

Sammanfattning

Trafikfrågorna i Mölnlycke får en allt mer strategisk karaktär och behovet av en långsiktig planering och ett helhetsgrepp ökar. I majoritetens budget för 2017-2019 beskrivs uppdraget om en Stadsbyggnadsstudie för Mölnlycke centrum och som särskilt viktigt lyfts hur en attraktiv stadskärna och hur en ändamålsenlig och rätt dimensionerad infrastruktur kan säkras.

Syftet med en TRafik- Och MobilitetsPlan, TROMP, för Mölnlycke är att tydliggöra hur trafiken och mobiliteten bidrar till en attraktiv stadsutveckling och till en långsiktigt hållbar utveckling. Ordet trafik definieras som förflyttningen av människor, gods och information, det vill säga de resor som görs oavsett med vilket trafikslag. Ordet mobilitet definieras som rörlighet, det vill säga möjligheten, för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan, men även behovet av att förflytta sig.

Trafik- och mobilitetsplanen är utformad som en process med fokus på ett antal teman. Att planen är en process gör att det inte finns något tydligt avslut och att arbetena med respektive tema har kommit olika långt. Efterhand som utredningar tas fram och processen fortskrider stäms arbetet av med den politiska organisationen. Förestående rapport är en sammanställning och lägesrapport för var i processen arbetet befinner sig och vilka slutsatser och rekommendationer som hittills har identifierats. Den geografiska avgränsningen för Trafik- och mobilitetsplanen är Mölnlycke. Metod- och innehållsmässigt motsvarar Trafik- och mobilitetsplanen en trafikstrategi.

Trafik- och mobilitetsplanen utgår ifrån politiska målsättningar på nationell, regional och kommunal nivå, där de kommunala politiska målsättningarna främst utgörs av inriktningsmålet för trafik tillsammans med de förstärkta målen inom Agenda 2030. Processen med Trafik- och mobilitetsplanen har dessutom tagit avstamp i tre utgångspunkter som identifierats som särskilt viktiga, vilka är Helhetsperspektiv, Människan i centrum och Långsiktigt hållbart.

Under arbetets gång kommuniceras resultatet på kommunens hemsida och i samband med evenetet Vi möts i Mölnlycke i augusti 2018 var framtida mobilitet i Mölnlycke ett ämne för dialog.

Arbetet med Trafik- och mobilitetsplanen har resulterat i ett antal rekommendationer för hur kommunen kan arbeta vidare med olika frågor inom respektive tema.

Tema Resvanor

- Studera dagens resvanor i Mölnlycke
- Arbeta för en målsättning för framtida färdmedelsfördelning i Mölnlycke

Tema Mobilitet och bebyggelsestruktur

- Planera framtida bebyggelse utifrån ett mobilitet- och infrastrukturperspektiv
- Planera för ett tätare och mer funktionsblandat Mölnlycke för att skapa närhet
- Planera bebyggelsen stationsnära eller nära kollektivtrafik med hög turtäthet
- Planera för att öka tillgängligheten till grönytor och rekreationsmöjligheter

Tema Trafiknätsplan

- Planera för stadshuvudgator för ökad tillgänglighet och närhet
- Studera behov och möjlighet för utveckling av vägnät
- Planera för att markera entréerna till centrum
- Planera för utvecklade stråk för gående och cyklisterna för ökad närhet

- Planera för ökad framkomlighet för cyklister
- Planera för ett robust trafiknät för kollektivtrafiken

Tema Mölnlycke som kollektivtrafiknod

- Planera för att öka kollektivtrafikens integration i stadslivet
- Planera för flera centrala hållplatslägen
- Planera för ökad orienterbarhet genom att bilda stråk
- Planera utifrån ett ”Hela resan” -perspektiv

Tema Parkering

- Planera för ökad tillgänglighet och attraktivitet till de lediga parkeringar som finns i Mölnlycke centrum idag
- Planera för att ersätta centrala parkeringar för att frigöra mark
- Planera för samlade parkeringsanläggningar
- Studera möjligheten att kombinera framtida parkeringshus med andra funktioner
- Planera för cykelparkeringar med hög kvalitet
- Planera för att prioritera pendelparkering för cykel i centrum, pendelparkering för bil placeras utanför centrum
- Planera för att öka effektiviteten på användandet av parkeringarna i centrum genom begränsat test med parkeringsavgift
- Arbeta för en policy för hantering av parkering vid nybyggnation

Tema Mobility management

- Arbeta systematiskt med Mobility management
- Arbeta för att stärka valfriheten genom att kommunicera vilka transportmedel som finns tillgängliga i Mölnlycke
- Arbeta för ett samarbete med näringslivet i Mölnlycke kring Mobility management
- Arbeta för riktade insatser för att åstadkomma nudging

Tema Trendspaning framtiden mobilitet

- Arbeta för deltagande i kunskapsuppbyggande projekt för att kunna möta teknikutveckling och kommande beteendeförändringar som påverkar mobiliteten
- Arbeta för att implementera digitalisering och teknikutveckling
- Planera för ett robust transportsystem med flexibla lösningar som möjliggör omvandling

Arbetet med processen för Trafik- och mobilitetsplanen fortlöper och teman och utredningarna presenteras efterhand. Om cirka ett år bör behovet av en ny version av föreliggande sammanfattande rapport ses över. Trafik- och mobilitetsplan för Mölnlycke kommer utgöra ett underlag till det pågående arbetet med Stadsbyggnadsstudie för Mölnlycke centrum. Även i det kommande arbetet med att uppdatera Översiktsplanen från 2012 utgör Trafik- och mobilitetsplanen för Mölnlycke ett underlag.

Innehållsförteckning

1. Bakgrund och syfte	4
2. Utgångspunkter	5
3. Metod och avgränsning	10
4. Dialog och kommunikation.....	12
5. Tema Resvanor	13
6. Tema Mobilitet och bebyggelsestruktur	15
7. Tema Trafiknätsplan	19
8. Tema Mölnlycke som kollektivtrafiknod.....	22
9. Tema Parkering	24
10. Tema Mobility management	27
11. Tema Trendspaning framtidens mobilitet	29
12. Fortsatt arbete	31

1. Bakgrund och syfte

Mölnlycke växer stadigt samtidigt som samhälls- och teknikutvecklingen går allt snabbare och hållbarhetsfrågorna står högt upp på agendan. Det gör att trafikfrågorna får en allt mer strategisk karaktär och behovet av en långsiktig planering och ett helhetsgrepp ökar.

I majoritetens budget för 2017, 2018 och 2019 beskrivs uppdraget om en Stadsbyggnadsstudie för Mölnlycke centrum. I uppdraget från 2017 poängteras det att i arbetet med Stadsbyggnadsstudien ska det finnas ett särskilt fokus på en attraktiv stadskärna och hur en ändamålsenlig och rätt dimensionerad infrastruktur kan säkras.

Syftet med en Trafik- och Mobilitetsplan, TROMP, för Mölnlycke är att tydliggöra hur trafiken och mobiliteten bidrar till en attraktiv stadsutveckling och till en långsiktigt hållbar utveckling. Ordet trafik definieras som förflyttningen av människor, gods och information, det vill säga de resor som görs oavsett med vilket trafikslag. Ordet mobilitet definieras som rörlighet, det vill säga möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan. Inom ramar för mobilitet ryms även att belysa behovet av att röra sig. Trafik- och mobilitetsplanen kommer således att belysa både de rörelser som faktiskt sker, men även behovet av och möjligheten till rörlighet.

Trafik- och mobilitetsplanens syfte är även att fungera som ett stöd för hur trafik- och mobilitetsfrågor i Mölnlycke hanteras i planeringsprocessens olika skeden, allt från övergripande planering, till detaljplaner till mindre fysiska åtgärder i trafiknäten. Trafik- och mobilitetsplanen tydliggör kommunens arbete samtidigt som stringensen i arbetet ökar, vilket på sikt medför enklare processer och att verksamheten blir mer flexibel och mindre sårbar.

Trafik- och mobilitetsplanen är utformad som en process med fokus på ett antal teman där det i nuläget finns störst behov. Att planen är en process gör att det inte finns något avslut och att arbetena med respektive tema har kommit olika långt. Förestående rapport är således en sammanställning och lägesrapport för var i processen arbetet befinner sig just nu och vilka slutsatser och rekommendationer som hittills har identifierats.

2. Utgångspunkter

Politiska målsättningar

Det övergripande målet för svensk transportpolitik (Prop. 2008/09:93) är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Funktionsmålet syftar till att skapa tillgänglighet för resor och transporter, medan hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

Mölnlycke ligger längs stråket Göteborg-Borås, vilket utgör ett av de fem utpekade huvudstråken i Göteborgsregionens strukturbild. Huvudstråken ska enligt strukturbilden stärkas för att alla delar av regionen ska bli långsiktigt livskraftig, vilket ska ske med stöd av en attraktiv och kraftfull pendel- och regiontågstrafik. Göteborgsregionens strukturbild pekar vidare på vikten av att bygga både bostäder, verksamheter och service i stationsnära läge för att stärka möjligheterna för en långsiktigt hållbar regional utveckling.



Göteborgsregionens strukturbild.

”Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om” drivs av Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen i Västra Götalands län, i samverkan med andra aktörer och bygger på det regionalt antagna klimatmålet från 2009 att Västra Götaland ska vara en fossiloberoende region senast år 2030. Som en av kommunerna i Västra Götalandsregionen är Härryda kommun en del av denna kraftsamling. Ett av fyra utpekade fokusområden, där en särskild kraftsamling krävs för att få ner de klimatpåverkande utsläppen, är hållbara transporter.

De kommunalt antagna politiska målen som rör trafik och mobilitet är av särskild stor vikt i arbetet med föreliggande plan. Kommunfullmäktige i Härryda kommun antog den 18 juni 2018 i § 125, följande inriktningsmål för trafik:

Trafik och kollektivtrafik skall tillgodose invånarnas och näringslivets behov av ett väl fungerande trafiksystem som är effektivt, säkert och långsiktigt hållbart.

Samma datum antogs i § 128 följande inriktningsmål för miljö:

Härryda kommun arbetar strategiskt med de globala hållbarhetsmålen enligt Agenda 2030.

