

# TRAFIKLÖSNING INOM NY DETALJPLAN I STORA RÖR, FÄRJESTADEN – UNDERLAG FÖR MÖTE

## Inledning

En detaljplan ska tas fram för ett område i Stora Rör. Detta PM ska översiktligt belysa trafikfrågorna dels inom området och dels anslutningar till allmänt vägnät.

Anslutningen av området till Stora Rörsvägen ska kunna fungera med Trafikverkets båda alternativ dvs med GC-port i kombination med ny sydlig sträckning och med befintlig sträckning.

Förslagen är endast översiktliga. Ingen förprojektering har genomförts i detta skede.

## Anslutning till allmänt vägnät

### *Anslutning till stora Rörsvägen med gc-port*

Anslutningen till den nya GC-porten under v136 måste projekteras för att säkerställa att det blir en bra lösning. Detta kan göras i ett senare skede men det är viktigt att skapa förutsättningar för en trafiksäker lösning.

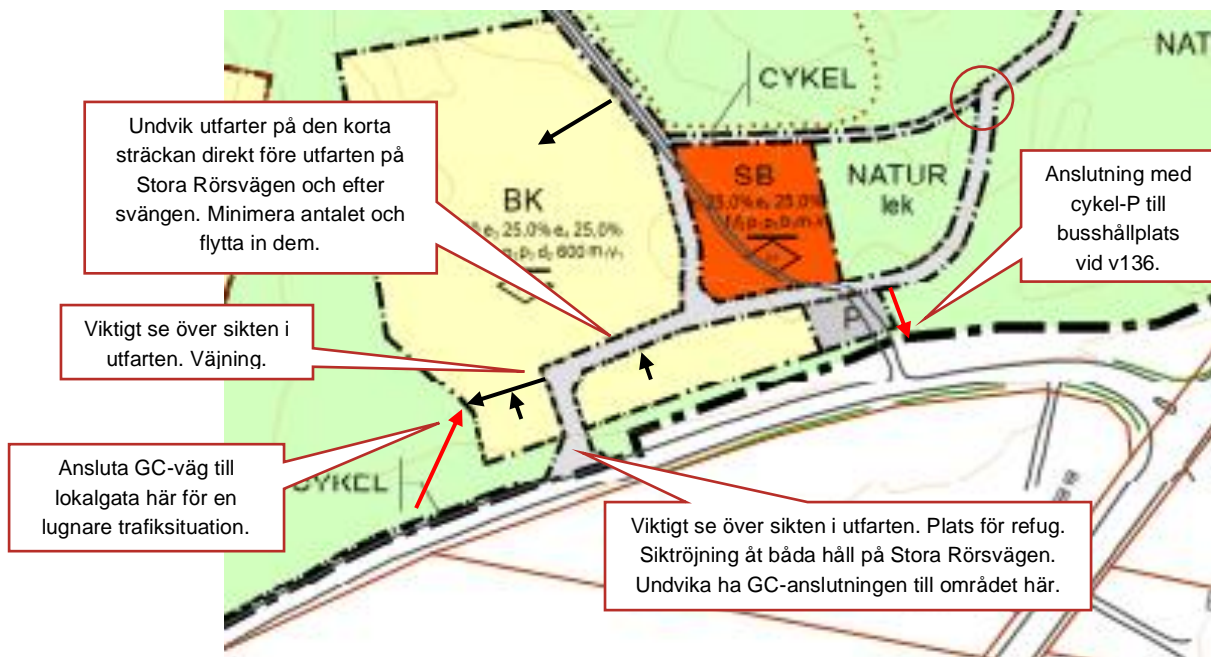
Infarten till området sker i detta förslag inte i en korsning, så infartsvägen behöver inte ske rätvinkligt men en snäv kurva minskar risken för höga hastigheter vid GC-passagen och inne i området. Det viktiga är att säkerställa sikten i GC-passagen från alla riktningar. Utrymme bör finnas för bred refug så att passagen blir tydlig och cyklisterna kan passera ett körfält åt gången.



**Anslutning till Stora Rörsvägen med nuvarande sträckning**

Korsningen med Stora Rörsvägen kommer att vara den punkt som är mest komplex i området. Risk finns att det kan bli en kortare kö under sommarhalvåret. Viktigt att minimera utfarter, korsande GC-trafik mm i denna punkt. Se förslag nedan. (Röda pilar=GC och svarta pilar=biltrafik) Sikten vid utfart måste säkerställas.

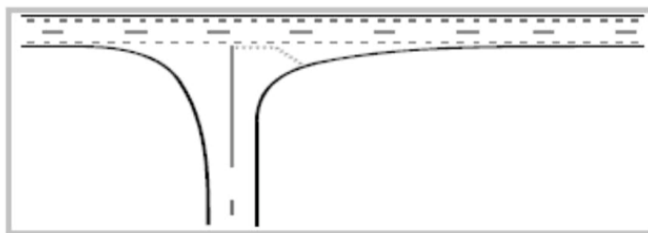
Om Trafikverket tänker ha en GC-koppling till nya hållplatser längs v136 även i detta alternativ, bör en GC-korsning med 2 m bred refug och god sikt eftersträvas. I detaljplanen bör GC-väg kunna anslutas både i korsningen och uppe mellan bostäderna.



