

PM

UPPDRAG Strömna Trafikutredning	UPPDRAGSLEDARE Mathias Hollaus	DATUM 2017-12-17
UPPDRAGSNUMMER 12601075	UPPRÄTTAD AV Mathias Hollaus	

Nulägesbeskrivning

Den befintliga in- och utfarten till båtvarvet ligger belägen en bit upp i backen på Stavsnäsvägen där det är svårt för större fordon att åka in. De måste i många fall nyttja trottoaren för att få tillräckligt stor svängradie. Sikten vid in- och utfarten är även dålig. Högre upp i backen är en väldigt snäv kurva med träd som skymmer sikten. Trafik som åker nedför backen gör ofta detta med väldigt hög hastighet. Placeringen av in- och utfarten är därför inte bra utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Alternativ 1

Den nya in- och utfarten till båtvarvet planeras att ligga belägen på den södra sidan av bron på vänster sida i trafikens färdriktning. Anledningen till in- och utfartens placering är att den ligger på en rak del av Stavsnäsvägen. Om in- och utfarten hade placerats i kurvan, alternativt längre in på vägen hade sikten för utkörande fordon försämrats. Samma problematik hade även uppstått som med befintlig in- och utfart, att större fordon hade fått problem med att ta ut en tillräckligt stor svängradie. Med föreslagen placering och utformning är sikten god, samt att större fordon enkelt kan ta sig in på området. Dock måste trädraden som angränsar till fastigheten tas bort. Denne skymmer sikten för större fordon som ska in på området. Trädraden skymmer även sikten för persontrafik som ska ut från området.

Vad som blir problematiskt med föreslagen in- och utfarts placering är höjdskillnaden mellan vägbanan och parkeringen. Då ingen inmätning har gjorts estimeras istället höjdskillnaden mellan vägbanan och parkering till 1,4 meter. Säkerhetszonen mellan vägbanan och parkering är ungefär 3 till 4 meter. Detta betyder att det krävs en ramp för att fordon ska kunna ta sig in och ut från området. Enligt VGU bör en ramp helst inte ha större vinkeländring än 8%. För att den föreslagna rampen inte ska bli för lång har den en vinkeländring på 12%. En vinkeländring som är större än 8% måste ha en ett vilplan på 5 meter¹. Detta gör att den föreslagna rampen måste vara 15 meter lång. Detta medför att nuvarande parkeringsyta inne på båtvarvet blir mindre och det kan krävas en utredning kring om ytan inne på båtvarvet behöver göras om. Rampen behöver även förstärkas med stödmur eller slänt.

¹ Vägar och gators utformning – *Korsningar*. Stockholm, 2015.

Alternativ 2

Alternativ 2 har samma förutsättningar som alternativ 1. Skillnaden är istället att in- och utfarten har en vinkel vilket gör att rampen inte tar lika mycket yta i anspråk som alternativ 1. Med en sådan utformning underlättar det även för större fordon att köra in på området då deras svängradie blir mindre. Vad som dock blir problematiskt med en sådan utformning är att sikten för persontrafik som ska ut från området är betydligt sämre än sikten i alternativ 1. Trafikanten måste titta snett bakåt och utanför deras siktriangel för att upptäcka trafik norrifrån. Även i detta alternativ måste trädraderna tas bort för att de inte ska skymma sikten.

Konsekvens av en fyrvägskorsning

Med en ny in- och utfart söder om bron skapas en fyrvägskorsning. Detta kan medföra konsekvenser. En till in- och utfart ger fler konfliktpunkter och det kan därmed förekomma fler konflikter mellan trafikanter. Då bron är signalreglerad kan en ny in- och utfart medföra sämre framkomlighet. Trafik som kommer ned från Stavsnäsvägen norrifrån har stoppliktt ungefär 20 meter före bron vid broöppning. Den nya in- och utfarten är placerad vid stopplikten. Stopplikten måste därför flyttas framåt så att den ligger i direkt anslutning till bron. Den nya in- och utfarten måste kompletteras med skylt för stoppliktt alternativt väjningsplikt då den ansluter till huvudled. Då även större fordon ska nyttja den nya in- och utfarten kan det påverka framkomligheten för samtliga trafikanter, dels de som ska ut från båtvarvet men även de som ska ut från området på den västra sidan Stavsnäsvägen.

2 (2)

PM
2017-12-1