Av de 17 globala mål som redovisas inom Agenda 2030 har två stycken pekats ut som förstärkta inom ramen för kommunens arbete, dessa är nummer **3. Hälsa och välbefinnande** och nummer **11. Hållbara städer och samhällen**. Under målet 3. Hälsa och välbefinnande finns ett delmål nr 3.6 som särskilt rör trafik, vilket är att

*MINSKA ANTALET DÖDSFALL OCH SKADOR I VÄGTRAFIKEN
Till 2020 halvera antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen.*

Under målet 11. Hållbara städer och samhällen finns flera delmål som rör trafik, men i synnerhet delmål 11.2 som innebär att

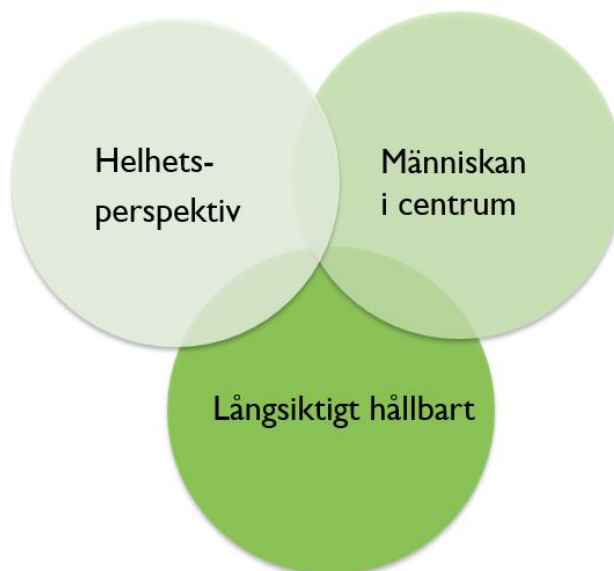
*TILLGÄNGLIGGÖR HÅLLBARA TRANSPORTSYSTEM FÖR ALLA
Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.*

Ett annat är delmål under 11. Hållbara städer och samhällen som rör trafik är delmål 11.7 som innebär att

*SKAPA SÄKRA OCH INKLUDERANDE GRÖNOMRÅDEN FÖR ALLA
Senast 2030 tillhandahålla universell tillgång till säkra, inkluderande och tillgängliga grönområden och offentliga platser, i synnerhet för kvinnor och barn, äldre personer och personer med funktionsnedsättning.*

Härryda kommuns Översiktsplan (ÖP2012) är en kommunal långsiktig vision för användningen av mark och vatten och ska ge stöd för beslut om detaljplaner och bygglov. I ÖP2012 redovisas förutom utbyggnadsområden på kort och lång sikt även planer för infrastrukturen såsom korridorer för ny järnväg och planerade vägar. Efter att ha aktualitetsprövat den gällande översiktsplanen i juni 2018 ska arbetet med att ta fram en ny kommunövergripande översiktsplan påbörjas under våren 2019.

Utöver de politiska målsättningarna har processen med Trafik- och mobilitetsplanen tagit avstamp i tre utgångspunkter som identifierats som särskilt viktiga. Dessa är Helhetsperspektiv, Människan i centrum och Långsiktigt hållbart. Nedan följer en beskrivning av på vilket sätt de är relevanta i arbetet med Trafik- och mobilitetsplanen.



De tre utpekade utgångspunkterna i arbetet med Trafik- och mobilitetsplanen.

Helhetsperspektiv

Planeringen av trafiken och mobiliteten påverkar möjligheten att skapa ett attraktivt samhälle och attraktiva livsmiljöer. På samma sätt påverkar övrig fysisk planering möjligheten att åstadkomma god tillgänglighet och ett långsiktigt hållbart trafiksystem. Att se sambanden för hur planeringen av trafiken och mobiliteten påverkar helheten och hur övrig planering påverkar trafiken och mobiliteten är en av Trafik- och mobilitetsplanens grundläggande uppgifter.

Att skapa ett helhetsperspektiv handlar också om att tydliggöra hur arbetet som görs inom kommunen hänger samman. Från tidiga ställningstaganden i strategier och utredningar till fysiska åtgärder i bygg- och driftskede eller hur planeringen för ett trafikslag påverkar ett annat.

Människan i centrum

Människan bör ses som utgångspunkt i den grundläggande planeringen av trafiksystemet och planeringen av mobiliteten. Människans behov av att förflytta ger upphov till rörelser och resor, vilket utgör trafiken. På så vis bidrar trafiken till att skapa ett levande, hållbart och attraktivt samhälle. Samtidigt påverkas människan som bor, rör sig och vistas i staden även negativt av trafiken.

Tillgång till Mölnlycke

Det offentliga rummet med gator, torg, parker och grönområden är till för alla. För att det ska vara det behöver vi skapa tillgång till det. Trafiksystemet ger förutsättningar för att människor ska kunna förflytta sig och ta del av det utbud och de målpunkter som finns i olika delar av

Mölnlycke, såsom skola, fritidsaktiviteter, arbetsplatser, mötesplatser och evenemang, samt att komma till och från Mölnlycke.

Tillgänglighet för alla

Mölnlycke är en populär bostadsort för barnfamiljer och en stor andel av befolkningen utgörs därför av barn och unga. I trafikplaneringen ska hänsyn alltid tas till barns och andra oskyddade trafikanters behov och hög prioritet ska ligga på ett trafiksystem som både ser till barns rörelse- och trygghetsbehov. Det är även viktigt att utforma stadsmiljön för att äldre och personer med funktionsvariation ska kunna orientera sig och vara självständiga och på så vis få en ökad livskvalitet.

Prioritering mellan olika trafikslag är en viktig fråga för ökad jämställdhet. I dagens samhälle där män äger och kör bil i större utsträckning än kvinnor innebär en prioritering av bilen att mäns tillgänglighet är större än kvinnors. Att prioritera övriga trafikslag bidrar således till ökad jämställdhet.

Socioekonomiska förutsättningar, framförallt inkomst, är faktorer som påverkar hur mycket och på vilket sätt människor reser. Ju högre inkomst per hushåll, desto fler resor görs per dag och desto fler av dessa resor görs med bil.

Sammanfattningsvis betyder det att trafiken skapar synliga och osynliga barriärer som gör att personer med olika ålder, kön, fysisk och mental förmåga samt inkomster ges olika förutsättningar att ta del av sin stad. Faktorer som därför behöver vägas in vid förändringar i transportsystemet.

Liv och möten

Genom tillgång till det offentliga rummet och möjlighet att förflytta sig i Mölnlycke skapas förutsättningar för liv och möten i centrum och på andra platser runt om i Mölnlycke. Trafiken, det vill säga förflyttningarna, i synnerhet till fots, bidrar på detta sätt positivt till att skapa ett attraktivt centrum och ett attraktivt Mölnlycke.

Tryggt och trafiksäkert

En säker trafikmiljö är i enlighet med rådande målsättningar grundläggande för en hållbar stadsutveckling. I Mölnlycke ska alla kunna förflytta sig både tryggt och trafiksäkert. Den upplevda tryggheten går hand i hand med trafiksäkerheten och är viktig för att Mölnlycke ska vara hållbart, tillgängligt, attraktivt och jämlikt.

Folkhälsa

Det finns ett tydligt samband mellan fysisk aktivitet och minskad risk att drabbas av övervikt, vilket i sin tur kan leda till sjukdomar såsom till exempel högt blodtryck och hjärt- och kärlsjukdomar. Ökad andel resor med gång och cykel samt kollektivtrafik (om resorna flyttas från bil) skulle leda till en förbättrad fysisk och mental folkhälsa. God tillgänglighet till parker och grönområden i närområdet påverkar även det mölnlyckebornas folkhälsa i en positiv riktning.

Luftkvaliteten och bullernivåerna i gaturum, på torg, i parker och i grönområden är beroende av hur trafiksystemet och stadsmiljön planeras och utformas. En mindre god utformning med till exempel stor andel tung trafik, även busstrafik, skulle således kunna påverka invånarnas hälsa negativt.

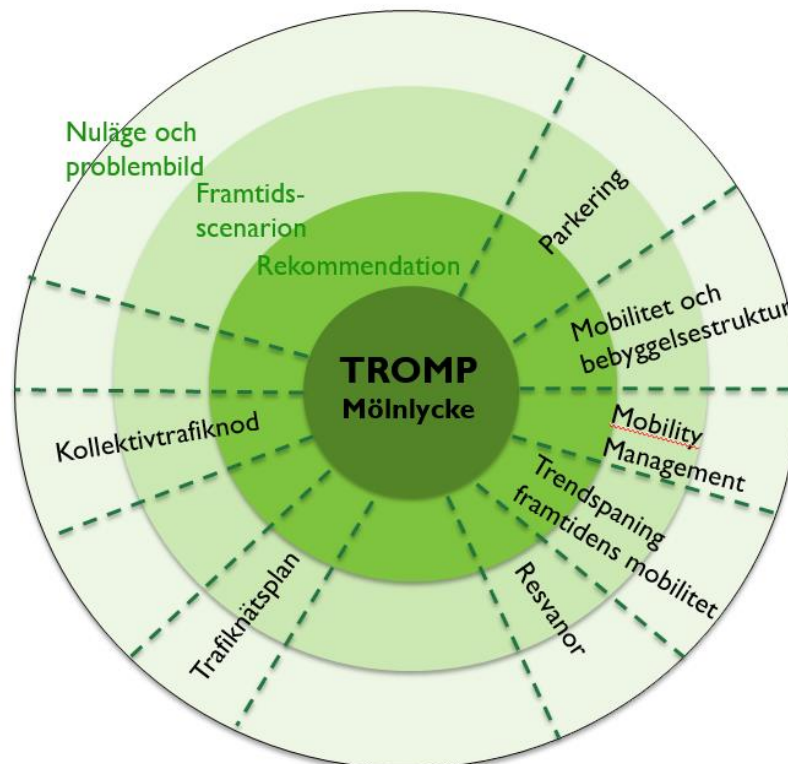
Långsiktigt hållbart

I enlighet med ovan beskrivna politiska målsättningar är det viktigt att sträva efter ett långsiktigt hållbart Mölnlycke. De förstärkta målen inom kommunens arbete med Agenda 2030 överensstämmer till stora delar med det som Trafik- och mobilitetsplanen berör, varför en viktig utgångspunkt i arbetet med planen är den långsiktiga hållbarheten.

3. Metod och avgränsning

Ett planeringsstöd framtaget inom EU benämns Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP, vilket beskriver och stödjer processen med att ta fram en Trafik- Och MobilitetsPlan, TROMP. Motsvarande planeringsstöd i Sverige är TRAST, Trafik för en attraktiv stad, framtaget av bland annat Trafikverket och SKL. I TRAST beskrivs tillvägagångssättet för att ta fram en trafikstrategi, vilket i stora drag motsvarar en Trafik- och mobilitetsplan. Båda verktygen beskriver arbetet som en komplex process som kräver bred samordning och integrering med andra planeringssektorer. I arbetet med en Trafik- och mobilitetsplan för Mölnlycke hämtas stöd i båda dessa verktyg, men processen har anpassats efter rådande förutsättningar i Härryda kommun och i Mölnlycke.

