångspunkt från målsättningen att uppmuntra en hållbar livsstil och att hållbara resor ska bli ett enkelt val för invånare, verksamma och besökare i Forsåker rekommenderar Sweco att Diagonalen utformas enligt nedanstående gatusektioner.

Om gatan skall ges en enhetlig bredd mellan fasaderna i hela sin längd är det situationen vid hållplats som blir dimensionerande. Hållplatsen utformas som en s.k. "Klackhållplats", vilket innebär att bussen stannar i sitt körfält utan sidoflyttning. Istället är det hållplatsens plattform som byggs ut mot körfältet. Detta har flera fördelar - passagerarna i bussen utsätts inte för obekväma sidorörelser, chauffören har lättare att manövrera bussen mot plattformskanten för bekvämt insteg och bakomvarande bilar måste också stanna och avvakta bussens avgång. Det senare innebär dels att omkörningar med risk för allvarliga olyckor undviks, dels att gatan framåt vid avgång är fri från hindrande biltrafik.

För att undvika omkörning i hållplatsen krävs en mittbarriär. Mittbarriären dimensioneras tillräckligt bred för att också fungera som refug för intelligande gångpassager.



För körfältet är bredden 3 meter ett minimum.

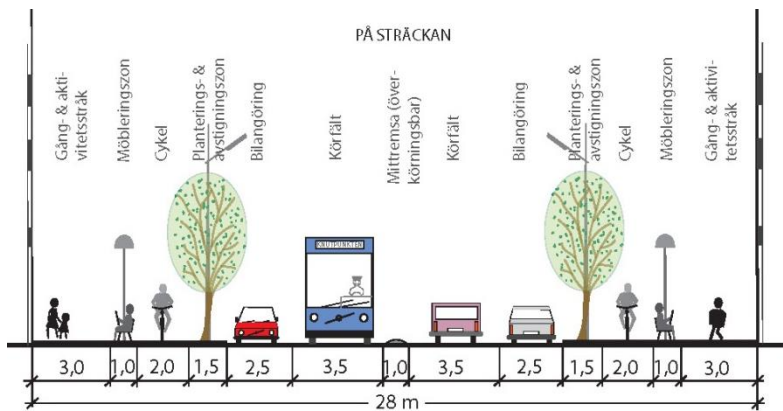
Hållplatsens plattform dimensioneras med hänsyn till den relativt stora volym resenärer som förväntas uppehålla sig samtidigt på hållplatsen. Breddmättet 4 meter stämmer också väl med vad som behövs för bilanläggning med avstigningszon utmed övriga avsnitt av gatan.

Vid sidan av hållplatsen löper 2 meter breda cykelbanor för enkelriktad cykeltrafik.

Mellan cykelbanan och intelligande gång- och aktivitetszon rekommenderas en skyddszon för att undvika konflikt mellan cyklister och fotgängare. Skyddszonen kan användas för "möblering" i syfte att tydliggöra avgränsningen.

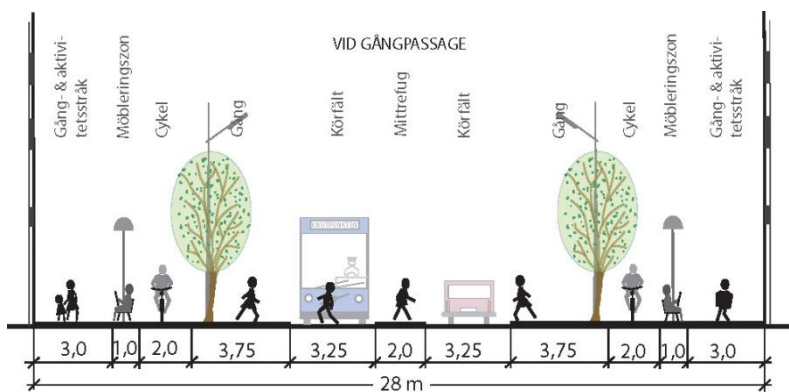
Närmast fasaderna finns en gång- och aktivitetszon. Här redovisas den 3 meter breda, vilket kan vara i minsta laget om exempelvis uteserveringar också skall rymmas inom zonen.

Sammantaget innebär detta en gatubredd på 28 meter.

