

tobias.brandell@sweco.se;richard.blixt@sweco.se;jonas.khan
@sweco.se

BRÅTA, TRAFIKUTREDNING

Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
7	2024-04-10	Tillgänglighetsanpassning	Jonas Khan	Jonas Khan

Sweco Sverige AB
Uppdrag
Uppdragsnummer
Kund
Upprättad av
Granskad av
Granskad av
Godkänd av
Datum
Ver
Dokument nummer
Dokumentreferens

RegNo 556767-9849
Bråta, Trafikutredning
30051869
BRAMAB
Tobias Brandell, Richard Blixt
Jonas Khan

2024-04-10

Innehållsförteckning

Ändringsförteckning	2
Sammanfattning	4
Inledning	5
1 Bakgrund	7
1.1 Syfte	8
1.1.1 Platsbesök	8
1.1.2 Tidigare utredningar	8
2 Nulägesbeskrivning	10
2.1 Vägnät	10
2.2 Trafikflöden	12
2.2.1 Biltrafik	12
1.1.1 Kollektivtrafik	14
3 Framtida trafik	16
3.1 Biltrafiksträng	16
3.1.1 Fördelning av tillkommande biltrafik på vägnätet	16
3.1.2 Alternativa trafikflöden inom området vid vägvästängning	18
3.1.3 Trafikflöden för de separata detaljplanerna	18
3.1.4 Trafikpåverkan på övergripande vägnät	20
4 Trafik- och utformningsförslag	21
4.1 Utformningsförslag	21
4.1.1 Bostadskvarter	21
4.1.2 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Bråta Broväg och Lilla Bråtavägen	26
4.1.3 Svartålidan	32
4.2 Alternativa åtgärder	34
4.2.1 Gång- och cykelbana på Bråta Broväg och Lilla Bråtavägen	34
4.2.2 Gångbana på Bråta Broväg	36
4.2.3 Stora Bråtavägen	37
4.2.4 Ny vägdragning vid korsningen Lilla Bråtavägen/Bråta Broväg	38
4.2.5 Nya gång- och cykelbanor	40
5 Diskussion	42
6 Rekommendationer inför vidare arbete	43

Sammanfattning

I Bråta i Lerums kommun har två detaljplaner som omfattar totalt ca 110 bostäder påbörjats. I detaljplanernas område finns ett flertal vägsträckor och korsningar som tidigare har konstaterats bristfälliga gällande säkerhet och tillgänglighet. Denna trafikutredning syftar till att föreslå ett trafikförslag som skapar en säker, tillgänglig och funktionell trafikmiljö för såväl biltrafikanter, fotgängare och cyklisterna, inom ramen för utredningsområdet.

En nulägesanalys har genomförts som beskriver vägnätet i Bråta samt en sammanställning från gjorda trafikmätningar som visar nuvarande trafikflöden på respektive väg. Utöver befintliga trafikflöden förväntas detaljplanerna tillföra cirka 560 fordon rörelser per dygn och en bedömning är gjord hur dessa fördelar sig på vägnätet i Bråta. Eftersom dagens trafikmängder är såpass låga på vägarna i Bråta bidrar den framtida trafikökningen från detaljplanerna med en relativt hög ökning där exempelvis trafiken på Bråta Broväg bedöms fördubblas. Utanför Bråta på det övergripande vägnätet och det redan hårt belastade Hulanmotet bedöms detaljplanernas trafiktillskott endast ha en marginell påverkan.

I Trafikförslaget rekommenderas det att Svartålidens breddas för att möjliggöra möte mellan två personbilar över merparten av sträckan samt mötesfickor som tillåter möten mellan två lastbilar. Åtgärder för korsningarna Bråta Gärdesväg/Jonseredsvägen och Stora Bråtavägen/Jonseredsvägen anses inte motiverade inom de aktuella detaljplanerna. Detta eftersom en väldigt liten del av trafiken som alstras från de nya exploateringarna väntas färdas på Bråta Gärdesväg och Stora Bråtavägen om Svartålidens uppgraderas.

Det har i tidigare utredningar studerats ytanspråk för en separerad gång- och cykelbana på Bråta Broväg och Lilla Bråtavägen med förbindelse till skolan vid Hulans centrum. I denna trafikutredning blir dock slutsatsen att ett sådant ingrepp inte motiveras av den låga trafikmängd som råder, och som i framtiden kommer alstras i området till följd av de nya bostadsområdena. Utöver detta orsakar en gång- och cykelbana, med god standard, betydande markintrång på angränsande fastigheter. Detta anses inte vara samhällsekonomiskt försvarbart. För att öka framkomligheten och trafiksäkerheten i området föreslås småskaliga åtgärder som bedöms samklinga med övrig exploatering. Detta inkluderar att anlägga tre mötesfickor och ett gupp på Bråta Broväg samt att, på Lilla Bråtavägen, separera körbana och gång/cykel med en remsa i gatsten.

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

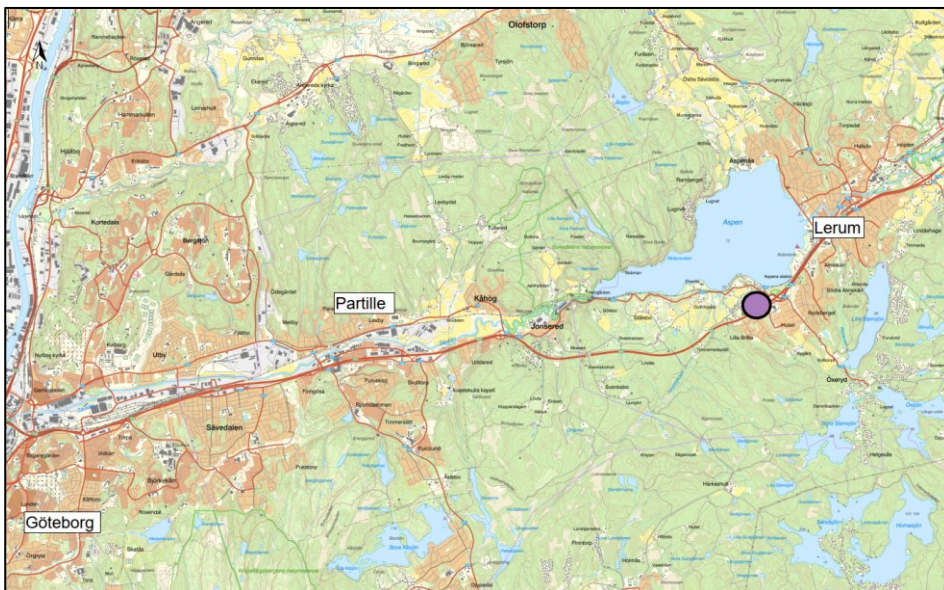
Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

Inledning

Bråta är ett område med ca 50 bostäder beläget söder om sjön Aspen i Lerums kommun, se Figur 1. Här pågår ett exploatörsdrivet arbete med att ta fram två detaljplaner för bebyggelse av bostäder. Totalt omfattar byggnationen ca 110 bostäder varav 60 öster om Bråta Broväg, mellan Svartålidan och E20. De resterande 50 bostäderna planeras norr om Sandbäcksvägen strax bakom Aspen Montessori.



Figur 1. Översiktsskarta med området Bråtas lokalisering i förhållande till Lerum, Partille och Göteborg. Karta Lantmäteriet.

Projektet vid Bråta Broväg, ägt av Bo Bra i Bråta AB och projektlett av BRAM Projektstyrning AB, föreslås inkludera såväl lägenheter som parhus och kedjehus. För projektet norr om Sandbäcksvägen, ägt av Skogssällskapet AB och med Frankly property & management som projektledare, planeras drygt 50 bostäder i form av fyrbohus och radhus, se Figur 2.

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad



Figur 2. Översiktlig karta över var planerad exploatering är tänkt att förläggas samt uppskattat antal bostäder per exploatering.

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

1 Bakgrund

I det aktuella området finns flertalet vägsträckor och korsningar som i tidigare utredningar konstaterats undermåliga gällande säkerhet och tillgänglighet.

Vägarna Bråta Gärdesväg och Stora Bråtavägen leder båda ut till Jonseredsvägen och de båda vägarna påvisar bister gällande sikt i respektive korsning. Jonseredsvägen trafikeras ofta av fordon i hög hastighet vilket medför osäkra trafikförhållanden i området. På grund av detta efterfrågas nya, säkra trafiklösningar.

Områdets vägar regleras i dagsläget enligt blandtrafik och saknar tydliga gång- och cykelanvisningar. I takt med planerad byggnation förväntas rörelser med gång och cykel bli allt fler varpå möjlighet att implementera ett separerat gång- och cykelnät är eftertraktat att utreda.

Det har tidigare genomförts utredningar inom det studerade området som under uppdraget används som stöd för utformningsarbetet. Dessa utredningar bedöms utifrån genomförbarhet och huruvida de kan motiveras som lämpliga ingrepp i sammanhanget.

I Figur 3 visas delar av utredningsområdet Stora Bråta med tillhörande gatunamn.



Figur 3. Området Stora Bråta med gatunamn. Bildkälla: Lantmäteriet.

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

1.1 Syfte

Uppdraget syftar till att föreslå ett trafikförslag som skapar en säker, tillgänglig och funktionell trafikmiljö för såväl biltrafikanter som fotgängare och cyklister. Uppdraget ämnar dessutom undersöka tidigare utredningar baserat på genomförbarhet och kravuppfyllelse i området samt att eventuellt knyta ihop dessa till ett fungerande trafikförslag.

Utredningen ska beakta det allmänna intresset, det vill säga att dagens trafiksituation inte får försämrats till följd av de nya detaljplanerna.

1.1.1 Platsbesök

Ett platsbesök genomfördes i december 2022 med avsikt att skaffa sig en uppfattning om området och för att på nära håll studera de platser där de tidigare utredningarna påvisat brister.

1.1.2 Tidigare utredningar

Nedan sammanställs de tre utredningar som föregått den aktuella utredningen:

Vägutredning 2014-10-23, Vara Markkonsult AB

De tidigare utredningar som används som stöd för uppdraget sträcker sig ända bak till 2014 då en översiktlig väg- och trafikutredning genomfördes som ett programförslag för en ny detaljplan. Utredningen pekade ut bristfälliga vägsträckor och korsningspunkter samt föreslagna åtgärder för dessa. Det konstaterades bland annat att korsningen mellan Stora Bråtavägen och Jonseredsvägen samt mellan Bråta Gärdesväg och Jonseredsvägen inte uppfyller villkoren som trafiksäkra. Sikten är begränsad och därför anses vänstersvängar ut på Jonseredsvägen från båda vägarna inte lämpliga. Vägen "Svartålden" är för smal och undermålig ur ett trafiksäkerhetsperspektiv då siktförhållandena är dåliga. I utredningen presenterades en åtgärd där både Bråta Broväg och Lilla Bråtavägen låter breddas till 5,5 meter och kompletteras med en 2 meter bred gång- och cykelbana.

Trafikutredning 2015-08-24, Reinertsen

Under 2015 fördjupades utredningen om att anlägga en gång- och cykelbana parallellt med de befintliga vägarna Bråta Broväg och Lilla Bråtavägen. I förslaget rekommenderas en vägsektion med 5 meter bred körbana följt av en 2 meter bred gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanan följer den östra sidan av Bråta Broväg fram till korsningen med Lilla Bråtavägen där den byter till den södra sidan av körbanan. Därefter ansluter gång- och cykelbanan till befintligt gång- och cykelstråk vid korsningen mot Ryd Västergårdsvägen.