Trafik- och mobilitetsplanen är utformad som en process. Processen beskrivs med hjälp av nedanstående figur som visar ett antal teman där det i nuläget finns störst behov av att lägga resurser utan att tappa helhetsperspektivet. Det betyder att det kan tillkomma fler teman efterhand. Att planen är en process gör att det inte finns något tydligt avslut och att arbetena med respektive tema har kommit olika långt. Gemensamt för respektive tema är att arbetet utgår ifrån nuläget och därefter görs utblickar mot framtiden för att slutligen formuleras i en rekommendation eller beskrivning av hur frågan kommer att hanteras framöver. Att arbeta tematiskt ger också en möjlighet att utifrån nuvarande kunskapsläge bedöma behovet av utredningar för att nå fram till en rekommendation. Styrkan i att sedan sammanfatta temana i ett gemensamt dokument, likt detta, är helhetsperspektivet och möjligheten att kommunicera delresultaten. Detta dokument är därför levande och behöver uppdateras. Om cirka ett år bör behovet av en ny version av föreliggande sammanfattande rapport ses över.



Processen för Trafik- och mobilitetsplanen beskrivs med hjälp av denna figur där arbetet drivs framåt inom ett antal teman utifrån ett gemensamt angreppssätt och sammanfattas i ett gemensamt dokument, likt detta.

Ansvar för Trafik- och mobilitetsplanens utveckling ligger på trafikverksamheten. Vid behov engageras samhällsbyggnadssektorns andra verksamheter och även andra sektorer om frågorna berör. Efterhand som utredningar tas fram och processen fortskrider stäms arbetet av med den politiska organisationen inom förekommande forum, till exempel Kommunstyrelsens informationsmöte. Även separata tillfällen i form av workshops hålls med politiker och/eller tjänstemän vid behov.

Den geografiska avgränsningen för Trafik- och mobilitetsplanen är Mölnlycke. Samhällets placering i regionen och kopplingar till närliggande områden och orter är faktorer som påverkar Trafik- och mobilitetsplanen och behöver därför hanteras.

Från kapitel 5 och framåt i föreliggande rapport presenteras kortfattade sammanfattningar för pågående arbete inom respektive tema. Varje kapitel avslutas med ett antal rekommendationer som präglas av var i processen arbetet är. Rekommendationerna inleds på tre olika sätt - *Studera*, *Planera* eller *Arbeta för*. När rekommendationen pekar på att något behöver *Studeras* är det för att öka kunskapsnivån. Att *Planera* för något åsyftar en förändring i en utpekad riktning i den fysiska miljön. Medan en rekommendation formulerad som att *Arbeta för* något handlar om att åstadkomma en förändring inom verksamheten alternativt förbereda för kommande utveckling.

För mer information hänvisas läsaren vidare till pågående arbete och utredningar inom respektive tema. Inom ramarna för respektive tema har det gjorts kartläggningar och sammanställningar samt utredningar med hjälp av konsulter. Det är i dessa underlag det är möjligt att hitta bakomliggande fakta och referenser till det som beskrivs i denna sammanfattning.

4. Dialog och kommunikation

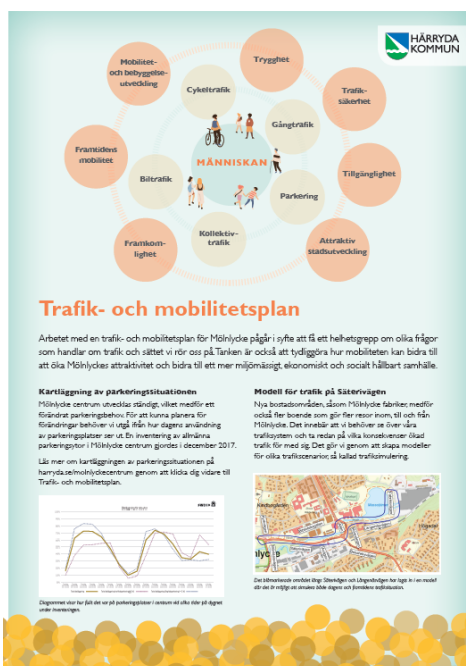
Delresultaten och utredningarna som görs inom ramen för Trafik- och mobilitetsplanen presenteras i takt med att de färdigställs på Härryda kommuns hemsida, www.harryda.se/trafikochmobilitetsplan. Här finns även kontaktuppgifter för möjligheten att höra av sig med synpunkter.

Den 24-25 augusti 2018 genomfördes evenemanget Vi möts i Mölnlycke. Ett kommunalt arrangerat två dagars-event där dag ett var för kommunala politiker och tjänstemän och dag två var för allmänheten. Syftet med dag ett var att tjänstemän och politiker tillsammans skulle öka sin kunskap inom hållbar trafik- och stadsplanering. Under dagen hölls föreläsningar inom ämnet av externa föreläsare och möjligheten att prova på till exempel en självkörande buss och elcykel erbjöds.

Syftet med dag två var att tjänstemän, fastighetsägare och andra partners tillsammans skulle möta Mölnlyckeborna och kommuninvånarna och berätta om kommunens långsiktiga planering. En utställning på torget framför Kulturhuset genomfördes där aktuella planer presenterades av olika verksamheter, främst inom samhällsbyggnadssektorn. En del av utställningen handlade om Trafik- och mobilitetsplanen och besökarna fick fylla i en talong kring vad de önskade för framtida mobilitet i Mölnlycke. Ur svaren framkom önskemål om bättre tågtrafik, billigare kollektivtrafik och satsningar på cykel och elcykel. Det fanns även möjlighet att prova på att åka med den självkörande bussen och prova elcykel, samt att åka ett litet tåg mellan Mölnlycke fabriker och Säteriet.



Den självkörande bussen som trafikerade Mölnlycke centrum under två dagar.



Utställningsmaterial framtaget för dialog med allmänheten om Trafik- och mobilitetsplanen i samband med Vi möts i Mölnlycke i augusti 2018.

5. Tema Resvanor

Sammanfattning

Syftet med Tema Resvanor har främst varit att kartlägga dagens kunskapsnivå, där ett behov av fortsatt arbete och kartläggning har konstaterats.

En resvaneundersökning genomfördes inom ramen för Västsvenska paketet 2017. Totalt svarade 12 200 personer inom de 21 kommunerna. I Härryda kommun svarade 203 personer på denna resvaneundersökningen. Resultatet från denna undersökning för Härryda kommun visade att majoriteten av resorna görs med bil, följt av kollektivtrafik, gång och cykel, se figur nedan. Resvaneundersökningen visade även att 84 % av kommunens invånare reser varje dag och att varje person i genomsnitt gör 2,8 resor per dag.



Färdmedelsfördelning Härryda kommun. (Västsvenska paketet, 2017)

Eftersom Mölnlycke är ett tätbebyggt område ser resvanorna troligtvis annorlunda ut än vad resvandeundersökningen inom Västsvenska paketet visade för hela Härryda kommun. Men kring det saknar vi idag kunskap.

Rekommendationer

□ Studera dagens resvanor i Mölnlycke

Vid planering av trafiksystemet i en stad underlättar det om man vet hur resandet och efterfrågan på resande ser ut. Genom att kartlägga invånarnas resvanor skapas ett underlag för beslut om hur det framtida trafiksystemet bör utformas och hur åtgärder ska riktas på individnivå, områden och trafikslag. Denna kunskap gör att resurserna kan sättas in där behoven är som störst och de gör bäst nytta. De möjliggör också riktade insatser vid önskemål om ett förändrat beteende och att det är möjligt att följa upp huruvida insatserna har effekt, både fysiska åtgärder och åtgärder inom Mobility Management, det vill säga beteendepåverkande åtgärder.

Att kartlägga invånarens resvanor kallas resvaneundersökning, RVU. Undersökningen görs för resor inom ett område med avseende på till exempel frekvens, ärende, resmål, färdväg, färd sätt och tid på dygnet.

□ **Arbeta för en målsättning för framtida färdmedelsfördelning i Mölnlycke**

För att åstadkomma en hållbar utveckling och för att effektivisera transportsystemet i Mölnlycke är ett tillvägagångsätt att arbeta för en ändrad färdmedelsfördelning. På så vis är det möjligt att rikta insatserna för att få fler att använda de mer miljövänliga, mer yteffektiva, mer hälsosamma eller mer trafiksäkra trafikslagen. I enlighet med tidigare presenterad målbild, till exempel det förstärkta målet Hållbara städer och samhällen från Agenda 2030, är långsiktig hållbarhet av stor vikt varför en förändrad färdmedelsfördelning är eftersträvarvärd. Att flytta över resor till de mer hållbara transportsätten gång, cykel och kollektivtrafik innebär även ett mer effektivt utnyttjande av trafiksystemet då varje resenär tar mindre yta i anspråk.

6. Tema Mobilitet och bebyggelsestruktur

Sammanfattning

Syftet med tema Mobilitet och bebyggelsestruktur är främst att lyfta hur den långsiktiga planeringen av bebyggelse, både bostäder, verksamheter och service, påverkar mobiliteten i Mölnlycke, det vill säga möjligheten att resa. Det är med utgångspunkt i var människorna i Mölnlycke startar sina resor och var resornas målpunkter finns som tillgänglighet kan skapas och därmed trafikförsörjningen behöver planeras. Grönstruktur och rekreation är viktiga målpunkter till vilka god tillgänglighet och mobilitet behöver skapas inom i den långsiktiga planeringen.

