

21008 – Trafikutredning Bråta ängar

PM | 2022-05-05

Kompletterande trafikutredning Bråta ängar

Härryda kommun

Kompletterande trafikutredning för DP Bråta 2:151, 2:152 och 2:97, Mölnlycke

Utkast/Version 1.0

Härryda kommun

Anna Sofia Wannerskog

Kreera Samhällsbyggnad

Uppdragsledare/Ansvarig trafikutredning Jonas Åström

Handläggare trafikutredning Johanna Sandström

Ansvarig trafikutformning Björn Lundberg

Handläggare trafikutformning Anna Kamp

Kreera Samhällsbyggnad AB

Amiralsgatan 20

211 55 Malmö

Innehåll

Inledning	4
Trafikutredning.....	5
Trafikalstring.....	5
Aktuellt trafikförslag.....	5
Framkomlighet	5
Trafiksäkerhet	6
Parkering.....	6
Infart västerifrån	7
Cykeltrafik	7
Aktuellt förslag	8
Norra delen	8
Södra delen.....	9
Fortsatt arbete.....	11
Bilaga Planskiss norra delen	12
Bilaga Planskiss södra delen.....	13

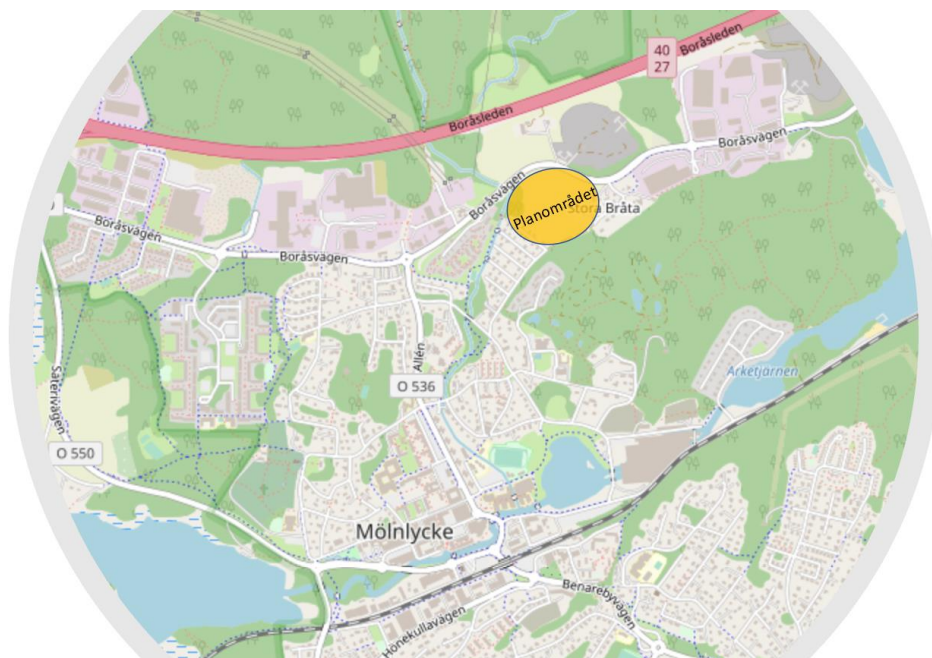
Inledning

Kreera har sedan våren 2021 bistått Härryda kommun med utredning, ritningar, och expertstöd avseende trafiksituationen och trafikutformningen för DP Bråta 2:151, 2:152 och 2:97 Mölnlycke. Sommaren 2021 levererades tre utredningar:

1. PM *Huvudgata*. 2021-06-23
2. PM *Anslutning till Boråsvägen*. 2021-06-23
3. PM *Cykelstråk längs Boråsvägen*. 2021-06-23

Sedan ovannämnda utredningar har levererats har förutsättningarna för projektet och planskissen förändrats, därför återupptogs arbetet i februari 2022.

Detta PM syftar till att sammanställa arbetet under våren 2022 samt redovisa och kommentera de förändringar som skett sedan den förra leveransen (sommaren 2021).



Figur 1 Detaljplaneområde för Bråta ängar, nordöstra Mölnlycke.

Trafikutredning

Trafikalstring

De nya bostäderna beräknas generera ca 1000 fordon per dygn (ÅDT, båda riktningar) utifrån beräkning i Trafikverkets alstringsverktyg, givet en total BTA på ca 46 000 kvm. Trafikalstringen är lägre nu än vid det tidigare skissförslaget (som var aktuellt under sommaren 2021).