### *Ny anslutning till Stora Rörsvägen invid befintlig bebyggelse*

Förslaget med en ca 400 m lång anslutande väg från lekplatsen till Stora Rörsvägen bedöms inte som en optimal tillfartslösning. Normalt vill man undvika långa körvägar inom området, framförallt med rak linjesträckning eftersom de uppmuntrar till höga hastigheter. I detta fall finns inga andra målpunkter eller korsningar längs sträckan som kan fungera hastighetsdämpande. Dessutom blir det många meter ny väg som ska byggas med en kostnad utslaget på en relativt liten exploatering. Även om vägen är smal och relativt lågt trafikerad, kommer den att bilda en ny barriär i skogen mellan befintlig och ny bebyggelse.

Sikten i korsningspunkten med Stora Rörsvägen är otillräcklig i dagsläget pga vägens profil och linjeföring samt vegetation i sidområdet. För att anslutningen till Stora Rörsvägen ska vara trafiksäker bör hastighetsbegränsningen flyttas så att den nya utfarten inryms inom sträckan med 50 km/h och en siktröjning görs av vegetationen vid sidan av vägen så att sikten förbättras åt båda håll. Infarten måste dimensioneras med körspår för lastbil. Korsningen bedöms kunna utföras som en typ A utan refug, se bild nedan från VGU. I Trafikverkets alternativ med ny sydlig dragning av Stora Rörsvägen bedöms siktförhållandena kunna förbättras i korsningspunkten då vägen rätas ut öster om korsningen.



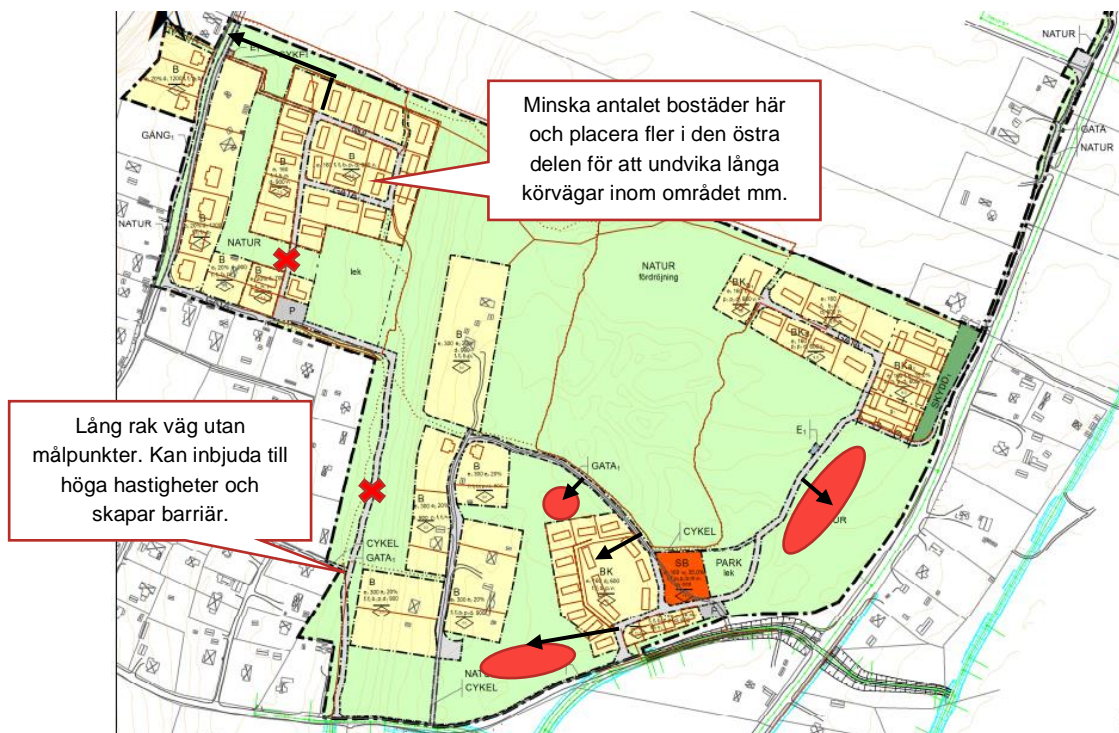
Figur 10.6 Exempel på utformning av korsningstyp A

Om alternativet att gå tvärs över rasbranten inte är aktuellt ur geoteknisk synvinkel är mitt förslag att minska antalet bostäder i den västra delen och öka antalet i den östra delen. På detta sätt skulle man kunna koppla de västra bostäderna till Vincents väg/Hellners väg och undvika genomfartstrafik i strövområdet och förbi lekplatsen och skolan. Man kan också bättre utnyttja de nya vägar som byggs i den östra delen. Transportarbetet inom området minskar och fler boende får kort avstånd till väg 136 för transporter med kollektivtrafik och bil.

