

4.5 Området idag

4.5.1 Befolkning

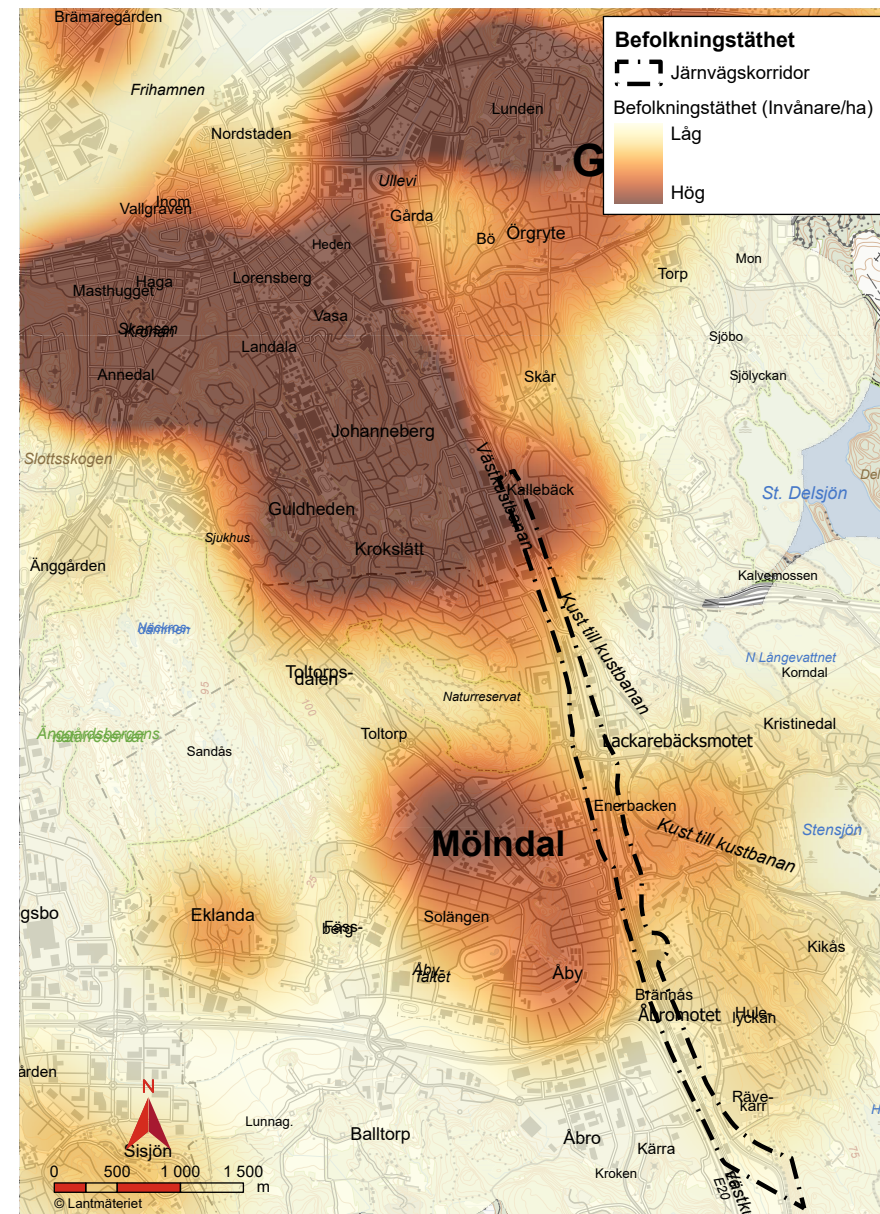
Regionens största städer är Göteborg och Borås. Göteborg har en folkmängd på cirka 587 000 invånare (SCB 2021) och Borås en folkmängd på 114 000 invånare. Mölndal är den tredje största kommunen i Västra Götalands län, med cirka 70 000 invånare. Sett till ytan är Mölndal en relativt liten kommun. Den högsta befolkningstätheten finns i nordvästra delen och i området runt Mölndals centrum. Befolkningstillväxten har under senare år varit kraftig men förväntas avta något under de närmast kommande åren. Medelåldern ligger på strax under 40 år vilket är lägre jämfört med kringliggande kommuner. Den låga medelåldern beror på att det bor många i åldern 25–30 år i kommunen samtidigt som det relativt sett är få i åldersgruppen 60–80 år. Se Figur 35 över befolkningstätheten i området.

4.5.2 Sysselsättning och pendling

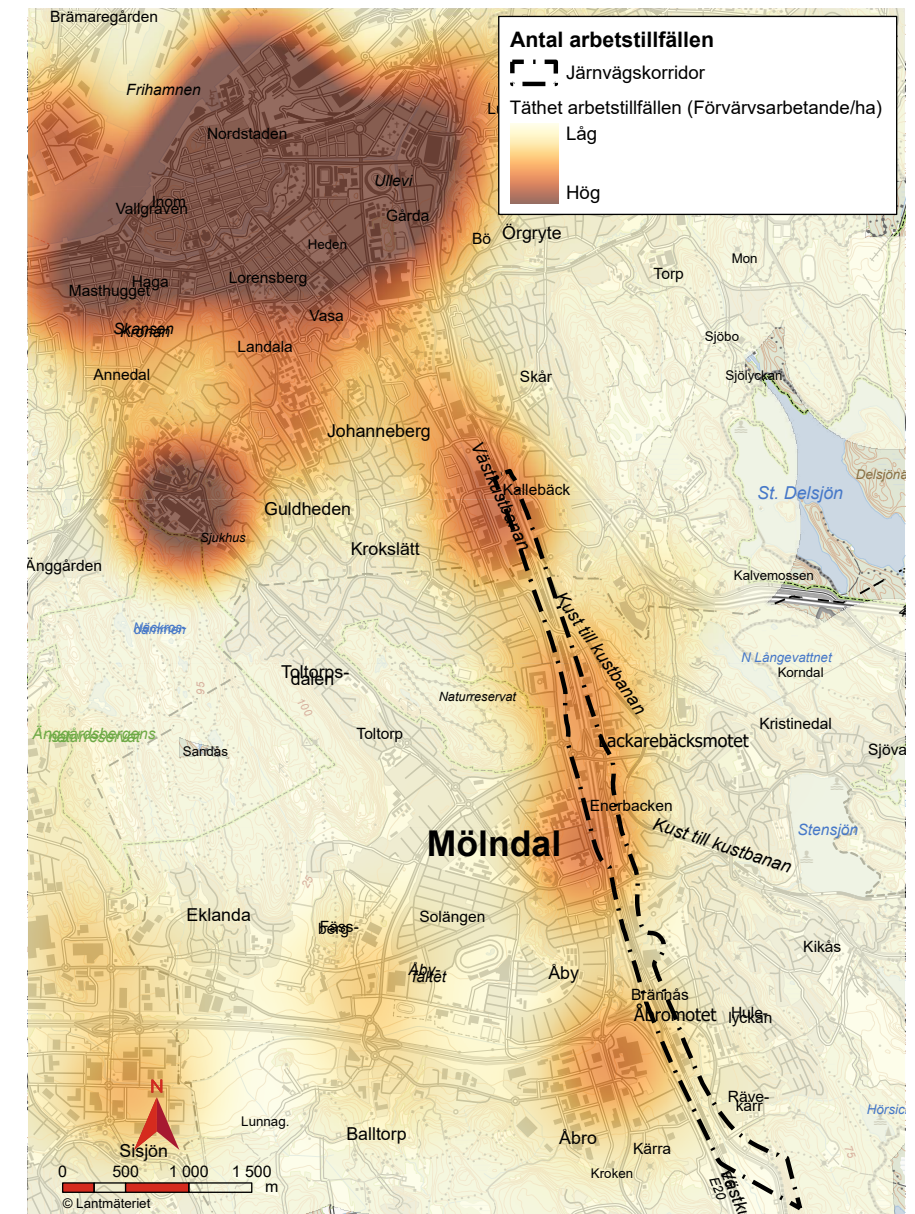
Stråket mellan storstadsområdet Göteborg och Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk. Pendlingen utgörs till stor del av arbetspendling men det är även en stor pendlingsström av studenter till Göteborgs universitet och Chalmers Tekniska högskola samt till Högskolan i Borås. Inpendlingen till Mölndals stad ligger på 30 700 personer per dag och utpendlingen från kommun på cirka 24 700 personer. Av invånarna i Mölndals stad är det cirka 11 600 personer som både bor och arbetar i kommunen.

