

21018 – TRAFIKUTREDNING DP MÖLNLYCKE

del-PM | 2021-06-23

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

PM Huvudgata

Härryda kommun

Trafikutredning DP Bråta 2:151 mfl – PM Huvudgata

Utkast

version 0.9

Beställarorganisation

Nina Hannula

Uppdragsorganisation

Jonas Åström

Johanna Sandström

Kreera Samhällsbyggnad AB

Södra Förstadsgatan

211 43 Malmö

Innehåll

| | |
|-----------------------------------|---|
| Bakgrund och förutsättningar..... | 4 |
| Huvudgata genom planområdet | 4 |
| Uppsamlingsgata | 4 |
| Utformning..... | 5 |

Bakgrund och förutsättningar

Detta PM utgör en del av trafikutredning för detaljplan Bråta 2:151, 2:152 och 2:97. Detaljplanen omfattar nya 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 den huvudgatan som ska anläggas genom bostadsområdet. Gatan ska anslutas till Boråsvägen och trafikförsörja området. Utredningen innefattar ytbehov, reglering, eventuella gång- och cykelbanor etc.

Huvudgatan ska planläggas som allmän platsmark och alltså förvaltas av kommunen medan anslutande gator till bostädernas parkering kommer vara på kvartersmark och är alltså exploatörernas ansvar.

Huvudgata genom planområdet

Uppsamlingsgata

Genom bostadsområdet ska en Huvudgata anläggas som ska verka som uppsamlingsgata för de boende. Gatan ska anslutas till Boråsvägen och således verka som in-/utfartsväg till området. Under planarbetet har diskussioner först kring huruvida det krävs en eller två anslutningar till Boråsvägen för att klara trafikflödet. Denna fråga utreds i den parallella rapporten *Bråta_delPM_Anslutning till Boråsvägen* som konstaterar att utifrån bedömda trafikflöden och trafikfördelning är det mest lämpligt att enbart ha en in-/utfartsväg. Detta innebär således att Huvudgatan blir en återvändsgränd.

Detaljplaneområdet är uppdelat i två delar som skiljs åt med ett grönstråk (ravinen) och inom planprocessen har diskuterats huruvida Huvudgatan ska koppla samman dessa områden eller om det södra området istället ska ansluta till Boråsvägen via den befintliga Bråta Byväg. Även detta behandlas i den parallella rapporten *Bråta_delPM_Anslutning till Boråsvägen* som konstaterar att Bråta byväg är lämplig att använda som in-/utfart till södra delen av området. Norra och södra delen kommer oavsett att kopplas samman med ett gång- och cykelstråk som även kan nyttjas av utryckningsfordon.

Den norra delen av planområdet beräknas alstra ca 1000 fordon/dygn i båda riktningar (ÅDT¹), varav ca 15 % förväntas belasta vägen under morgonens maxtimme (rusningstrafik) vilket ger ett flöde på 150 fordon i maxtimmen. Om även södra delen av området kopplas ihop blir det ytterligare 300 fordon varav 45 i maxtimmen. I utredningen om utformningen nedan har enbart det norra planområdet medräknats, skulle även det södra flödet inkluderas så stärks resultatet ytterligare.

¹ Årsdygnstrafik, ÅDT, är det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som fordon per dygn, i bägge riktningar.

Utformning

Det finns olika alternativa lösningar kring utformning av en huvudgata genom ett bostadsområde som detta. Det som främst diskuterats inom denna detaljplan är shared space respektive bilväg med separerad gång- och cykelbana. Shared space-lösningar har oftast någon form av gångbana, även om den bara är avskild med taktila ytor och/eller dagvattenbrunnar som i exemplet i figur 1. Inom Härryda kommun utformas gångbanor i normalfallet med en bredd på 2,1 meter och kombinerade gång- och cykelbanor har bredden 2,5 meter; det är således endast 0,4 meter som skiljer i ytanspråk mellan de två alternativen.



Figur 1 Exempel på Shared space-lösning i London

Shared space

Shared space innebär att olika typer av trafikanter samspelar på och nyttjar samma yta. Shared space kan avse exempelvis gångfartsområde (övre bilden i figur 2) eller torgyta/motsvarande (nedre bilden i figur 2) men kan även innebära att parkering eller annan vägyta ersätts med möblering och växter. Det sistnämnda kan förekomma på exempelvis sommargångator, som finns i vissa städer.



Figur 2 Exempel på Shared space-lösningar; gångfartsområde på Isbergs gata i Malmö (övre bilden) respektive torgyta på Skvallertorget i Norrköping (undre bilden).

Vid en litteraturstudie av Shared space, som genomförts inom trafikutredningen, framkom både för- och nackdelar med trafiklösningen. Fördelarna är bl.a låga hastigheter, färre olyckor², ökat samspel mellan trafikanter, liv och rörelse samt bättre framkomlighet för gående. Nackdelarna inkluderar bl.a svårigheter för synskadade och rörelsehindrade att ta sig fram på ett trafiksäkert sätt, otrygghet för t.ex barn samt sämre framkomlighet för fordon³.