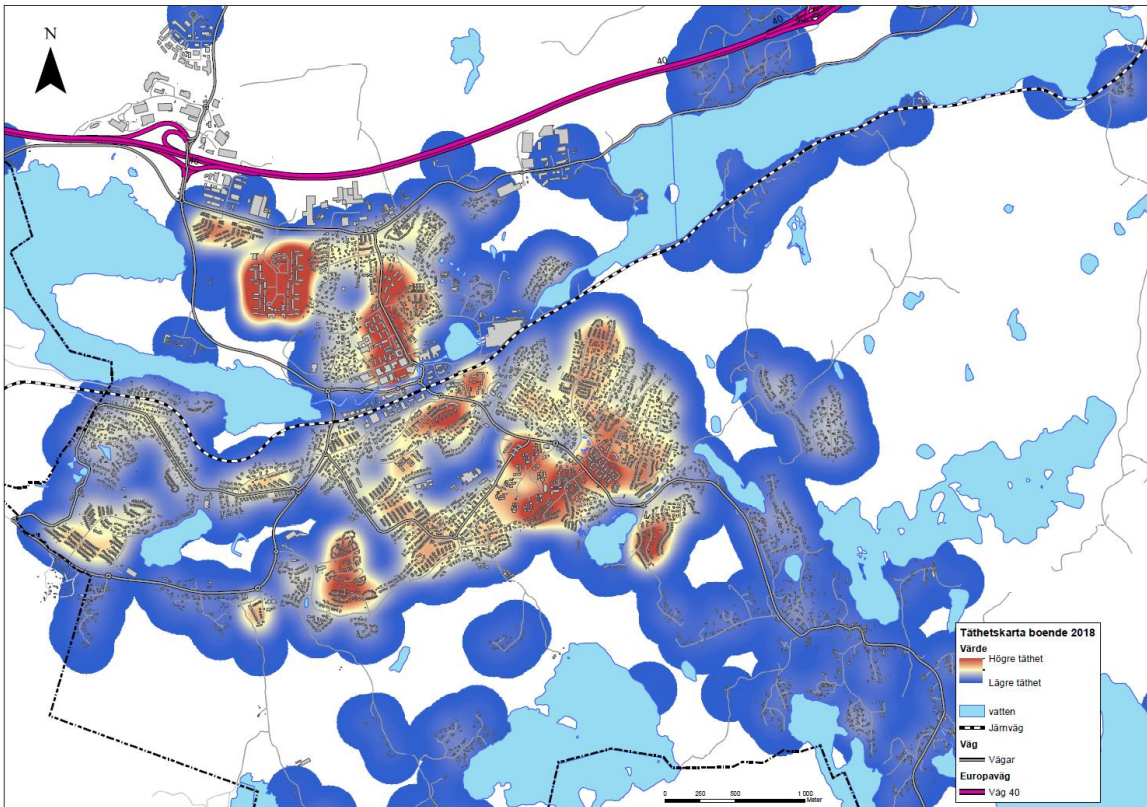
Idag har Mölnlycke likt många andra orter i Mölnlyckes storlek en stor andel villabebyggelse. Det medför att boendetätheten är relativt låg. Stora villaområden med långa avstånd till centrum och service medför att en stor andel av resorna sker med bil. Att planera samhällen på detta sätt skapar en bilberoende bebyggelsestruktur som är svår att trafikförsörja på annat sätt. I takt med att kunskapen ökar, utvecklingen går framåt och nya målsättningar antas kan det finnas behov och önskemål om ett förändrat resandebeteende.

För att få en överblick över dagens och planerad framtida bebyggelsestruktur har ett antal kartor som visar befolkningstätheten tagits fram, det vill säga koncentrationer av människors start- och målpunkter. Det är med utgångspunkt i dessa koncentrationer som trafikplaneringen bör ske. Var framtida koncentrationer lokaliseras påverkar möjligheten för hur god tillgänglighet kan skapas och vilka färsätt som blir realistiska alternativ.

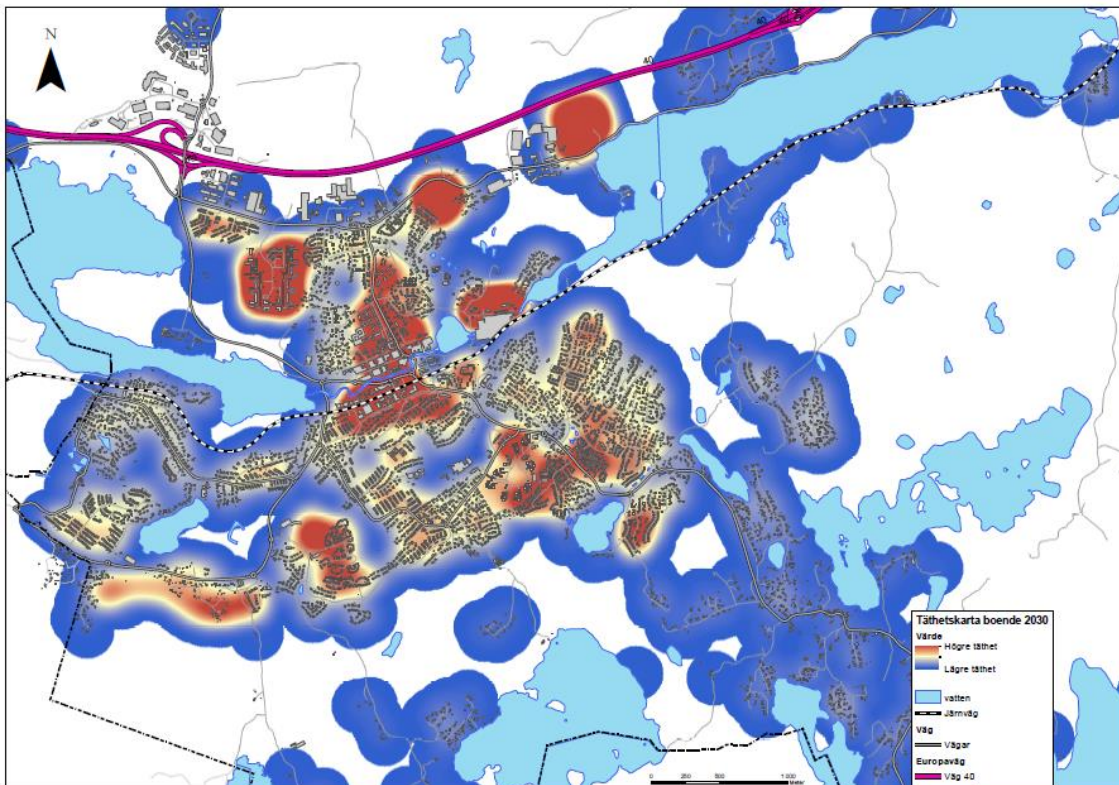
Dagens nattbefolkning är i stor utsträckning koncentrerad längs ett stråk i nordsydlig riktning genom Mölnlycke. Längs detta stråk finns även den mest högkvalitativa kollektivtrafiken. Planerad framtida bebyggelse för nattbefolkning medför en högre täthet av befolkning i centrum, men har också en mer utspridd struktur med koncentrationer längs mer än ett stråk. Det ställer nya krav på trafiksystemet, inte minst kollektivtrafiken.

Dagbefolkningen är idag koncentrerad till de norra delarna av Mölnlycke längs riksväg 40 och till centrala Mölnlycke. Planerna för framtiden följer samma mönster. Anmärkningsvärt är att dagbefolkningen i de norra delarna av Mölnlycke främst utgörs av sysselsatta inom företags medan dagbefolkningen i centrum främst utgörs av kommunal verksamhet såsom skolor.

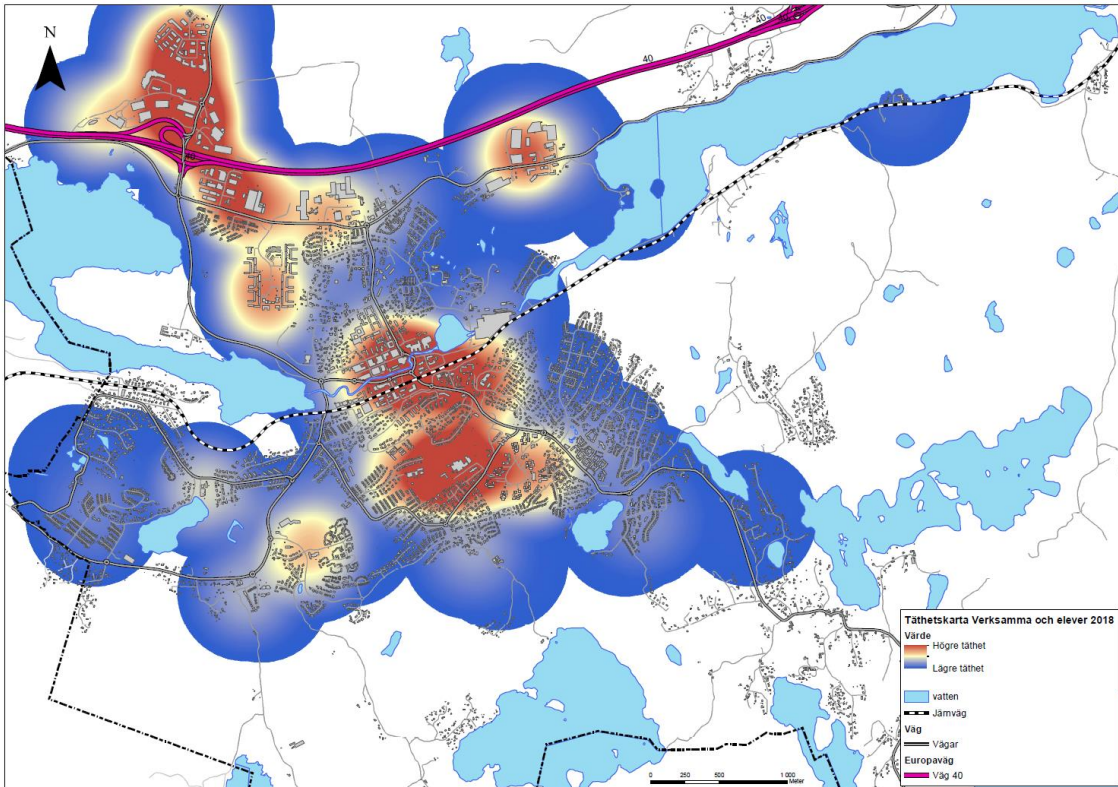
Här nedan presenteras ett urval av kartor medan samtliga kartor inom tema Mobilitet och bebyggelsestruktur finns samlade i dokumentet, *2019-01-31 Tema Mobilitet och bebyggelsestruktur*.