Trafik- och vägutredning 2019-12-18, Norconsult

Under 2019 utfärdades en tillgänglighetsutredning för Svartålden. Utredningen ämnade undersöka om en breddning av vägsträckan var möjlig i syfte att tillåta för möte och därmed öka vägens kapacitet. I utformningsförslaget rekommenderas en breddning till minst 4,5 meter för att möjliggöra möte mellan två personbilar. Till detta föreslås två mötesplatser, 6 meter breda, där två normallastbilar (typfordon Lbn) tillåts mötas. I kurvan, ungefär halvvägs på vägsträckan, föreslogs en breddning av diket till 3 meter med avsikt att skapa bättre siktförhållanden.

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

2 Nulägesbeskrivning

2.1 Vägnät

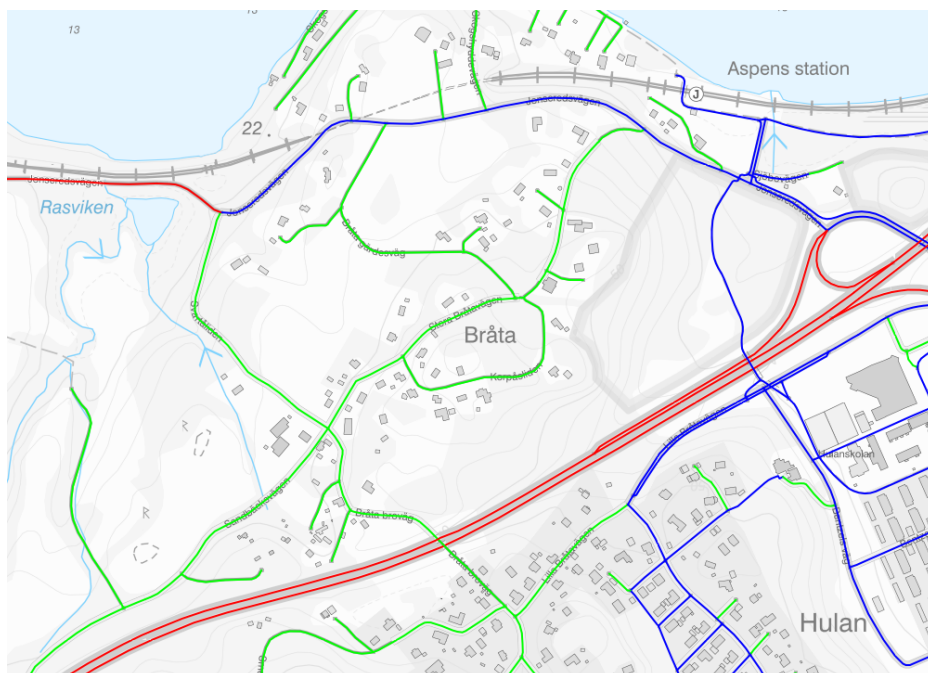
Det befintliga vägnätet utgörs huvudsakligen av smala gatusektioner med varierande karaktär. Figur 5 visar väghållarskap i området kring Stora Bråta där de mindre lokalvägarna ägs av enskilda vägföreningar.

Teckenförklaring

Väghållare

- Statlig
- Kommunal
- Enskild
- Statlig, avvikande underhållsansvar
- Kommunal, avvikande underhållsansvar
- Enskild, avvikande underhållsansvar

Figur 4. Teckenförklaring för Figur 5. Visar färgerna för respektive väghållare.



Figur 5. Översiktskarta över väghållarskapet i Stora Bråta.

Nedan följer en beskrivning av de stråken som huvudsakligen studeras i utredningen.

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

Stora Bråtavägen

Stora Bråtavägen är tillsammans med Bråta Gärdesväg och Svartålidén en av de vägar som ansluter till Jonseredsvägen. Vägen knyter ihop Aspens tågstation med det nya detaljplaneområdet vid Bråta Broväg och fungerar som en genomfartsled för alla sorters trafikslag. Vägspannet varierar mellan 3 och 3,5 meter och är belagt med asfalt. Anslutningen till Bråta Broväg är kraftigt sluttande och med snäv vinkel för vänstersvängande till Jonseredsvägen. Därmed orsakas brister i sikt i korsningen mellan Bråta Broväg och Jonseredsvägen.

Bråta Gärdesväg

Bråta Gärdesväg är en grusbelagd väg som knyter samman Jonseredsvägen med Stora Bråtavägen. Vägen går delvis parallellt med åkermark i ett flackt landskap och delvis genom ett mer skogstätt, sluttande område vid anslutningen till Stora Bråtavägen. Vägbredden varierar mellan 3 och 3,5 meter och regleras med rekommenderad hastighet 40 km/h. Vägsträckan utgörs av flertalet snäva kurvor, inte minst vid utfarten till Jonseredsvägen där sikten västerut är begränsad.

Svartålidén

Svartålidén ansluter till Jonseredsvägen väster om området och löper vidare mot Stora Bråtavägen. Den grusbelagda vägen är av det något bredare slaget, cirka 5,5 meter, med undantag vid en sträcka längs med fastighet Bråta 2:89 där körbanan minskar till 4 meters bredd. Knappt halvvägs på sträckan, sett från Jonseredsvägen, svänger vägen kraftigt i uppförsbacke vilket skapar dåliga siktförhållanden. Sträckan är utrustad med ett sidoräcke mot branten i väst och begränsas i öst av ett mindre dike.

Bråta Broväg

Svartålidéns korsning med Stora Bråtavägen övergår allteftersom till Bråta Broväg i vägsträckningens riktning. Bråta Broväg är belagd med asfalt och regleras med referenshastighet 30 km/h. Vägen karaktäriseras av smala, snäva kurvor med en vägbredd varierande mellan 3 och 3,2 meter och utan mötesplatser. Vägen passerar E20 över en bro där körbanan ökar till 4,5 meter. Vägsträckan mynnar så småningom ut i Lilla Bråtavägen.

Lilla Bråtavägen

Lilla Bråtavägen grenar ut i två olika riktningar efter korsningen mot Bråta Broväg. En vägsträckning fortsätter vidare sydöst, medan den andra sträcker sig längs med E20 i nordöstlig riktning. Den nordöstliga sträckningen passerar Hulan Centrum innan vägen möter Kolborydsvägen och ansluter Hulanmotet och till sist E20. Sträckan mellan Bråta Broväg och Hulan centrum är kraftigt sluttande med

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

en genomsnittlig lutning på cirka 8%. Referenshastigheten är begränsad till 30 km/h. Vid trevägskorsningen mot Ryd Västergårdsvägen ökar referenshastigheten till 50 km/h. I höjd med detta tar befintlig gång- och cykelbana vid och löper på den södra sidan av vägen, separerad mot körbanan med GCM-stöd. Lilla Bråtavägen har en vägbredd på mellan 5 och 5,2 meter.

2.2 Trafikflöden

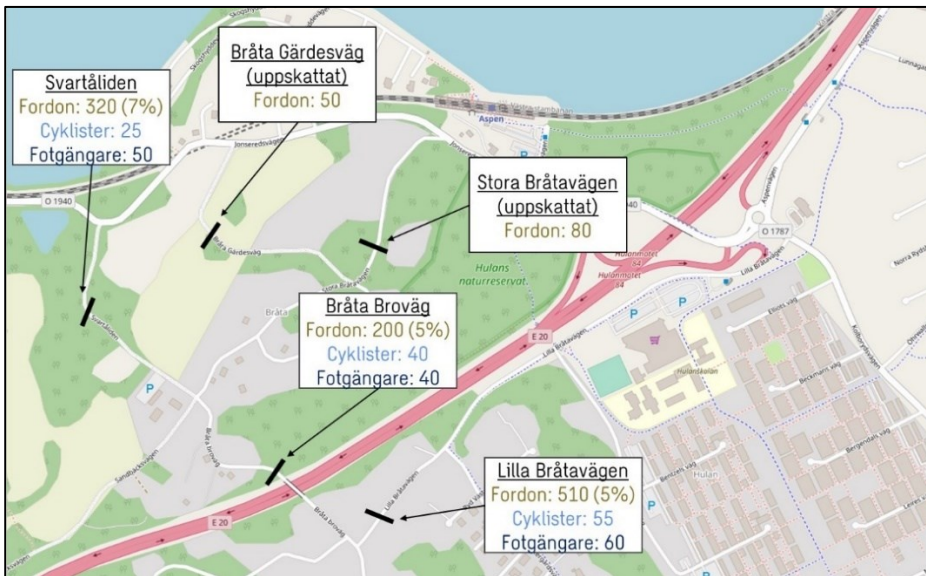
2.2.1 Biltrafik

Trafikmätningar har genomförts på tre vägar under två veckor i september 2023. Vägarna som har mätts är Lilla Bråtavägen, Bråta Broväg och Svartålidan. Det är dessa tre uppmätta vägar som uppskattas ha störst trafikmängder i området.

På övriga vägar, Bråta Gärdesväg och Stora Bråtavägen, har trafikmängder uppskattats med hjälp av antal befintliga hus längs dessa vägar och antal fordonsrörelser per bostad. Från Göteborgs stads kunskapsunderlag¹ för kategorin småhus är det genomsnittliga trafikstringstal fem fordonsrörelser per bostad.

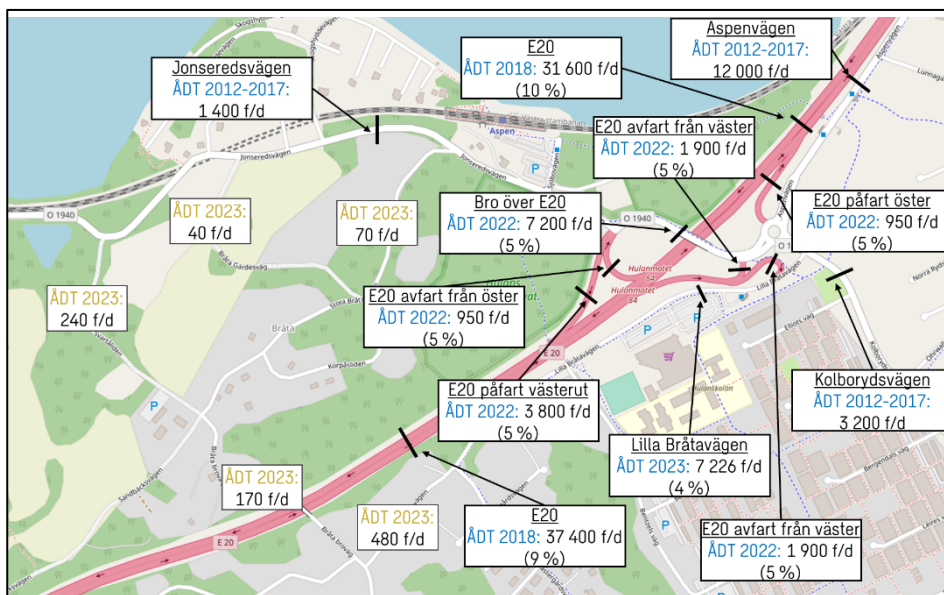
Antal fordonsrörelser, cyklisterna och fotgängare på vägarna i Bråta finns redovisade i Figur 6 nedan. Trafikflöden på vägarna redovisas som årsmedelvardagsdygnstrafik (ÅMVD) vilket anger medelvärdet av dygnstrafikflödena i ett gatusnitt för helgfria vardagar under året. Andelen tung trafik, uttryckt i procent av den totala trafiken, redovisas också där trafikmätningar gjorts. Från trafikmätningarna finns också data kring hastighet. Medelhastigheten som uppmättes på Svartålidan var 30 km/h, Lilla Bråtavägen 25 km/h samt Bråta Broväg 27 km/h.

