

KOMPLETTERANDE PM FÖR TRAFIKUTFORMNING



DETALJPLAN KOLLUNG, SKÄRHAMN



SWECO JUNI 2012

Dokumentinformation

Titel: **KOMPLETTERANDE PM FÖR TRAFIKUTFORMNING VID
DETALJPLANEARBETE KOLLUNG, SKÄRHAMN**

Version: 2012-06-01 Version 1.0

Beställare: Frida Forsman, Tjörns kommun

SWECO: Charlotte Berglund, uppdragsledare, SWECO
Karin Lagergren, Trafikutformning, Traficom
Claes Johansson, trafikspecialist och granskning trafik, SWECO

Framsida: Översiktsbild, samt infart Industrivägen från Storgatan

Projektnummer: 2392 161 000



Innehållsförteckning

BAKGRUND	4
FÖRSLAG	6
ÖVERGRIPANDE FÖRUTSÄTTNINGAR	6
GÅNG- OCH CYKELVÄG	6
KORSNINGEN INDUSTRIVÄGEN - STORGATAN	7
INDUSTRIVÄGEN, DELEN KV TOFTENÄS 1:93 – TOFTENÄS 1:91	11

Bakgrund

Tjörns kommun har gett SWECO i uppdrag att göra en trafikutredning i samband med detaljplanearbete för Kollung i norra Skärhamn. I tidigare PM har geometriska förutsättningar (1), samt synpunkter/konsekvenser (2) för trafiken i området studerats. Nu kompletteras och vidareutvecklas utformningen av infart Industrivägen från Storgatan samt delar av huvudvägen in i området.

Förslag

Övergripande förutsättningar

Normalt eftersträvas att följa befintlig marknivå för att göra så lite intrång som möjligt i naturen. Om lutningar blir för branta och radier för snäva kan detta dock påverka framkomligheten och även sikten. Linjeföringen av gatunätet bör därför studeras noggrant vid nybyggnation i kuperade områden.

Vägutformningen måste vara anpassad för den trafik som är tänkt att röra sig i området, både för gång- och cykeltrafik, samt motorfordon. Hänsyn måste också tas till de servicefordon och räddningsfordon som beräknas använda gatunätet.

För att trafiken i ett område och därigenom även området som sådant ska fungera godtagbart krävs därför att ett antal parametrar är uppfyllda. Det handlar bland annat om tillgänglighet, säkerhet, sophantering, parkeringsplatser, gång- och cykelvägar, samt framkomlighet för räddningstjänst.

Gång- och cykelväg

Gång- och cykelvägar föreslås vara 2,5 m breda med en stödremsa på 25 cm på vardera sidan. Utrymme mot fastighetsgräns bör vara åtminstone 50 cm, för att ge plats åt dike eller dylikt. På delen med kantsten som avskiljare föreslås en bredd på 2,5 m trots att detta är dock mindre god standard.

Där djupa bergskärningar förekommer och det inte finns möjlighet att spränga berget i flack lutning, bör området utanför stödremsan utökas till 1,5 - 2 m, för att öka trafiksäkerheten, samt att undvika att vägkorridoren upplevs som trång. Om området utanför stödremsan inte kan utökas till 1,5 - 2 m innebär detta försämrad trafiksäkerhet. Förslaget innebär en mindre breddökning men på grund av terrängförhållanden så kan den inte bli så stor som önskas.

Längslutningen på gång- och cykelbanor bör maximalt inte vara större än 6 % men i förslaget anpassar vi oss till befintlig förhållanden vilket innebär lutningar på närmare 10%.

Korsningen Industrivägen - Storgatan

Hastigheten på Industrivägen är 50 km/h närmast korsningen med Storgatan. Invid fastighet 1:71 är hastighetsgränsen 70 km/h. På Storgatan är hastighetsgränsen 50 km/h. Korsningen Storgatan/Industrivägen är utformad som en trevägskorsning där Industrivägen angör Storgatan i sned vinkel.

En busshållplats (Utäng Västra) är placerad på den södra sidan om Industrivägen i höjd med utfarten (se figur 1).



