

21018 – TRAFIKUTREDNING DP MÖLNLYCKE

del-PM | 2021-06-23

Trafikutredning detaljplan Bråta 2:151, 2:152 och 2:97

PM Cykelstråk längs Boråsvägen

Härryda kommun

Trafikutredning DP Bråta 2:151 mfl– PM Cykelstråk längs Boråsvägen

Utkast

version 0.9

Beställarorganisation

Nina Hannula

Uppdragsorganisation

Jonas Åström

Johanna Sandström

Kreera Samhällsbyggnad AB

Södra Förstadsgatan

211 43 Malmö

Innehåll

Bakgrund	4
Förutsättningar	4
Cykeltrafiken till, från och förbi planområdet.....	5
Cykelstråk längs Boråsvägen	6
Utformning.....	6
Alternativ sträckning.....	6

Bakgrund

Detta PM utgör en del av trafikutredning för detaljplan Bråta 2:151, 2:152 och 2:97. Detaljplanen omfattar bostäder, förskola samt äldreboende. Planområdet ligger i nordöstra delen av Mölnlycke och avgränsas i norr av Boråsvägen. Söder om Boråsvägen ska ett nytt prioriterat cykelstråk uppföras, parallellt med vägen och eventuellt en ny busshållplats ska ordnas norr om området, längs Boråsvägen.

Detta PM innefattar utredning av förutsättningar och vilka krav som ställs vid utformning mm av det nya prioriterade cykelstråket som planeras anläggas längs Boråsvägens södra sida, norr om det nya bostadsområdet.

Förutsättningar

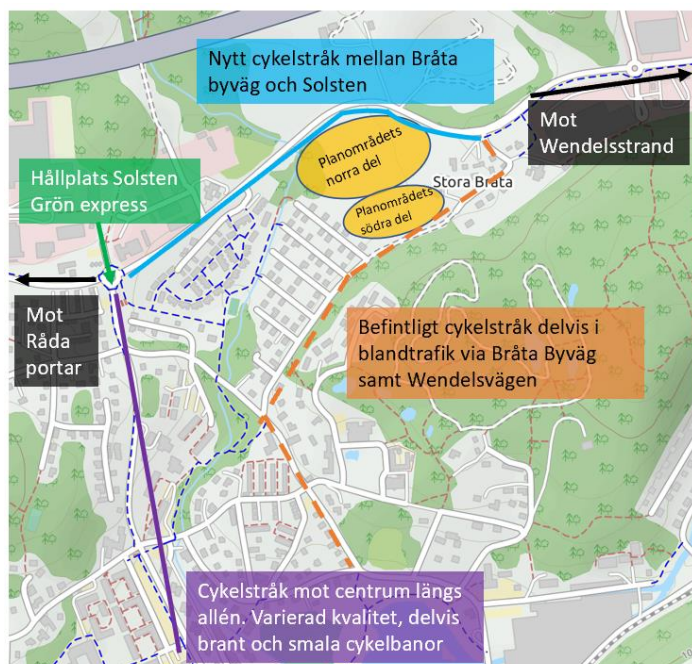
Planområdet avgränsas i norr av Boråsvägen som går i östvästlig riktning, parallellt med väg 40, och det nya cykelstråket planeras anläggas söder om Boråsvägen. Stråket är ett av kommunen utpekat pendelcykelstråk och målet är att förbinda Landvetter - Mölnlycke - Göteborg. Cykelstråket kommer att ingå i stomcykelnätet som utgör den bärande stommen i cykelvägnätet med högst prioritet och status, vilket ställer höga krav på god framkomlighet och säkerhet. Stomcykelnätet motsvarar motorvägnätet för biltrafiken högre rang än huvudcykelstråk. Cykelstråket ska även upplåtas för gångtrafik.

De primära målpunkterna från planområdet är:

- anslutningen till befintligt cykelvägnät mot Mölnlycke centrum, vid Solsten.
- vid Solsten finns även den närmsta busshållplatsen för fortsatt resande mot t ex Göteborg och andra målpunkter via busslinjen Grön express. Bussresan mellan Solsten och Göteborg C tar 23 min.
- cykelstråket är även viktigt för resande mot Råda portar och vidare västerut.