Andelen som reser under maxtimmen/rusningstid (vilken oftast infaller på morgonen mellan kl 7:00-8:00 och/eller på eftermiddagen mellan kl 16:00-17:00) antas vara ca 15 % av dygnsflödet. En trafikalstring på ca 1000 fordon per dygn motsvarar således ca 150 fordon under maxtimmen, totalt till/från området.



Figur 2 Trafikflöden från planområdet i relation till flödet från Wendelsstrand samt befintligt flöde på Boråsvägen.

Aktuellt trafikförslag

Bostäderna i planområdets norra del ska trafikförsörjas genom en ny lokalgata som avses anslutas ny cirkulationsplats. Lokalgatan bedöms bli ca 250 meter lång där 75 meter är kommunal och 175 meter är på kvartersmark. Rekommenderad hastighet på gatan blir 30 km/h.

Från den kommunala lokalgatan ansluts sedan vägar på kvartersmark, förslagsvis med samma tvärsektioner och med hänsyn till samtliga trafikslag.

Planområdets södra del trafikförsörjs via Bråta byväg.

Framkomlighet

Planområdets norra del ansluter till Boråsvägen via den planerade cirkulationsplatsen och planområdets södra del ansluts till Boråsvägen via den befintliga trevägskorsningen med Bråta byväg.

I *PM Anslutning till Boråsvägen*. 2021-06-23 så utreddes kapaciteten för planområdets anslutningar till Boråsvägen. Eftersom kapaciteten bedömdes som tillräcklig enligt analys i Capcal för de båda korsningarna i den tidigare utredningen, så bedöms framkomligheten vara god även i det nuvarande skissförslaget. Detta eftersom trafikflödet, i både den norra och den södra delen nu har minskat på grund av minskad föreslagen BTA. Dessutom har cirkulationsplatsens lokalisering flyttats närmre Bråta byväg, vilket kommer rendera i lägre hastigheter och bättre trafiksäkerhet i korsningen mellan Boråsvägen och Bråta byväg.

Trafiksäkerhet

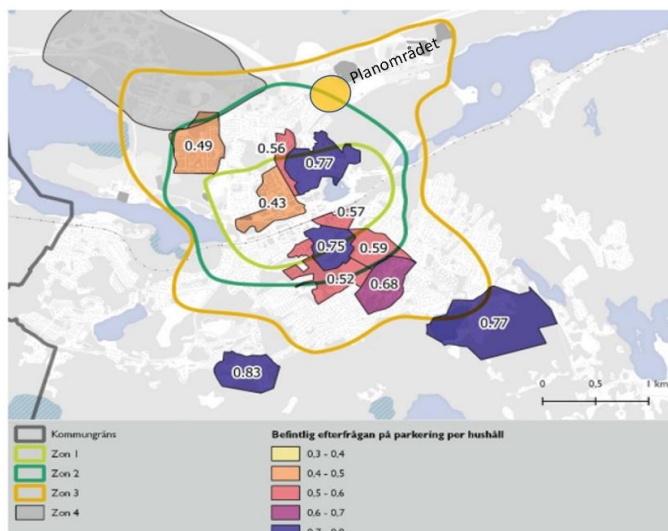
I *PM Huvudgata*. 2021-06-23 så utreddes för- och nackdelarna med shared space jämfört med separerad gång- och cykelbana.

Utredningens rekommendation var att huvudgatan genom det nya bostadsområdet i Bråta ängar utformas som bilväg med separerad gång- och cykelbana. Shared space lämpar sig bättre inne i centrum och inte i ett bostadsområde i utkanten av staden. Detta bland annat eftersom:

- Shared space inte finns i något annat bostadsområde i Mölnlycke idag vilket kan göra denna lösning svårtolkad för besökare, budbilar mm, även om de boende kan vänja sig. Inne i Mölnlycke centrum finns ett gångfartsområde, men då det ligger i centrummiljö är det inte direkt jämförbart med aktuellt område.
- Shared space kan utgöra en otrygg och exkluderande miljö för utsatta grupper såsom barn och människor med funktionsvariation. Majoriteten i det nya bostadsområdet kommer troligtvis att utgöras av barnfamiljer varför separerad gång- och cykelbana kan skapa bättre trygghet då barnen inte behöver samsas med motortrafiken.

Parkering

I kommunens förslag till parkeringsstrategi (ej antagen) så har Mölnlycke delats in i fyra zoner för att beräkna parkeringsbehov.



Figur 3 Parkeringszoner i Mölnlycke. Från förslag till parkeringsstrategi för Härryda kommun.

Planområdet befinner sig i gränslandet mellan zon 2 och 3 och lägenhetsstorlekarna är fortfarande preliminära vilket gör att P-talet inte är helt självklart. Men **efter bedömning så väljs P-talet 0.7**. Detta eftersom punkthus typ 1 och 2 samt lamellhus typ 2 ligger betydligt närmre 80 än 60 kvm per lägenhet, enligt uppgifter från exploatörerna.