Figur 1 - Korsning Storgatan/Industrivägen. Vy västerut från Storgatan.

Förslaget innebär att korsningen byggs om genom att Industrivägens anslutning rätas upp. Detta förbättrar sikten och ökar trafiksäkerheten samtidigt som bredden på Industrivägen kan hållas nere med bibehållen tillgänglighet för de tunga transporterna till verksamheterna i området. Fotgängarna får kortare passage över Industrivägen och de både ser och syns bättre.

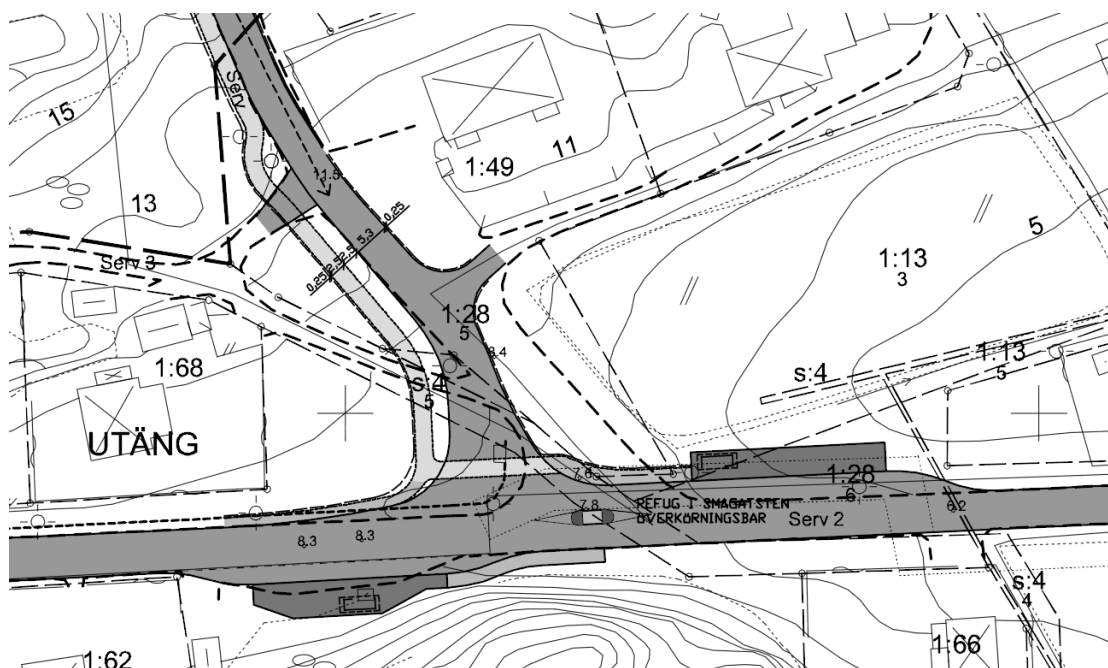
En mittrefug anläggs för att gående på Storgatan ska kunna passera ett körfält i taget. För att stora fordon ska kunna svänga in och ut på Industrivägen föreslås refugen göras överkörningsbar med beläggning av storgatsten och sänkt kantstöd samt utan skyltar.

Förslagsvis ändras hastighetsgränsen till 40 km/h i korsningen.

Befintlig hållplats på södra sidan föreslås rustas upp och byggas om för att klara dagens krav på tillgänglighet. Denna hållplats ligger utanför det område som i planen har beteckningen huvudväg och det blir ett ökat intrång på fastigheten 1:28. Om det skulle medför problem med fastighetsägare eller med krav på förstudie/arbetsplan föreslås att man avvaktar med denna upprustning. Med hänsyn till det ökade antalet användare är det dock önskvärt att den rustas upp.

