



Trafiksäkerhetsåtgärder längs Båtsmansvägen



Innehåll:

| | |
|--|----|
| Sammanfattning | 2 |
| Bakgrund | 2 |
| Befintliga förhållanden | 2 |
| Trafik | 2 |
| Vägutformning | 3 |
| Förslag på åtgärder | 3 |
| Genomgående gångbana..... | 3 |
| Timlashållplats | 4 |
| Korsningsåtgärder..... | 6 |
| Åtgärder för förbättrad tillgänglighet | 8 |
| Effekter av åtgärderna | 9 |
| Avfärdade alternativ | 9 |
| Kostnader för föreslagna åtgärder | 10 |

Sammanfattning

Plan- och fastighetsutskottet har uppdragit till Kommunledningskontoret att ta fram förslag på trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Båtsmansvägen.

Tyréns har på uppdrag av kommunledningskontoret tagit fram förslag på åtgärder längs Båtsmansvägen. Åtgärderna är främst tänkta att höja säkerheten och att minska framkomligheten för biltrafik längs vägen. Vilka åtgärder som kan vidtas begränsas av busstrafiken och det smala gaturummet.

Följande åtgärder föreslås längs Båtsmansvägen.

- en genomgående gångbana längs den (syd)västra sidan,
- en timglashållplats anläggs söder om Gustavsbergsleden (hållplats:)
- korsningen med Gustavsbergsleden stramas upp och förses med en upphöjning
- korsningen med Frestavägen stramas upp och cykelöverfarten markeras med röd asfalt

Den befintliga körbanebreddens behålls och de avsmalningar och gupp som finns idag återställs på den sträcka där gångbanan flyttas.

Bakgrund

I samband med att Vaxmora byggdes ut i början av 70-talet så byggdes Gustavsbergsleden och Båtsmansvägen försågs med trafikeringsförbud på en kort sträck, i praktiken en avstängning för de flesta fordon. Kommunledningskontoret tog våren 2009 fram en rapport som beskrev konsekvenserna av ett eventuellt öppnande av vägen. Denna rapport ledde till ett uppdrag att ta fram trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs Båtsmansvägen.

Befintliga förhållanden

Trafik

Trafiken på Båtsmansvägen har mätts dels 2002 dels 2008. Vardagsdygnstrafiken uppmättes 2002 på delen Diskusvägen-Skåltorpsvägen till 800 fordon/dygn och på delen Gammelvägen-Trestegsvägen till 1550 fordon/dygn. Mellan Frestavägen och Gammelvägen uppmättes 1950 fordon per vardagsdygn 2008. Den tunga trafiken, uppmätt till 18, 10 respektive 8 procent, utgörs i huvudsak av busslinje 527 som trafikerar Båtsmansvägen och Gustavsbergsvägen med cirka 60 turer per dag i vardera riktningen.

Hastigheterna (85percentilerna) uppmättes till 43 km/tim på Båtsmansvägen mellan Frestavägen – Gammelvägen, 41 km/tim mellan Gammelvägen och Trestegsvägen och 45 km/timme mellan Diskusvägen och Skåltorpsvägen. Medelhastigheterna på Båtsmansvägen var 36 – 37 km/timme (räknat på hela dygnet).

Vägutformning

Båtsmansvägen har idag en körbana som är c:a 5,5 – 6,5 bred. Mellan Gustafsbergsleden och Frestavägen finns sju avsmalningar av varierande utformning och en timglashållplats mellan Diskusvägen och Törnbergsvägen. Ett par av avsmalningarna är även försedda med gupp i form av s. k. busskuddar utförda i asfalt. Gångbanan som finns längs ena sidan är smal och byter sida ett par gånger.



Befintlig timglashållplats vid Diskusvägen.

Förslag på åtgärder

Kommunledningskontoret har låtit Tyréns ta fram förslag på trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs Båtsmansvägen.

Åtgärderna kan genomföras och är värdefulla oavsett om sträckan mellan Runbergsvägen och Runskogsvägen öppnas för genomfart eller ej.

Genomgående gångbana

Gångbanan längs med Båtsmansvägen växlar sida vilket leder till onödiga passager över körbanan. Ett kontinuerligt gångstråk längs den ena sidan av Båtsmansvägen skulle höja såväl framkomligheten som säkerheten för fotgängarna.

