

Hastighetsdämpande åtgärder Tegelvägen/ nya lokalgatan i Heby.

Bakgrund

Heby kommun har beslutat att bygga ett nytt vård- och omsorgsboende i Heby tätort, DP 387, del av Västerlövsta Prästgård 1:13, 2:1 och Västerlövsta Klockargård 1:22. Under granskningstiden för den aktuella detaljplanen inkom synpunkter från allmänheten. Synpunkterna uttrycker en oro att förslaget kommer att innebära en försämrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter om den nya lokalgatan anläggs vid Tegelvägen (se bilder nedan). På GC-vägen längs med Tegelvägen rör sig oskyddade trafikanter med främst barn som ska till och från närliggande skola.



Figur 1. Bilden ovan illustrerar befintlig GC- väg från Tegelvägen i västlig riktning. Foto: Privat 20200428.



Figur 2. Bilden ovan illustrerar befintlig GC- väg mot Tegelvägen i sydlig riktning. Foto: Privat 20200428.



Figur 3. Bilden ovan visar Tegelvägen från befintlig GC- väg i sydlig riktning. Foto: Privat 20200428.

Trafikförhållanden

Cykelpassager

Cykelpassager är markerade med vägmarkering för cykelpassage och ska användas av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en väg eller en cykelbana. Det finns både bevakade och obevakade cykelpassager. Här nedan får du veta mer om vem som har väjningsplikt vid obevakade cykelpassager – fordonsföraren på vägen eller den cyklande som kommer från cykelbanan och ska korsa vägen.

Vid obevakade cykelpassager ska fordonsförare på vägen anpassa hastigheten, så att det inte uppstår fara för cyklande som är ute på cykelpassagen. Cyklister och förare av moped klass II som kommer från en cykelbana har väjningsplikt när de korsar en väg. Det gäller även om det finns en obevakad cykelpassage.

Det finns även bevakade cykelpassager. Vid bevakade cykelpassager regleras trafiken av trafiksignaler eller av polis.

Cykelöverfart

Cykelöverfarter ska användas av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en väg eller en cykelbana. De har vägmarkering och vägmärken för cykelöverfart samt en utformning som säkrar att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Här nedan får du veta mer om vem som har väjningsplikt vid cykelöverfarter – fordonsföraren på vägen eller den cyklande som färdas ut på cykelöverfarten.

Cyklister och förare av moped klass II som färdas ut på en cykelöverfart från en cykelbana ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos fordon som närmar sig överfarten.

Fordonsförare har väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten.

Säkra och trygga skolvägar

Enligt transportpolitiska mål (2008/09:93) ska barn och unga ges särskild uppmärksamhet. Trafikmiljön ska vara och uppfattas som trygg och säker så att barn i större utsträckning kan förflytta sig på egen hand. Barnen är vår framtids resenärer varför det är viktigt att de lär sig vistas i trafiken för att grundlägga goda och säkra resmönster och beteenden.

En *trygg* skolväg är när barn och vuxna upplever att det är säkert att vistas i trafiken till och från skolan. En *säker* skolväg betyder att barnen inte ska skada sig i trafiken till och från skolan. Saker som kan bidra till en säkrare och tryggare skolväg är bland annat: separerade gång- och cykelbanor, få bilar med låga hastigheter, fler gång-, cykel- och kollektivtrafikanvändare, gångator, övergångar med en för platsen trafiksäkert anpassad utformning, god belysning, rensade buskage och mötesplatser.

Leveranser

Det kommer att ske dagliga leveranser med lastbilar till och från vård- och omsorgsboendet.

Drift och underhåll

Vid förslag på lösningar ska drift och underhåll beaktas. Personal som röjer snö och grushantering ska kunna komma fram och arbeta på platsen på ett smidigt sätt.

Siktförhållanden

Vid en korsning ska trafikanter ha tillräckligt bra sikt för trafiksäkerhetens skull. När fordon kommer från en gata så sikten vara bra **10 meter** åt vartdera hållet. När fordon kommer från en GC-väg ska sikten var bra **10 meter** åt vartdera hållet om inget annat anges. En siktsträcka på **5 meter** när GC-väg möter GC-väg är godtagbar. Siktsträckan för nya cykelbanan som

The diagram illustrates a four-way intersection with the following dimensions and features:

- Intersection Dimensions:** The width of the intersection is 10 m on both the horizontal and vertical axes.
- Sight Triangles:** Two sight triangles are shown, each with a base of 10 m and a height of 10 m.
- Labels:**
 - Gata:** The main road.
 - Siktniangel:** The sight triangle.
 - KÖRBANA:** The road crossing the intersection.
 - Gång- och cykelbana:** The pedestrian and bicycle path.
- Other Dimensions:**
 - A 5 m dimension is indicated for the width of the pedestrian and bicycle path.
 - A 10 m dimension is indicated for the width of the road crossing the intersection.