	P-tal bil (/1000BTA bostäder)			Per bostad	
	Boende	Besök	Totalt	60 kvm/lgh	80 kvm/lgh
Zon 2	7	1,1	8,1	0,5	0,6
Zon 3	8,2	1,1	9,3	0,6	0,7

Figur 4 P-tal i Mölnlycke enligt förslag till parkeringsstrategi för Härryda kommun.

Om P-talet 0.7 används på de 526 lägenheter som planeras i området så beräknas parkeringsbehovet till 368 platser (inkl. besöksparkering). Sedan adderas 31 radhus och en villa (som antas ha en parkeringsplats vardera) så det totala parkeringsbehovet för området bostäder uppgår till 400 platser (inkl. besöksparkering). Sedan tillkommer ytterligare ett tjugotal platser för förskolan och det särskilda boendet.

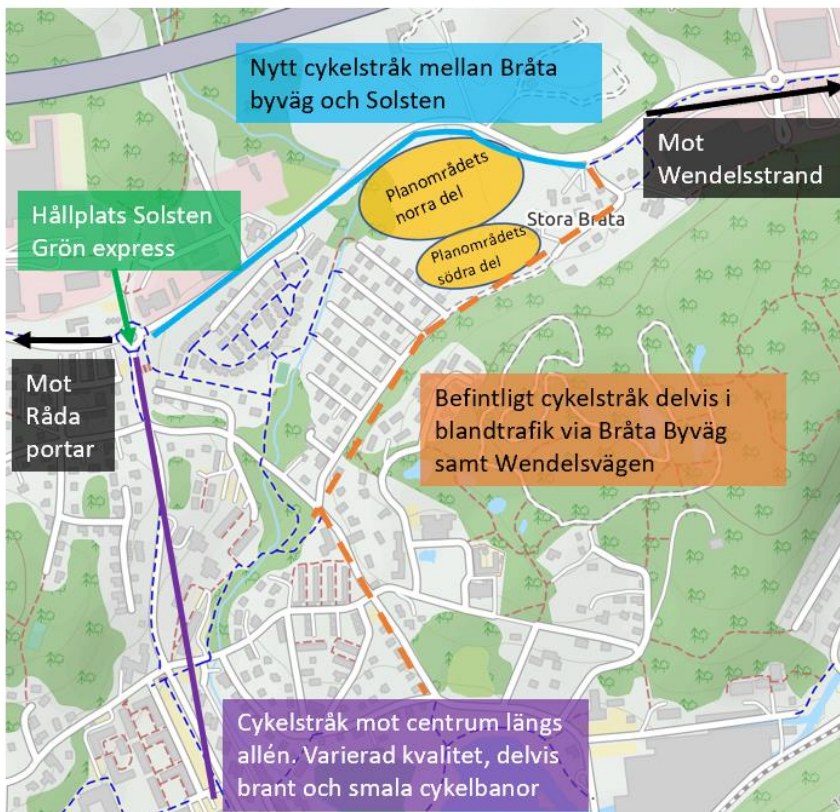
Infart västerifrån

Infarten västerifrån som tidigare varit med i planskisserna bedöms inte behövas (vara önskvärd) utifrån följande argument:

- Enligt kapacitetsanalysen i Capcal (från i somras) så räcker det med en in- och utfart till norra delen av området. Det blir dock köer på Boråsvägen österifrån i morgonrusningen, men denna infart avlastar inte detta problem.
- Infarten innebär en extra korsning för gång- och cykelvägen söder om Boråsvägen, som är ett huvudcykelstråk och därmed prioriteras framkomligheten och trafiksäkerheten högt.
- Kostnaden för kommunen att anlägga ett högersvängfält kommer bli relativt stor då sumpmarken söder/öster om befintlig Boråsvägen behöver markförstärkas. Dessutom har sumpmarken höga naturvärden.
- Lokalgatan västerut bör dock fortsatt ha en koppling till gång- och cykelvägen, detta gör att färdvägen från/mot Mölnlycke blir genare med cykel (än med bil) och gynnar därmed en högre andel cykeltrafik till/från området.
- Korsningspunkten riskerar att bli oklar och kan kräva fysiska hinder där vägen övergår från dubbel- till enkelriktad för att minska risken smit/felkörning.
- Alternativet att ha både infart och utfart västerifrån är icke önskvärt pga. risken för olyckor vid vänstersväng ut från området.