Idag ligger merparten av gångbanan på den sydvästra sidan av vägen vilket också är den sida som skolan ligger på. Den genomgående gångbanan föreslås därför på den sidan. Åtgärden innebär att befintlig gångbana rivs mellan

busshållplatsen vid Runbergsvägen och Diskusvägen. Ny gångbana anläggs på motsatta sidan mellan Runbergsvägen och busshållplatsen vid Diskusvägen. Vid båda busshållplatserna samt mellan Gustavbergsleden och Runbergsvägen blir det gångbana på båda sidor. Övergångsställen placeras där det är säkrast att korsa över körbanan.

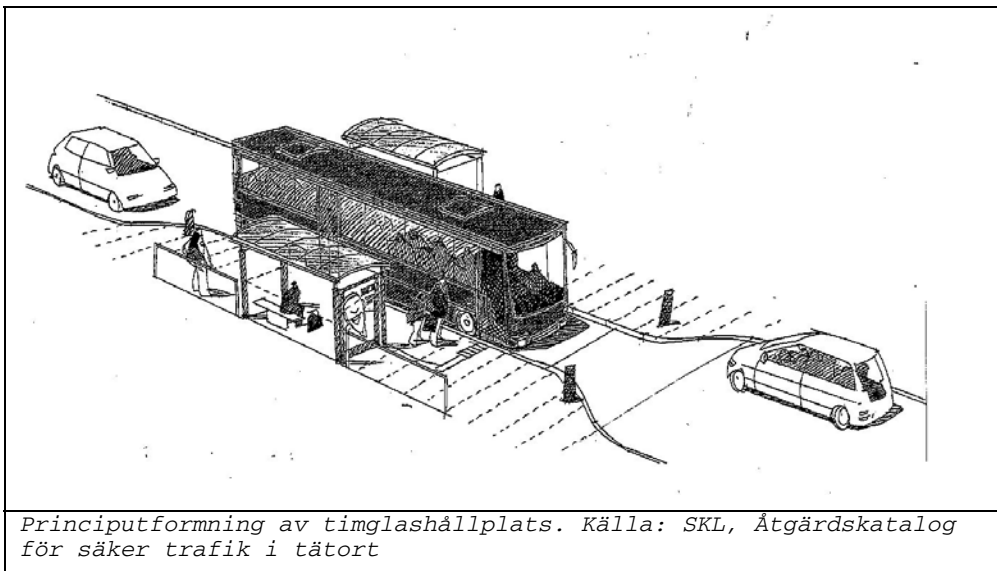
Ett byte av sida för gångbanan är en relativt omfattande ombyggnad och påverkar fastigheterna längs sträckans båda sidor. Anpassningar måste göras vid tomtanslutningar och mot fastighetsgränser, telefon- och belysningsstolpar måste flyttas och det behövs åtgärder för att klara vattenavrinningen.

Dagens körbanebredd bibehålls och avsmalningar samt gupp återställs efter ombyggnaden. Avsmalningarna ges en enhetlig utformning med kantsten som ansluter till den nya gångbanan. Gångbanan utförs med genomgående, men försänkt eller avfasad, kantsten förbi fastighetsinfarter, t ex till Vittraskolan vilket ger ökad trygghet och tydlighet.

Timglashållplats

Den befintliga busshållplatsen i höjd med Runbergsvägen har idag dåligt med utrymme för på- och avstigande och saknar väderskydd. Genom att utforma den som en timglashållplats förbättras säkerheten både för dem som går på och av bussen och för andra som skall passera över körbanan i detta läge, t ex till Vittraskolan.

Timglashållplatsen försämrar framkomligheten för övrig trafik, eftersom den inte kan passera bussen när den står på hållplatsen. Detta är en önskvärd effekt av åtgärden.



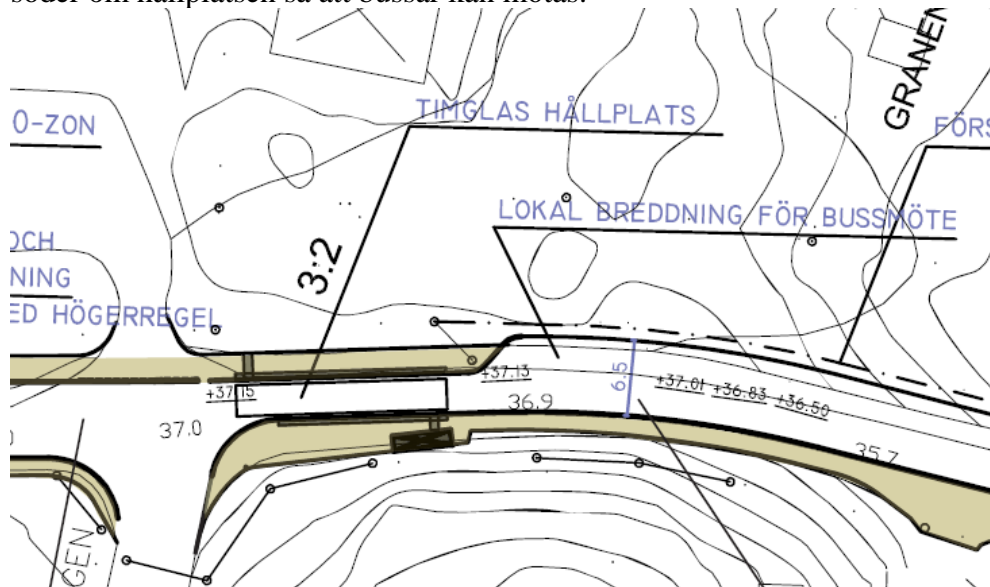
Principutformning av timglashållplats. Källa: SKL, Åtgärds katalog för säker trafik i tätort