Då Mölndal är del i en storstadsregion väljer sannolikt en större andel av den unga befolkningen att bo kvar i kommunen både under studietiden (högre studier) och som yrkesverksamma. Med närheten till flera universitet och högskolor och ett brett och varierat näringsliv är det möjligt att dagpendla samtidigt som bostadspriser är lägre utanför regionkärnan.

Regionens största arbetsgivare är Västra Götalandsregionen med totalt över 50 000 anställda, varav över 17 000 vid Sahlgrenska Universitetssjukhuset. I kommunen är Mölndals sjukhus som är den del av Sahlgrenska Universitetssjukhuset en stor arbetsplats, med cirka 2 500 anställda (Mölndals sjukhus, 2023). Utöver Mölndals stad som har cirka 5 200 anställda (Mölndals stad, 2024) är Astra-Zeneca med 3 000 och Essity med 1 100 anställda viktiga arbetsgivare i Mölndal. De största företagen i kommunen är verksamma inom Life Science/Life Tech. I Figur 36 illustreras arbetstillfällen.



Figur 35: Karta över befolkningstäthet.



Figur 36: Karta över arbetstillfällen.

4.5.3 Målpunkter

4.5.3.1 Skolor

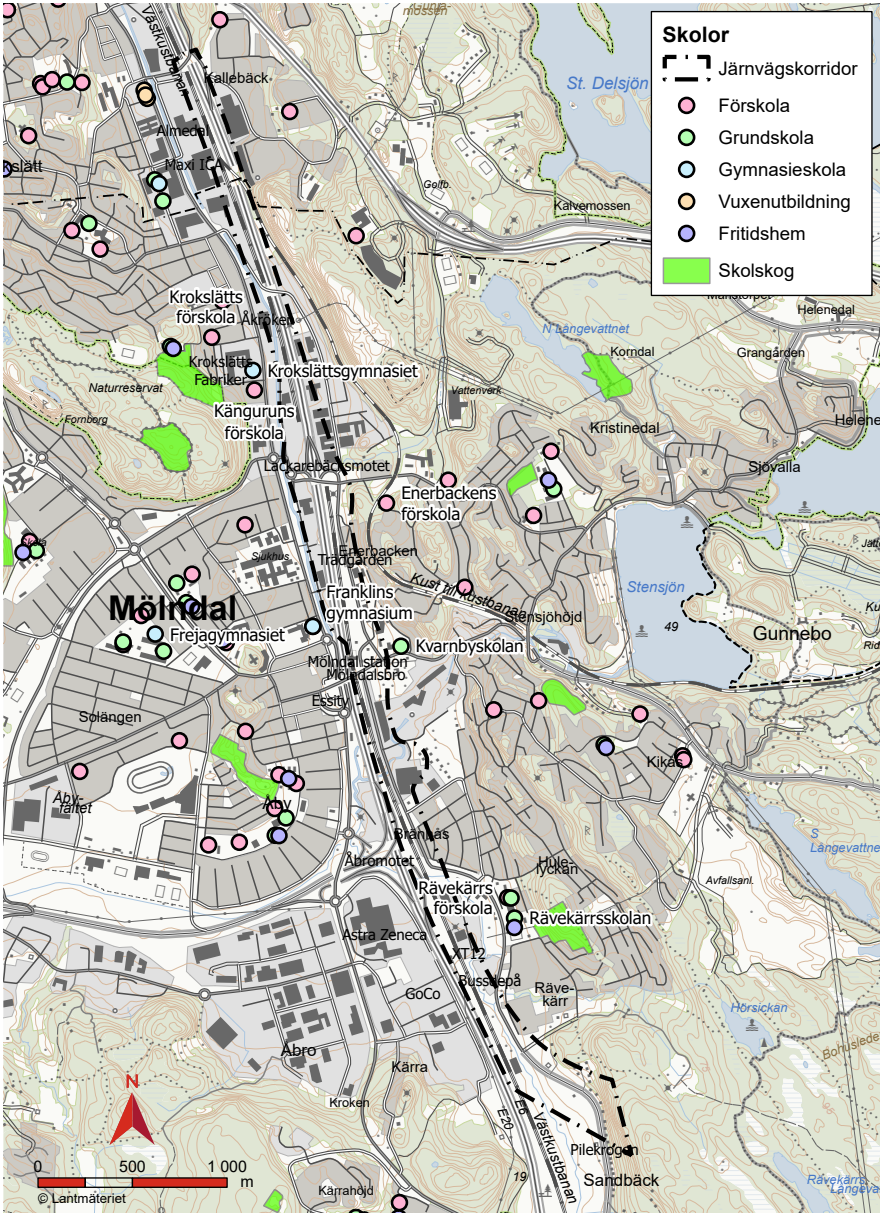
I Mölndals stad finns ett trettiotal grundskolor och ett femtiotal förskolor. Närmast järnvägskorridoren ligger Kvarnbyskolan, cirka 150 m öster om Mölndal station, och Råvekärrsskolan samt Råvekärrs grundsärskola, cirka 300 m öster om järnvägskorridoren i Råvekärr. Av förskolorna är två belägna i Krokslätt, cirka 350 m väster om infrastrukturstråket i Mölndalsåns dalgång. Förskolan Enerbacken ligger cirka 300 m öster om järnvägskorridoren, men på en högre höjd i terrängen. Råvekärrs förskola är samlokaliserad med Råvekärrsskolan. I kommunen finns också två gymnasieskolor och en gymnasiesärskola. Krokslättsgymnasiet ligger i Krokslätts fabriker, cirka 200 m väster om järnvägskorridoren. Franklins gymnasium ligger intill Stadshuset i centrala Mölndal, väster om järnvägs-korridoren. Frejagymnasiet som är en gymnasiesärskola ligger i Fäss-bergsområdet. Se Figur 37 över skolor i Mölndals stad.

4.5.3.2 Handel, service och vård

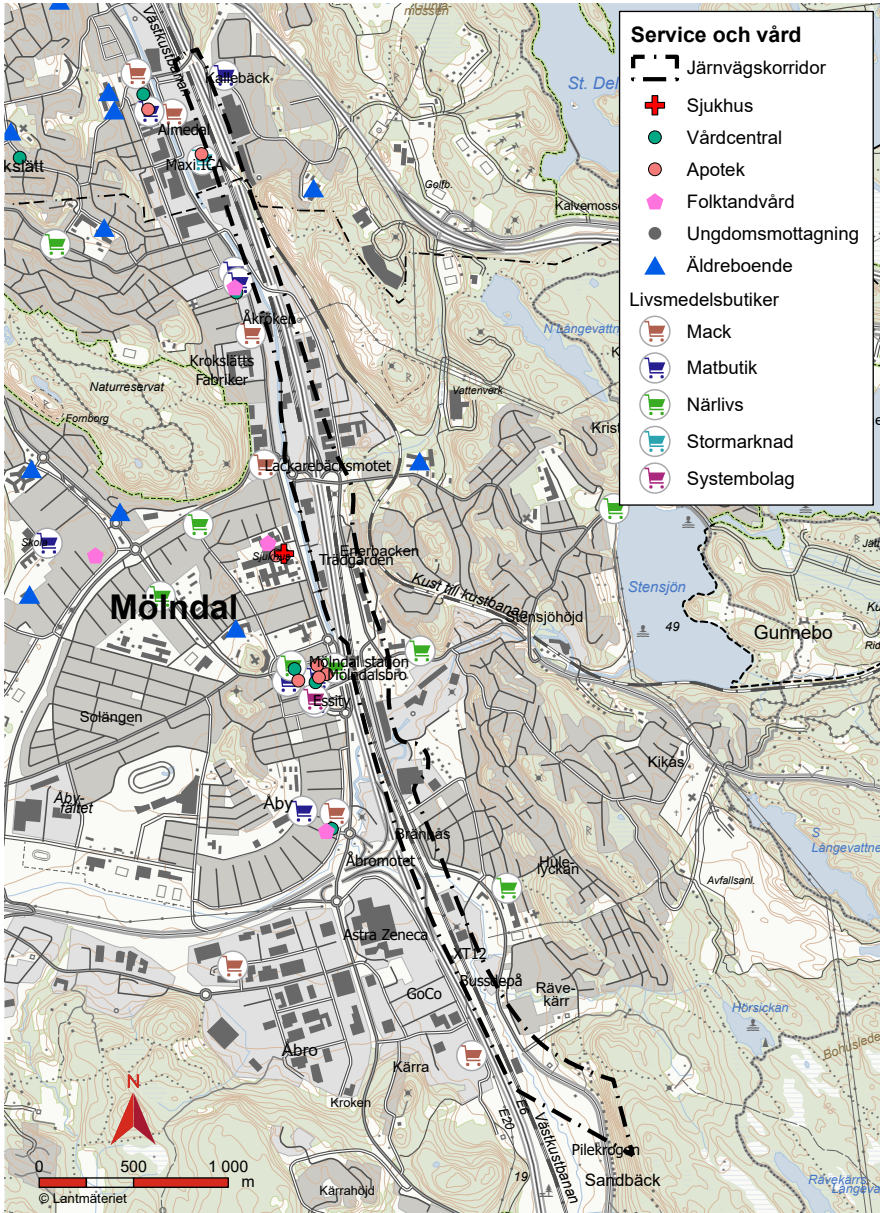
Maxi ICA Stormarknad som ligger i Almedals verksamhetsområde är den största platsen för dagligvaruhandel i de centrala delarna av Mölndal. Vid ICA Maxi finns även tillgång till apotek och diverse andra butiker. På Göteborgsvägens västra sida ligger Krokslätts torg som är stadsdelscentrum med bland annat matbutik, vårdcentral och andra mindre butiker. Mölndals sjukhus är beläget norr om Mölndals centrum och är en viktig regional målpunkt, se Figur 40. Vid Mölndals sjukhus finns Folk tandvården och tillgång till apotek.