Cykeltrafik

Cykeltrafiken från området kommer delvis att vilja ta sig västerut längs den nya cykelvägen utmed Boråsvägen mot hållplats Solsten och Råda portar (blå linje), men även söderut mot centrala Mölnlycke (via orangestreckad linje). För den sistnämnda är det viktigt att planområdets norra del knyts samman med den södra delen via ett gent cykelstråk. Dessutom är det viktigt att en cykelväg anläggs i planområdets södra del (på kvartersmark) som förbinder området med befintligt cykelstråk söderut.



Figur 5 Planområdets viktigaste cykelkopplingar

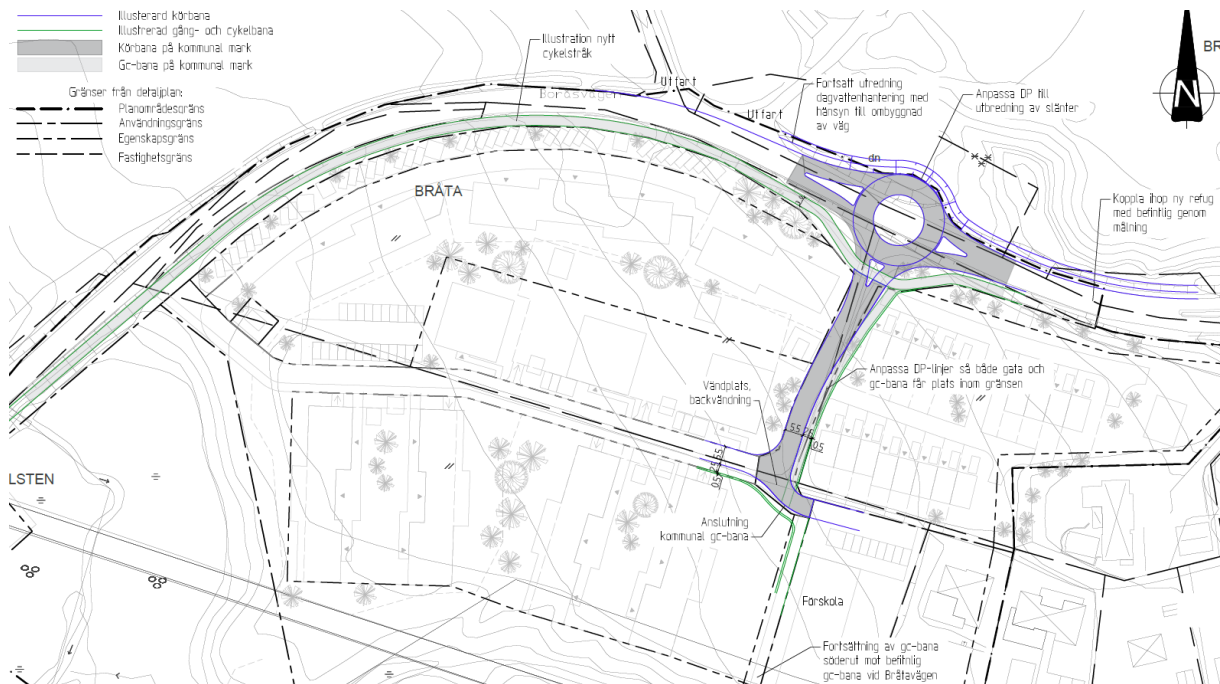
Aktuellt förslag

Aktuellt förslag redovisar den framarbetade utformning som med områdets förutsättningar uppfyller berörda parter behov och önskemål.

Norra delen

Flera olika vägalternativ har lyfts och utretts under arbetets gång, till exempel låg cirkulationsplatsen väster om området men har nu placerats norr om området med hänsyn till exploateringen. Längs med Boråsvägen kommer ett nytt cykelstråk anläggas, se ungefärlig linjedragning i figur 6 nedan.

Projekteringen för cykelstråket ingår inte i denna utredning.