Hastighetsgränsen på Boråsvägen är 60 km/h längs aktuell sträcka, varför cykelstråket ska separeras från motortrafiken med räcke.

Cykelstråket ska fortsätta österut till utbyggnadsområdet Wendelsstrand som ska exploateras med ca 850 bostäder och 27 000 kvm kommersiella lokaler (detaljplan för Bråta 2:139 mfl). Exploateringen innebär ökat behov av goda cykelförbindelser för att främja hållbart resande samt att det kommer vara många cyklister därifrån som cyklar förbi aktuellt planområde i Bråta i riktning mot bl.a Mölnlycke. Detaljplanen för Wendelsstrand antogs i maj 2021.



Figur 1 Översiktsbild av planområdet i relation till befintliga och kommande cykelvägar samt målpunkter.

Cykeltrafiken till, från och förbi planområdet

Cykeltrafiken förbi planområdet idag antas vara begränsad, även om det finns cykelmöjligheter mellan Mölnlycke centrum och Bråta (industriområdet) via Bråta byväg och vidare längs befintlig cykelväg fram till Rådanäsvägen. Ett antagande görs att 50 cykelresor/dygn utförs i dagsläget, innan exploatering, som fördelas 25 österut och 25 västerut.

Utbyggnaden av Wendelsstrand (detaljplan för Bråta 2:139 mfl), öster om planområdet, bedöms, enligt den till detaljplanen hörande trafikutredningen, generera mellan 750 och 1120 cykelresor/dygn. Antalet beror på vilka effekter det tillhörande mobilitetsprogrammet¹ får. I denna trafikutredning, för detaljplan Mölnlyckes Haga (Bråta 2:151 m.fl), antas att exploateringen i Wendelsstrand kommer att generera ca 1000 cykelresor/dygn, vilket är i den övre delen av intervallet för att inte underskatta resandet. Cirka 90 % av dessa förväntas gå förbi aktuellt planområde i Mölnlyckes Haga, dvs ca 900 cykelresor i båda riktningar. Av dessa förväntas hälften välja Bråta byväg, söder om planområdet, då det innebär genare färdväg mot Mölnlycke centrum och andra målpunkter såsom Mölnlycketerminale, Hulebäcksgymnasiet samt övriga skolor och målpunkter i södra Mölnlycke. Den andra hälften förväntas välja den nya cykelvägen längs Boråsvägen för vidare färd mot bl.a Allén som leder vidare mot Mölnlycke centrum, hållplats för grön express och Råda portar.

Trafiktrafikalsträngen från de nya bostäderna och verksamheterna (förskola och äldreboende) inom planområdet (Bråta 2:151 m.fl) har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikalsstringsverktyg. Enligt beräkningen beröms exploateringen generera ca 430 cykelresor/dygn från områdets norra del och ca 100 cykelresor/dygn från områdets södra del, sammantaget ca 530 cykelresor/dygn. Enligt en översiktlig bedömning av fördelningen antas att:

- 250 cykelresor går ut från planområdet (till arbete/skola/fritidsaktivitet)
- 250 cykelresor går in till planområdet (hem från arbete/skola/fritidsaktivitet)
- 30 resor går mellan områdets södra och norra del (resande som har målpunkt inom planområdet). Även flera av resorna i de ovanstående punkterna kommer gå mellan norra och södra delen på väg till andra målpunkter/aktiviteter (t.ex skjutsning till förskola) varpå det totala cykelflödet inom planområdet bedöms bli högre.

Totalt sett bedöms alltså ca 500 cykelresor/dygn göras till och från planområdet, exkluderat interna resor. Av dessa förväntas hälften välja Bråta byväg då det innebär genare färdväg mot Mölnlycke centrum och andra målpunkter såsom Mölnlycketerminalen, Hulebäcksgymnasiet samt övriga skolor och målpunkter i södra Mölnlycke. Den andra hälften förväntas välja att fortsätta på cykelvägen längs Boråsvägen vidare mot Allén mot centrum, hållplats för grön express och Råda portar.