Rapport

2010-05-28

Sidan 5 av 10

För att busstrafiken skall fungera görs en kort breddning av Båtsmansvägen söder om hållplatsen så att bussar kan mötas.



Läget för den förbättrade hållplatsen (stolpen tillfälligt borttagen på bilden) och ledningsarbeten längre ned på Båtsmansvägen. Genomgående, försänkt, kantsten vid infarten till Vittraskolan till vänster.

Korsningsåtgärder

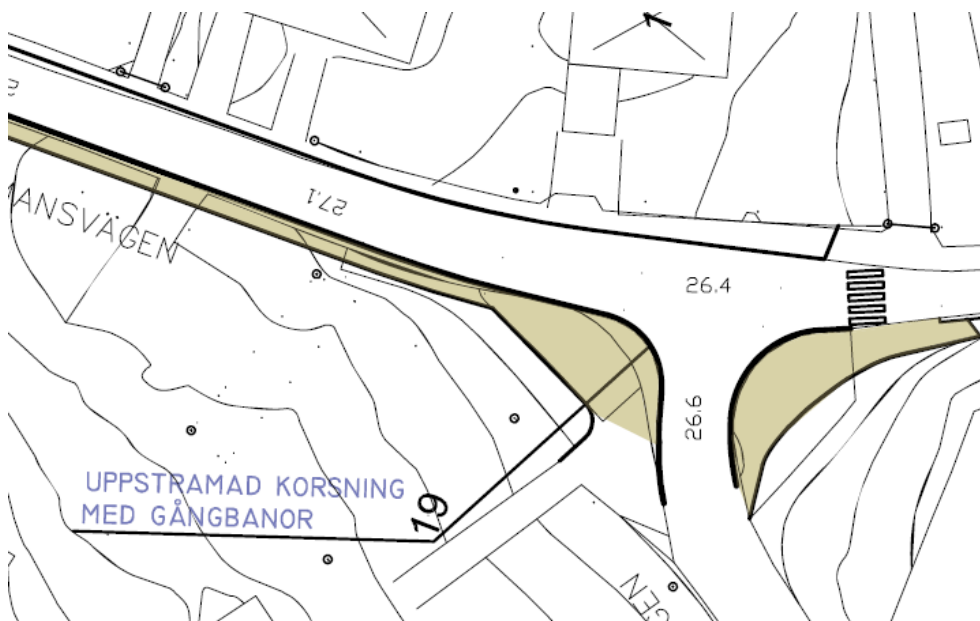
Frestavägen

En åtstramning av Båtsmansvägens korsning med Frestavägen gör att övergångsstället och cykelöverfarten blir tydligare. Utförs cykelöverfarten dessutom i röd beläggning förbättras synbarheten och tydligheten ytterligare. Något snävare radie mot norr gör också så att bilisterna måste sänka hastigheten något mer än idag.



Diskusvägen

Korsningen föreslås stramas upp och rätas upp för ökad tydlighet och lägre hastighet. Gångbanorna "följer med" genom korsningen in på Diskusvägen. Detaljutformning anpassas till befintlig fastighetsutfart.