Figur 5. Bilden ovan illustrerar siktlinjen från nya lokalgatan samt nya cykelbanan. Från nya lokalgatan blir det 10 meter fri sikt åt vardera hållet (Tegelvägen) och från nya cykelbanan blir det 5 meter fri sikt åt vardera hållet. Foto: Privat

Höjder

Höjden på den nya lokalgatan bedöms bli på samma nivå som nuvarande gc- väg som går längs med Tegelvägen.

Förslag till ny cykelpassage/ cykelöverfart

Förslag 1.

Det första förslaget innebär att hela Tegelvägen ska vara enhetlig vid cykelövergångarna. Nedan visas ett exempel på korsningen Tegelvägen/ Rosenlundsvägen i Heby. Förslaget innebär att den nya lokalgatan och Tegelvägen är på samma höjd och cykelbanan sänks till den höjden.



Figur 6. Bilden ovan visar en cykelpassage i korsningen Tegelvägen/ Rosenlundsvägen i västlig riktning. Foto: Instant streetview.

Förslag 2.

Det andra förslaget innebär en ny cykelöverfart. Då får bilister från Tegelvägen och nya lokalgatan en viss upphöjning när de ska passera överfarten.



Figur 7. Bilden ovan visar en cykelöverfart på Sjukhusvägen/ Ulleråkvägen i Uppsala. Bilden saknar skyltar.
Foto: Instant streetview.

Förslag 3.

Det tredje förslaget innebär att bilisterna får en liten upphöjning i form av kantsten/ granitsten.



Figur 8. Bilden ovan visar fasade kanter av granitsten som en fartdämpande åtgärd på Södra Esplananden i Sala. Foto: Instant streetveiw.



Figur 9. Bilden ovan visar höjden på kantstenen/ granitstenen. Den är cirka 5 centimeter hög. Foto: Privat.

Förslag 4.

Det fjärde förslaget innebär en passage där det blir en upphöjning för bilisterna i form av fasad asfaltkant.



Figur 10. Bilden ovan visar en passage på Lundagatan/ Skolgatan i Morgongåva. Foto: Instant streetview.

Förslag 5.

Det femte förslaget innebär en upphöjning för bilisterna samt att sockerbitar målas dit för att förtydliga att det är en cykelpassage.



Figur 11. Bilden ovan visar hur man kan använda sig av vägmarkeringar. I detta fall är det även ett övergångsställe. Vid en cykelpassage räcker det med "sockerbitar". Foto: Instant streetview.

Förslag 6.

Det sjätte förslaget innebär att hastighetskyltar (portaler) sätt upp på nya lokalgatan direkt efter anslutningen från Tegelvägen.



Figur 12. Bilden ovan visar hur man införa hastighetsdämpande åtgärder med hjälp av skyltar. På den nya lokalgatan blir det 30 km/h och på Tegelvägen är förslaget att det ska bli 40 km/h. Foto: Instant streetview.

Förslag 7.

Det sjunde förslaget innebär att vägkuddar anläggs på nya lokalgatan i nära anslutning till Tegelgatan, precis innan cykelpassage. Vägkuddar bör finnas i båda köriktningarna.



Figur 13. Bilden ovan visar vägkuddar som kan placeras på den nya lokalgatan innan cykelpassage/ cykelbana. Foto: Instant streetview.

Förslag 8.

Det åttonde förslaget innebär att en trafikspegel/ gatuspegel sätt upp på Tegelvägen mitt emot den nya lokalgatan.



Figur 14. Bilden ovan visar hur det är möjligt att använda sig av trafikspegel/ gatuspegel för att uppmärksamma andra fordon på den korsande gatan/ vägen. Foto: Instant streetview.

Förslag 9

Det går att kombinera förslag 3 och 4 och sätta granitsten mellan den nya lokalgatan och befintlig g/c- väg samt att anlägga en fasad asfaltskant mellan befintlig g/c- väg och Tegelvägen. Se bild nedan.



Figur 15. Bilden ovan visar hur granitsten skulle kunna sättas mot den nya lokalgatan och att en fasad asfaltskant används mot Tegelvägen. Foto: Privat.

Samlad bedömning och utvärdering

Förslag 1 innebär ingen skillnad mot hur det ser ut vid de andra korsningarna längs med Tegelvägen. Den utformningen får anses vara den minst prioriterade när det gäller trafiksäkerhet.