Mölndals centrum, se Figur 39, och Galleria utgör det största klustret inom järnvägskorridoren för service och har ett brett utbud av butiker. Öster om Mölndalsbro ligger det kulturhistoriska om-rådet Mölndals kråka/Kvarnbyn som har närlivs och mindre butiker samt restauranger. I Råvekärr finns en närlivs. I Åby finns matbutik, Folk tandvård och vårdcentral. Utöver Folk tandvårdens mottagningar finns flera privata tandläkarmottagningar.

Många viktiga målpunkter för exempelvis vård, tandvård och butiker är belägna väster om infrastrukturkorridoren i Mölndal, vilket med-för ett behov för boende på östra sidan att korsa barriären för att nå handelsplatser och större butiker, se Figur 38 över service och vård.



Figur 37: Karta över skolor.



Figur 38: Karta över service och vård.



Figur 39: Gågatan i Mölndals centrum, vy mot öster.



Figur 40: Mölndals sjukhus.

4.5.3.3 Fritid, friluftsliv och rekreation

I Mölndals stad finns ett stort utbud av rekreations- och friluftsområden. Med nära koppling till bebyggelsen i norra Mölndal är naturreservatet och närströvsområdet Safjället beläget, väster om infrastrukturkorridoren. På östra sidan i höjd med Lackarebäcksmotet ligger en mindre dalgång, Svejserdalen, se Figur 42, som genom ett grönt stråk hänger samman med Lackarebäcksfjället. Härifrån finns även kopplingar till det vidsträckta naturreservatet Delsjöområdet.

I Pixbo, mellan Mölndal och Mölnlycke, ligger ett populärt tillgängligt och bostadsnära riksintresseområde för kulturmiljövård, runt Gunnebo och Stensjön. Strax söder om Gunnebo ligger Herkules friluftsområde med motions, rid- och cykelspår, vandringsleder, utegym, grillpaltser med mera. I sydöstra delen av Mölndals stad ligger Härssjön-Rambo mosse, ett naturområde som sträcker sig över kommungränsen till Härryda kommun. Området är en del av ett större sammanhängande grönområde med flertalet sjöar som går att nå bland annat från Råvekärr och Sandbäck, se Figur 43.

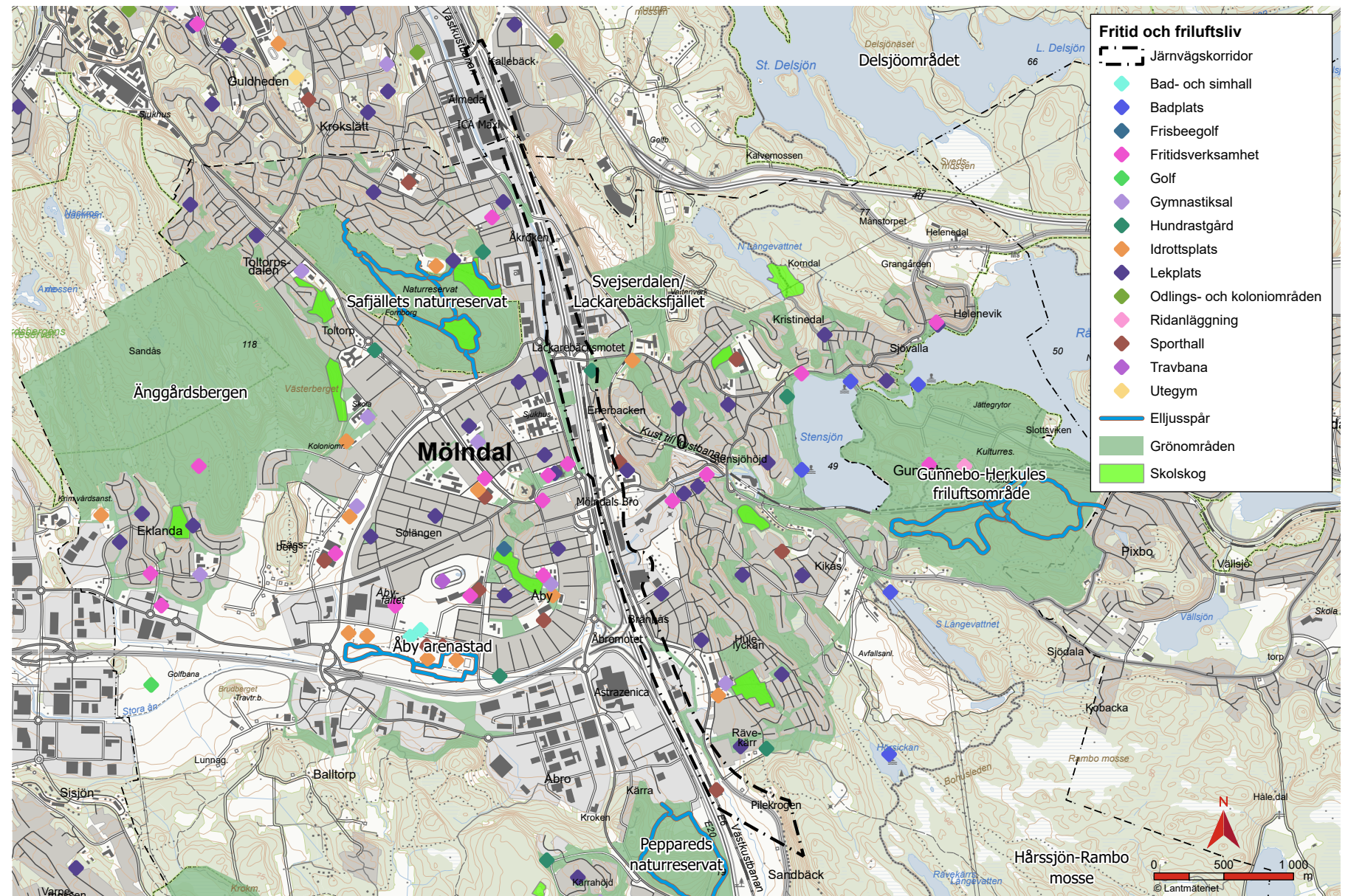
Söder om Åbro industriområde och väster om E6/E20 ligger ett mindre närströvsområde, Peppared, som kan nås från Råvekärr via en gång- och cykeltväg under motorvägen. Väster om Mölndal, i Göteborgs Stad, ligger Änggårdsskogen samt Sisjöns friluftsområde/Sandsjöbacka.

Närmast järnvägskorridoren finns ett antal bostadsnära parker, målpunkter som är särskilt viktiga för yngre barn och äldre personer med begränsade rörelsemöjligheter. Bland annat ligger Kulparken inom järnvägskorridoren, söder om Lackarebäcksmotet, och Å-parken som sträcker sig längs med Mölndalsån näst intill järnvägskorridorens västra gräns. Även Bäverparken är en bostadsnära park som ligger intill järnvägskorridoren, väster om E6/E20 i höjd med Forsåker.

Låg- och mellanstadieskolorna i Mölndal har utpekade och närliggande skolskogar som kan användas i undervisningen. För barns och ungdomars fria lek är anlagda lekplatser viktiga, men även bostadsnära naturmark.

Åby Arenastad är ett till ytan omfattande område sydväst om Mölndals centrum. Här finns ett stort utbud av idrottsaktiviteter i form av Åbybadet, Åby ishall, Åby friidrottsarena, flertalet fotbollsplaner, utegym, badminton- och padelhallar samt en löparslinga. Intill området ligger Åbybergsparken där det finns en discogolfbana. Arenastaden inkluderar även Åbytravet. Arenastaden är välbesökt och en viktig målpunkt, inte minst för barn och unga i hela Mölndal.