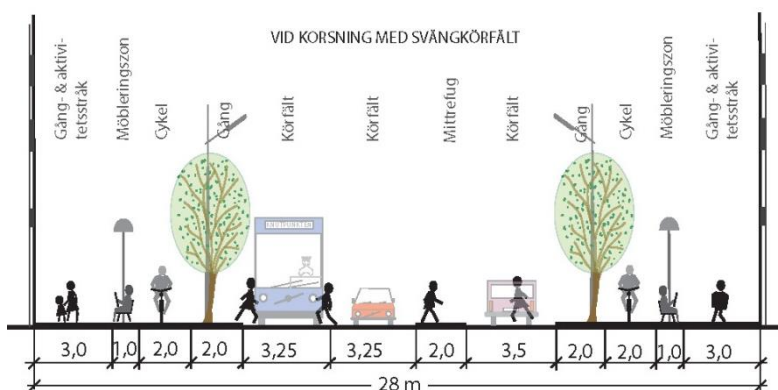


Med föreslagna bredd kan zonen som vid hållplats rymmer plattformen användas här för bilangöring med tillhörande avstigningszon. Så som här illustreras är det senare en kombinerad zon för avstigning och trädplantering. Trädplanteringen kan om så önskas flyttas ut i zonen för bilangöring. Dock krävs fortfarande en bredd på 1,5 meter för avstigningsyta för att undvika konflikt med cykeltrafiken.

I mitten av gatan har mittrefugen blivit en smal överkörningsbar stensatt och lätt förhöjd remsa.



Vid gångpassage utgår bilangöringen. Istället utvidgas gångzonen ut mot körfältet. I mitten finns utrymme för en refug för att säkra gångpassagen. Det är viktigt att endast ett körfält behöver korsas åt gången.



Vid korsning kan vid behov ett extra körfält för vänstersvägande trafik bildas. I mitten mellan körriktningarna finns plats för en refug.

Då fotgängare måste korsa fler än ett körfält bör korsningen signalregleras för att trygga en säker passage.

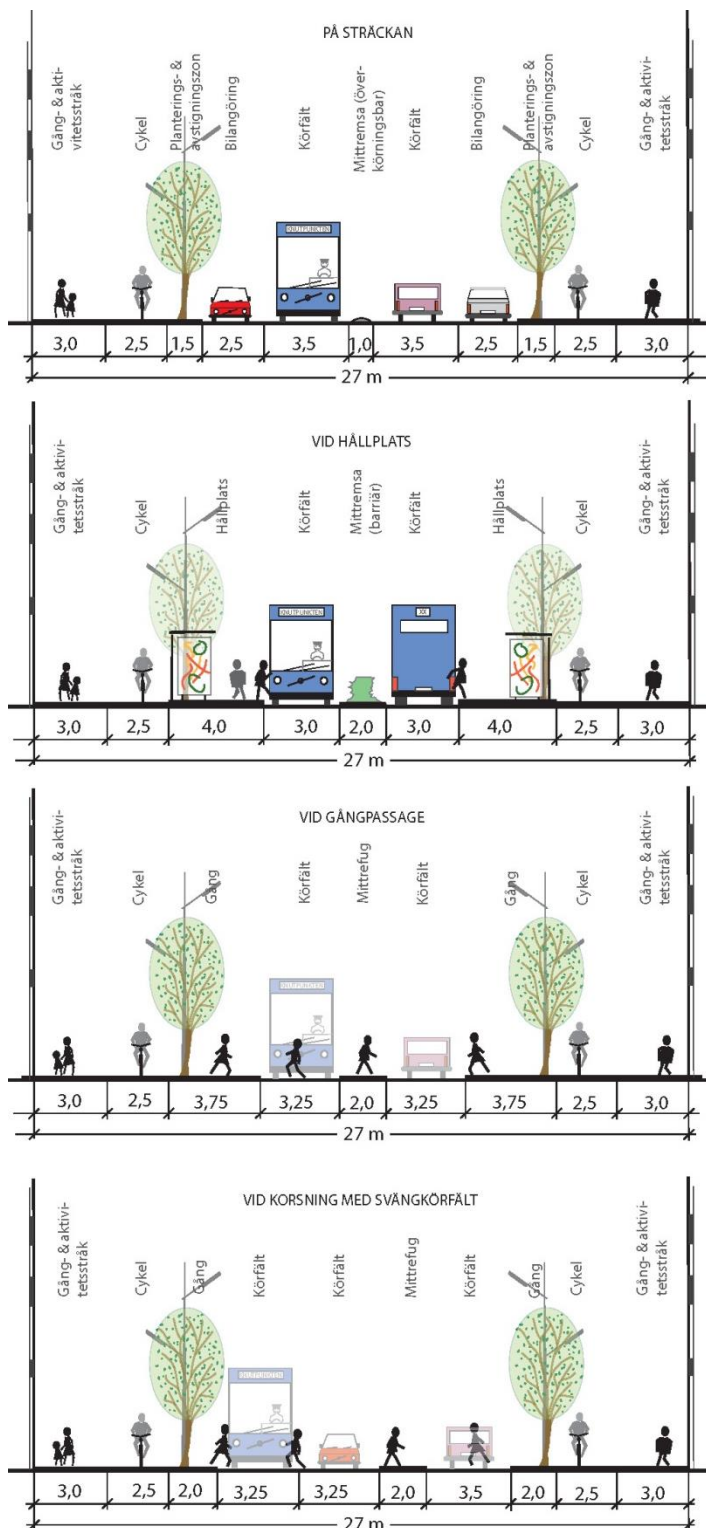
10 Resonemang kring Diagonalens gatusektion