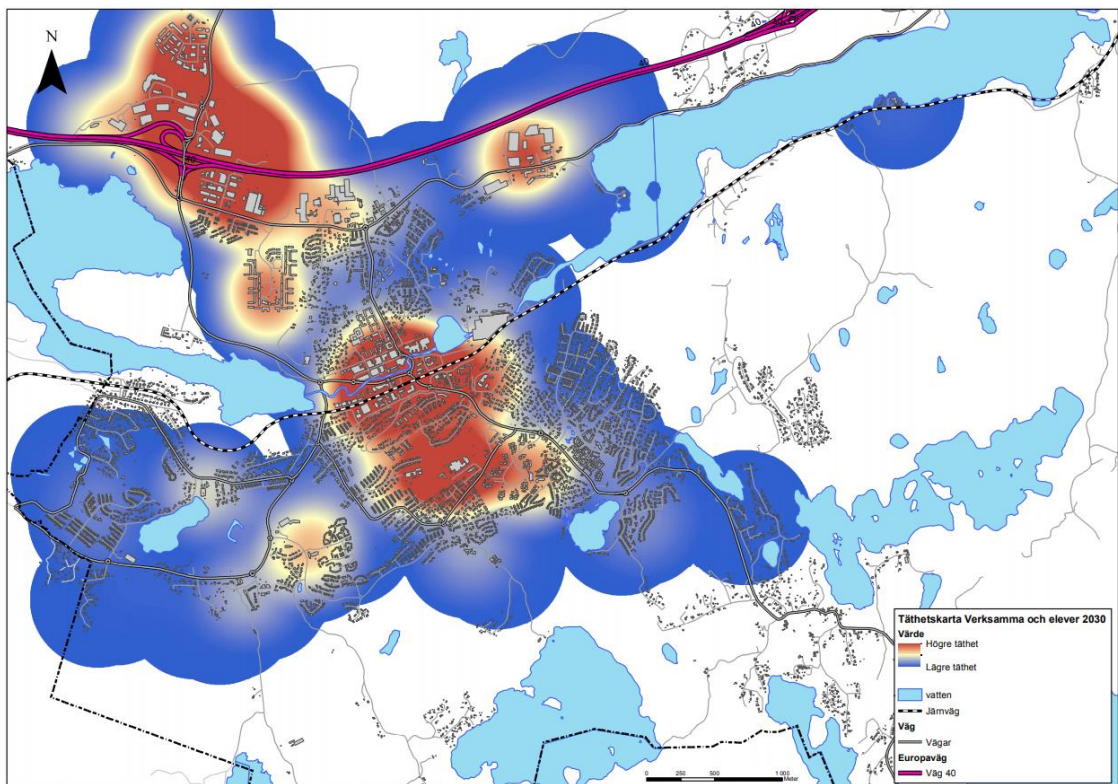
Nattbefolkning 2018. Folkbokförda i Mölnlycke 2018, rött visar högre koncentration och blått lägre koncentration.



Nattbefolkning 2030. Folkbokförda 2018 tillsammans med utpekade planer i bostadsförsörjningsprogrammet (2019-2023 utblick 2028), rött visar högre koncentration och blått lägre koncentration.



Dagbefolkning 2018. Verksamma, elever och förskoleelever i Mölnlycke 2018, rött visar högre koncentration och blått lägre koncentration.



Dagbefolkning 2030. Verksamma, elever och förskoleelever i Mölnlycke 2018 tillsammans med uppskattat antal verksamma inom planerade detaljplaner (befolkningsprognosen förutspår oförändrat antal elever), rött visar högre koncentration och blått lägre koncentration.

Rekommendationer

❑ **Planera framtida bebyggelse utifrån ett mobilitet- och infrastrukturperspektiv**

För att möjliggöra en hållbar utveckling och för att minska behovet av åtgärder i det övergripande transportsystemet till följd av tillkommande bebyggelse är det viktigt att nybyggnadsprojekt planeras med mobilitet och infrastruktur som utgångspunkt. Genom att planera områden som på ett enkelt och effektivt sätt går att trafikförsörja med kollektivtrafik, gång och cykel når vi närmare en hållbar utveckling. Att inte mer än nödvändigt öka biltrafiken som är det minst yteffektiva transportmedlet är också ett effektivt sätt att bibehålla framkomligheten för de som verkligen behöver bilen som transportmedel.

För att åstadkomma en god planering behöver trafik- och mobilitetsperspektivet lyftas i ett tidigt skede i planeringen. Görs det går det att undvika svåråtgärdade kapacitetsproblem som kan uppstå till följd av nybyggnation.

❑ **Planera för ett tätare och mer funktionsblandat Mölnlycke för att skapa närhet**

Genom att planera för ett tätare och en mer funktionsblandat Mölnlycke (blandning av bostäder, arbetsplatser och service) ökar förutsättningarna för att öka närheten och därmed åstadkomma ett mer hållbart transportsystem. Att närheten till service, handel, arbetsplatser, skolor, rekreation och andra målpunkter ökar innebär att invånarna inte behöver resa lika långt och på så vis blir gång och cykel mer rationella val av färdmedel för resan. Genom att i större utsträckning funktionsblanda mellan dag- och nattbefolkning ökar tryggheten, men också möjligheten till hållbar trafikförsörjning. Detta då underlaget till ett dubbelriktat flöde för kollektivtrafiken ökar. Något som kan ske genom att öka dag- alternativt nattbefolkningen i områden med god kollektivtrafik som i nuläget främst utgörs av antingen bostäder eller verksamheter.

❑ **Planera bebyggelsen stationsnära eller nära kollektivtrafik med hög turtäthet**

Genom att placera framtida bostäder i närheten av en station eller nära kollektivtrafik med god kvalitet ökar möjligheten till en hållbar utveckling. Bostäder som placeras inom en kilometer från kapacitetsstark spårbunden trafik eller inom 600 meter från buss-hållplats med hög turtäthet (mer än 40 avgångar per vardagsmedeldygn, 2018) har bra förutsättningar för att många väljer att gå eller cykla till stationen alternativt hållplatsen. Genom att lokalisera verksamheter med upptagningsområde som är större än den egna orten till exempel handel, kontor, utbildning eller service i stations- eller kollektivtrafiknära lägen skapas god tillgänglighet och förutsättningarna för en hållbar utveckling ökar.

❑ **Planera för att öka tillgängligheten till grönytor och rekreativsmöjligheter**

Enligt visionen i Grön plan, antagen av kommunfullmäktige 2012, ska alla invånare och besökare i Härryda kommun ha tillgång till en trivsamt utemiljö, goda grönytor och rekreation med hög kvalitet. Genom riktade insatser för en förbättrad tillgänglighet till Mölnlyckes grönytor och rekreativsmöjligheter ökar möjligheten att uppnå visionen. Att arbeta för att tillgängliggöra grönområden går även i linje med ”Hållbara städer och samhällen”, ett av de förstärkta målen inom kommunens arbete med Agenda 2030. Målet pekar på att tillgängligheten till grönområden i synnerhet bör ökas för kvinnor, barn, äldre och personer med funktionsvariation. Grupper som i större utsträckning går, cyklar och åker kollektivt.

7. Tema Trafiknätsplan

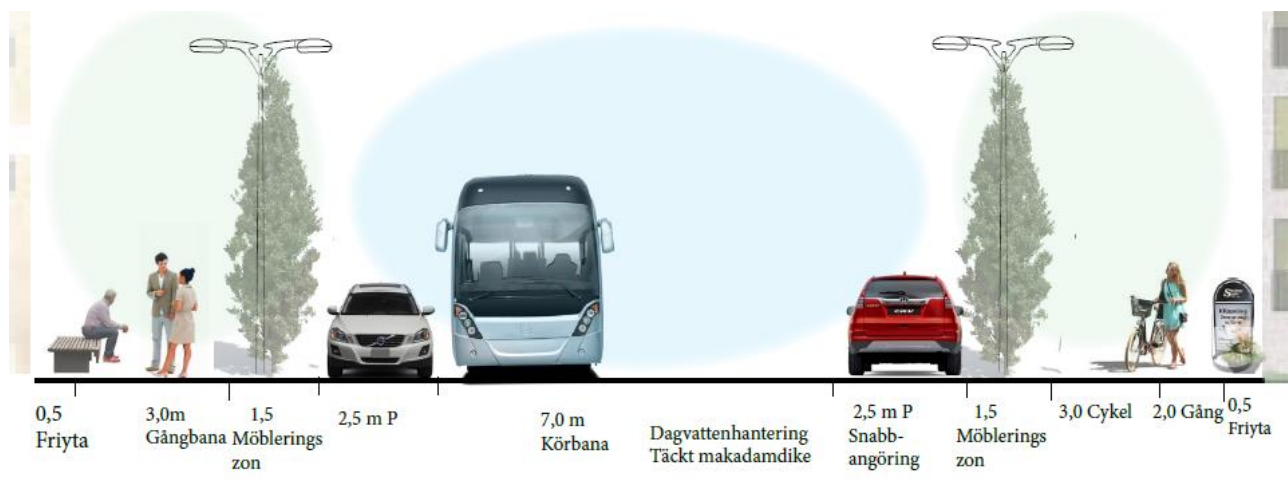
Sammanfattning

Syftet med trafiknätsplanen är att tydliggöra funktionen hos de olika delarna av Mölnlyckes vägnät utifrån respektive transportslag och dess behov. Detta kan sedan ligga till grund för framtida planering och åtgärder i kommunens framtida arbete. Arbetet med en Trafiknätsplan för Mölnlycke har påbörjats och beräknas färdigställas under 2019.

Rekommendationer

□ Planera för stadshuvudgator för ökad tillgänglighet och närhet

Merparten av Mölnlyckes trafikarbete sker idag på infartsvägar och huvudgator. Dessa avlastar det finmaskigare nätet med lokalgator och knyter ihop olika bostadsområden och målpunkter. Längs infartsvägarna och huvudgatorna koncentreras centrumets utmaningar när det gäller att hantera stora trafikflöden och samtidigt skapa en attraktiv stad. Genom att utveckla delar av vägnätet till stadshuvudgator skapas större tillgänglighet till centrum. På en stadshuvudgata är graden av separering mellan trafikslagen mindre än längs infartsvägarna. Utformningen av en stadshuvudgata skapar god tillgänglighet för samtliga trafikslag och möjliggör samspel mellan dem. Utformningen av gaturummet och av byggnaderna som kantar stadshuvudgatan medför att upplevelsen av den fysiska barriären minskar. För att bibehålla en tillfredsställande kapacitet på stadshuvudgatorna behöver prioriteringen av korsande gående och cyklister ske i ett begränsat antal punkter. Gator aktuella att utforma som stadshuvudgator är främst Säterivägen och Allén och exempel på utformning av en stadshuvudgata återfinns i nedanstående bild.



Förslag på sektion för en framtida stadshuvudgata. Total bredd 24 meter.

□ Studera behov och möjlighet för utveckling av vägnät

Behovet av kapacitet på olika delar i vägnätet påverkas av en rad olika faktorer till exempel ökat bostadsbyggande, förändrad markanvändning och utbyggnad av nya väglänkar. Ett ytterligare mot vid riksväg 40 och en ytterligare koppling över järnvägen är två exempel som behöver studeras närmare.