¹ Trafikalstring i relation till bostadsområdets egenskaper 2021. En analys av 21 basområden i Göteborgs Stad. 2022-03-21



Figur 6. Trafikflöden (AMVD) på lokalvägar i Bråta norr om E20. Både från trafikmätningar samt uppskattade trafikflöden. Observera att procentsatserna anger andel tung trafik för respektive väg. Bildkälla: OpenStreetMaps.

Utöver trafikmängderna och fördelningen på lokalvägar i Bråta norr om E20 finns även trafikmätningar på de större vägarna i närheten. I Figur 6 redovisas både mätningar och bedömningar av trafikflöde som har genomförts av Trafikverket och Lerums kommun i området kring Hulanmotet och Bråta. Trafikflöden på av- och påfarter till E20 vid Hulanmotet är endast bedömningar gjorda av Trafikverket. Mätningar på E20 har genomförts år 2018 och mätningar på lokala vägar är gjorda mellan år 2012 och 2017, dessa saknar även data kring andel tung trafik. Observera att trafikflöden i Figur 7 är uttryckta som årsdygnstrafik (ÅDT) vilket vanligtvis ligger lägre än tidigare beskrivna AMVD.



Figur 7. Trafikflöden på E20, Hulanmotet och lokala vägar (ÅDT). Trafikflöden på av- och påfarter vid Hulanmotet är endast bedömningar gjorda av Trafikverket. Observera att procentsatserna anger andel tung trafik för respektive väg.

1.1.1 Kollektivtrafik

I närområdet finns tre hållplatser där busslinje 530 passerar samtliga och vänder vid Aspen station. Aspen station trafikeras även av Västtågen som bland annat går till och från Göteborg centralstation. Linje "Lerumsnabben" passerar både Ekebacken och Hulans centrum och har avgångar morgon och eftermiddagar under vardagar. De tre hållplatsernas läge redovisas i Figur 8.



Figur 8. Hållplatser och kollektivtrafiklinjer i närområdet. Bildkälla: OpenStreetMaps

Antal avgångar presenteras i Tabell 1 nedan, där den data som presenteras har hämtats från Västtrafiks tidtabeller gällande 11 december 2022 till 9 december 2023.

Tabell 1. Antal avgångar i högtrafik per riktning, maxtimma på natten samt totalt per vardagsdygn per riktning med ankomst och avgång vid de olika hållplatserna.

Hållplats	Linje	Kl. 16-17(max passager/tim)	Kl. 22-06 (max passager/tim)	Dygn (antal passager)
Aspen station	530	4	2	50
Aspen station	Västtåg	5	4	80
Hulans centrum	530	4	2	50
Hulans centrum	Lerumsnabben	7	0	33
Ekebacken	530	4	2	50
Ekebacken	Lerumsnabben	7	0	33

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRATA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

3 Framtida trafik

3.1 Biltrafikstring

Alstringen av ny tillkommande trafik i området utgår från planerad exploatering som kan ses i Figur 9. Tillkommande bostäder planeras till ca 52 stycken vid området norr om Sandbäcksvägen samt ca 60 stycken norr om Bråta Broväg.



Figur 9. Planerad exploatering i Bråta, lokalisering och antal bostäder. Bildkälla: OpenStreetMaps.

Den nya planerade exploateringen bygger på samma förutsättning som nuvarande bebyggelse då enligt definition även parhus, kedjehus och fyrbohus ingår i benämningen småhus. Enligt Göteborgs stads kunskapsunderlag² är genomsnittligt trafikstringstal fem fordonsrörelser per bostad för småhus. Med 112 nya bostäder kommer det totalt alstra ytterligare 560 fordonsrörelser per dygn.

3.1.1 Fördelning av tillkommande biltrafik på vägnätet

Baserat på detaljplanernas lokalisering och de anslutande vägarna till områdena kommer troligen främst Svartålidén och Bråta Broväg att få störst trafikökning. Ökningen på Svartålidén kommer delvis till följd av planområdet norr om Sandbäcksvägen som leder direkt ut på Svartålidén och det blir snabbare att åka

² Trafikstring i relation till bostadsområdets egenskaper 2021. En analys av 21 basområden i Göteborgs Stad. 2022-03-21

denna väg än att åka via Stora Bråtavägen eller Bråta Broväg. Ökningen på Svartålden baseras också på dess anslutning till skola och förskola men även till följd av föreslagen upprustning av just Svartålden. En stor del av trafiken till- och från detaljplanområdet norr om Bråta Broväg kommer troligen att använda just Bråta Broväg eftersom denna ligger närmst till men även Svartålden förväntas få en ökning i och med denna detaljplan. Stora Bråtavägen uppskattas fortsättningsvis användas för vissa resor till och från pendeltågstationen och får på sätt en mindre ökning av trafik.

En skillnad i riktningfördelning förväntas på Bråta Broväg. Bedömningen är att många som bor i området Bråta gör ett stopp på Hulans torg för att handla och sedan åka hem efter exempelvis jobbet. Det förmodas att dessa hellre kommer köra via Lilla Bråtavägen och Bråta Broväg istället för att korsa Hulanmotet som är hårt trafikerat.

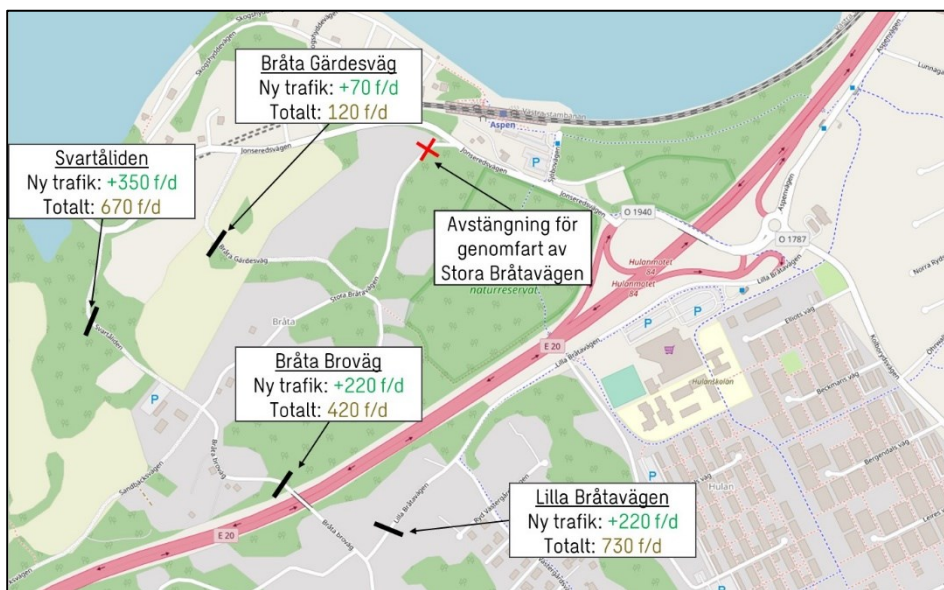
I Figur 10 visas resultatet av vägnätsutläggning för tillkommande antal fordon på vägarna som alstras av detaljplanerna. Figuren visar också de totala antalet fordon på respektive väg som blir då nuvarande trafik och tillkommande trafik summeras. Trafikflöden i Figur 10 visas som årsmedelvardagsdygnstrafik (ÅMVD).



Figur 10. Tillkommande trafik och fördelning mellan vägarna i Bråta där Svartålden och Bråta Broväg förväntas få högst trafikökning. Trafikflöden i ÅMVD. Bildkälla: OpenStreetMaps

3.1.2 Alternativa trafikflöden inom området vid vägvastängning

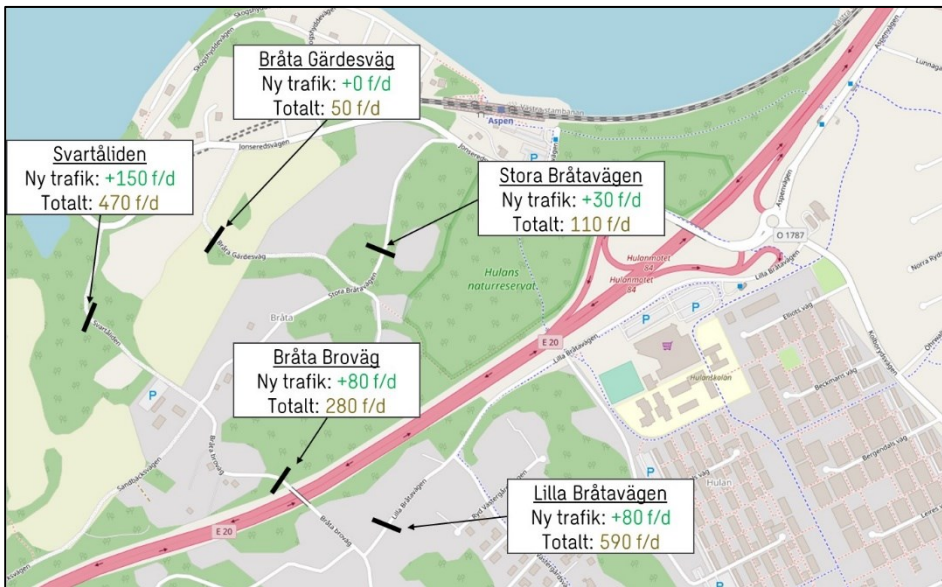
Om Stora Bråtavägen skulle stängas av för genomfartstrafik i norra delen av vägen vid korsningen med Jonseredsvägen har en bedömning gjorts för hur de 170 fordonsrörelserna skulle påverka resterande vägar i området. Majoriteten av dessa fordonsrörelser förväntas åka via Svartålidan och de bostäder längst norr ut på Stora Bråtavägen kommer troligtvis använda Bråta Gärdesväg istället som färdväg. Fördelningen av trafiken på vägarna om Stora Bråtavägen skulle stängas av visas i Figur 11 nedan.



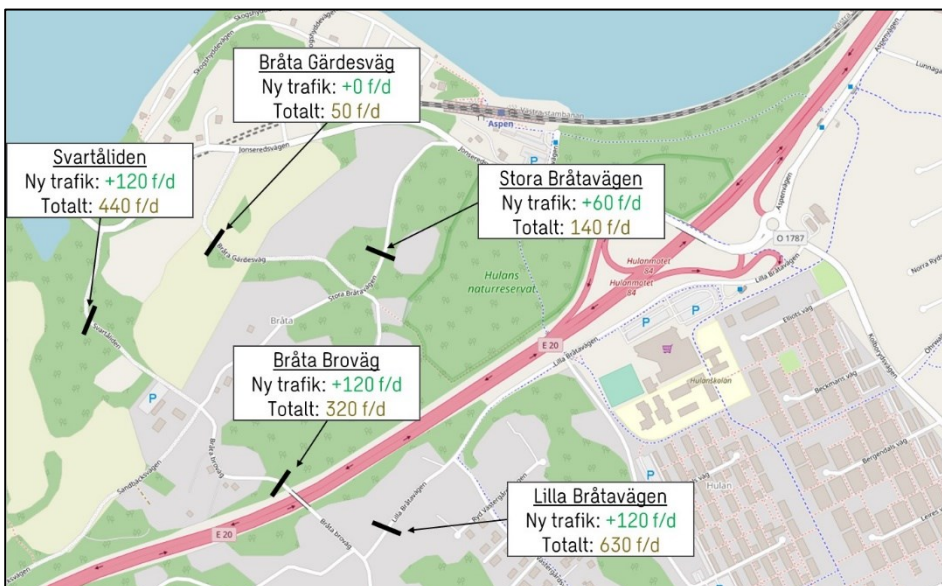
Figur 11. Fördelning av framtida trafik, nuvarande samt tillkommande trafik av detaljplanerna, om Stora Bråtavägen stängs av för genomfart. Trafikflöden i ÅMVD. Bildkälla: OpenStreetMaps.