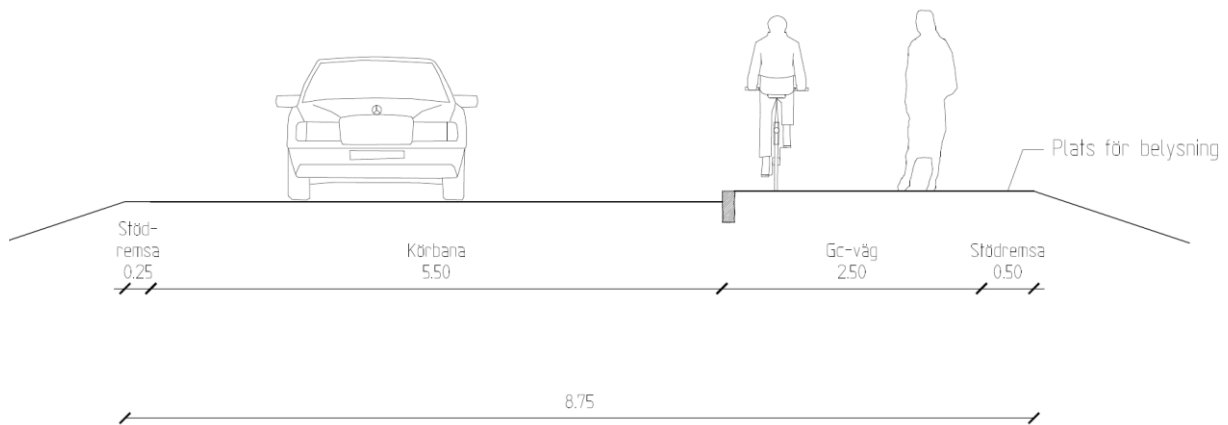
Figur 6 Planskiss norra delen

Cirkulationsplatsen medför anpassning av höjder både på befintlig väg och till omkringliggande mark, vilket behöver utredas vidare i nästa skede. Boråsvägen antas i dagsläget vara bomberad med avvattning via vägslätter till anslutande åkermark. Nordost om cirkulationen finns höjdkurvor som tyder på en höjddökning på ca 5 meter, därav krävs vidare utredning gällande avvattning och dagvattenhantering som påverkas av ombyggnationen. I förslaget har ett dike ritats in norr om cirkulationen för att omhänderta ytvatten samt kunna anpassa omkringliggande mark. Avvattning söder om cirkulationsplatsen förväntas samordnas med byggnationen av cykelstråket längs Boråsvägen då den sektionen kommer utformas med en skiljeremsa för dagvattenhantering.

Lokalgatans placering har styrts av cirkulationens läge samt trafikflöden inom exploateringsområdet. Den delen av lokalgatan som ansluter till cirkulationen och Boråsvägen norrut är kommunal (ca 75 meter) medan delen av lokalgatan som ansluter till Boråsvägen västerut tillhör exploatörerna (ca 175 meter). Trots det är det önskvärt att samma typsektion avseende gatubredder och den intilliggande cykelbanan fortsätter genom hela området. Det är också önskvärt att cykelstråket längs Boråsvägen får en anslutning in till området i väster som kopplas samman med cykelbanan längs den nya lokalgatan genom området.

I södra änden av den kommunalägda delen av lokalgatan har en T-vändplats utformats. Detta för att säkerställa en möjlig vändplats för kommunens fordon som utför drift- och underhållsarbeten. T-vändplatsen kräver backvändning men tar inte lika mycket yta i anspråk som en vändplats med rundkörning, vilket var ett tidigare förslag.

Gatusektionen är utformad med körbanebredd på 5,50 m som med en kantsten separerar gående och cyklister från biltrafiken. Gång- och cykelbanan är utformad med en bredd på 2,50 m.