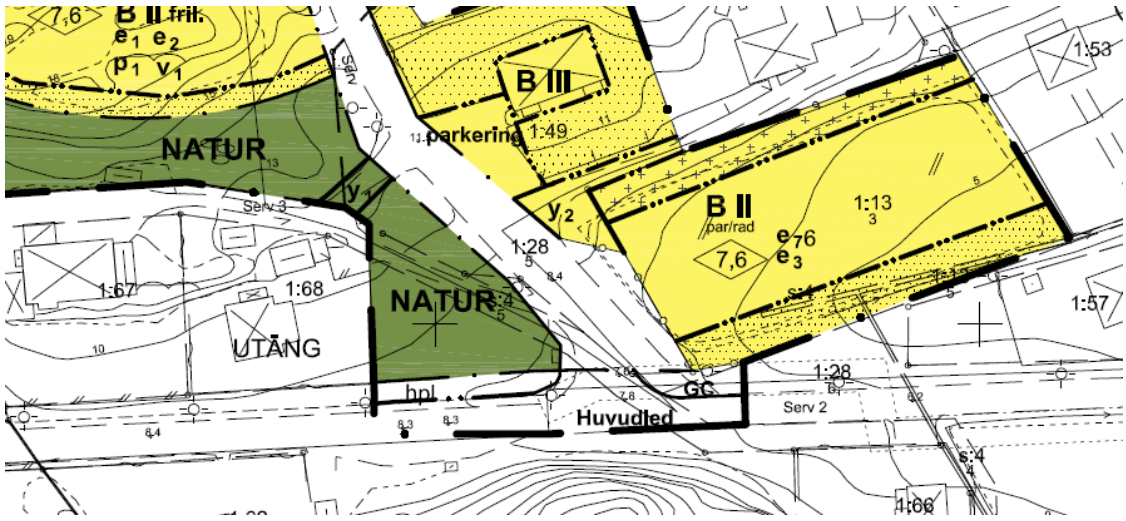
Gångvägen från hållplatsen och föreslagna passage tar ny mark i anspråk som i dag inte är hårdgjord. Den ligger dock på samma fastighet som dagens väg.

Hållplatsen på Storgatans norra sida flyttas österut, både från dagens läge och från det i samrådshandlingen föreslagna läget. Området som tas i anspråk är i planen reglerat som huvudväg samt för gång- och cykeländamål. Om hållplatsens väntyta ska byggas med god standard (inkl väderskydd) görs ett intrång på fastigheten 1:13. Om det skulle medför problem med fastighetsägare eller med krav på förstudie/arbetsplan föreslås att man avvaktar med att bygga ut till fullgod standard på väntytan och gör ett minimum. Med hänsyn till det ökade antalet användare är det dock önskvärt att den byggs ut.



Figur 2 - Korsning Storgatan/Industrivägen -planförslag.

Korsningen är utformad enligt gällande VGU och kontrollerad mot den nya remissutgåvan för VGU.



Figur 3 – Utdrag ur samrådshandlingen

Industrivägen, delen Storgatan - Kv Toftenäs 1:93

Industrivägen löper från Storgatan till industriområdet i den norra delen. Gatan är mellan 4,8 – 6 meter bred och ca 430 m lång. Mellan Storgatan och den befintliga verksamheten i norr finns ett par höga höjder (+20 - +26) som Industrivägen skråar. Industrivägens höjdpunkt är vid fastighet 1:71 (ca +17,2) och dess lågpunkt finns vid den norra änden på Industrivägen (ca +3,1). Vid korsningen med Storgatan är nivån ca +7,1. Industrivägen är som brantast (mellan 7,8 % - 9,5 %), och även som smalast, invid fastighet 1:93 och norrut. I denna norra del av området är marken plan.

Industrivägen föreslås bli 5,3 m bred med 0,25 m stödremsa på vardera sidan. Denna sektion är anpassad för möte på raksträcka mellan lastbil och personbil i 50km/h. Utanför stödremsan krävs ett utrymme på en bredd av minst 0,5 m för ett grunt dike, samt elskåp, belysning eller dylikt. Utrymmet för diket bör vara bredare om det även ska inrymma ett vanligt öppet dike utan dränering.

En körbanebredd på 5,3 m ger då ett 6,8 m brett vägområde. Där djupa bergskärningar förekommer och det inte finns möjlighet att spränga berget i flack lutning, bör dock området utanför stödremsan utökas till 1,5 - 2 m, för att öka trafiksäkerheten, samt att undvika att vägkorridoren upplevs som trång.