Lokala fotbollsplaner, idrotts- och sporthallar, danslokaler, hundrastgårdar, utegym med mera finns utspritt i järnvägskorridoren. Se Figur 41 över målpunkter för fritid och friluftsliv.



Figur 41: Karta över målpunkter för fritid och friluftsliv.



Figur 42: En bäck i Svejserdalen.



Figur 43: Skogsområdet öster om Sandbäck syns till vänster i bild.

4.5.4 Infrastruktur och mobilitet

4.5.4.1 Övergripande infrastruktur

Järnvägskorridoren för Almedal-Möln dal följer Möln dalsåns dalgång och karaktäriseras av stora infrastrukturstråk med befintliga järnvägar och E6/E20. Genom dalgången går Västkustbanan, som utgör huvudstråk för både gods- och persontrafik mellan Göteborg och Köpenhamn och har en omfattande pendeltrafik mellan Göteborg och Hallands större tätorter. I Almedal viker Kust till kustbanan av mot Borås. Banan används för regionaltrafik mellan Göteborg och Borås samt för godstrafik och annan persontrafik genom hela sin sträckning.

Väg E6/E20 är en sexfilig motorväg som är viktig både för pendlings- trafik till och från Göteborg, för regionaltrafik samt nationell och internationell biltrafik. E6 går via Trelleborg ner till Tyskland och E20 går via Malmö till Danmark. Väg E6/E20 trafikeras idag av drygt 80 000 fordon per dygn och har skyltad hastighet på 80 km/h genom Möln dal. Inom järnvägskorridoren finns trafikplatser vid Lackarebäck, Möln dal centrum (endast avfart från norr) och Åbro.

4.5.4.2 Möln dals station

Totalt har tågstationen cirka 5 500 på- och avstigande per dygn. Stationen har idag en plattform, den är kopplad till Möln dalsbro via ett trapphus.

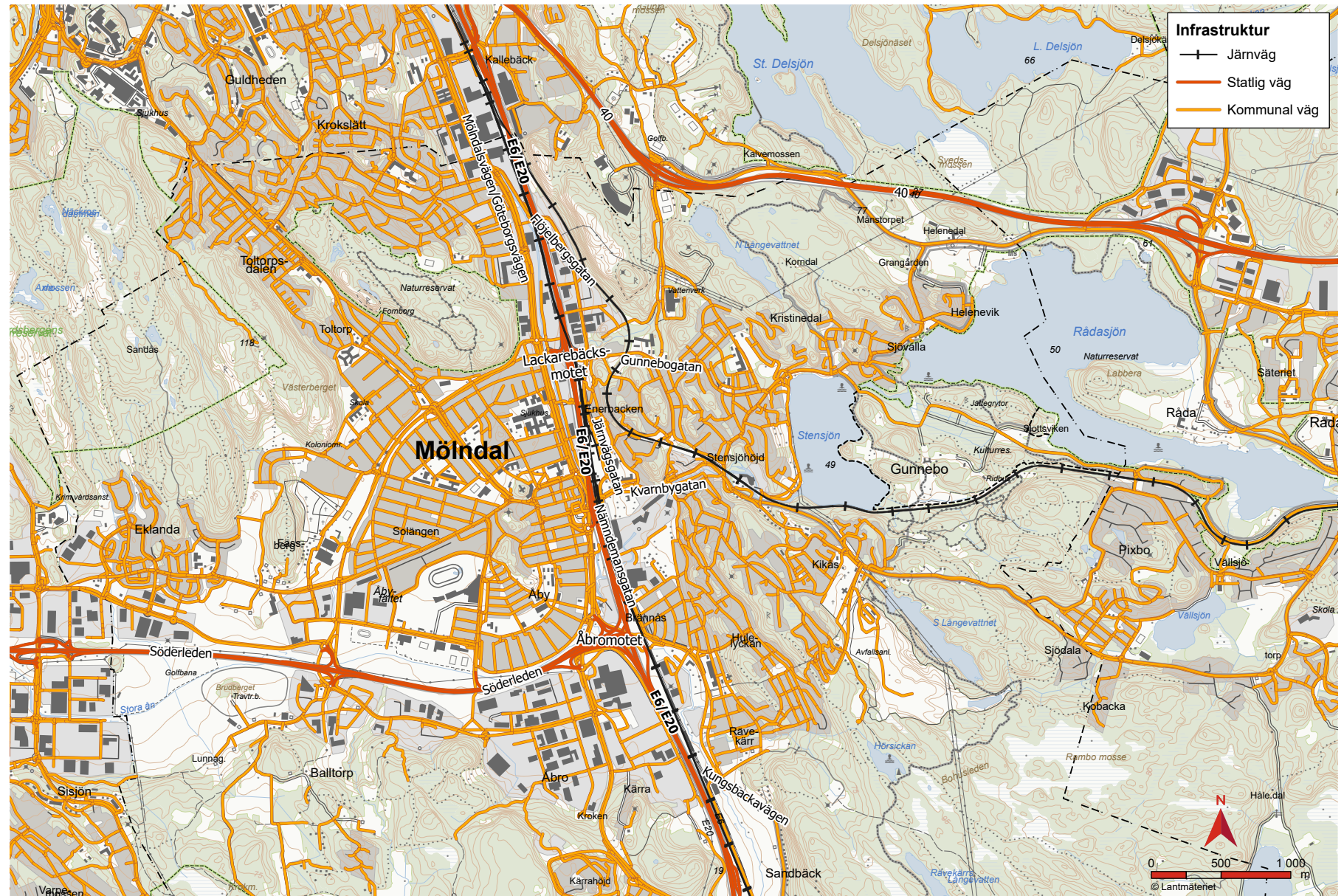
Stationsområdet vid Möln dals station utgör en stor bytespunkt för kollektivtrafik tillsammans med hållplatserna Möln dalsbro och Möln dals Innerstad. Bytespunkten trafikeras förutom med tåg med stadsbussar, regionbussar, expressbussar samt spårvagnar. I anslutning till stationen finns ett resecentrum med service, angöring, cykelparkeringar, parkeringsplatser (inga särskilda pendelparkeringsplatser) och väntutrymmen. Stationen ligger intill Möln dals centrum som har ett stort utbud av handel och service.

4.5.4.3 Kommunalt vägnät

Inom järnvägskorridoren finns ett antal kommunala vägar, se Figur 44, varav några beskrivs kortfattat nedan.

Möln dalsbro är, utöver en del av kollektivtrafikbytespunkten, en mycket viktig länk i staden och trafikeras av biltrafik, cyklister och fotgängare som rör sig mellan östra och västra delarna av centrala Möln dal. Trafikmängden på Möln dalsbro är cirka 18 000 fordon per vardagsdygn. Möln dalsbro trafikeras av flera frekventa busslinjer.

Nämndemansgatan är en kommunal gata som går längs den östra sidan av och parallellt med E6/E20 och Västkustbanan. I den norra delen ansluter gatan till Järnvägs gatan och i den södra övergår gatan till Kungsbackavägen. Nämndemansgatan har cirka 7 000 fordon per vardagsdygn och en skyltad hastighet på 60 km/h på den norra delen och 40 km/h på den södra delen.



Figur 44: Karta över infrastruktur.

Göteborgsvägen är en kommunal gata som går längs den västra sidan av och parallellt med E6/E20 och Västkustbanan. Göteborgsvägen har cirka 2–3 000 fordon per vardagsdygn förbi Möln dals centrum. Norr om centrum har Göteborgsvägen cirka 5 000 fordon per dygn medan det söder om centrum är betydligt högre trafikmängder på drygt 20 000 fordon per dygn. Skyltad hastighet är 50 km/h. Norrut har gatan mittförlagd spårväg. I norra delen byter gatan namn till Möln dalsvägen när den går in över kommungränsen till Göteborg.

Kvarnbygatan går från Möln dalsbro och österut mot Möln dals övre. Den trafikeras av cirka 17 000 fordon per vardagsdygn. Skyltad hastighet är 50 km/h förutom genom Kvarnbyn där hastigheten är begränsad till 40 km/h.

Järnvägs gatan är en kommunal gata som går längs den östra sidan av och parallellt med E6/E20 och Västkustbanan. I den södra delen ansluter gatan till en cirkulationsplats som kopplar till Möln dalsbro och i norr ansluter den till Lackarebäcksmotet. Järnvägs gatan har cirka 7 000 fordon per vardagsdygn och en skyltad hastighet på 60 km/h.