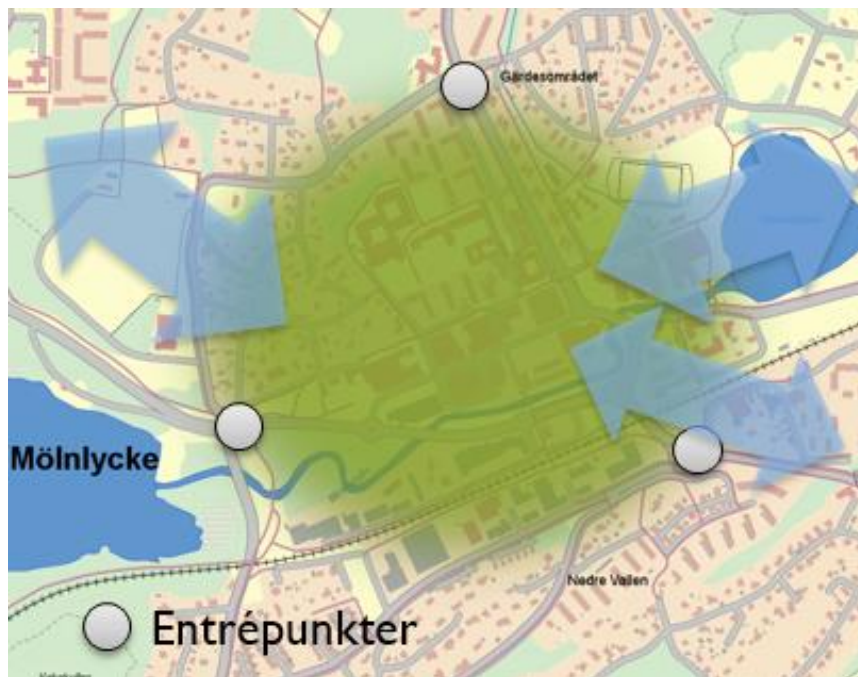
□ **Planera för att markera entréerna till centrum**

Tydliggör entréerna till centrum genom att göra dem till platser där utformning går från trafikrum till stadshuvudgator. På så vis ökar bilisters och cyklisters uppmärksamhet på förekomsten av oskyddade trafikanter som rör sig i centrum. Innanför centrumkärnans entrépunkter bör fotgängare och cyklisters behov ges en tydlig prioritering vad gäller lokalvägnätet och längs med huvudvägnätet. Detta innebär att oskyddade trafikanters möjligheter att där röra sig är uttalat i förhållande till den motorburna trafiken. Detta kan ske genom såväl den fysiska utformningen som trafikreglering. För att förbättra trafiksäkerheten och tryggheten bör stråken genom centrum tydliggöras.

För den som är på väg till Mölnlycke centrum ska entrépunkterna medföra en upplevelse av att ”man är framme” och att det därmed är möjligt att färdas till fots. I entrépunkterna kan det därför med fördel finnas möjlighet för byte mellan trafikslag, genom hållplatser för kollektivtrafik och parkeringsmöjligheter.

□ **Planera för utvecklade stråk för gående och cyklister för ökad närhet**

Arbeta med att utveckla stråk för att knyta ihop områden med centrum och öka upplevelsen av närhet. Kvaliteten på stråken kan utvecklas genom till exempel fysiska åtgärder såsom breddning, beläggning och belysning, men också genom att samla ihop alternativa vägar till ett prioriterat stråk med aktiviteter längs vägen för ökad trygghet och upplevelse. Utpekade stråk för vidare analys är Centrum – Mölnlycke fabriker, Centrum – Säteriet och Centrum – Benarebyvägen.



Utpekade entrépunkter till centrum och utpekade stråk för utveckling.

□ **Planera för ökad framkomlighet för cyklister**

Cykeln har med tiden utvecklats till ett trafikslag med nya behov. Från att i stor uträkning ha använts i lägre hastigheter för kortare sträckor är den idag ett effektivt transportmedel. Elcykeln har en betydelsefull roll i denna utveckling, liksom det ökade användandet av så kallade lådcyklar. Cykelns förändrade funktion gör att det är angeläget att utveckla cykelvägnätet. Särskilt viktiga stråk för cykel behöver samlas och få en högre

kvalitet för att svara upp mot högre hastigheter och större flöden. För att skapa detta behöver också kompletterande länkar byggas.

Prioriterade cykelstråk pekas ut på ett tydligt sätt. I dessa stråk ökas kvaliteten och kapaciteten jämfört idag, till exempel genom breddning och separering från gående.

□ **Planera för ett robust trafiknät för kollektivtrafiken**

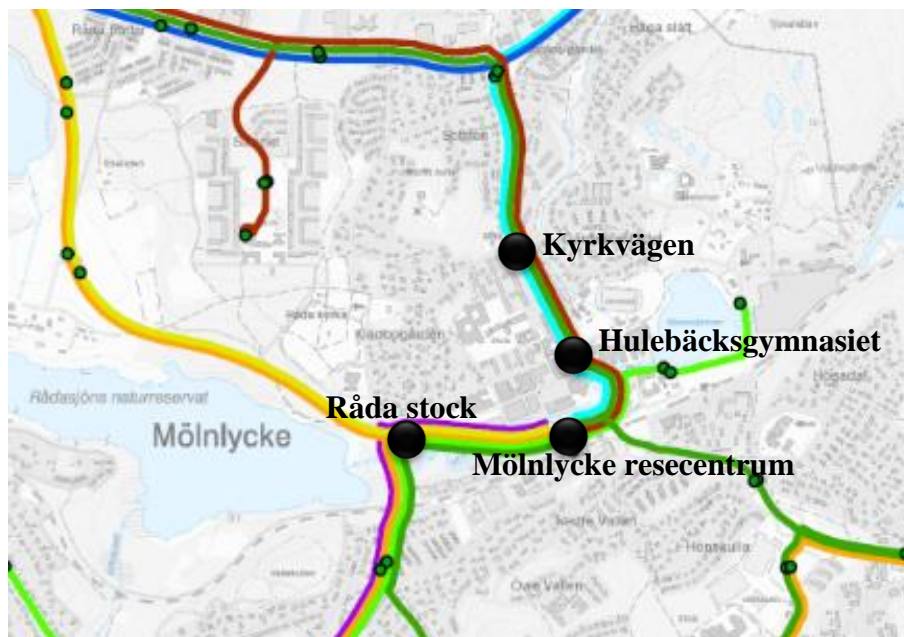
Mölnlyckes kollektivtrafik har över tid kommit att genomgå stora förändringar avseende såväl turtäthet som linjestreckningar. Det finns ett omfattande kapacitetsbehov som kan förväntas stiga inom den närmaste tioårsperioden. Med tanke på detta framstår det som angeläget att hela huvudvägnätet utformas på ett sätt som medger trafikering med kollektivtrafik.

8. Tema Mölnlycke som kollektivtrafiknod

Sammanfattning

En bra och väl fungerande kollektivtrafik är en viktig förutsättning för en hållbar samhällsutveckling. Fokus ligger därmed på hur kollektivtrafiken ska se ut i centrala Mölnlycke för att underlätta för kollektivtrafikresenärerna. Som ett underlag inför analysen av Mölnlycke centrum kollektivtrafik har en linjekarta, hållplatskarta och turtäthetsredovisning tagits fram. Material i form av antal på- och avstigande för hållplatserna inom det geografiska området för Mölnlycke centrum har också sammanställts och en enkätstudie kring bussresenärernas resvanor har genomförts under våren 2018. Dagens centralt placerade hållplatser utgörs av Mölnlycke resecentrum, järnvägsstationen inkluderad, Hulebäcksgymnasiet, Råda stock och Kyrkvägen. Dessa hållplatser har analyserats utifrån hur väl integrerad hållplatserna är i stadslivet med tanke på tillgång till serviceutbud. Hållplatserna har även analyserats utifrån hur den fysiska kopplingen för gång- och cykeltrafikanter mellan hållplatsen och centrum ser ut samt hur möjligheten att parkera med bil eller cykel i närområdet ser ut.

Trafikverket planerar en dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås. Järnvägen har en stor potential i att möjliggöra ett hållbart resande med bra kopplingar ut i regionen. Hur tågtrafiken till och förbi Mölnlycke i framtiden kommer att se ut är ännu inte klart. Nedanstående rekommendationer för Mölnlycke som kollektivtrafiknod är flexibla och tillämpbara oberoende av hur framtida utbyggnad av järnvägen ser ut. Arbetet med Tema Mölnlycke som kollektivtrafiknod är pågående och beräknas färdigställas under 2019.



Dagens centralt placerade hållplatser.

Rekommendationer

□ Planera för att öka kollektivtrafikens integration i stadslivet

Hållplatserna behöver integreras i stadslivet. Genom att samla verksamheter, människor och hållplatser ökar förutsättningarna för liv och aktivitet kring bytespunkten vilket ökar tryggheten. För att få en befolkad och levande bytespunkt krävs att det finns en blandning av funktioner i området med varierade öppettider. En bytespunkt som ligger nära

ett bra utbud av service och andra typer av aktiviteter kan minimera den upplevda väntetiden. I anslutning till hållplatserna bör man därför arbeta för att skapa mötesplatser.

□ **Planera för flera centrala hållplatslägen**

För att minska sårbarheten i systemet föreslås flera centralt placerade hållplatslägen i Mölnlycke istället för en stor dockningsterminal. Hållplatserna föreslås placeras utmed järnvägen och infartsvägarna till Mölnlyckes centrum för att de ska medverka till en naturlig del av Mölnlyckes stads- och vardagsliv. En sådan struktur möjliggör för kollektivtrafiken att få ett större upptagningsområde med bra förutsättningar för god kollektivtrafik till de stora centrala målpunkterna. En ändrad utformning med centralt placerade hållplatslägen som kompletterar varandra möjliggör även för linjer att få en rak körväg där passagerarna inte behöver sitta kvar på bussen medan den tar en omväg till en dockningsstation. En övergång till flera centralt placerade hållplatser skulle även frigöra värdefull mark centralt i Mölnlycke och skulle fungera lika väl med som utan en utbyggd järnväg.

□ **Planera för ökad orienterbarhet genom att bilda stråk**

Som en del av det regionala nätet behöver hållplatserna i centrum vara tydliga för de som besöker platsen för första gången. En del i detta kräver att platsen får en unik identitet. Informationen på en bytespunkt behöver också vara pedagogisk, tydlig, lättläst och lättillgänglig.