### Bilgator inom planområde

Genom om sprida ut bebyggelsen i planområdet krävs relativt många och långa bilvägar inom planområdet som samtidigt ska behållas som strövområde.

Nedanstående illustrationer visar förslag till placering av anslutningar och bostäder (röda cirklar) i den östra delen utan koppling genom sandkullen/rasbranten. Fler bostäder i den östra delen skulle ge bättre närhet till kollektivtrafik och väg 136.

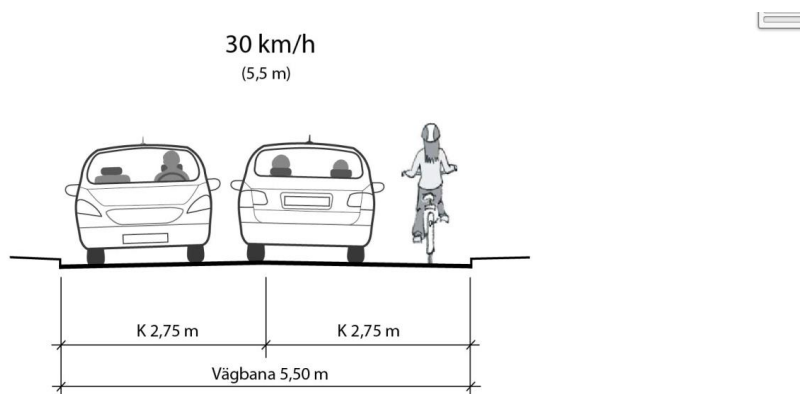


Vid anslutningar mellan vägar och/eller GC-vägar bör strävas efter en så rät vinkel som möjligt i korsningspunkten för att underlätta sikten och minska hastigheten i alla riktningar.

## Gatusektioner

Friliggande GC-väg längs Stora Rörsvägen som ansluter till Ölandsleden bör ha bredd minst 2,5 m och bör vara hårdgjord, gärna asfalterad. Även cykelvägar som leder till busshållplatser bör vara hårdgjorda. Övriga gång- och cykelstigar i området kan vara i grus och 2 m breda, strövstigar kan vara smalare.

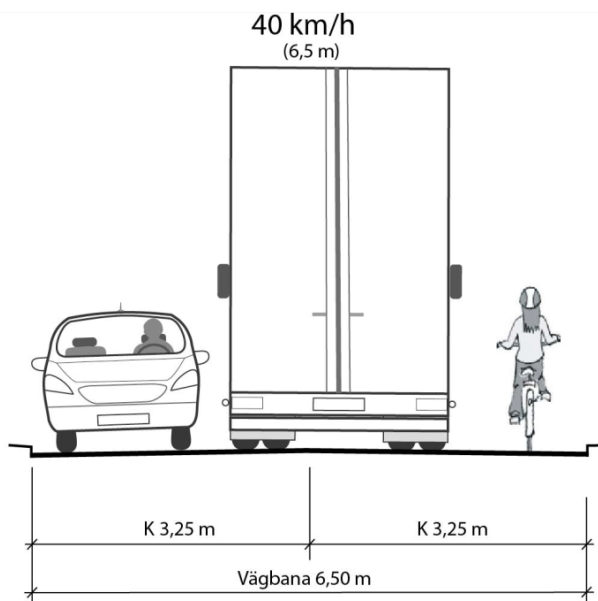
Gatusektionen inom bostadsområdet kan vara 5,5-6 m enligt nedanstående bild från VGU. Den bredare sektionen vid matargator inom området och den smalare sektionen inne i bostadskvarteren. Sektionen förutsätter att det finns plats vid sidan om vägen för snöupplag minst 1 m på varje sida. Avståndet mellan tomterna måste därmed vara minst 7,5-8 m. Grusvägar i gott skick kan vara att föredra då de inte inbjuder till höga hastigheter i samma utsträckning som asfalterade vägar.



Figur 8.8 Exempel på sektion för lokalnätsgata med referenshastighet 30 km/tim och DTS (P+P+C)A.

Huvudanslutningen till Stora Rörsvägen inklusive vägsträckan till pendlarparkeringen och förbi skolfastigheten bör ha nedanstående sektion på 6,5 m. Den bredare sektionen bedöms behövas för att möjliggöra transporter till skolan och den större trafikmängd inkl. cyklar på Ölandsleden som trafikerar denna sträcka. Även på denna del ska plats finnas minst 1 m för snöupplag vid sidan av vägen. Avståndet mellan tomterna måste därmed vara minst 8,5 m. Se bild nedan från VGU.

Möjlighet finns då också att bygga en gångbana på ena sidan av vägen om det skulle behövas i framtiden om antalet bostäder i området ökar.



Figur 8.9 Exempel på sektion för lokalnätsgata med referenshastighet 40 km/tim och DTS (P+LBn+C)B.