Flöjelbergsgatan går från Lackarebäcksmotets östra del och norrut. Den passerar järnvägen och E6/E20 på bro innan den i norr ansluter till Göteborgsvägen/Möln dalsvägen. Flöjelbergsgatan har cirka 10 000 fordon per vardagsdygn och en skyltad hastighet på 40 km/h.

4.5.4.4 Gång- och cykelvägnät

I och omkring järnvägskorridoren finns på den västra sidan av infrastrukturkorridoren ett finmaskigt gångvägnät samt ett relativt välutbyggt cykelvägnät, se Figur 45. På den östra sidan är både gång- och cykelvägnät mindre täckande, bland annat på grund av topografiska förutsättningar.

Viktiga gång- och cykelstråk förbinder målpunkter, arbetsplatser och rekreationsområden med bostadsområden. Exempel på sådana stråk i järnvägskorridoren är längs Mölndalsvägen/Göteborgsvägen, Flöjelbergsgatan, Gunnebogatan, Järnvägsgatan, Kvarnbygatan, Nämndemansgatan och Kungsbackavägen. Även de fem gång- och cykelförbindelserna över infrastrukturkorridoren är viktiga stråk.

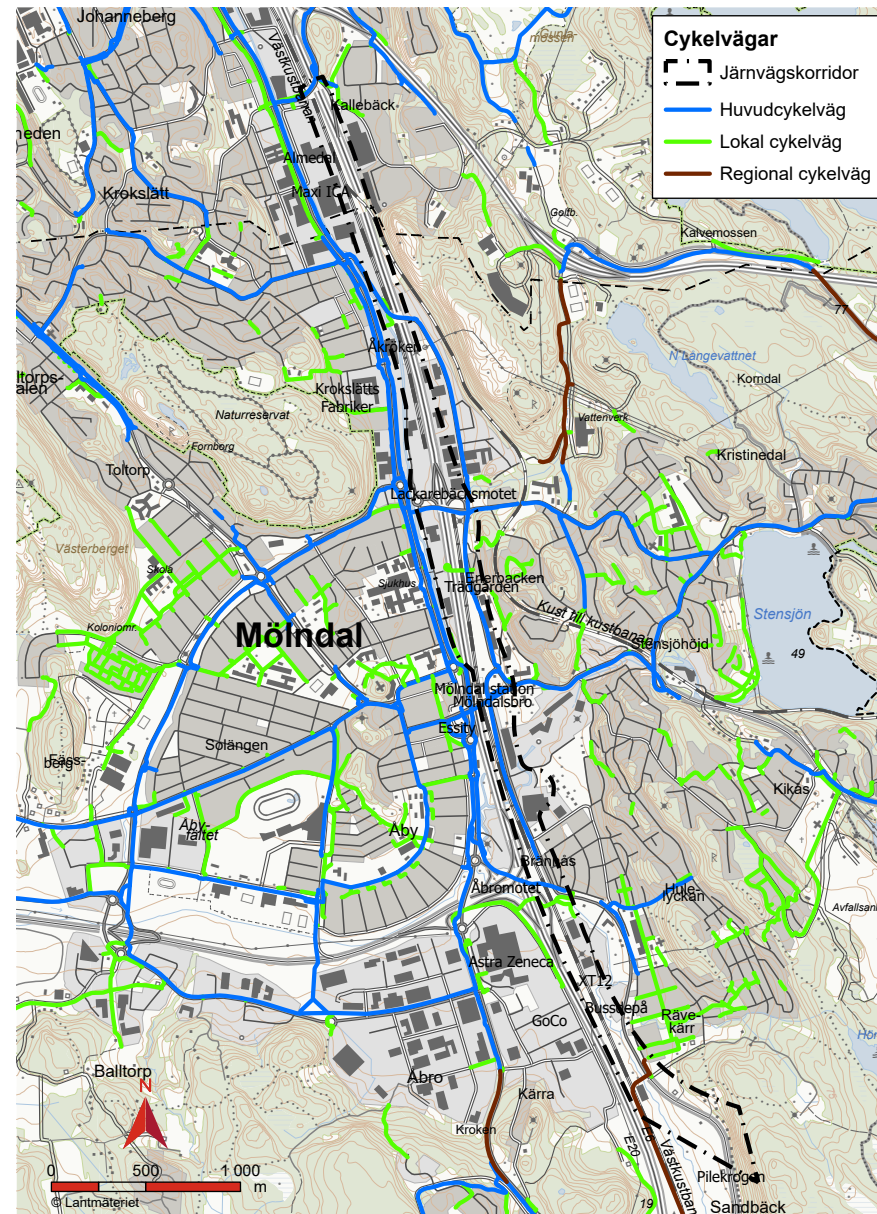
Enligt cykelräkningar Mölndals stad gjort i juni 2022 är Göteborgsvägen det mest använda stråket med drygt 1 000 cyklister per dygn. Därefter kommer Kvarnbygatan med omkring 670 cyklister per dygn, som kopplar an till Mölndalsbro med omkring 560 cyklister per dygn.

I planer och strategier för mobilitet i Mölndals stad finns inget utpekade fokus på gångvägnätet. Däremot har kommunen tagit fram en Cykelplan för år 2022–2030 (Mölndals stad, 2021) som framhåller att andelen resor med cykel ska öka från 9 % enligt resvaneundersökning från år 2022–2023 till minst 18 % år 2030. För att uppnå detta arbetas bland annat med utveckling av infrastruktur där ett antal länkar pekas ut som bristfälliga i dagsläget. De brister i dagens cykelvägnät som planeras åtgärdas inkluderar bland annat ombyggnation av Flöjelbergsbron, kompletteringar vid Åbromotet, breddning längs västra sidan av Göteborgsvägen samt på sikt förbättring av sträckning längs östra sidan av infrastrukturkorridoren. Kommunens målsättning är att cykeltrafiken ska få/bibehålla genare förbindelser än biltrafiken.

I den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång (Göteborgs Stad och Mölndals stad, 2016) utpekas en bristfällig tillgänglighet för gående och cyklister i öst-västlig riktning till följd av infrastrukturbarriären. Enligt planen ska den tillkommande befolkningen inte leda till ökad biltrafik utan fördelas på gång, cykel och kollektivtrafik, vilket ställer krav på en fungerande tillgänglighet med dessa färdmedel.

4.5.4.5 Gång- och cykelstråk

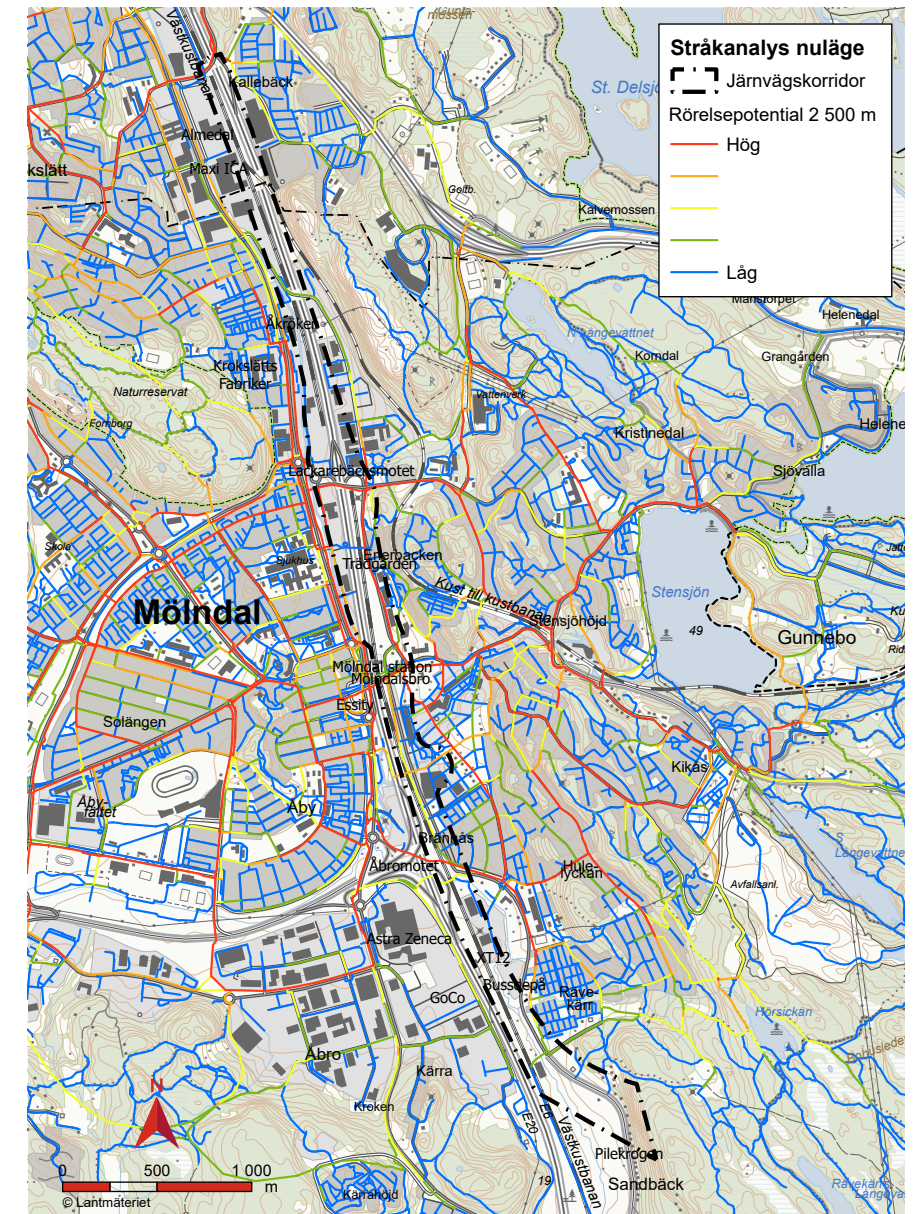
För att ytterligare bedöma potentiella gång- och cykelflöden har en stråkanalys genomförts. Stråkanalysen visar rörelsepotential på olika länkar inom gång- och cykelnätet ur ett pendlingsperspektiv, se Figur 46. En högre rörelsepotential ger desto högre gång- och cykelflöden. Analysen av rörelsepotential är genomförd utifrån en radie på 2 500 m. Radien motsvarar hur många gatussegment som går att nå inom ett angivet avstånd, vilket motsvarar cirka 10 minuter cykelresa eller