3.1.3 Trafikflöden för de separata detaljplanerna

Om endast en av de två detaljplanerna skulle exploateras förändras också den totala trafiken på vägarna i området Bråta. Vid endast exploatering av Norra Sandbäcksvägen antas fler fordonsrörelser gå på Svartålidan, se Figur 12. Skulle istället endast exploatering ske av planområdet norr om Bråta Broväg antas en jämnare fördelning av fordonsrörelser mellan Svartålidan och Bråta Broväg, se Figur 13.



Figur 12. Trafikflöden för endast detaljplan vid Norra Sandbäcksvägen. Trafikflöden i ÅMVD.
Bildkälla: OpenStreetMaps.



Figur 13. Trafikflöden för endast detaljplan vid norr om Bråta Broväg. Trafikflöden i ÅMVD. Bildkälla: OpenStreetMaps.

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

3.1.4 Trafikpåverkan på övergripande vägnät

Som redan uppmärksammats i tidigare utredningar och arbetet med ÄVS E20 Hulanmotet³ så är just Hulanmotet hårt belastat idag och det bedöms ligga nära kapacitetsgränsen. En del av de problem som beskrivs är köer på Aspenvägen under morgonens maxtimme, köer under eftermiddagens maxtimme på avfartsramp från Göteborg som sträcker sig ut på E20 samt köer på eftermiddagen på Lilla Bråtavägen och Kolborydsvägen mot Hulanmotet.

De två detaljplanerna i Bråta förväntas tillsammans tillföra cirka 560 fordonsrörelser per dygn, även om framtida trafikprognoser till viss del är osäkra. Många av dessa förväntas åka via Hulanmotet baserat på Bråtas lokalisering för att ta sig till sin målpunkt som exempelvis jobb, skola eller handel. Fördelningen av fordonsrörelserna till/från Hulanmotet är uppdelad på Jonseredsvägen och Lilla Bråtavägen och vidare från dessa vägar grenar sig trafiken ytterligare. Jonseredsvägen förväntas få en trafikökning på 360–420 fordonsrörelser per dygn och Lilla Bråtavägen 200–220 fordonsrörelser per dygn. Vart trafiken tar vägen sedan är svårare att avgöra men bedöms fördela sig vidare på de större vägarna E20 norr, E20 söder och Aspenvägen samt mindre lokala gator.

Eftersom Hulanmotet redan idag är hårt belastad under maxtimmarna är den extra belastning som detaljplanerna bidrar med också svårbedömd. Då Hulanmotet tillhör statligt vägnät och påverkas av framtida generella trafikökningar kommer även mer trafik att belasta motet än idag.

För att få en typ av referenspunkt till detaljplanernas trafikpåverkan på Hulanmotet har ett värsta scenario räknats på enbart för dagens trafik. Om samtliga fordonsrörelser till Bråta, det vill säga 280 fordon per dygn, skulle använda avfartsrampen från E20 söder skulle detta innebära en ökning med cirka 7 % på ett dygn. Under maxtimmen på samma avfartsramp uppskattas ökningen i sådant scenario bestå av ca 30 fordon. Detta är dock inte särskilt rimligt att anta att alla som ska till Bråta kommer just från E20 södra. Den faktiska påverkan blir alltså lägre än så.

³ Ätgärdsvalsstudie E20, Hulanmotet i Lerums kommun. Ärendenummer TRV 2020/26119.

4 Trafik- och utformningsförslag

Utformningsförslaget består av åtgärder spridda över utredningsområdet. För enklare navigering i området se karta med gatunamn enligt Figur 3.

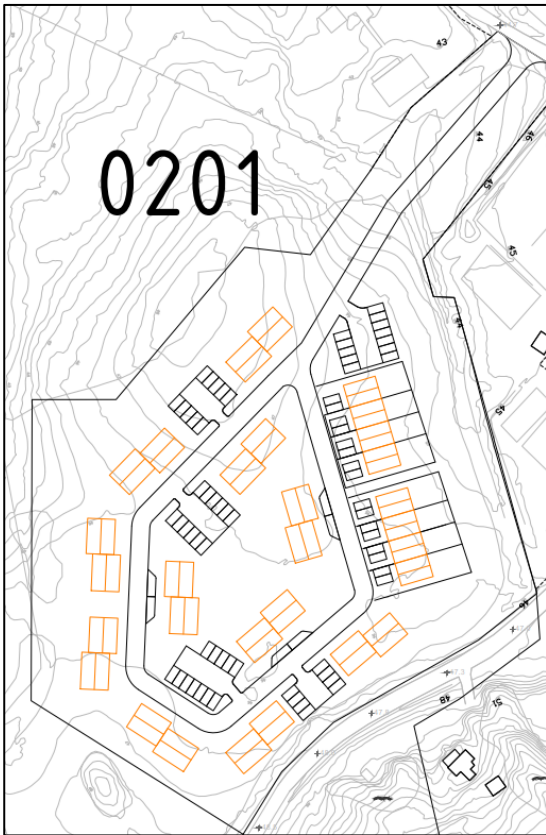
4.1 Utformningsförslag

Utformningsförslaget presenteras i två olika skisser, en för respektive detaljplaneområde, se 4.1.1.1 och 4.1.1.2.

4.1.1 Bostadskvarter

4.1.1.1 Västra området – Norr om Sandbäcksvägen

I det västra området föreslås småskaliga parkeringsytor med separata in- och utfarter, se Figur 14. Parkeringsplatserna dimensioneras 5x2,5 meter och utformas ett minsta avstånd på 6,5 meter bakom varje parkeringsruta. In- och utfarterna är utformade vinkelräta mot körbanan för att åstadkomma goda siktförhållanden. Parkeringarnas in- och utfarter tillåter endast för ett fordon att svänga åt gången. Parkeringarna ligger inom kvartersmarken för de tillkommande bostäderna längs med en intern kvartersgata. Kvartersgatan har dimensionerats för att vara framkomlig för sopbil (typfordon LOS) och 12-meters lastbil (typfordon Lbn), båda fordonen med möjlighet till rundkörning i området utan behov av backrörelser.



Figur 14. Västra området norr om Sandbäcksvägen.

4.1.1.2 Östra området

Trafikförslaget för det östra området, norr om Bråta Broväg, presenteras övergripande i Figur 15.

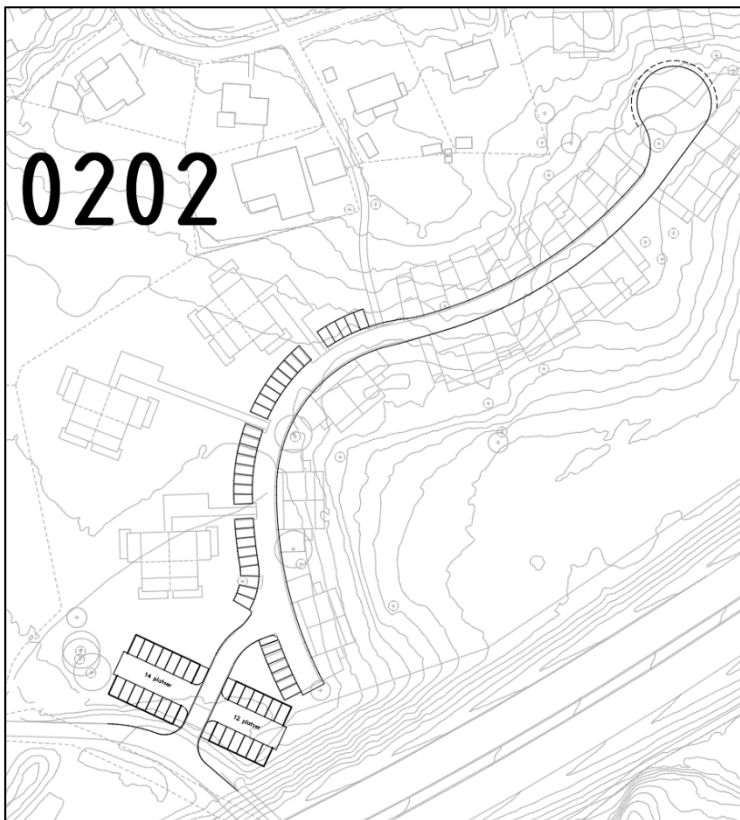
Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad



Figur 15. Östra området norr om Bråta Broväg.

Den kvartersgata som löper genom bostadsområdet är av småskalig karaktär och är syftat att kännetecknas som en lugn gata där fordon, i gångfart, kör på barnens villkor. Detta åstadkoms genom att gestalta gatan så att fordon inte bjuds in till höga hastigheter och där bilförare inte tvingas till upprepade backrörelser för att kunna angöra områdets parkeringsplatser. På så sätt skapas en mindre komplex trafikmiljö för fotgängare då fordonsrörelser blir mer förutsägbara.

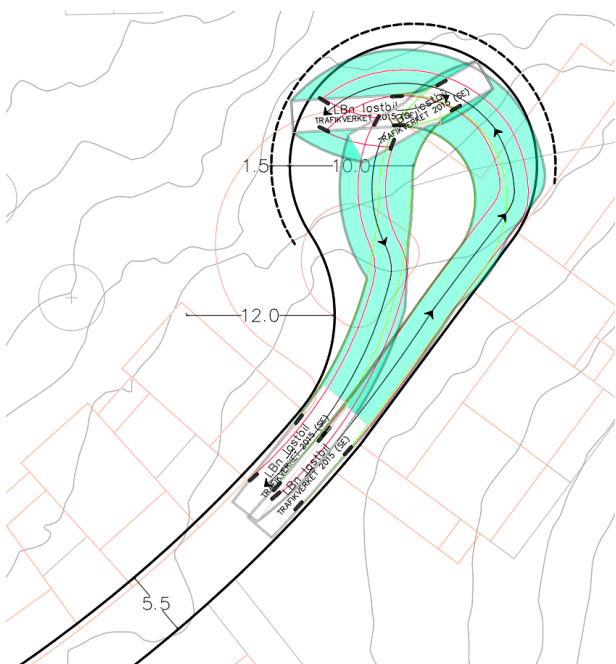
Bakom varje parkeringsplats lämnas ett fritt utrymme på minst 6,5 meter som tillåter för smidiga angöringar. Parkeringsplatserna utformas med minsta bredd 2,5 meter. Hörnplatser och platser där gaturummet tillåter kan med fördel breddas till mer än så. I höjd med att markparkeringsarna upphör, vid områdets norra del, minskar vägbanans bredd till 5,5 meter.