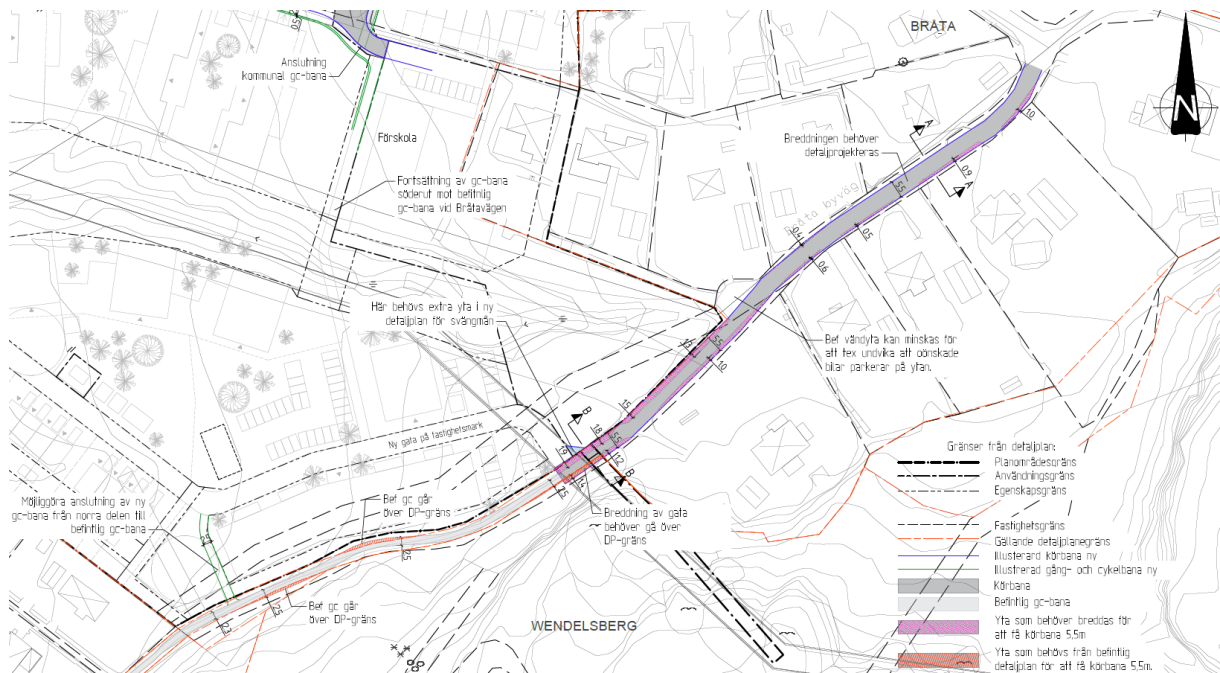
Figur 7 Gatusektion

Gång- och cykelbanan har placerats på östra sidan av lokalgatan eftersom cyklister som använder det nya cykelstråket från Wendelsstrand förväntas gena via det nya området. Gång- och cykelbanan genom området fortsätter väster om förskolan vidare söderut och ansluter så småningom till den befintliga gång- och cykelbanan mellan Bråta byväg och Bråtavägen, se figur 8 nedan. På så sätt blir gång- och cykelbanan genom området ett gent och naturligt stråk i området.

Södra delen

Flera olika vägalternativ har lyfts och utretts under arbetets gång, till exempel har andra tillfartsvägar till södra delen av området utretts inom det nya området.

Idag är Bråta byväg cirka 3,40-4,30 meter bred som i södra änden avslutas med en vändplats. I anslutning till vändplatsen finns en befintlig gång- och cykelbana som är cirka 2,5 meter bred och leder vidare i sydvästlig riktning till Bråtavägen. Med hänsyn till det framarbetade planförslaget behöver Bråta byväg breddas för att användas som tillfartsväg till den södra delen av området.



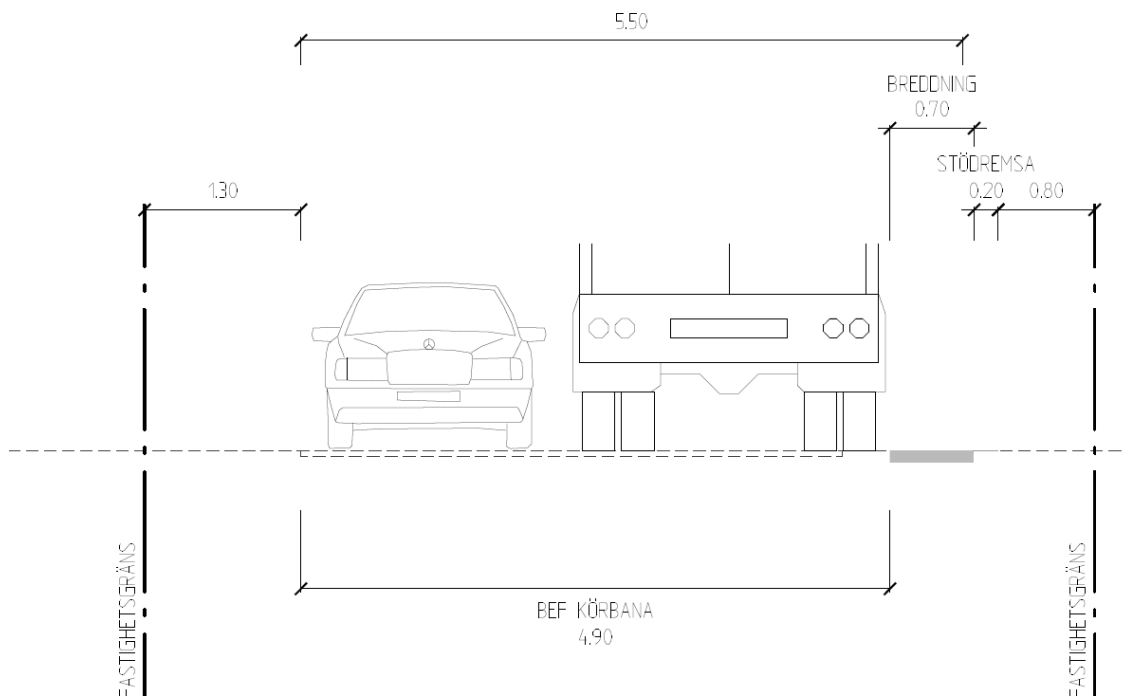
Figur 8 Planskiss södra delen

För att uppnå god standard behöver Bråta byväg få en total bredd på 5,50 meter. Breddningen varierar mellan 0,40–2,0 meter och för att undvika breddning in på befintlig fastighetsmark eller gällande

detaljplanegräns har breddningen, på delar av sträckan, behövs göras på båda sidor om den befintliga gatan.