Figur 45: Karta över cykelvägar.

en 30 minuters resa till fots. Därmed visar kartan rörelsepotentialen (flödena) för resor som är runt 2 500 m, vilket bedöms skulle kunna motsvara en pendlingsresa till arbete, skola eller en resa till en målpunkt.

Analysen visar att stråken i nord-sydlig riktning på vardera sida om dagens järnväg och E6/E20 har hög rörelsepotential. Passagerarna över och under dagens järnväg och E6/E20 har varierande rörelsepotential, där Mölndalsbro, Lackarebäcksbron och gång- och cykeltunnlarna vid Åbromotet har högre rörelsepotential än Flöjelbergsbron och Ekekullsbron. Vidare sticker Mölndals centrum ut med hög rörelsepotential i jämförelse med kringliggande bostadsområden.



Figur 46: Karta över stråkanalys. Särskilt utmärkande stråk är bron vid Lackarebäcksmotet, Mölndalsbro och den norra gång- och cykelporten vid Åbromotet.

Ett antal stråk sticker ut i öst-västlig riktning, bland annat längs Bifrostgatan som via Lackarebäcksmotet kopplas samman med Gunnebogatan, vilket även visats vara ett välanvänt stråk enligt cykelräkningarna. Genom centrala Mölndal har stråket via Frölundagatan, genom centrum, över Mölndalsbro och vidare österut via Kvarnbygatan hög rörelsepotential. Mellan Åby och Forsåker/Rävekärr/Sandbäck finns hög rörelsepotential för stråket via cykelbanan under järnvägen och E6/E20.

4.5.4.6 Kollektivtrafik

I och kring järnvägskorridoren finns ett väl utbyggt kollektivtrafiknät. Stationsområdet vid Mölndals station utgör en stor kollektivtrafikbytespunkt som trafikeras av tåg, spårvagn, expressbuss, stombuss (bussar med högre turtäthet) och stadsbuss.

Längs Göteborgsvägen/Mölndalsvägen finns spårväg som förbinder Mölndals innerstad med bland annat kollektivtrafikbytespunkten Korsvägen i Göteborg. I stråket trafikerar även busstrafik. Längs Nämndemansgatan och Kungsbackavägen trafikerar busslinjer som förbinder Mölndals innerstad med Källered och Kungsbacka.

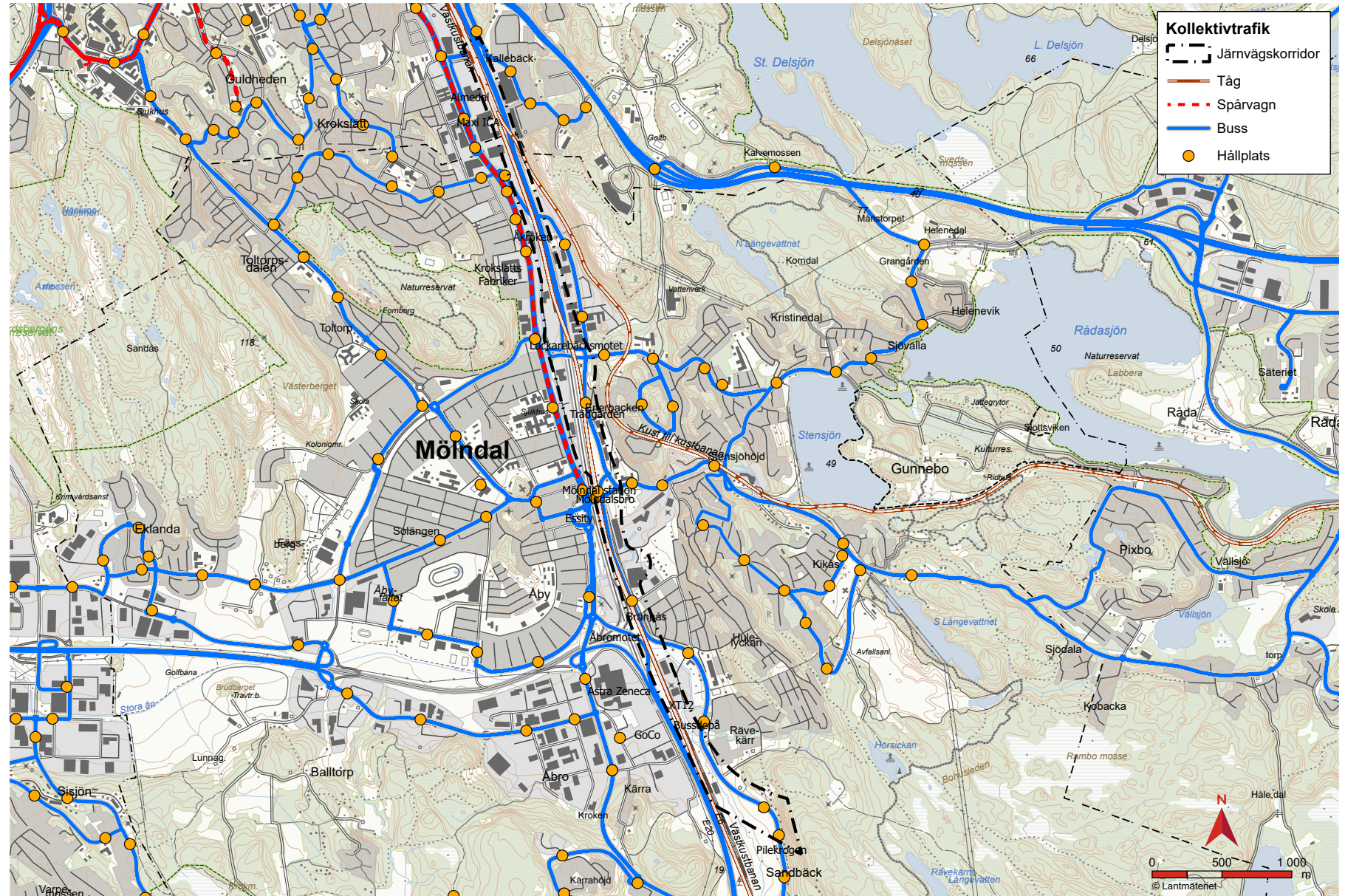
Antal på- och avstigande per hållplats inom järnvägskorridoren är störst vid hållplatserna Mölndals Innerstad och Mölndalsbro. Även hållplats Bergfotsgatan i verksamhetsområdet vid Flöjelbergsgatan och hållplats Råvekärrsgatan i Råvekärr är frekvent använda. Hållplatsen Ekgatan vid Ekekullen bedöms användas av boende vid Ekekullen och Enerbacken samt av besökare och arbetande vid Mölndals sjukhus. Kollektivtrafiklinjer och hållplatser framgår av Figur 47. I den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång finns förslag på två nya kollektivtrafiksträckningar för att öka konnektiviteten mellan Frölunda och Mölndal (eventuellt med metrobuss) och med stombuss mellan Linnéplatsen och Råvekärr (Göteborgs Stad och Mölndals stad, 2016).