Vid kvartersgatans norra ände utformas en vändplats med tillräckliga dimensioner för att sopbil ska kunna vända utan att vara i behov av backrörelse, se Figur 16. Då normallastbil (Lbn) angör området behöver vändplatsen användas med backrörelser för att kunna vända. Eftersom lastbilens

fordonskropp sveper utanför vändplatsens köryta behöver ett minsta hinderavstånd på 1,5 meter garanteras enligt streckad linje i Figur 17.



Figur 16. Körspår för 9-meters sopbil (LOS) vid kvartersgatans vändplats.



Figur 17. Körspår för 12-meters normallastbil (Lbn) vid kvartersgatans vändplats.

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

4.1.1.3 Krav inom bostadsområden

Avfallshantering

För både västra- och östra området kan avfallshämtning ske från gatan. Det åligger fastighetsägare att säkerställa att avfallsrum finns inom tillgängliga avstånd. *Föreskrifter om avfallshantering i Lerums kommun*⁴ ska följas. Då föreskrifterna inte anger minsta avstånd från avfallsrum har trafikförslaget utgått från ett maximalt dragavstånd på 25 meter från mitten av avfallsrum för restavfall, matavfall och returpapper samt blandavfall till avfallsfordonets bakre del⁵. Då grovavfall hanteras på kvartermark gäller ett maximalt avstånd på 10 meter mellan avfallsutrymmets dörr och hämtningsfordonets bakre ände. Vid avfallshämtning från enskilda bostäder gäller att kärlet, vid hämtningsdagen, ska vara placerat max 1 meter från hämtningsfordonets uppställningsplats.

Backande av hämtningsfordon är inte en tillåten arbetsmetod.

Räddningstjänstens framkomlighet

Huskropparna inom bostadskvarteren behöver vidare vara åtkomliga för räddningstjänstens fordon. För räddningsväg gäller ett krav om 3 meters fri vägbredd, med eventuella kurvillägg för svepande fordon. Kurvorna ska dimensioneras med 50 meter som minsta horisontalradier⁶.

Avståndet mellan räddningsfordonets uppställningsplats och byggnadens angreppspunkt bör understiga 50 meter. För räddningshöjd 11–23 meter, där utrymning förutsätts ske med stege eller hävare, gäller ett maxavstånd om 9 meter mellan uppställningsplats och husvägg. Räddningsvägens fria höjd bör vara 4 meter och avser såväl byggnader som växtlighet.

Parkering

Vid samtliga bostäder ska det vid behov finnas möjlighet att anlägga en parkeringsplats anpassad för rörelsehindrade inom ett maximalt gångavstånd på 25 meter från tillgängliga entréer.

⁴ Föreskrifter om avfallshantering i Lerums kommun, Lerums kommun. 2022.

⁵ Gör rum för miljön, Kretslopp och vatten. Göteborgs Stad, 2022.

⁶ Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd. BFS 2020:4

4.1.2 Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Bråta Broväg och Lilla Bråtavägen

4.1.2.1 Bråta Broväg

Det föreslås att Bråta Broväg fortsättningsvis regleras som en blandtrafikgata. Gatan är hastighetsbegränsad till 30 km/h och indikerar låga trafikmängder. Enligt Göteborgs stad Teknisk handbok kan en gata klassas som en lokalgata, och tillika bostadsgata för trafikvolymen som ej överskrider 3500 fordon per dygn, se Figur 18. För det studerade fallet konstaterades ett befintligt antal fordon till 200 fordon per dygn. Med pålagda alstrade fordonsrörelser kan det vid ett framtida fall uppgå till cirka 400 fordon per dygn. Vid jämförelse mot kravet från Göteborgs stad kan därför gatan med goda belägg liknas vid en bostadsgata. Det hör till vanligheterna att blandtrafik gäller på en bostadsgata, varför Sweco bedömer det vara ett skäligt alternativ i detta fall. Särskilt motiverat då svårigheterna med att anlägga en ny gång- och cykelbana i befintlig gatusektion är påtagliga. Detta på grund av smala vägsektioner i angränsning till privata egendomar.

	LOKALGATA	
	Mindre uppsamlingsgata, bostadsgata mm	Särskilt utformat lågfartsområde ⁴
Referenshastighet VR (km/h)	40	30
Trafikflöde (f/d)	under 3500	under 1500
Antal körfält (st)	2	1-2

Figur 18. Krav enligt Göteborgs stad Teknisk Handbok gällande trafikvolymen för vad som kan klassas som en lokalgata⁷.

Vid Bråta Brovägs västra ände föreslås en gång- och cykelbana med direkt anslutning till Sandbäcksvägen, se Figur 19. Ny sträckning av gång- och cykelbana mellan Bråta Broväg och Sandbäcksvägen. På så sätt skapas en fredad korridor för fotgängare och cyklister som är påväg till Aspen montessoriskola eller vidare mot Svartålidan/Stora Bråtavägen. Gång- och cykelbanan avviker från där Bråta Broväg är som mest snäv, lutande och med dålig sikt. Den nya gång- och cykelbanan anses vara till stor fördel i syfte att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

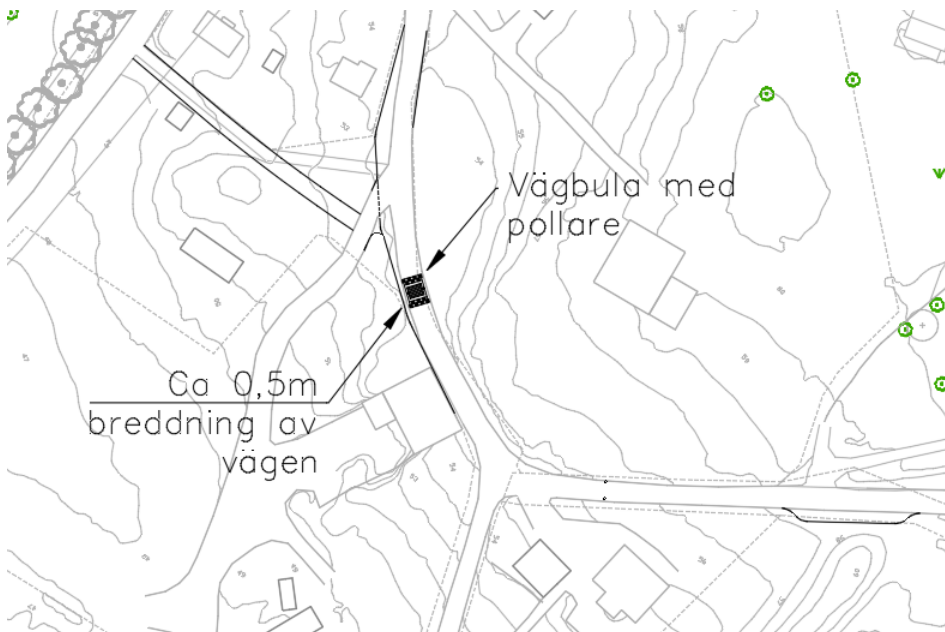
Gång- och cykelbanan kan anläggas på kommunal fastighetsmark och göras 3 meter bred. Medellutningen är 7,8 % och kan därmed klassas som en brant i mindre god standard. Lutningen kan däremot motiveras då det i fallet rör sig om en kortare sträcka i naturområde. Det åligger väghållaren att avgöra om en sådan situation är godtagbar.

⁷ Göteborgs stad Tekniska Handbok ver 2023:1



Figur 19. Ny sträckning av gång- och cykelbana mellan Bråta Broväg och Sandbäcksvägen.

För att ytterligare öka trafiksäkerheten på Bråta Broväg förslås en vägbula med eftergivliga pollare. I höjd med vägbulan breddas vägen cirka 0,5 meter för att skapa en korridor för gående att passera, se Figur 20. Farthinder på Bråta Broväg. **Fel! Hittar inte referenskölla.** Avståndet mellan farthindret och vägkanten blir då 1 meter och är därmed även brett nog för rullstol att passera, se Figur 21. Farthinder på Bråta Broväg med sidoavstånd.



Figur 20. Farthinder på Bråta Broväg.

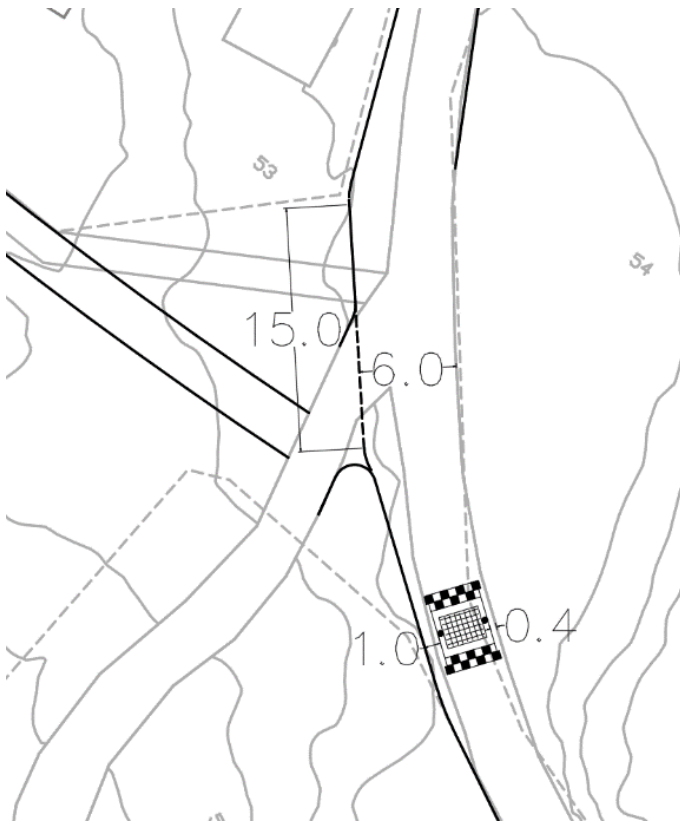
Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

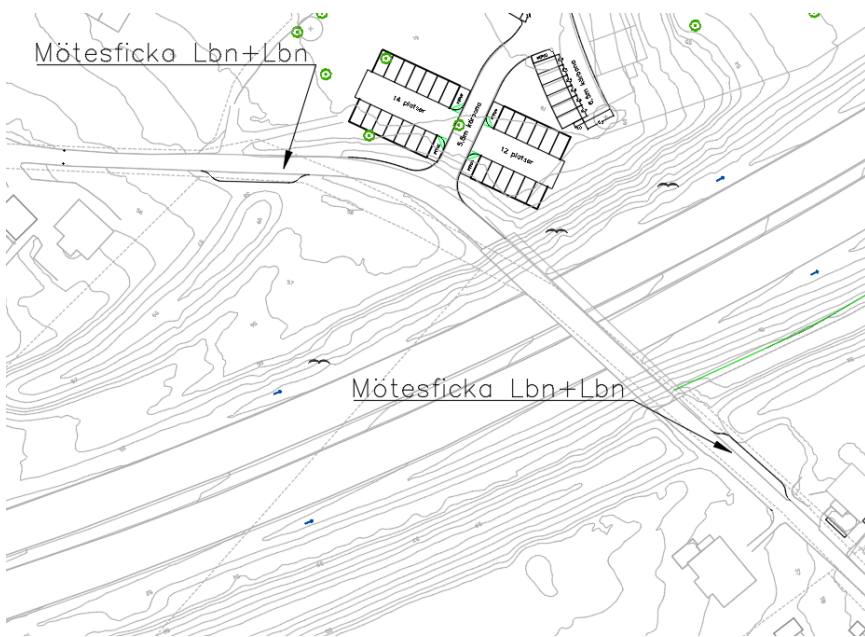


Figur 21. Farthinder på Bråta Broväg med sidoavstånd.