Vägarna bör inte ha en längslutning som överskrider 10-12 % och i förslaget anpassar vi oss till befintlig förhållanden vilket innebär uppemot 10%.

Gatanslutningarna till korsningspunkter ska luta maximalt 2,5 %. För att tydliggöra eventuella korsningspunkter kan de göras något upphöjda och markeras med avvikande beläggning. Detta för att göra trafikanten uppmärksam på att det är en konfliktpunkt.

Då lutningarna blir branta kan avvattnas körbana och gc-väg med brunnar, som längre söderut mynnar ut i öppet dike. (VA-utredning visar om detta är möjligt.)

Där utrymme för dike saknas avvattnas körbana och gc-väg med brunnar, som längre söderut mynnar ut i öppet dike. (VA-utredning visar om detta är möjligt.)

Eventuell belysning, elskåp och annan utrustning måste ges utrymme för i vägområdet. I förslaget ligger en remsa på 0,5 m.

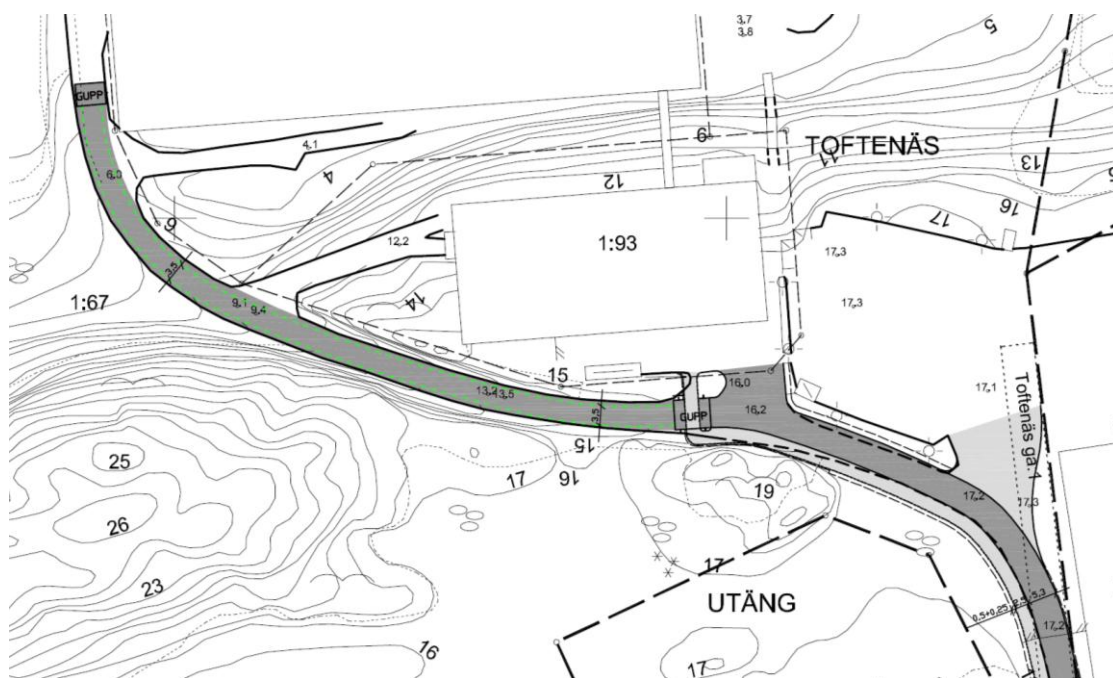
Industrivägen, delen Kv Toftenäs 1:93 – Toftenäs 1:91

Hastigheten förutsätts bli låg eller gångfartsområde. Lutningsmässigt är Industrivägen bitvis av låg standard (7,8 - 9,5 %) på den här delen och detta kommer inte att förändras.

Den inre delen av Industrivägen från parkeringen ner till det planerade området, har en smal sektion mellan bergskärningarna. På denna sträcka är det svårt att bredda vägen och skapa utrymme för gångbana, än mindre en gång- och cykelbana.