Shared space anses av en del vara ett framgångsrikt trafiksäkerhetskoncept. När en situation känns osäker anser man att människor lockas att skärpa sin uppmärksamhet och färre trafikolyckor inträffar till följd av detta. Effekten kan också bero på minskad exponering om färre utsatta grupper av människor väljer att använda ytan. Den mest rationella förklaringen till färre allvarliga trafikolyckor är dock enkel, fordonstrafiken är generellt sett långsammare⁴.

Nackdelen med att vissa väljer att inte använda ytan pga upplevd otrygghet är svår att bedöma men kan antas vara stor då tex föräldrar generellt sett inte vill att sina barn ska gå eller cykla i blandtrafik. Även om boende i området vänjer sig vid Shared space-lösningen så kan den vara svår att förhålla sig till för besökare och nyttotrafik såsom taxibilar och godstransporter, eftersom denna lösning är relativt ovanlig i Sverige. Avseende godstransporter från E-handel så är personalomsättningen hög och tidspresen stor, varför det inte är givet att de noterar/respekterar den lägre angivna hastigheten.

Dessutom finns en potentiell konflikt i Boverkets föreskrifter om HIN (enkelt avhjälpna hinder) och ALM (tillgänglighet på allmänna platser). HIN och ALM klargör tex att gator och torg ska göras tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Kravet finns i 3 kap. 18 § andra stycket plan- och bygglagen⁵. För personer med nedsatt syn kan Shared space vara en direkt farlig och exkluderande miljö.

Litteraturstudien visar vidare att det i bostadsområden förefaller vara ovanligt att använda sig av Shared space-lösningar i Sverige (OBS! ej att förväxla med SCAFT⁶). Shared space verkar göra sig bättre inne i stan än inne i bostadsområden. Dessutom finns det riktlinjer i VGU och Trafikverkets rapport om Shared space⁷ som säger att det max bör köra 100 fordon/timme i maxtimmen för att shared-space ska vara en intressant lösning i bostadsområden. Trafikflödet på den aktuella uppsamlingsgatan bedöms uppgå till ca 150 fordon under maxtimmen, vilket alltså kraftigt överstiger riktlinjerna.

Gång- och cykelbana

Att ordna gång- och cykelbana längs gata är standardlösningen som tillämpas i Härryda kommun vid denna typ av gata. Till skillnad från Shared space medför gång- och cykelbana en tydlighet kring var man som oskyddad trafikant ska ta vägen. Den nyinflyttade kommer vara väl bekanta med denna lösning och det känns tryggare att släppa ut barnen för allmän lek, cykla till skola eller fritidsaktivitet etc. En cykelbana längs huvudgatan skulle bli en naturlig anslutning till det högprioriterade pendelcykelstråket längs Boråsvägen norr om området.

Nackdelen med gång- och cykelbana jämfört med t.ex shared space är att den tar upp något mer yta, om än på marginalen. Samt att Shared space vid god utformning (och efterlevnad) kan få hastighetsreducerande effekter som annars krävt farthinder, blomlådor eller avsmalning av gatan.

Gång- och cykelbana innebär också att gång- och cykeltrafikanterna måste korsa alla anslutningsvägar längs gatan som går in till parkeringarna vid bostadshusen. Dessa anslutningar måste därför utformas på ett trafiksäkert sätt med god sikt och tydlighet för ökad trygghet och minskad olycksrisk. Ett alternativ är att gång- och cykelvägen förläggs i plan (samma höjd som omgivningen) och att parkeringsanslutningarna blir något nedsänka, därmed uppnås en naturlig hastighetsreducering.

För att hålla ned hastigheten på huvudgatan, utan att använda farthinder, kan gatan göras så smal som möjligt. Dimensionerande fordon såsom utryckningsfordon och sopbil (12m) ska emellertid kunna ta sig fram obehindrat.

² Undersökningar (OBS specifikt på gångfartsområden i Norge sk gatetun) har visat på en minskning av antalet olyckor med 25% och en sänkning av hastigheten till mellan 15-25 km/tim. Ref *fothot* 3 nedan:

³ Shared space: trafikrum för alla Wallberg et al. (2008)

⁴ https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11524/RelatedFiles/2010_122_attraktiva_stadsrum_for_alla_shared_space.pdf

⁵ <https://www.boverket.se/sv/byggande/tillganglighet--bostadsutformning/tillganglighet/>

⁶ <https://sv.wikipedia.org/wiki/SCAFT>

⁷ https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11524/RelatedFiles/2010_122_attraktiva_stadsrum_for_alla_shared_space.pdf

Slutsatser kring utformning

- I bostadsområdet bedöms det vara bättre med gång- och cykelbana. Shared space lämpar sig bättre inne i stan än inne i bostadsområden.
- Shared space finns inte någon annanstans i Mölnlycke vilket kan göra det svårtolkat för besökare, budbilar mm, även om de boende kan vänja sig.
- Om intresset visar sig vara stort för att testa Shared space i bostadsområde bör detta göras i ett område med mindre än 100 fordon per timme längs gatan, i enlighet med VGU:s föreskrifter.