Sammantaget ger detta en årsdygnstrafik genom/förbi planområdet på $50+900+500=1450$ **cykelresor per dygn** som enligt en översiktlig bedömning förväntas fördelas med ca 725 cykelresor längs Boråsvägen och 725 cykelresor längs Bråta byväg.

¹ Inom detaljplanen för Wendelsstrand togs ett mobilitetsprogram fram. Programmet innehåller marknadsföring av cykel och kollektivtrafik, bilpool, underlättande av distansarbete och klassisk mobility management. Utifrån mobilitetsprogrammet förväntar man sig en cykelandel på 15 %, bilandel på 53 % och 25 % kollektivtrafikandel (7 % andra färdmedel).

Cykelstråk längs Boråsvägen

Då cykelstråket längs Boråsvägen ska utgöra ett pendelcykelstråk och ingå i kommunens stomcykelnät ställs höga krav på god framkomlighet och trafiksäkerhet. Det måste finnas möjlighet till omkörning och tillräcklig bredd för att undvika konflikt med fotgängare, som också ska tillåtas i stråket. Vinterväghållning måste vara god och även det ställer krav på tillräcklig bredd. God vägvisning och skyltning är viktigt för stråkets tillgänglighet.

Utformning

Hastighetsbegränsningen på Boråsvägen ska fortsatt vara 60 km/h varför kommunen avser separera cykelstråket från Boråsvägen med räcke. Enligt VGU (2021) bör gång- och cykeltrafik alltid separeras från biltrafiken längs större trafikleder med hastighetsgräns 60 km/h eller högre.

Minimimåttet för en dubbelriktad cykelbana är 2,5 m enligt VGU, för att klara kraven på tillgänglighet. Dimensionerna för olika cyklar är enligt SKL:s GCM-handboken (numera SKR) 0,75m för vanlig cykel och 0,9 m för lådcykel. Lådcyklar kan dock vara allt ifrån 50 cm (små tvåhjuliga) till 1 m (stora trehjuliga). Enligt *En studie av lastcyklisters behov*² behöver cykelbanan vara 2,8 m bred för att två lådcyklisters ska kunna mötas. Förutom cyklister ska även fotgängare tillåtas, varför stråket ska regleras som gång- och cykelbana. Då stråket utgör ett viktigt pendelstråk för cyklister är det troligt att många cyklister håller hög hastighet vilket tillsammans med det faktum att stråket går intill bilvägen gör det troligt att många fotgängare väljer andra vägar. Förbi planområdet är det troligt att fotgängare istället väljer att gå på gångbanan som ska anläggas längs lokalgatan inom planområdet.

Bredden på gång- och cykelbanan, med betoning på **cykelbana**, bör med hänsyn till samtliga faktorer **inte understiga 3,5 m**. Dock är 4 meters bredd är att föredra med hänsyn till att räckets mellan Boråsvägen och cykelstråket tar en del plats samt att man ogärna cyklar precis intill räckets.

För att höja cykelstråkets attraktivitet samt skapa en trevligare boendemiljö planeras någon form av växtlighet/grönyta uppföras mellan cykelstråket och planområdet. Ett förslag som diskuterats är att uppföra en trädrad längs cykelstråket för att avskärma bostäderna från bilvägen samt skapa grönyta längs cykelstråket. Söder om cykelstråket avses parkeringsplatser anläggas (för boende) och beroende på grönytans utformning/innehåll och ytbehov kan denna komma att behöva skjutas söderut. Ett alternativ är att integrera parkeringen mellan träden enligt principen träd - parkeringsruta - parkeringsruta - träd osv. Exakt utförande utreds vidare i nästa skede.

Alternativ sträckning

Under planarbetet har diskuterats att leda in fotgängarna på lokalgatan som ska gå parallellt med Boråsvägen inom planområdet. Detta skulle dock försämra både framkomlighet och trafiksäkerhet betydligt då cyklister skulle tvingas ut i blandtrafik. Detta alternativ bedöms därför inte aktuellt med hänsyn till cykelstråkets prioritet.

² https://www.tft.lth.se/fileadmin/tft/Thesis_264_Dahlqvist_Zachrisson.pdf