Flera centrala hållplatslägen medför ett behov av tydlig information och vägvisning för resenärerna. Flera faktorer behöver samspela med varandra för att bilda en tydlig överblick över hållplatsernas placering. Exempelvis krävs tydliga stråk mellan hållplatserna, informationstavlor och en tydlig fysisk utformning. Det är viktigt att det bildas naturliga och lättorienterade stråk mellan hållplatser och centrum, mellan hållplatser och andra viktiga målpunkter samt mellan de olika hållplatserna för att underlätta byten. De stråk som bildas mellan hållplatserna kommer bidra till ett ökat folkliv och attraktivitet i centrum. Hur stråken mellan hållplatserna utformas är av största vikt för att underlätta för kollektivtrafikresenärerna.

□ **Planera utifrån ett ”Hela resan” -perspektiv**

De framtida centrala hållplatslägena ska möjliggöra smidiga och säkra byten för kollektivtrafikresenärerna. Det ska vara lätt att byta färdmedel mellan olika transportsätt. För att underlätta för kollektivtrafikresenärerna behöver det planeras för en god tillgänglighet för fotgängare och cyklister runt hållplatser. Resor med kollektivtrafik börjar och slutar nästan alltid med en promenad eller cykeltur. Gatunätet för gående i centrum behöver bilda lättorienterade stråk som kopplar samman hållplatserna för att underlätta byten och kopplar samman hållplatserna med centrum. För att kollektivtrafiken ska ses som ett attraktivt färd sätt behöver gång- cykel- och kollektivtrafiken säkras god framkomlighet. Det behöver även finnas tillgång till bra parkeringsmöjligheter för cykel på strategiskt utvalda ställen.

9. Tema Parkering

Sammanfattning

En inventering av nuvarande parkeringssituation på främst allmänna parkeringar i Mölnlycke centrum genomfördes i december 2017. Resultatet visade att beläggningen i centrum är som högst vardagar runt lunchtid, men att det fortfarande finns en total ledig kapacitet på cirka 25 procent. Högst beläggning har de parkeringsytor som är reglerade som långtidsparkeringar. Ledig kapacitet på långtidsparkeringar återfinns främst på de minst centrala parkeringsytorna till exempel parkeringen vid Längenäsvägen. Inom ramarna för inventeringen konstaterades även att många av de som parkerar i Mölnlycke centrum bor relativt nära och gång, men framförallt cykel är rimliga alternativ. Utredningen visade också på att parkeringsytor som är avsedda att användas som pendelparkeringar även används av de som arbetar i Mölnlycke centrum.

Som en fortsättning på inventeringen av dagens parkeringssituation genomfördes en studie som behandlade vilka utmaningar som Hälaryda kommun står inför vad avser parkeringssituation i Mölnlycke centrum. Utmaningarna handlar främst om hur en ökad efterfrågan på att parkera i centrala Mölnlycke ska hanteras tillsammans med viljan att förtäta och utveckla centrum. En förändrad reglering och/eller tillsammans med nya samlade parkeringsanläggningar är möjligheter som studerats. I nuläget skulle en förändrad reglering genom införande av avgift innebära att tillräcklig kapacitet frigörs, men i takt med att centrum förtätas och markparkeringar tas i anspråk kommer nya samlade parkeringsanläggningar att behövas. En lokaliseringstudie för en ny parkeringsanläggning i centrum har utarbetats och förordade en lokalisering i närheten av Allén. Nämnade utredningar om parkeringar återfinns på kommunens hemsida under följande publikationer.

- Publikation 2018:05, Sweco, Parkeringsinventering Mölnlycke centrum, 2018-04-17
- Publikation 2018:06, Sweco, Analys av framtida scenarier, 2018-07-04
- Publikation 2018:07, Kreera, Lokaliseringstudie parkeringshus, 2018-11-30

För att effektivisera användandet av dagens parkeringsanläggningar och för att minska söktrafiken ska ett parkeringsledningssystem införas i Mölnlycke. Arbetet med att ta fram en parkeringspolicy med en rutin för hantering av parkering vid nybyggnation och flexibla parkeringstal pågår. Förslaget i sin helhet kommer presenteras för politiken under våren 2019.

Rekommendationer

- ❑ **Planera för ökad tillgänglighet och attraktivitet till de lediga parkeringar som finns i Mölnlycke centrum idag**

Parkeringen i Mölnlycke centrum upplevs tidvis som fullbelagd även om var fjärde plats är ledig när beläggningen är som allra störst. Att centrum upplevs som otillgängligt sänder ut negativa signaler och kan göra att presumtiva besökare väljer andra målpunkter framför Mölnlycke centrum. Att i första hand arbeta med de parkeringar som finns idag är kostnadseffektivt, eftersom det är kostsamt att anlägga nya parkeringsanläggningar i synnerhet om det rör sig om parkeringshus.

Det finns flera tillvägagångssätt för öka tillgängligheten till de allmänna parkeringsytorna som kommunen har att erbjuda i centrala Mölnlycke. Det kan bland annat handla om informationsspridning till invånarna om var den lediga kapaciteten finns, både via trad-

itionella kanaler så som hemsidan och Facebook, men också genom att införa ett parkeringsledningssystem med digitala skyltar som dirigerar rätt. Det går även att öka attraktiviteten hos de parkeringsytorna som ligger lite längre bort från centrum och som har ett rimligt gångavstånd, genom att arbeta med den upplevda närheten till exempel genom utformning av gångvägen och genom att arbeta med upplevelser längs vägen.

❑ **Planera för att ersätta centrala parkeringar för att frigöra mark**

Arbeta för att centrala markparkeringar i centrum ska ersättas med parkeringar i en krans i anslutning till centrum. På detta sätt kan värdefull mark för stadsutveckling frigöras och en förtätning möjliggöras. Parkeringsanläggningar bör placeras intill infartsvägarna för att minimera trafiken på lokalvägnätet och för att bli en logisk del i ett "hela resan"-perspektiv. Där marktillgången möjliggör det bör kollektivtrafiken ligga närmre centrum än parkeringsanläggningen. Acceptabelt gångavstånd i Mölnlycke för olika användargrupper till bilparkering är (upp till):

Angöring: 75 m

Parkering för besökare till centrum: 200 m

Parkering för boende: 400 m

Parkering för sysselsatta: 600 m

Ovanstående gångavstånden kan anses allmänt vedertagna, men är här hämtade från pågående konsultutredning för Parkeringspolicy för Mölnlycke.

❑ **Planera för samlade parkeringsanläggningar**

När nya parkeringar ska anläggas bör det göras i form av samlade parkeringsanläggningar som planeras för en hög grad av samnyttjande mellan boende, sysselsatta och besökare. För samlade anläggningar blir användandet mer flexibelt och risken att ha investerat i en överkapacitet minskar. Reserverade parkeringar för hushåll eller fordon bör undvikas då de helt saknar möjlighet för samnyttjande.

❑ **Studera möjligheten att kombinera framtida parkeringshus med andra funktioner**

I samband med planering av parkeringshus bör möjligheten att kombinera det med andra verksamheter studeras. Det kan både handla om bostäder och kontor eller andra verksamheter. Beroende på aktuell lokalisering kan möjligheten för publika verksamheter i delar av bottenvåningen vara intressant att studera.

❑ **Planera för cykelparkeringar med hög kvalitet**

Det behöver finnas tillgång till cykelparkering med hög kvalitet som skapas genom till exempel väderskydd och stöldsäkerhet på strategiskt utvalda platser i Mölnlycke centrum. Cykelparkering ska prioriteras och lokaliseras närmare målpunkten jämfört med bilparkering. Cykelparkeringen bör även planeras med hänsyn till exempelvis elcyklar och lådcyklar.

❑ **Planera för att prioritera pendelparkering för cykel i centrum, pendelparkering för bil placeras utanför centrum**

För att underlätta byten mellan cykel och kollektivtrafik bör pendelparkeringar för cykel placeras på strategiskt väl utvalda ställen i centrum nära hållplats och station. Vid utformning av pendelparkeringar för cykel behöver faktorer som närhet, kapacitet, väderskydd och stöldsäkerhet beaktas. Hänsyn bör även tas till exempelvis elcyklar och lådcyklar. Pendelparkeringar för bil placeras nära kollektivtrafik med hög turtäthet, men i

möjligaste mån utanför centrum för att undvika att Mölnlyckes mest attraktiva mark för stadsutveckling används till parkering.

□ **Planera för att öka effektiviteten på användandet av parkeringarna i centrum genom begränsat test med parkeringsavgift**

För att öka effektiviteten i parkeringssystemet är ett effektivt sätt att styra användandet avgiftsbeläggning. En reglering med avgift skulle öka omsättningen på parkeringsplatserna och därmed öka tillgängligheten till centrum och samtidigt möjliggöra prioritering mellan olika användargrupper (sysselsatta, boende och besökare). Genom att göra ett begränsat test med att avgiftsbelägga någon eller några av de befintliga allmänna parkeringsytorna i Mölnlycke centrum kan metoden testas och utvärderas. Ett lämpligt första test skulle kunna vara någon av de centrala långtidsparkeringarna för att öka omsättningen och därmed tillgängligheten till centrum och samtidigt undvika att sysselsatta som parkerar hela dagen upptar de mest attraktiva ytorna.

□ **Arbeta för en policy för hantering av parkering vid nybyggnation**

För att förenkla hanteringen av parkering- och mobilitetsfrågor vid planering av nybyggnationer i Mölnlycke ska en parkeringspolicy tas fram. Policyn behöver vara flexibel för att kunna hantera nybyggnation i Mölnlycke centrum, där marken är eftertraktad och det är ont om plats, samtidigt som den även ska uppmuntra till att tänka hållbart även i Mölnlyckes ytterkanter. Policyn ska innehålla en rutin som beskriver både ett tillvägagångssätt som är förenklat att tillämpa vid mycket begränsade nybyggnationer och ett för mer komplexa planer som kräver en parkering- och mobilitetsutredning. För den förenklade processen ska det finnas parkeringstal för olika bebyggelsestyp kopplade till zoner i Mölnlycke, medan det i den mer komplexa utredningen krävs anpassning till projektspecifika förutsättningar i större utsträckning samtidigt som det ska finnas en flexibilitet i parkeringstalen för planområdet genom till exempel mobilitetsåtgärder och parkeringsköp.