I föregående kapitel redovisas en rekommenderad sektion för huvudgatan, "Diagonalen", genom området. Gatan föreslås få en bredd på 28 meter. Detta för att i möjligaste mån garantera framkomligheten för busstrafiken och god tillgänglighet för resenärerna samtidigt som övriga funktioner för biltrafik med angöring, cykeltrafik, gångtrafik och andra aktiviteter skall tillgodoses.

Utformningen utgår från de för utredningen givna funktionskraven nämligen:

- En trädplanterad gata med jämn bredd mellan husfasaderna
- Dubbelriktad biltrafik med möjlig angöring utmed sidorna.
- Dubbelsidig cykeltrafik med god framkomlighet och få konflikter med övriga trafikanter.
- Gång- och aktivitetszoner utmed fasaderna.
- Säkra gångpassager.
- Funktionella busshållplatser med prioritet för bussarna och maximal tillgänglighet för resenärerna.
- Möjliga körfält för vänstersvängande i huvudkorsning.

I detta kapitel resoneras kring hur sektionen kan komma att minska om förutsättningarna och kravställning förändras.

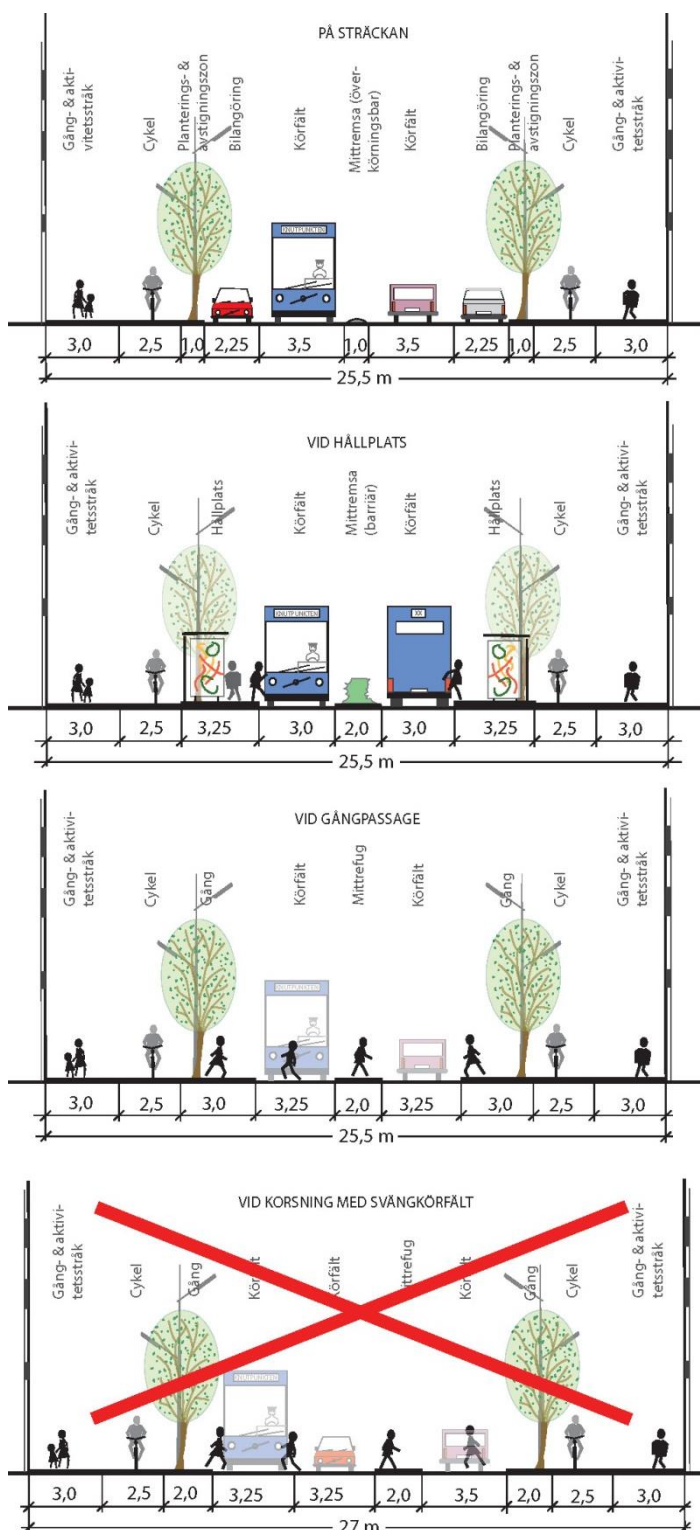


EXKLUSIVE "MÖBLERINGSZON"

I den rekommenderade sektionen ingår en 1 meter bred zon för att tydliggöra avgränsningen mellan cykelbana och gångyta i syfte att undvika konflikter mellan dessa båda trafikantgrupper. Den benämns "möbleringszon" som antyder att den kan användas för att placera exempelvis lyktstolpar och bänkar.

Om ett avsteg görs från denna princip och buffertzonen mellan gång- och cykelbana minskas till 0,5 meter kan hela sektionen minskas med en meter (2 x 0,5 m). Med i övrigt bibehållande av samtliga funktioner innebär det att den totala gatubreddens minskar till 27 m.