Förslag 2 innebär att Heby kommun väljer att göra en cykelöverfart. Fördelen med en cykelöverfart är att det finns vägmarkeringar, vägmärken och att det är hastighetssäktrat samt att cyklister har företräde då det blir väjningsplikt för bilister. Detta alternativ är då något dyrare.

Förslag 3 innebär en upphöjning mot cykelpassagen med fasad granitsten. Granitstenen har en höjd av cirka 5 centimeter. Den formen av trafikhastighetsdämpande åtgärd är effektiv när cykelbanan/ cykelpassagen inte är i samma nivå. Förslaget är att ta bort befintlig kantsten på Tegelvägen och byta ut mot granitsten vid cykelbanan/ cykelpassagen. Detta förutsätter att inte cykelbanan höjs i nivå.

Förslag 4 innebär att en upphöjning mot cykelpassagen med fasad asfalt. Detta förslag är att föredra om cykelbanan höjs i nivå då granitstenen (förslag 3) inte har tillräcklig höjd. Höjden bör inte vara högre än 10- 12 centimeter (beroende på vinkeln/ lutningen mot Tegelvägen) så inte stötfångaren slår i på bilarna. Kan kompletteras med pollare med markeringsskärm (X3) för sidohinder, farthinder mm.

Förslag 5 innebär att cykelpassagen/ cykelöverfarten får vägmarkeringar (M 16) i form av sockerbitar för ökad tydlighet. Markeringen anger en cykelpassage eller en cykelöverfart där vägmärke B8, cykelöverfart är uppsatt. Om markeringen avser en cykelöverfart ska den kombineras mer markeringen M 14, väjningslinje.

Förslag 6 innebär att använda sig av portaler med hastighetsskyltar. Det vill säga 30- skyltar när du åker in på nya lokalgatan och 40- skyltar när du ska åka ut på Tegelvägen (förslaget är att det ska bli 40 km/h på Tegelvägen. I dag är det 50 km/h). Portalerna kan användas som hastighetsdämpande åtgärder om de ställs tillräckligt nära varandra. Nackdelen är att det kommer leveranser på lastbil som behöver sitt utrymme. Då behöver kanske portalerna dras isär vilket innebär att de inte längre fyller sin funktion som hastighetsdämpande åtgärd.

Förslag 7 innebär att vägkuddar sätts upp i direkt anslutning till cykelbanan längs med Tegelvägen. Vägkuddar används företräddelsevis vid matargator och kan inte anses vara nödvändiga i ett första läge.

Förslag 8 innebär att använda trafikspeglar/ gatuspeglar. Eftersom siktlinjen får anses vara god så bedöms de inte vara nödvändiga i ett första läge.

Förslag 9 innebär en kombination mellan förslag 3 och 4 där granitsten sätts mot den nya lokalgatan och en asfaltskant mot Tegelvägen.

Åtgärders som ska genomföras:

Totalt åtta förslag har tagits fram för att göra cykelpassagen/ cykelöverfarten trafiksäker. Fokus har varit att göra det säkert för oskyddade trafikanter och framför allt barn som ska till och från skolan. Av förslagen som har tagits fram är bedömningen att förslag 2, 3 och 4 är de som mest trafiksäkra. De får anses vara de mest effektiva fartdämpande åtgärderna som passar vid den anläggningen av nya lokalgatan.

För att säkerställa en hög trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter så kommer kommunen projektera för och genomföra följande förslag:

Enligt uppgifterna som finns just nu kommer den nya lokalgatan att ligga på samma höjd/ nivå som den befintliga cykelbanan som går längs med Tegelvägen. Den befintliga cykelbanan kommer att behöva höjas cirka 5 centimeter för att på så sätt kunna anlägga granitsten (se figur 8) mellan cykelbanan och nya lokalgatan. Höjdskillnaden blir större mellan Tegelvägen och cykelbanan vilket innebär att granitsten inte kan användas då den skulle bli för hög och det finns risk att bilar skrapar i. Där anläggs asfalt (se figur 10) som en fasad kant. För att ytterligare öka trafiksäkerheten så sätts pollare med markeringsskärmar (X3).

Siktsträckan (10 meter åt vardera hållet) från nya lokalgatan får anses vara god om häckarna hålls i rätt nivå (max 80 centimeter). Siktsträckan från nya cykelbanan som anläggs längs med nya lokalgatan får anses vara god. 5 meter siktsträcka åt vardera hållet är godtagbart när GC-väg angör GC-väg. I det här fallet korsar inte cykelbanorna varandra och bara den ena

fortsätter rakt fram. Den nya GC-vägen som anläggs avslutas vid Tegelvägen vilket innebär att cyklister/ mopedister måste svänga höger eller vänster och torde därför vara tvungna att ta ned farten.

För Tekniska enheten,

Daniel Johansson

Trafikhandläggare