10. Tema Mobility management

Sammanfattning

Arbetet med konceptet Mobility management handlar om att arbeta för att förändra attityder och beteenden. Åtgärder inom Mobility management skapar möjlighet för allt fler trafikanter att frivilligt ändra resmönster till förmån för de mer hållbara alternativen: kollektivtrafik, cykel och gång. Att, i kombination med den fysiska infrastrukturen, satsa på att involvera, inspirera och informera invånarna om hållbart resande kan bidra till bättre förutsättningar för att öka och främja hållbart resande.

Mobility management är även ett sätt att optimera transportsystemet genom att det skapas mer utrymme i systemet om fler väljer bort bilen för de som inte har några alternativ till bilresan. Mobility management kompletterar den traditionella trafikplaneringen och kan förbättra effektiviteten hos de fysiska infrastrukturåtgärderna.

Redan idag arbetar Härryda kommun med ett antal åtgärder inom Mobility management och deltar i forum inom detta tema. Men utan kontinuitet i arbetet och utan en långsiktig strategi är det svårt att nå större effekter.

Arbetet med Tema Mobility management är pågående och beräknas färdigställas under 2019.

Rekommendationer

□ **Arbeta systematiskt med Mobility management**

För att öka effektiviteten och utväxlingen av åtgärder inom Mobility management krävs kunskap, kontinuitet och en medveten strategi kring vilka satsningar som ska göras. Kommunen saknar idag ett systematiskt arbete med Mobility management för att skapa ett förändrat resande. Att arbeta systematiskt med Mobility management bedöms vara ett effektivt sätt att nå närmare det från kommunens sida förstärkta målet, Hållbara städer och samhällen inom Agenda 2030. Nedanstående rekommendationer är förslag på vad som inledningsvis skulle vara lämpligt att fokusera på vid en satsning på Mobility management.

□ **Arbeta för att stärka valfriheten genom att kommunicera vilka transportmedel som finns tillgängliga i Mölnlycke**

Varje dag ställs invånarna inför val av transportmedel för olika resor. Vad vi väljer påverkas av personliga förutsättningar, vilka alternativ som finns tillgängliga och tidigare erfarenheter av alternativen. I de fall vi har flera valmöjligheter kan tillgänglig information vara avgörande för vad vi väljer. Genom att informera på hemsidan, länka till relevanta hemsidor och synliggöra externa kampanjer ökar vi servicen till invånarna samtidigt som det finns möjlighet att beskriva de hållbara transportsätten. Exempel på information är tågavgångar, cykelkarta och utpekad cykelservice, elcykeln som alternativ, restidsjämförelser med mera.

Det handlar även om att kommunicera ut de åtgärder som genomförs i ordinarie verksamhet idag. Det kan till exempel handla om att synliggöra ombyggnationer och nybyggnationer som görs av gång- och cykelvägar i Mölnlycke, nya eller förbättrade kollektivtrafikhållplatser eller elinfrastruktur i form av laddstolpar. Det kan både ske ge-

nom våra upparbetade kanaler såsom hemsidan, Facebook, Instagram och de lokala tidningarna, men även genom att bjuda in till invigning av till exempel en ny gång- och cykelväg.

❑ **Arbeta för ett samarbete med näringslivet i Mölnlycke kring Mobility management**

Arbetsresorna utgör en stor del av det trafikarbete som görs i Mölnlycke. Att ha god tillgänglighet till sin arbetsplats är också en viktig konkurrensförutsättning för att kommunen ska kunna locka till sig både företag och arbetskraft. Att samarbeta med näringslivet för att underlätta resmöjligheterna med gång-, cykel- och kollektivtrafik är därför en rekommendation. Det kan både handla om vad kommunen kan bidra med och att ge stöd och rekommendationer till företagen kring vad de med fördel kan erbjuda sin personal.

❑ **Arbeta för riktade insatser för att åstadkomma nudging**

Mobility management handlar om ”nudging”, vilket innebär puffa eller att leda människor i en önskvärd riktning utan att använda pekpinna. Arbetet med Mobility management är brett och långsiktigt och kan riktas mot flera olika målgrupper. En framgångsfaktor kan dock vara att fånga människor som står inför förändringar i livet då man i dessa skeden är mer benägen att ändra invanda beteenden. Nedan följer exempel på två målgrupper som av denna anledning kan vara intressanta att fokusera på.

Att arbeta med den yngre generationen skapar en grundläggande kunskap om hållbara resvanor, och det kan ske genom att integrera trafik i undervisningen. Genom att fokusera på barn och ungdomar som vid flera tillfällen under sin uppväxt står inför förändringar, till exempel vid byte från låg- till mellanstadieskola, är ändrade beteenden och attityder möjliga att åstadkomma. Genom att till exempel arbeta för att barn i mindre utsträckning ska bli skjutsade av sina föräldrar minskar trafiken utanför skolorna, vilket ökar trafiksäkerheten och barnens vardagsmotion.

Exempel på konkreta projekt är vandrande skolbussar, vilket handlar om att elever ska gå eller cykla ihop till skolan. De vandrande skolbussarna anordnas av föräldrarna själva men information och tips kan kommunen bidra med. Att kommunen kan fortsätta att arbeta med ”På egna ben”, som syftar till att mellanstadieelever ska gå, cykla eller åka kollektivt till och från skolan, är ett annat konkret exempel.

En annan relevant målgrupp är personer som väljer att byta bostadsort eller som flyttar från ett område till ett annat. Förändringen de står inför i livet gör dem särskilt mottagliga för att ändra sina resvanor. En riktad kampanj till nyinflyttade kan till exempel vara att skicka ut ett välkomstpaket innehållande cykelkartor, kollektivtrafikinformation, någon form av prova-på-erbjudande av till exempel elcykel eller kollektivtrafik samt information om fördelarna med att välja ett hållbart färdmedel.

11. Tema Trendspaning framtidens mobilitet

Sammanfattning

I följande avsnitt presenteras de framtida trender som genom en kunskapsöversikt bedöms vara rimliga att förvänta sig vad gäller trafik och mobilitet. Att planera för ett effektivt och hållbart transportsystem för generationer framöver är en utmaning. Vissa av de trender vi ser idag diskuteras knappt för tio år sedan. En pågående trend är forskningsprojekt med elfordon och laddningsbara vägbanor. Elfordon såsom elbilar och elcyklar syns redan idag alltmer på Mölnlyckes gator, vilket medför ett behov av att anpassa utformningen av parkeringar, gator och gång- och cykelvägar.

Vidare råder det en förändring i den norm som finns kring ägande av bil. Studier visar att ägandeskapet av bilar kan komma att ändras till följd av den nya generationen som ställer sig öppna inför ett mer flexibelt ägandeskap. I samband med detta sker det stora framsteg med utveckling och spridning av olika typer av delningsplattformar. Tjänsterna möjliggör att kunna dela och hyra fordon till en fast avgift, utan att binda upp sig till ett visst färdmedel.

Arbetet med tema Trendspaning framtida mobilitet pågår och beräknas färdigställas under 2019. För att möta identifierade trender ges följande rekommendationer.

Rekommendationer

□ **Arbeta för deltagande i kunskapsuppbyggande projekt för att kunna möta teknikutveckling och kommande beteendeförändringar som påverkar mobiliteten**

Att ta del av den senaste forskningen och medverka i projekt och nätverk bygger upp en intern kunskap inom kommunen och möjliggör att få följa den senaste teknikutvecklingen. Härryda kommun har deltagit och deltar redan i flera forskningsprojekt inom området trafik och mobilitet, men även inom framtida samhällsbyggnad. Att göra det anses vara viktigt för att kunna planera och arbeta för framtidens hållbara transporter och är därför något som förespråkas även framöver.

□ **Arbeta för att implementera digitalisering och teknikutveckling**

Genom att implementera digitalisering och teknikutveckling i dagens transportsystem kan ett mer långsiktigt hållbart Mölnlycke och ett mindre ytkrävande transportsystem skapas. Exempel på detta är att införa ett digitalt parkeringsledningssystem, vilket minskar trafiken som söker parkeringsplats. Ett annat exempel är att satsa på elcykel och andra eldrivna två- och trehjulingar som effektiviserar transportsystemet och ökar den långsiktiga hållbarheten. Exempel på projekt som skulle kunna vara intressanta för Mölnlycke och som skulle involvera nya mobilitetstjänster är ett låncykelsystem likt ”Styr och Ställ”, som lämpligen skulle lokaliseras nära viktiga kollektivtrafikhållplatser. Vidare finns det ett antal tjänster och delningsplattformar som ger resenärerna möjlighet att välja bland olika fordon efter behov. Att som kommun vara en del av detta nya urbana mobilitetslandskap är viktigt för att möta teknikutvecklingen.

□ **Planera för ett robust transportsystem med flexibla lösningar som möjliggör omvandling**

För att skapa robusthet i transportsystemet är det viktigt att bibehålla ett brett synsätt och inkludera alla trafikslag i den långsiktiga planeringen. Konkret kan det innebära att gatusektioner ska ge plats åt samtliga trafikslag istället för att arbeta med till exempel

utpekade gator för buss eller genomfartstrafik. Delar av en sektion kan dock prioritera ett visst trafikslag. Att i den långsiktiga planeringen aktivt planera för fotgängare, cyklister, kollektivtrafik och bilister skapar en robusthet och ett inkluderande trafiknät.

Ett exempel på en flexibel lösning är att anlägga större parkeringsanläggningar som tillgodoser fler användargrupperns parkeringsbehov samtidigt som parkeringsanläggningen utformas på ett sätt för att på sikt kunna omvandlas för annan användning, till exempel handel eller arbetsplatser.

12. Fortsatt arbete

Arbetet med Trafik- och mobilitetsplanen fortlöper och teman och utredningarna drivs framåt succesivt och presenteras efterhand. En ny version av denna rapport som sammanfattar helheten tas fram vid behov. Rekommendationerna i denna rapport är förslag på tillvägagångssätt för hur kommunen kan arbeta vidare med de olika frågeställningarna som lyfts inom ramen för Trafik- och mobilitetsplanen. Ett arbete som inom vissa områden redan är pågående eller har påbörjats, medan det inom andra områden ligger lite längre fram i tiden.

Det sammanfattade resultatet i denna rapport kommer utgöra ett underlag till det pågående arbetet med Stadsbyggnadsstudie för Mölnlycke centrum och till 2019 års budgetuppdrag kring val av inriktning för Stadsbyggnadsstudien.

I det kommande arbetet med att uppdatera Översiktsplanen från 2012 utgör Trafik- och mobilitetsplanen för Mölnlycke ett underlag.