BRÅTA BYVÄG

SEKTION A-A

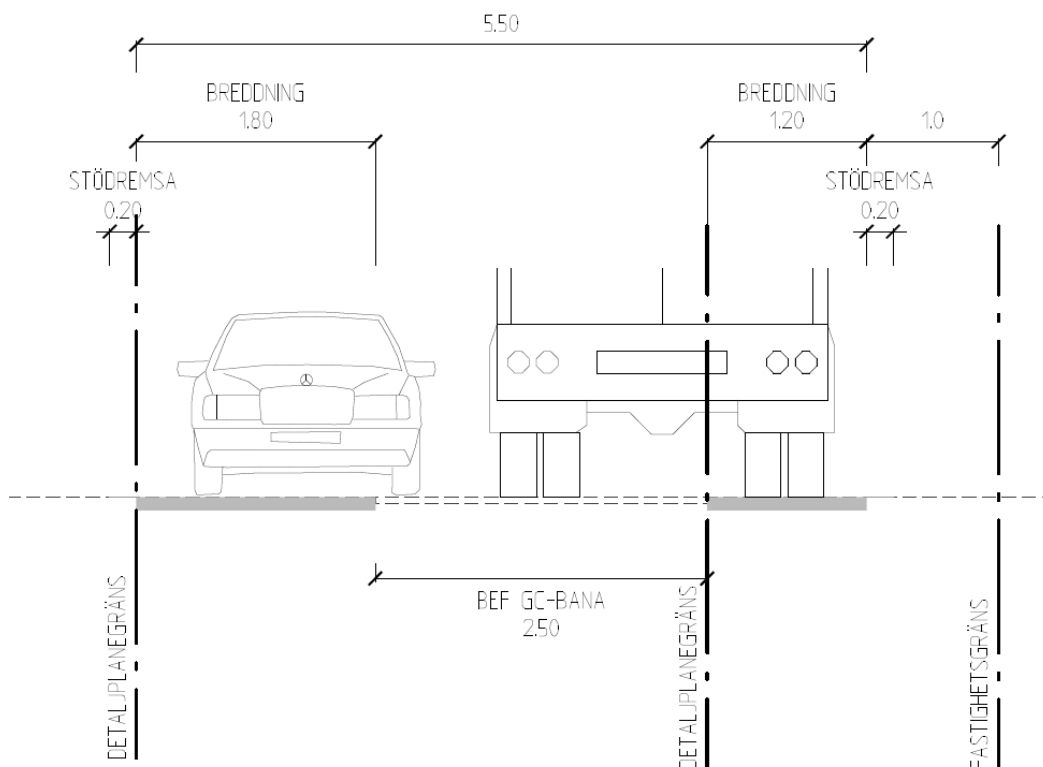


Figur 9 Sektion A-A Bråta byväg

Där Bråta byväg ska ansluta till den nya gatan från det södra området, behöver den befintliga gång- och cykelbanan breddas och göras om till körbana. För att uppnå en körbanebredd på 5,5 meter behövs ytterligare mark tas i anspråk, en sträcka på cirka 15 meter behöver breddas cirka 1,5 meter in på intilliggande detaljplan, se figur 10 nedan samt planutformningen. I planutformningen redovisas också utbredningen på den befintliga gång- och cykelbanan som delvis inkräktar över gällande detaljplanegränser.

BRÅTA BYVÄG

SEKTION B-B



Figur 10 Sektion B-B Bråta byväg

Fortsatt arbete

Gällande den norra delen av området krävs det att cirkulationsplatsen detaljprojekteras avseende till exempel höjder, avvattning och skyltning. Dessutom behöver projekteringen av det nya cykelstråket samordnas med projekteringen av cirkulationsplatsen, då cykelbanan måste anpassas efter cirkulationens utformning och dess tillhörande refugelement.

Dessutom behöver detaljplanegränserna justeras då utbredningen av slänterna norr om cirkulationsplatsen kräver att ytterligare mark tas i anspråk och därmed borde ingå i detaljplanen.

Även gränsen för den kommunalägda delen av lokalgatan behöver uppdateras för att få plats med körbana 5,5 meter bred och gång- och cykelbana 2,5 meter bred.