Eftersom trafikflödet är begränsat föreslås att sträckan utformas som en blandgata som hastighetssäkras till i det närmaste gångfart. Detta sker genom att två farthinder anläggs, ett som en naturlig avslutning på cykelvägen och ett strax före den planerade parkeringsplatsen.

Vidare föreslås att gatusektionen smalnas av till 3,5 meter mellan den båda farthindren. De kvarvarande sidoområdena, cirka 1 meter på vardera sidan ska dock vara körbara och kunna användas vid ett eventuellt möte.



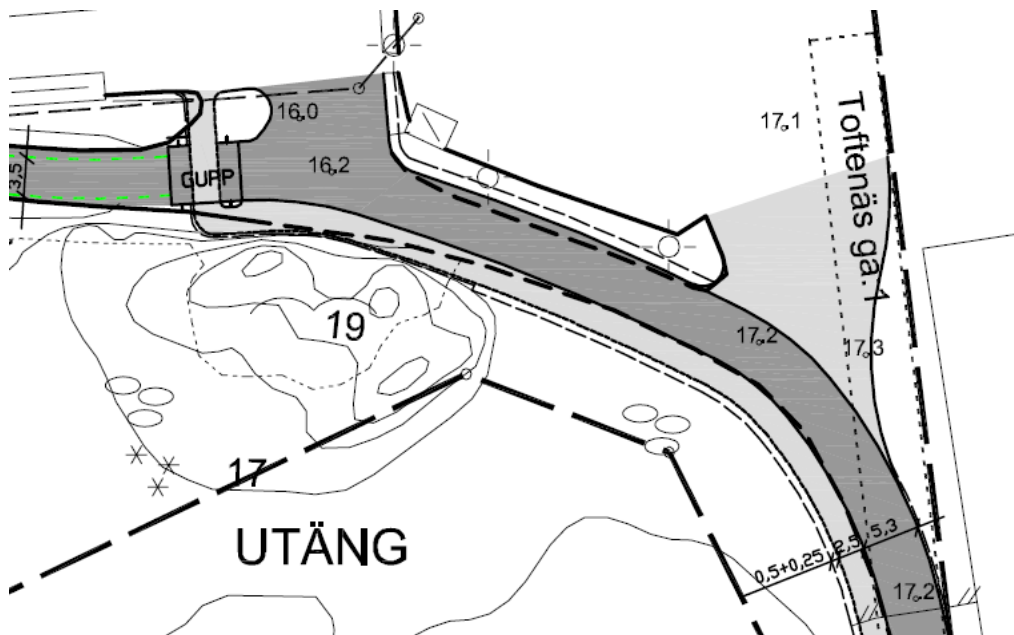
Figur 4 – Planförslag

I sitt enklaste utförande markeras skillnaden i yta med en målad linje eller avvikande färg. Ett attraktivare, men också dyrare alternativ är att använda avvikande beläggning. Om detta alternativ väljs bör det ske med beaktande av drift- och underhållsaspekter. Om natursten (storgatsten) eller annat används kommer fotgängare och cyklister att utnyttja körbanan. Dessa trafikantkategorier vill ha ett jämt och slätt underlag.



Figur 5 – Idé från Østerøvej, Nyborg, Google

En ny in- och utfart till fastighet 1:71 bör vara åtminstone 5,3 m bred och utformas med en radie som möjliggör infart med 24 meters lastbil (minsta radie ca 15m). Om utrymme tillåter, på grund av trafiksäkerhetsskäl, bör in- och utfarten angöra Industrivägen i rät vinkel (se figur 6).



Figur 6 - Infart till verksamhet i fastighet 1:71. Infart mot fastighet radie 15m.

KOMPLETTERANDE PM FÖR TRAFIKUTFORMNING

DETALJPLAN KOLLUNG, SKÄRHAMN

Tjörns kommun har gett SWECO i uppdrag att göra en trafikutredning i samband med detaljplanearbete för Kollung i norra Skärhamn. I tidigare PM har geometriska förutsättningar (1), samt synpunkter/konsekvenser (2) för trafiken i området studerats. Nu kompletteras och vidareutvecklas utformningen av infart Industrivägen från Storgatan samt delar av huvudvägen in i området