Utöver farthinder, föreslås att tre mötesfickor anläggs, se Figur 22 och Figur 23. Mötesfickorna är, ihop med körbana, 6 meter breda och dimensionerade för att två 12-meters lastbilar ska kunna mötas utan att kräva backmanövreringar. Vid mötesfickorna kan även fordon gå ut för att skapa ett större utrymme till mötande fordon eller oskyddade trafikanter som färdas på vägen. Vid den mest norrplacerade fickan förbättras siktförhållandena som en effekt av vägens breddning. Detta kan, i sin tur, uppmärksamma förare om rörelse till och från den föreslagna gång- och cykelbanan mellan Bråta Broväg och Sandbäcksvägen.



Figur 22. Föreslagna mötesfickor utmed Bråta Broväg.



Figur 23. Mötesfickor på sträckan Bråta Broväg – Lilla Bråtavägen.

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

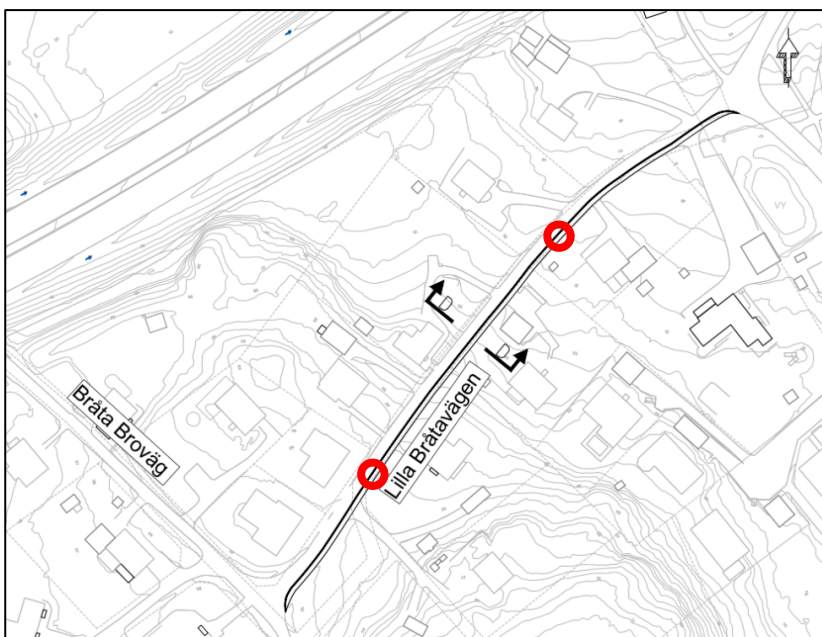
Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

4.1.2.2 Lilla Bråtavägen

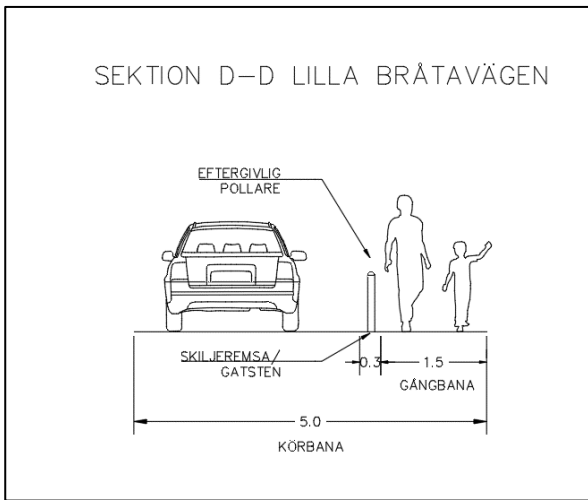
På Lilla Bråtavägen föreslås det att en avskiljande remsa, exempelvis med gatsten, anläggs för att separera motortrafik från oskyddade trafikanter, se Figur 24 och Figur 25. På så sätt delas vägbanan in och ger tydliga anvisningar för vart respektive trafikant ska infinna sig. I gatstensremsan kan två långsgående pollare placeras på två ställen. Pollarna får ej hindra utfarter eller komma i vägen då fordon sveper över körbanan vid sväng eller vändning. Lämpliga placeringar av pollarna återfinns i Figur 24.

Gångbanan kan i sin tur, vid behov, användas för att gå ut på då fordon möts på sträckan.



Figur 24. Sektion D-D på Lilla Bråtavägen. Inringade områden i rött visar lämplig placering av pollare i gatstensremsan.

En liknande gestaltning kan identifieras på Bråta Mossevägen sydöst om utredningsområdet, se Figur 26 och Figur 27.



Figur 25. Typsektion för Lilla Bråtavägen.



Figur 26. Föreslagen plats för avskiljande remsa på Lilla Bråtavägen, samt lokalisering av nuvarande avskiljande remsa på Bråta Mossevägen. Bildkälla: OpenStreetMaps.

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad



Figur 27. Befintlig gestaltning på Bråta Mossevägen.

4.1.3 Svartåtiden

Svartåtiden föreslås utformas för att möta kapaciteten som genereras vid planerad bebyggelse i området. Sektioner för Svartåtiden visas i Figur 28. Föreslagna åtgärder innefattar att; bredda vägen samt att konstruera två mötesplatser som tillåter möte mellan två lastbilar, se Figur 29. Vid övrig vägsträcka föreslås bredden till minst 4,5 meter för att möjliggöra möte mellan två personbilar. Figur 29 visar exempel på tvärsektion i jord respektive berg. Vid kurvan, ungefär i mitten på Svartåtidens vägsträcka, föreslås diket breddas till 3 meter för att förbättra siktförhållandena.

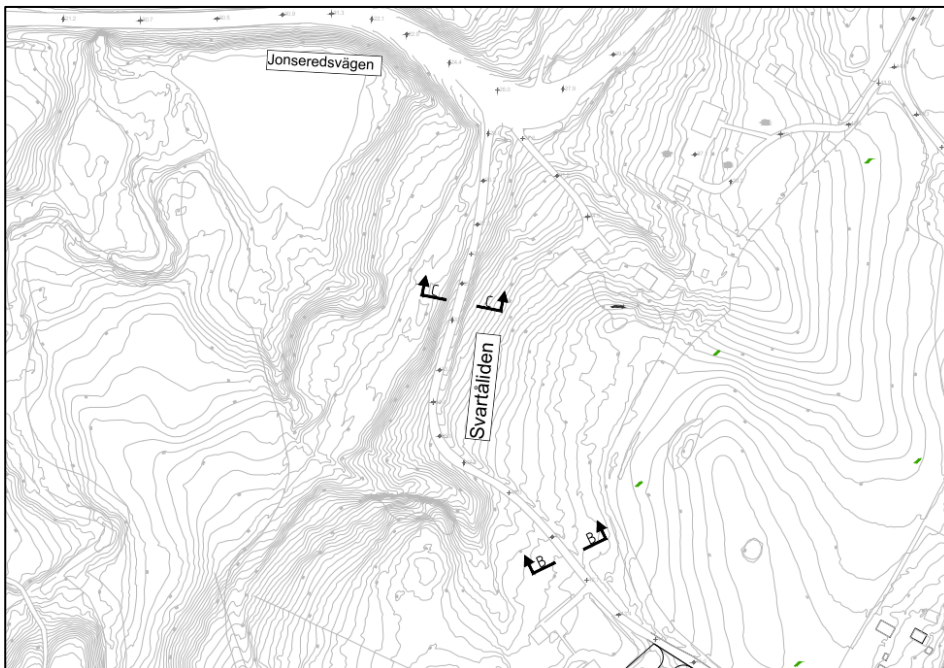
Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

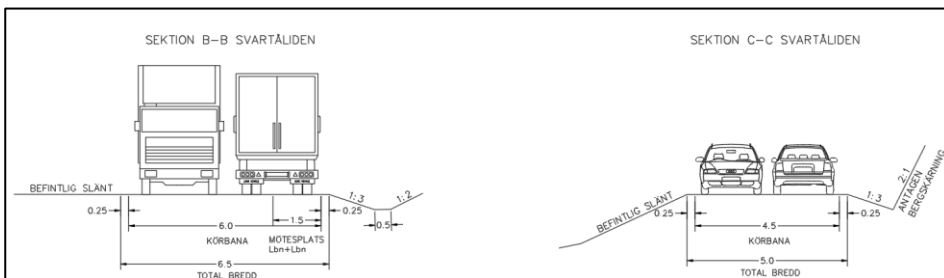
Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad



Figur 28. Sektioner på Svartäliden.



Figur 29. Sektion B-B: Mötesplats dimensionerad för möte mellan Lbn. Sektion C-C: Breddning av körbana för möten mellan personbilar.

Särskild smal vägbredd återfinns vid vägsträckningen utanför fastighet Lerum Bråta 2:89 där vägen bitvis minskar till 3,5 meter i bredd, se Figur 30. Även här breddas körbanan till 4,5 meter och då med risk för ett mindre omfattande markintrång på intilliggande fastighet. Eftersträvat är att vägen breddas västerut mot skogsfastigheten Bråta 2:80 och inte mot bostadsfastigheten Bråta 2:89. Detta för att undvika intrång på privata egendomar.

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

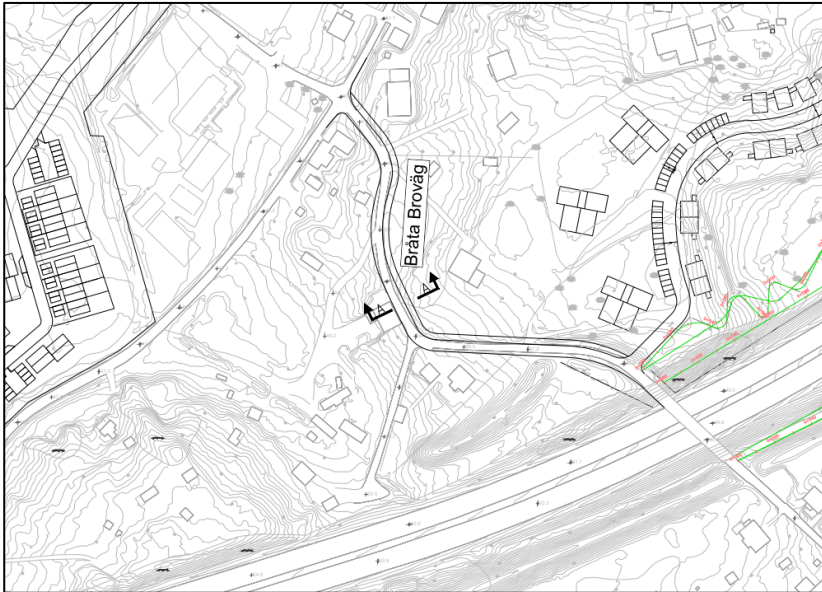


Figur 30. Svartålidan utanför fastighet Lerum Bråta 2:89, till vänster i bild.