I detta fall är det situationen med vänstersvängfält som blir dimensionerande utan möjlighet till ytterligare avsteg.



EXKLUSIVE VÄNSTERSVÄNGFÄLT

Om dessutom kravet på separat körfält för vänstersvängande biltrafik utgår är det istället situationen vid hållplats som blir dimensionerande. Den totala gatubredden kan minskas till 25,5 meter.

Utan möjlighet till detta extra körfält bör vänstersväng inte tillåtas utmed huvudgatan för att inte riskera hinder för buss-trafiken. Istället regleras gatan för enbart högersvängande och korsande trafik. Vad denna begränsning har för konsekvenser för trafiken i övriga kvarterstaden måste då undersökas.

Plattformsbredden minskas från 4 meter till 3,25 meter med reservation för den inverkan detta har på bekvämligheten för de resenärerna som uppehåller sig på hållplatsen i väntan på bussen. Kollektivtrafiken skall ju sättas i fokus.

På sträckan minskas angöringsfälten från 2,5 till 2,25 meter och avstigningszonen från 1,5 till 1,0 meter.

INGEN BILANGÖRING

Om dessutom kravet på bilangöring utmed gatan utgår kan sektionsmåttet minska ytterligare till 23,5 meter. Detta förutsätter dock att nödvändigt utrymme vid busshållplats kan tillgodoses med ett vidgat gatuum.

Här är det situationen vid gångpassage som blir dimensionerande. Nödvändigt utrymme för gående och mittrefug för säker passage ger sektionsmåttet. Körfälten är smala, vilket förutsätter att gångpassagen är så placerad att ingen hänsyn behöver tas till svep från svängande fordon.