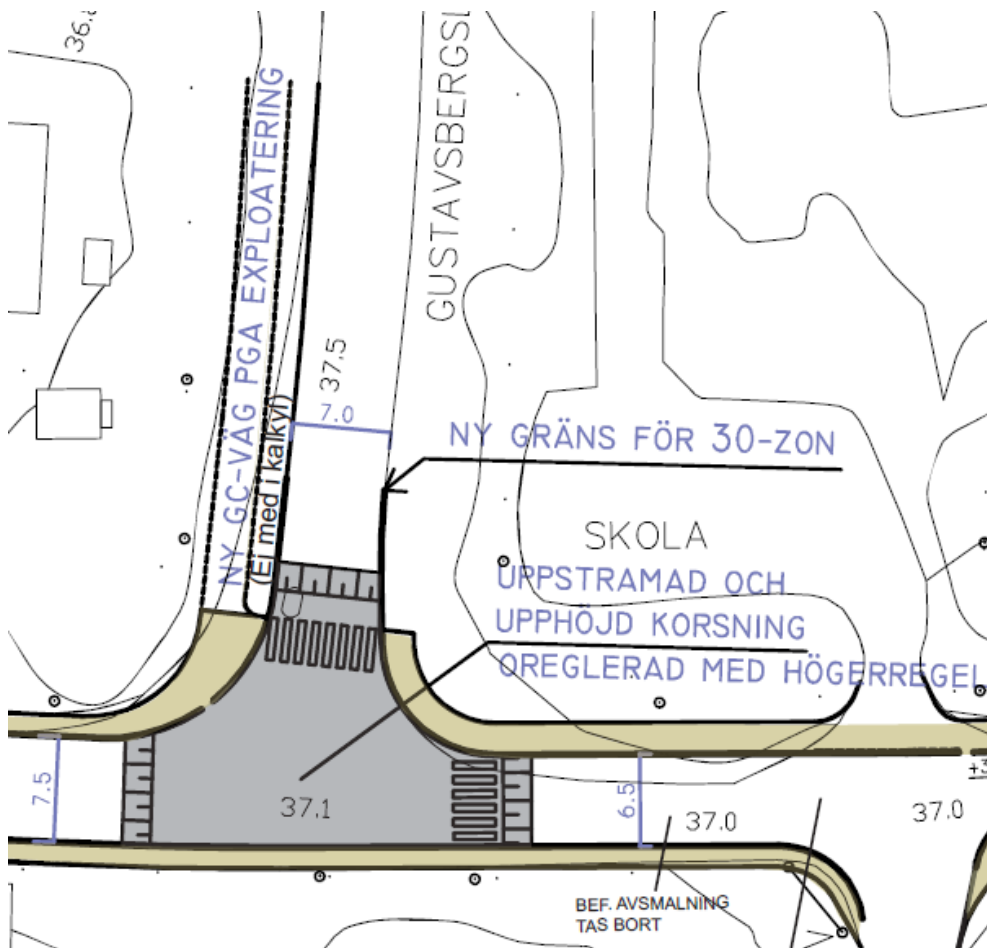


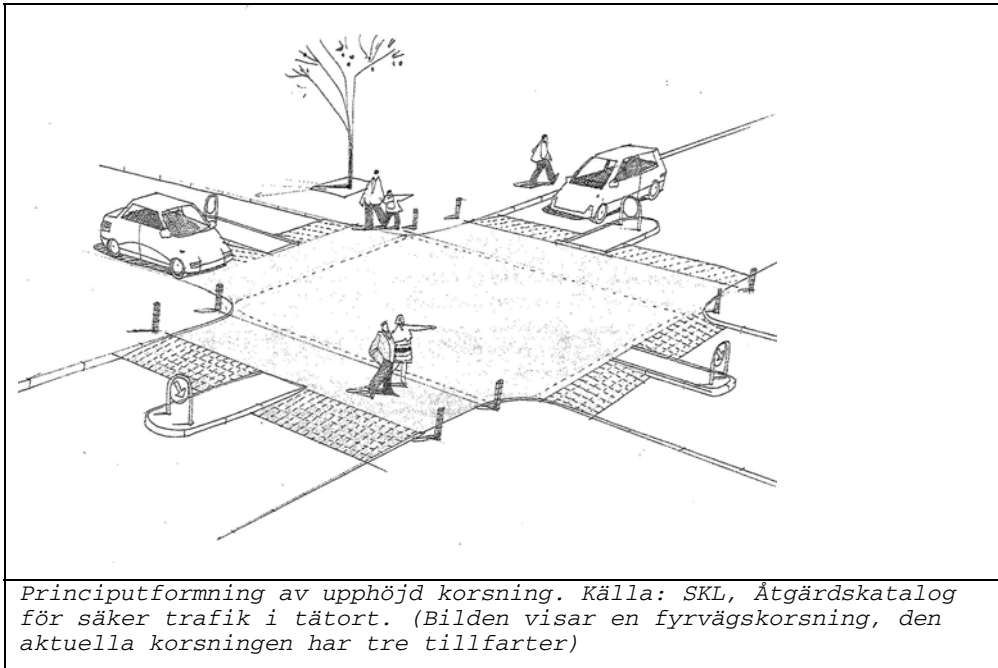
Gustavslundsvägen

Idag har korsningen en mycket stor radie i högersväng från Gustavbergsleden, vilket leder till alltför höga hastigheter i korsningen.