4.2 Alternativa åtgärder

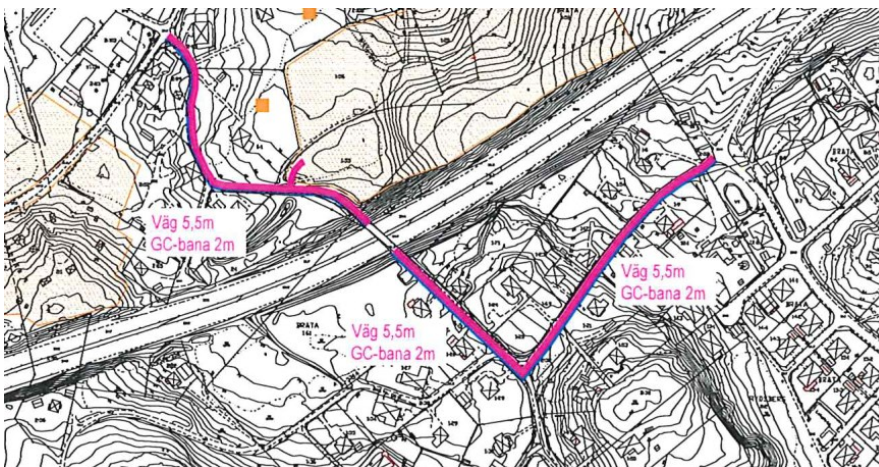
4.2.1 Gång- och cykelbana på Bråta Broväg och Lilla Bråtavägen

Ett förslag som utretts har varit att bredda delar av Bråta Broväg för att överensstämma med utformningsteknisk god standard. Detta innebär en 5,5 meter körbanebredd med tillkommande 3 meter bred gång- och cykelbana längst i öster, se Figur 31. Markintrånget på närliggande fastigheter varierar utmed sträckan och eftersträvas till att vara så litet som möjligt vid privata egendomar men faktum kvarstår att detta alternativ innebär flertalet markintrång längs vägen.



Figur 31. Sektion på Bråta Broväg.

I tidigare utredning, genomförd 2014 av Vara markkonsult, förslags en 2 meter bred gång- och cykelbana längs med en 5,5 meter bred körbana på Bråta Broväg och Lilla Bråtavägen, se Figur 32.



Figur 32. Vägutredning 2014-10-23, Vara Markkonsult AB.

Bägge alternativen har förkastats då de kräver markintrång på privata fastigheter längs med hela sträckan samt att åtgärderna bedöms omotiverade mot bakgrund av den trafikvolym som råder och som i framtiden förväntas alstras på vägsträckan.

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

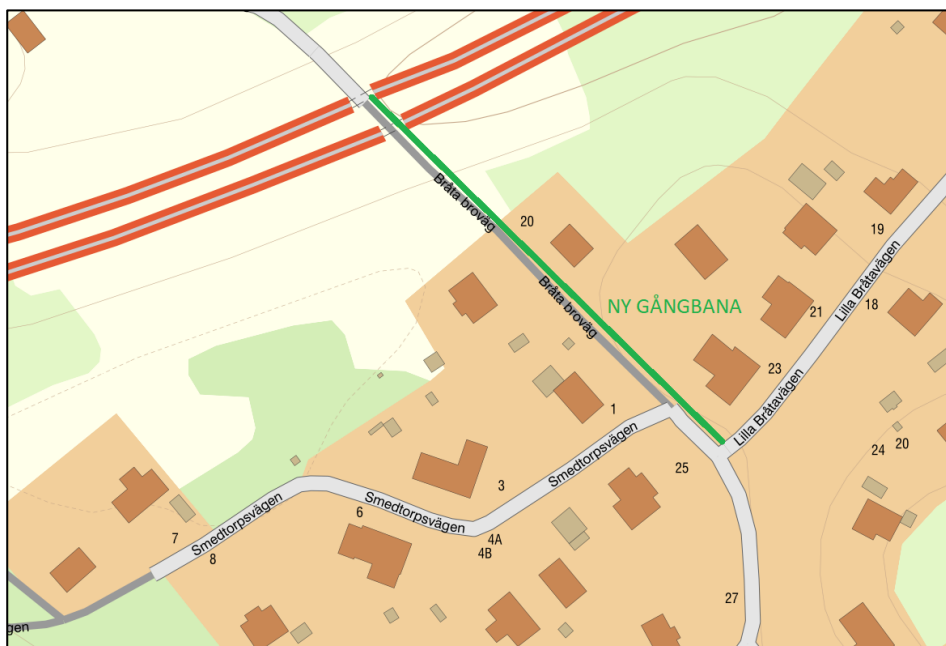
Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

4.2.2 Gångbana på Bråta Broväg

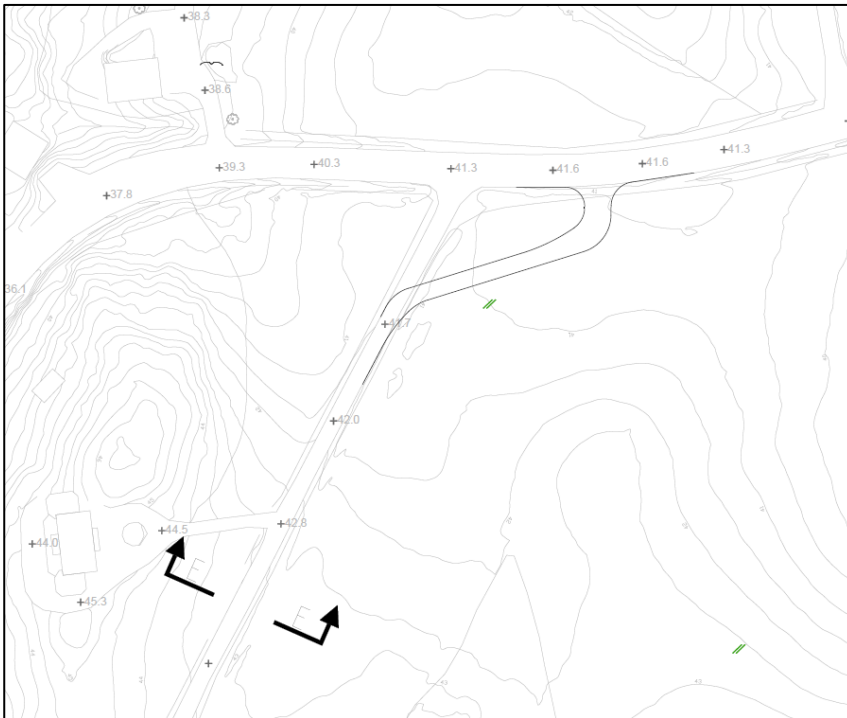
Ytterligare ett utformningsalternativ som utretts för Bråta Broväg var att anlägga en gångväg på den östra delen av vägen, mellan bron över E20 och Lilla Bråtavägen, se Figur 33. Som tidigare konstaterat finns det inte tillräckligt med belägg för att motivera en gångbana på en lågtrafikerad vägsträcka i ett bostadsområde. Särskilt motsägande är då en breddning av vägen även här hade gjort intrång på privata fastigheter intill sträckan. Den befintliga vägen uppvisar inte heller några brister gällande sikt, markbeläggning samt att det på båda sidor av vägen finns smalare grus- eller gräsremсор som i praktiken används vid möte av fotgängare, cyklistar och motortrafik.



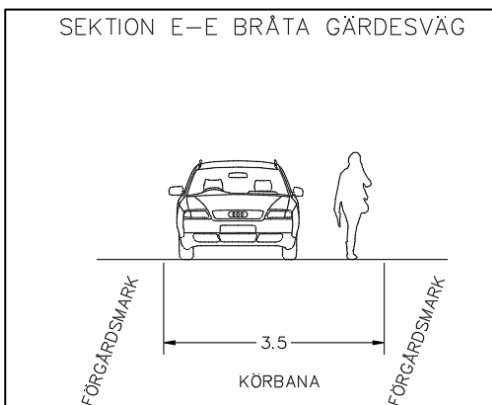
Figur 33. Föreslagen ny sträckning för gångbana på den östra delen av Bråta Broväg.

Bråta Gärdesväg

Sektionsvy för Bråta Gärdesväg visas i Figur 34. Vägen föreslås behållas enligt befintlig utformning och regleras enligt blandtrafik, se Figur 35. Ett alternativ som studerats var att vid korsningen mot Jonseredsvägen flytta in- och utfarten för att åstadkomma bättre siktförhållanden. Ihop med detta hade vägen med fördel kunnat breddats för att möjliggöra in- och utfart för lastbil. Detta är åtgärder som rekommenderas till väghållare att göra i framtiden men är inte motiverade inom dessa detaljplaner. Alternativet är förkastat dels för att trafikanalysen indikerar en låg trafikökning på vägen då andra vägar bedöms väljas före Bråta Gärdesväg, dels för att åtgärden kräver markanspråk på fastigheter utanför vägområdet. Åtgärden bedöms därför inte vara motiverad.



Figur 34. Sektion E-E på Bråta Gärdesväg.



Figur 35. Sektionsvy över Bråta Gärdesväg.

4.2.3 Stora Bråtavägen

Ett förslag som utretts var att, i höjd med fastighet Lerum Bråta 2:87, stänga Stora Bråtavägen för biltrafik. Detta i syfte att begränsa antalet fordon som kör in via Jonseredsvägen eftersom denna korsning påvisar dålig sikt. En stängning av vägen skulle innebära att endast gång- och cykeltrafik har möjlighet färdas genom föreslagen vändplats, se Figur 36, och att fordon som har målpunkter söder om vändplatsen får utnyttja antingen Bråta Gärdesväg eller Svartålidan.

Sweco Sverige AB

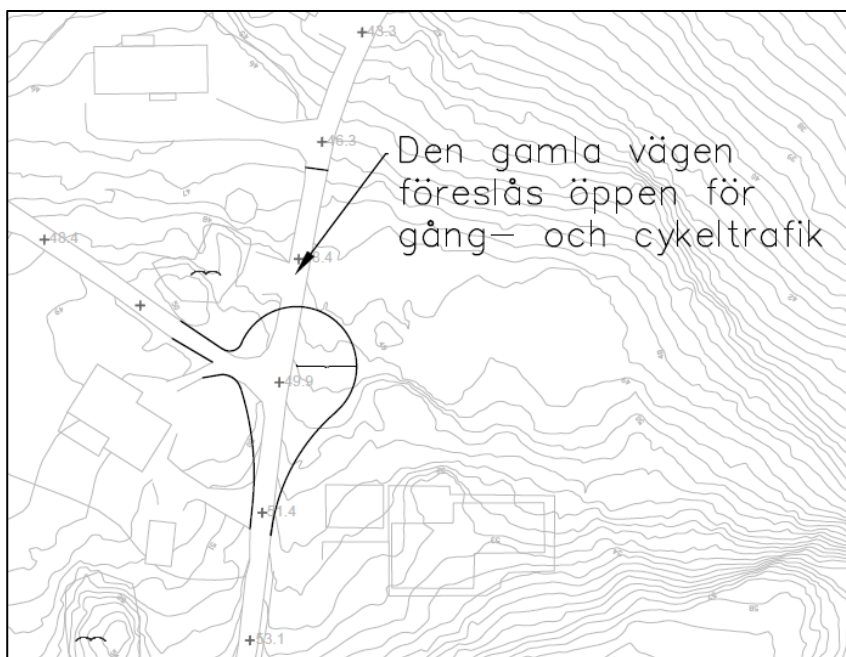
Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

De få fordon som kör till Stora Bråtavägen via Jonseredsvägen blir således endast trafik till de två fastigheterna belägna norr om vändplatsen. Alternativet har förkastats eftersom åtgärden hade krävt markanspråk på fastigheter utanför befintligt vägområde. En exploatering av bostadsområdena bedöms alstra minimalt med trafik längs denna väg, vilket gör att ingreppet som hade krävts inte anses vara motiverat ur en ekonomisk synvinkel.