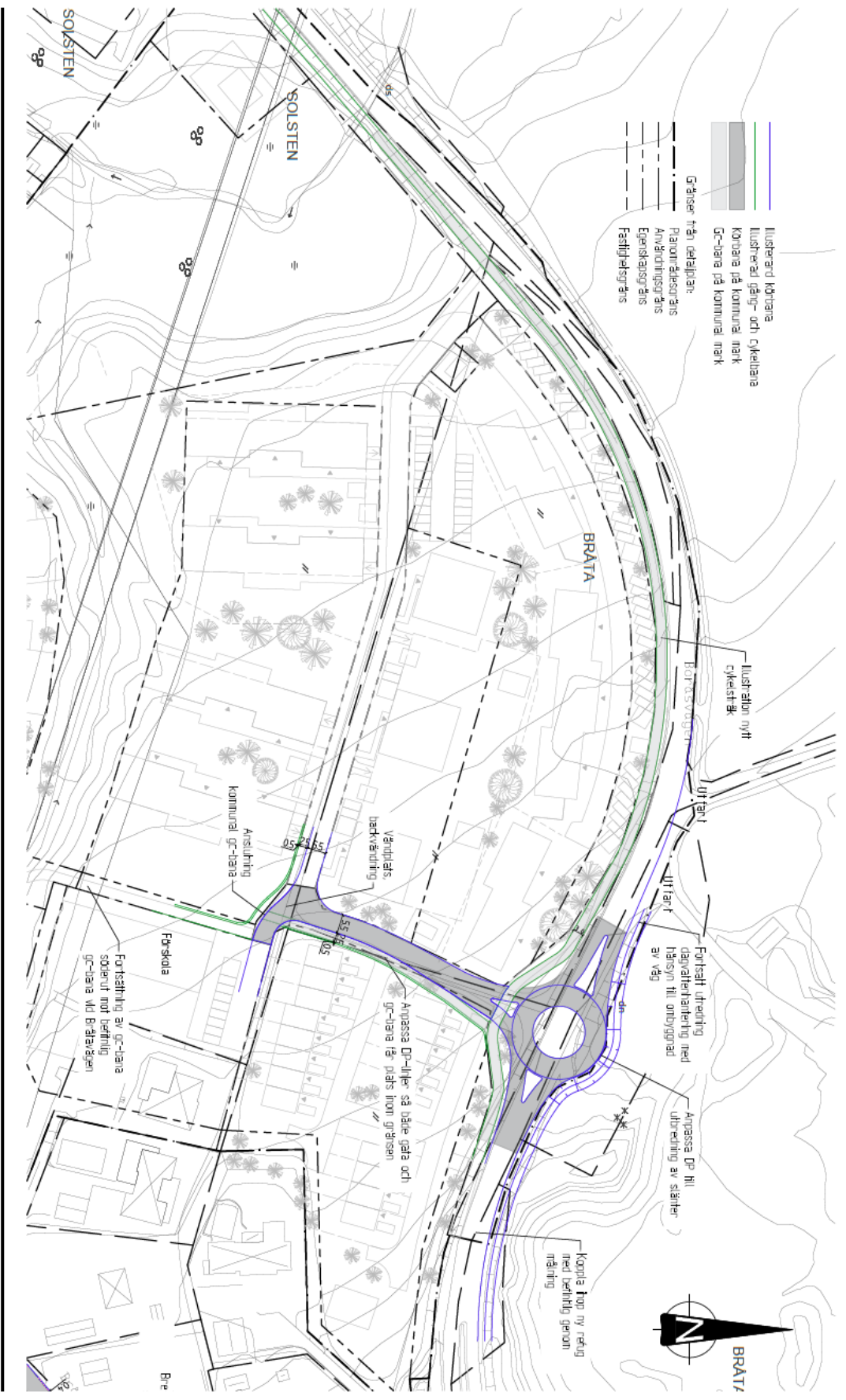
Den kommunalägda delen av lokalgatan behöver detaljprojekteras men bör samordnas med projekteringen av hela exploateringsområdet för att få till en så bra lösning som möjligt utifrån höjdsättning, masshantering och avvattning.

Gällande den södra delen av området behöver breddningen av Bråta byväg detaljprojekteras avseende till exempel höjder och avvattning.

Dessutom behöver de gällande detaljplanegränserna ses över då intrång behöver göras med hänsyn till breddningen på Bråta byväg. Även de planlagda detaljplanegränserna i södra området behöver anpassas med hänsyn till möjlig gång- och cykelvägsanslutning samt anpassa detaljplanegränsen till den breddökning som krävs för svängande fordon in till området.

Bilaga Planskiss norra delen

21008 - Bråta ängar, Trafikutredning Haga Mölnlycke



SKISS

2022-04-13

Amiralsgatan 20
211 55 Malmö