4.5.5 Barriärer

En barriär är något som hindrar eller försvårar rörelse. Det kan till exempel vara en järnväg, högt trafikerad väg, en vattenyta eller ett område med begränsat tillträde. Huruvida någon av dessa element leder till barriäreffekter beror på en kombination av aspekter som människors behov och förutsättningar, lokalisering av målpunkter och utformning av vägnätet för olika trafikslag. Vidare kan barriärer leda till effekter på olika nivåer, direkta effekter i form av en ökad ansträngning för att korsa och indirekta effekter i form av exempelvis förändrat färdmedelsval som i sin tur kan ge effekter på samhällsnivå. Genom att kartlägga potentiella barriärer ökar möjligheten att minska sådana negativa effekter.

Topografin har tillsammans med vattendragen skapat förutsättningarna för Mölndals utveckling. Vattendragen har varit förutsättningarna för de industrier som funnits i Mölndal, både för kraftförsörjning och för transporter. Denna historiska utveckling ligger till grund för den struktur som präglar staden även idag.

Mölndalsåns dalgång har en stor infrastrukturbarriär som består av Mölndalsån, väg E6/E20 och Väst kustbanan. Dessutom finns trafikerade gator på båda sidor, Göteborgsvägen/Mölndalsvägen på västra sidan och Nämndemansgatan/Järnvägsgatan/Flöjelbergsgatan på den östra sidan. Barriären är totalt 250–300 m bred. Den utgör en stor



Figur 47: Karta över kollektivtrafik.

begränsning att röra sig i öst-västlig riktning både för biltrafik och för gång- och cykeltrafik. De stora infrastrukturstråken följer dalgången i nord-sydlig riktning, stråken är hårt trafikerade och kan endast korsas planskilt vid några få ställen. På östra sidan finns främst bostäder. Service och verksamheter finns till största delen på västra sidan men här finns också stora tätbefolkade bostadsområden. Sammantaget medför det att det finns stora behov att kunna korsa barriären.

I norr finns Flöjelbergsbron som i första hand är för biltrafik men även har utrymme för gång- och cykeltrafik. Söder om denna bro finns Lackarebäcksmotet där Gunnebogatan går på bro över järnvägen och motorvägen. På södra sidan av bron finns en cirka 4 m bred gång- och cykelbana. Ekekullsbron är en gång- och cykelbro som går



Figur 48: Mölndalsåns dalgång. Bilden visar dalgången och de höga omgivningarna. Det framgår också hur starkt präglad dalgången är av infrastruktur.

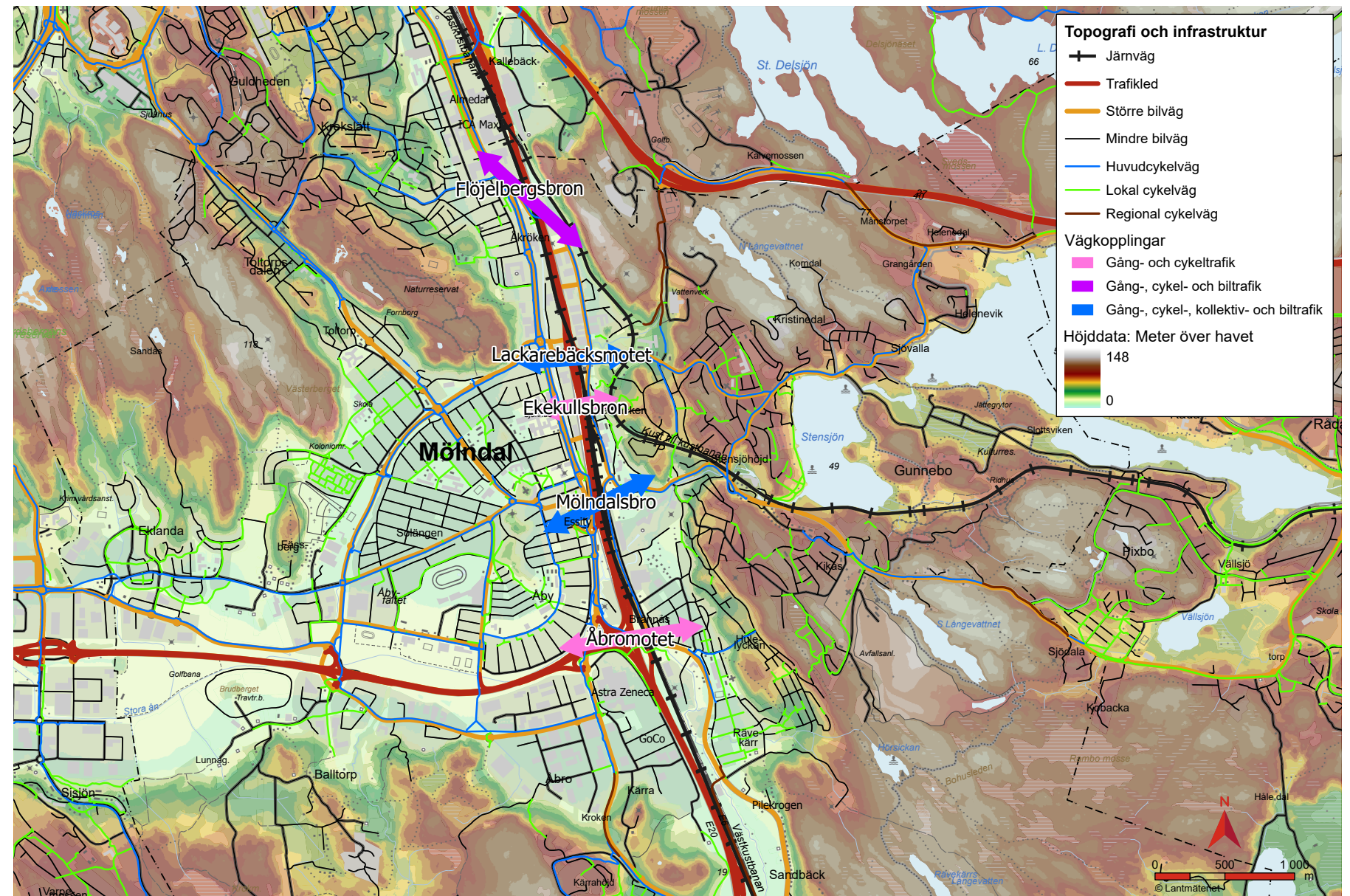
över Järnvägsgratan, järnvägen och motorvägen. Mölndalsbro är den mest centrala och viktigaste kopplingen mellan västra och östra Mölndal för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Den är också en del av bytespunkten vid Mölndals station. Nästa förbindelse söderut tvärs barriären är de två gång- och cykelkopplingarna genom Åbromotet. Det finns även en gång- och cykelport under E6/E20 och järnvägen som förbinder Balltorp med Kungsbackavägen. Nästa trafikplats söder om Åbromotet är Torrekullamotet.

De två viktigaste och mest trafikerade passagerna över barriären är Mölndalsbro, se Figur 51, och Lackarebäcksmotet. Utifrån områdets topografi är det naturligt att denna struktur bildats eftersom det är här det går att ansluta österifrån. De två passagerna är idag hårt belastade och behöver avlastning för att möta en tillväxt i kommunen och regionen. Flöjelbergsbron utgör en viktig länk för pendelcyklister medan övriga passager fungerar mer som komplement på lokal nivå. Se Figur 49 för infrastruktur och viktiga passager.

Utöver infrastrukturbarriären finns det andra barriärer som begränsar rörelserna i området, till exempel branta bergsluttningar och större verksamhetsområden.

4.5.5.1 Struktur

Topografin, vattendragen och infrastrukturstråket i Mölndalsåns dalgång har i hög grad påverkat hur staden vuxit fram och fungerar idag samt präglat dagens struktur. Infrastrukturstråket i dalgången har påverkat utvecklingen i staden, dels som en tillgång med snabba transporter, se Figur 50, dels som en barriär som delat upp staden i två delar. Den breda barriären begränsar förutsättningarna för hållbara transporter och påverkar människors tillgång till service, skola och aktiviteter.



Figur 49: Karta över topografi i anslutning till järnvägskorridoren. Befintliga passager över barriären (infrastrukturkorridoren) är utmärkta.



Figur 50: Tåg passerar på Västkustbanan.