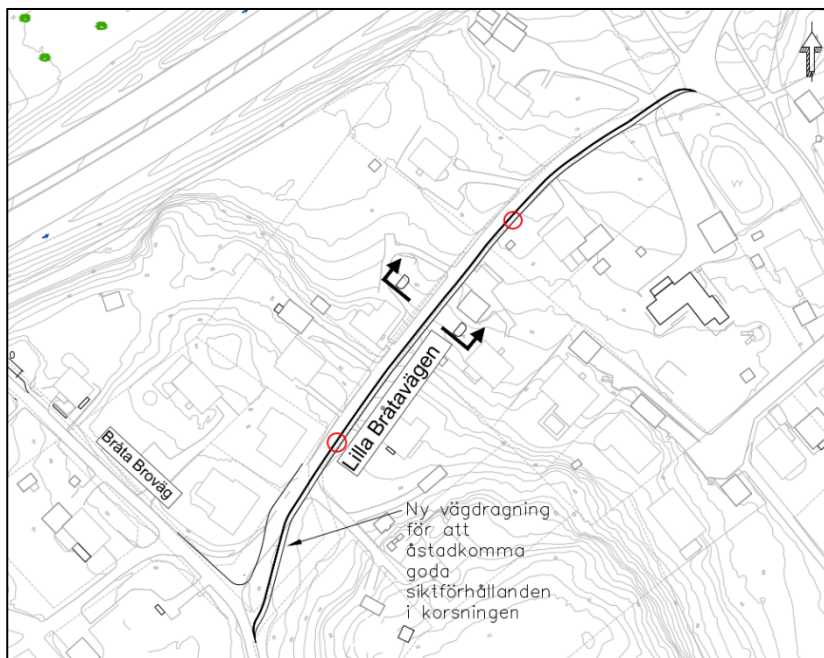
Figur 36. Förkastat alternativ med vändplats på Stora Bråtavägen.

4.2.4 Ny vägdragning vid korsningen Lilla Bråtavägen/Bråta Broväg

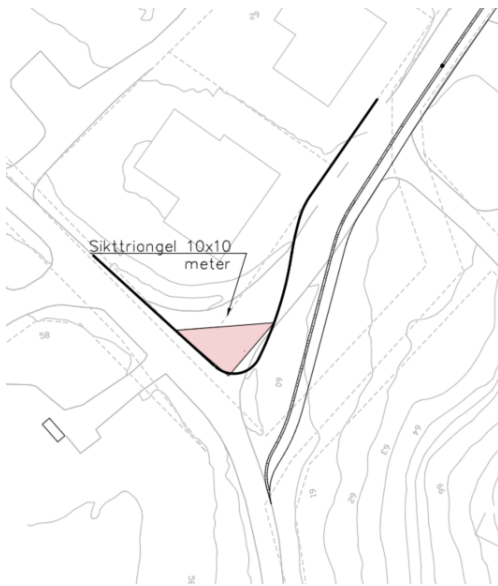
Där Lilla Bråtavägen korsar Bråta Broväg, vid hörnfastigheten Lerum Bråta 1:25, har det konstaterats vara bristfälliga siktförhållanden. En åtgärd som utretts i syfte att åstadkomma bättre sikt var att rikta om vägen vid korsningen, se Figur 37. Det fria siktområdet som enligt Lerums kommun ska formas enligt en triangel med dimensionerna 10x10 meter över hörntomter, låg placerad för att angränsa mot hörnfastighetens tomtgräns och ut mot korsningen, se Figur 38. Möjligheterna till god sikt hade därmed varit oberoende av hur bostadsägarna sköter sin tomt eftersom marken inom siktområdet ingått i kommunalt ägarskap och kan garanteras vara omskött.

Ett kriterie för att åstadkomma en fungerande lösning var att låta vägen gå enligt befintlig sträckning fram till och med infarten till bostaden på fastighet 1:25. Därefter hade vägen kunnat riktas omför att skapa den triangelformade yta som krävs för att åstadkomma bra sikt i kurvan.

Alternativet har valts att förkastas då det bedöms att trafiken som kommer söderifrån tillåts hålla en högre hastighet vid högersväng, varefter säkerheten för oskyddade trafikanter som ska korsa vägen äventyras.



Figur 37. Sektion D-D på Lilla Brätavägen. Inringade områden i rött visar lämplig placering av pollare i gatstensremsan.



Figur 38. Sikttriangel angränsande mot tomtgränsen för hörnfastigheten Bråta Lerum 1:25. Fastighetsgränser enligt streckade linjer.

4.2.5 Nya gång- och cykelbanor

I denna utredning har Sweco även utrett möjligheten att anlägga en ny gång- och cykelbana i jungfrulig mark antingen norr eller söder om E20, se Figur 39. Alternativ A-C för gång- och cykelbanas sträckning presenteras nedan.



Figur 39. Utredda sträckningar för ny gång- och cykelbana alternativ A-C.

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

4.2.5.1 *Alternativ A*

I alternativ A går gång- och cykelbanan söder om E20 och börjar strax intill bron på Bråta Broväg för att därefter löpa vidare österut. I alternativet krävs ett fastighetsintrång på minst två fastigheter innan stråket ansluter till befintlig gång- och cykelbana vid korsningen Lilla Bråtavägen/Ryd Västergårdsvägen. Medellutningen för gång- och cykelbanan blir i detta alternativ ungefär 4,7 procent.

4.2.5.2 *Alternativ B*

I alternativ B går gång- och cykelbanan i ungefär samma sträckning som i alternativ A men anpassas bättre till höjdkurvorna och går på den västra sidan om det lilla huset i öster på fastighet Lerum Berg 1:23. Medellutningen för gång- och cykelbanan blir ungefär 3,9 procent. Total längd för alternativ A- och B hade blivit cirka 280 m.

4.2.5.3 *Alternativ C*

I alternativ C går gång- och cykelbana norr om E20 där marken är mer kuperad. Sträckningen är anpassad för att i möjligaste mån åstadkomma en så låg lutning som möjligt. I alternativet landar medellutningen på omkring 6–7 procent och då med en total längd på 500–600 meter. I öster ansluter sträckningen till den befintliga gång- och cykelväg som via en tunnel under E20 når Hulan centrum.

Samtliga alternativ A-C har förkastats eftersom utredningarna påvisar svårigheter att åstadkomma utformningstekniska standarder gällande lutning och bredd utan att göra omfattande ingrepp. Detta bedöms ej motiverat av trafiksituationen som råder och förväntas i området.

5 Diskussion

Samtliga lösningar som presenteras är endast förslag då vägarna i utredningsområdet tillhör vägsamfälligheterna och varken exploatör eller Lerums kommun har någon rådighet över marken. Det finns en komplexitet när vägförändringar genomförs på enskilda vägföreningars vägar och är därför något som bör beaktas vid val av åtgärder.

Ett sätt att hantera komplexiteten kring att påverka vägarnas utformning har varit att inkludera specifika områden i detaljplanekartan och reglera som allmän platsmark. Ett exempel på en sådan plats är utanför fastighet Lerum Bråta 6:1 där vägsträckan isåfall kan breddas med stöd från liggande detaljplan.

Åtgärder för korsningarna Bråta Gärdesväg/Jonseredsvägen och Stora Bråtavägen/Jonseredsvägen anses inte nödvändigt inom de aktuella detaljplanerna. Detta eftersom en väldigt liten del av trafiken som alstras från de nya exploateringarna väntas färdas på Bråta Gärdesväg och Stora Bråtavägen om Svartåaliden uppgraderas.

Svartåaliden är den väg som i sin helhet blir en pulsåder för området vid nya exploateringar. Vägen kommer att få större betydelse för tillgängligheten till området Bråta och bör därför vara utformad för att möta den sortens kapacitet. Att ta i beaktning är huruvida Svartåaliden behöver uppgraderas vid ett fall då endast en av detaljplanerna exploateras. Här är Swecos bedömning att det krävs en fördjupad studie eftersom osäkerheter finns när framtida trafikflöden prognostiseras samt hur trafiken fördelas på vägnätet.

Sweco är allmänt en förespråkare för nya gång- och cykelvägar, men förutsättningarna på platsen behöver vara rimliga och nyttan tillräckligt motiverad. Terrängen mellan de nya exploateringarna och skolan är väldigt kuperad. Samtidigt har Lilla Bråtavägen en mycket brant lutning, på delar av sträckan så kraftig som 13,5 %. På Hulanskolan finns klasser för årskurs F-5 varpå det bedöms att endast ett fåtal årskurser kan, och tillåts cykla och gå till skolan på egen hand. Utav dessa årskurser får det antas att väldigt få kommer att bosättas i de planerade bostadsområdena, varför det talas om en ny gång- och cykelväg endast skulle förse ett fåtal individer.

För att, till en mindre grad, undvika intrång på privata fastigheter har Sweco gjort en utvärdering av att dra en gång- och cykelväg i jungfrulig mark strax norr eller söder om E20. Nyttan av detta är dock mycket liten för den kostnaden som tillkommer en sådan. Det anses därför inte vara ekonomiskt försvarbart när både Lilla Bråtavägen och Bråta Broväg påvisar låga hastigheter (25 km/h respektive 27 km/h) såväl som låga trafikvolymmer. Stora Bråtavägen och Lilla Bråtavägen är omgärdade av hus med anlagda trädgårdar i nära anslutning till gatorna. Sweco anser därför att en breddning av befintlig gata inte är en rimlig åtgärd då betydande markintrång hade behövts genomföras på privata egendomar.

Sweco Sverige AB

Uppdragsnummer 300552031869

Datum 21-12-20234

Ver 7

Dokumentreferens BRÅTA_Rapportmall_Sweco_tillgänglighetsanpassad

6 Rekommendationer inför vidare arbete

- Sweco rekommenderar att Svartålidens breddas för att möjliggöra möte mellan två personbilar över merparten av sträckan samt att det utformas mötesfickor som tillåter för möten mellan två lastbilar. Detta kan projekteras enligt Norconsults utredning. Om endast en av de två exploateringarna blir av så är det gränsfall om Svartålidens behöver upprustas eller inte. Detta blir en fråga som behöver studeras vidare om ett sådant scenario blir aktuellt.
- Att anlägga en ny gång- och cykelbana i fullgod standard, med förbindelser på Bråta Broväg och Lilla Bråtavägen anses inte vara motiverad då komplexitet råder kring att göra ytanspråk på privata egendomar. Kostnaden som tillkommer är dessutom bedömd att vara omotiverad för den nytta som åstadkoms av en ny gång- och cykelbana. Rekommendationen är därför Lilla Bråtavägen och Bråta Broväg behålls som två blandtrafikgator. Det rekommenderas att Bråta Broväg och Lilla Bråtavägen uppgaderas och gestaltas enligt presenterat trafikförslag, se Kapitel 4.1. Detta inkluderar att anlägga tre mötesfickor och ett gupp på Bråta Broväg samt att, på Lilla Bråtavägen, separera körbana och gång/cykel med en remsa i gatsten. Åtgärderna i förslaget anses skapa bättre förhållanden för motortrafik, såväl som för oskyddade trafikanter inom ramen för vad som bedöms vara genomförbart inom området.
- Inga åtgärder för korsningarna Bråta Gärdesväg/Jonseredsvägen och Stora Bråtavägen/Jonseredsvägen anses vara nödvändiga inom ramen för utredningsområdet.