Korsningen föreslås stramas upp med mindre radier samt höjas upp över hela ytan. Ramper och upphöjning utförs enligt SL:s riktlinjer RIBUS08. Den befintliga avsmalningen omedelbart norr om Runbergsvägen tas bort.

En upphöjning av hela korsningen dämpar hastigheten och höjer trafiksäkerheten framförallt för oskyddade trafikanter.





Åtgärder för förbättrad tillgänglighet

Både den föreslagna nya timglashållplatsen och den befintliga mellan Diskusvägen och Trestegsvägen föreslås tillgänglighetsanpassas enligt SL:s standard.

Nya eller åtgärdade övergångsställen utförs tillgänglighetsanpassade för personer med gånghjälpmedel. Övergångsstället vid Frestvägen anpassas även för synskadade.

Effekter av åtgärderna

De föreslagna åtgärderna främjar främst fotgängarnas framkomlighet och säkerhet längs vägen. I korsningen med Gustavsbergsleden förbättras säkerheten för samtliga trafikanter eftersom den utförs upphöjd. En viss ökad säkerhet för cyklister i den olycksdrabbade korsningen med Frestavägen förväntas också.

Åtgärderna, speciellt den nya timglashållplatsen, bidrar till att göra Båtsmansvägen mindre attraktiv för genomfartstrafik.

Vilken reglering (högerregel/väjningsplikt/stopplikt) som väljs i korsningarna kan också påverka framkomligheten och säkerheten.

Avfärdade alternativ

Vilka åtgärder som kan vidtas begränsas bl a av busstrafiken. Det är t ex inte möjligt med fler gupp eller tillräckligt många och snäva sidoförskjutningar. Det ovan presenterade åtgärdsförslaget föreslås efter samråd med SL.

Eftersom Båtsmansvägen är huvudgata i området och utgör skolväg för barnen till två skolor fanns ett önskemål om en dubbelriktad gång- och cykelbana längs vägens ena sida. Körbanan kan inte smalnas av ytterligare för att ge plats för en gång- och cykelbana. Det önskade utrymmet skulle därmed behöva tas från intilliggande fastigheter. Inmätning av fastighetsgränser, murar, häckar mm tydliggjorde svårigheten att bredda för cykelbana mot fastigheterna. Åtgärden bedömdes därför inte som rimlig. Ur säkerhetssynpunkt finns det inte någon dokumenterad fördel med att cykla på en cykelbana jämfört med i blandtrafik vid låga flöden och hastigheter. Arbetet inriktades därför på att finna andra säkerhetshöjande åtgärder.

Kostnader för föreslagna åtgärder

För samtliga poster har ett generellt påslag om 20% lagts på som inkluderar en uppskattad kostnad för projektering och byggledning. Här har även antagits att åtgärderna utförs samordnat – med endast delar av åtgärderna genomförda kommer också delkostnaderna att stiga.

| | |
|---|-----------|
| Söder om Trestegsvägen (cirka 390 m) | |
| Gång- och cykelöverfart och uppstramning av korsning vid Frestavägen | 170.000 |
| Mellan Trestegsvägen och Diskusvägen (cirka 130 m) | |
| Uppstramad anslutning med gångbaneanslutningar vid Diskusvägen | 190.000 |
| Tillgänglighetsåtgärder för busshållplats (båda sidor) | 60.000 |
| Diskusvägen och Gustavsbergsleden (cirka 370 m) | |
| Breddning av gata till 6,5 meter samt åtgärder för ny gångbana – inkluderar nya täckdiken, ny överbyggnad samt stödmur och justering av anslutningar mot fastigheter Illustration: | 4.400.000 |
| | |
| Flytt av telestolpar*, belysning och röjning av buskage mm | 265.000 |
| Sidoavsmalningar | 100.000 |
| Tillgänglighetsåtgärder för busshållplats (båda sidor) inklusive arbeten för timglashållplats och gångbana vid Runbergsvägen mot Gustavsbergsleden | 370.000 |
| Ny beläggning (ny topp) | 550.000 |
| Åtgärder i korsningen med Gustavsbergsleden – upphöjning mm | 165.000 |
| Oförutsett 15% | 940.500 |
| Totalt ca | 7.5 Mkr |

* För telestolpar har antagits en kostnad på 25.000 för flytt per styck (6 st.), här kan även övervägas att förlägga dessa under mark – dock med de följer av åtgärder på såväl privata tomter som de kostnader som följer för anläggandet.