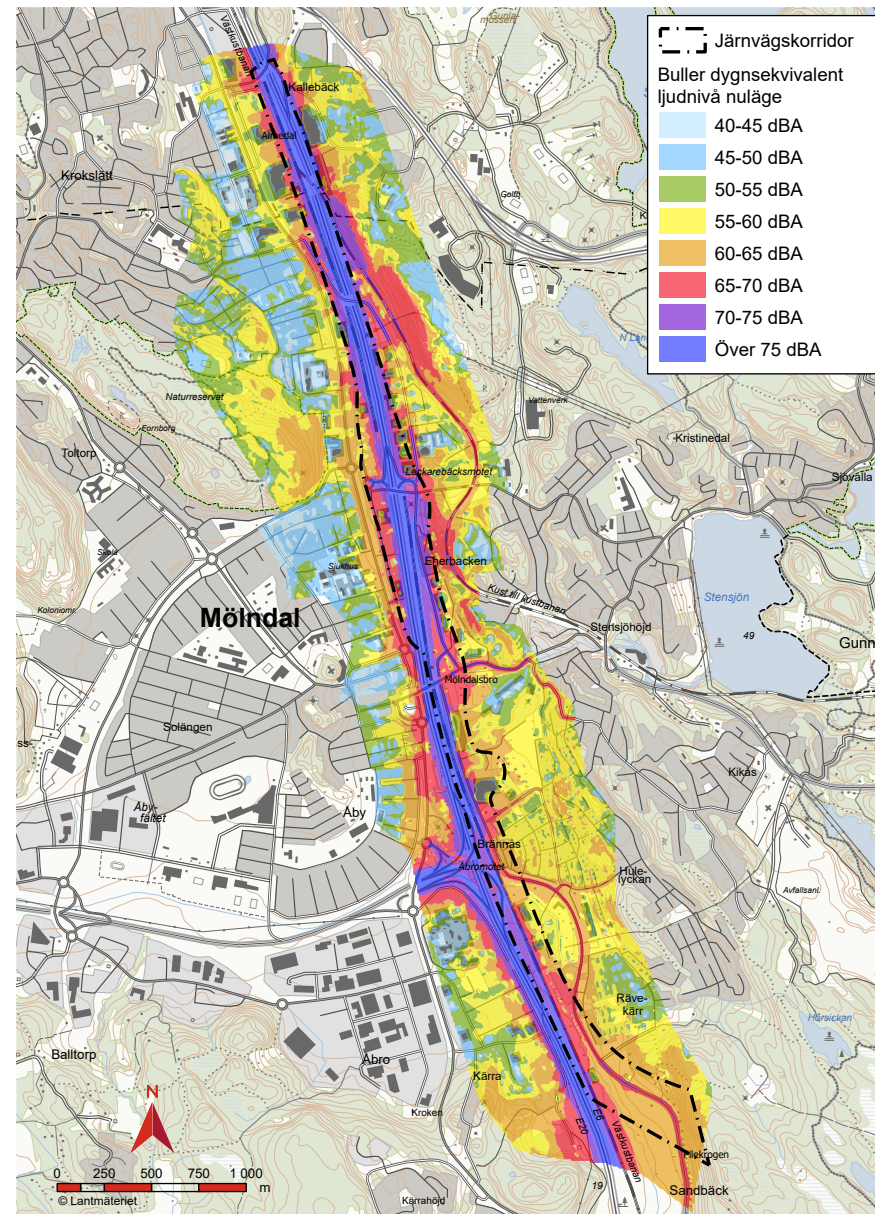


Figur 51: Mölndals bro, vy söderut.

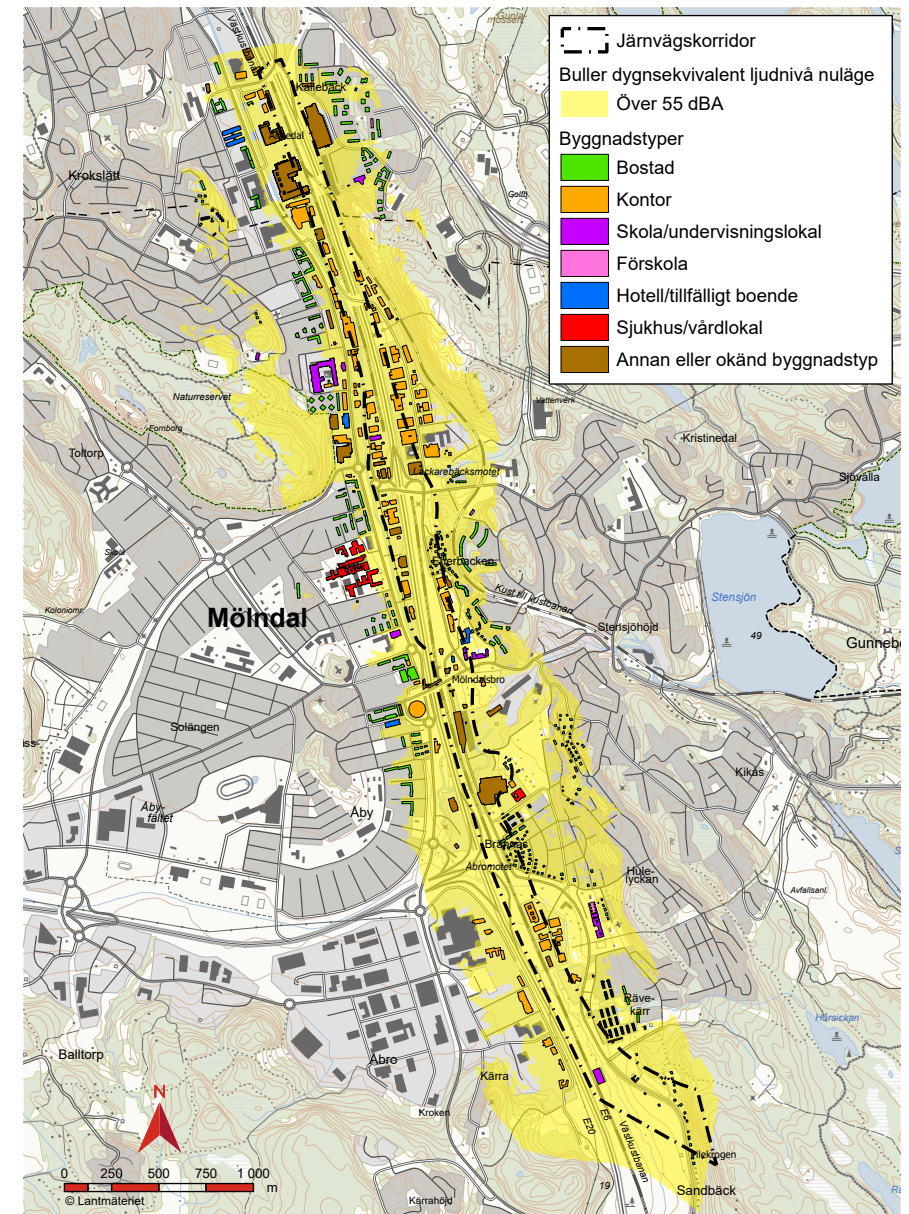
Buller påverkar kvalitén på både utemiljö- och boendemiljöer i stora delar av dalgången. Högst buller finns i närheten av väg E6/E20 samt vid järnvägen. Även vid Åbromotet och längs Söderleden är ljudnivåerna höga. Spridningen av buller från vägar och järnvägen resulterar i ljudnivåer som överskrider Trafikverkets riktvärden för ljudmiljöer utomhus. Området där riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids är cirka en kilometer brett (0,5 km på vardera sida av väg E6/E20 och Söderleden). Även bullerspridningen från järnvägar är stor i Mölndalsåns dalgång, men ljudnivåerna är inte lika höga som de från vägbullret. Se Figur 52 där dagens ekvivalenta ljudnivåer redovisas.

Även övrig trafik (spårväg och biltrafik på kommunala vägar) bidrar till den bullerutsatta miljön i dalgången. Uppe på de omgivande höjderna är ljudnivåerna lägre tack vare att topografin skyddar och att avståndet från bullerkällorna är längre.

Bullerskydd finns dag vid Mölndals bro, dels uppe på bron, dels mellan Göteborgsvägen och E6/E20 i höjd med hållplatsläget (se Figur 54). Bullerskyddsskärmen är i form av transparent glas och på bron finns även kulörta glaspartier. Det finns även bullerskyddsskärm längs Nämndemansgatan i höjd med Brännås. Dessa är byggda i trä.



Figur 52: Karta över bullerutbredning, ekvivalentbuller.



Figur 53: Karta över bullerutbredning, påverkade byggnadstyper.



Figur 54: Mölndals bro, vy österut. Mellan Göteborgsvägen och E6/E20 syns befintlig bullerskyddsskärm av mur och transparent glas.