



Datum
2016-04-26

Trafikutredning Strömsbergsvägen och Fågelvägen

Bakgrund

I samband med den nya detaljplanen Wallskoga möjliggörs för 15 nya tomter samt en flextomt vilka kommer att alstra mer trafik till Fågelvägen än i dagsläget. Fågelvägen består för närvarande av cirka 40 fastigheter och en förskola. Problem finns i dagsläget med stressade föräldrar som kör fortare än högsta tillåtna hastighetsgräns vid hämtning och lämning. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h på Fågelvägen efter korsningen mot Hackspettsvägen och ett farthinder finns anlagt. Hastighetsbegränsningen på Strömsbergsvägen är 50 km/h. Strömsbergsvägen trafikeras av buss 510 och 835.

Problembild

Utfarten från Fågelvägen mot Strömsbergsvägen har begränsad sikt mot Tierps-hållet vilket försvårar för de boende vid vänstersväng mot Industrigatan.

Trafikmätningar

Den senaste trafikmätningen som gjordes i april 2016 visade att 69 % av alla fordon överskrider hastighetsgränsen. Medelhastigheten för de som åkte mot mätaren d.v.s. mot Tierps-hållet hade en medelhastighet på 63 km/h. För de som åkte mot Industrigatan/Strömsberg var medelhastigheten 62 km/h. Årsmedeldygnstrafiken var 2879 fordon.

Den senaste mätningen för Fågelvägen visade att årsmedeldygnstrafiken var 258 fordon (borträknat hastigheter under 20 km/h, då var ÅDT 355). Medelhastigheten var 39 km/h mot villaområdet och 37 km/h för de fordon som åkte med riktning mot Strömsbergsvägen. Detta ger en hastighetsöverträdelse på 61 %.

Förslag på åtgärder och dess effekt

Då trafikmätningarna visade att åtgärder på både Fågelvägen och Strömsbergsvägen är nödvändiga för att upprätthålla trafiksäkerheten har ett antal förslag tagit fram, dessa diskuteras nedan.

Bullerremсор/Bullerräfflor

På platser där föraren behöver göras observant att denne närmar sig ett område som behöver extra uppmärksamhet kan bullerremсор användas. De byggs vanligen upp med en vit väg markeringsmassa som läggs vinkelrätt mot körfältet före den punkt där den särskilda uppmärksamheten krävs. Höjden för en bullerremсор bör vara 4 mm enligt Vägverkets *Vägar och gators utformning*, VGU (2004). Trafikverkets VGU (2015) förespråkar att

bullerremсор ska placeras i grupper med tre stycken remсор i varje. Effekten blir större ju fler remсор per grupp som används. En känsla av fartökning trots konstant hastighet kan åstadkommas genom att efterhand minska avståndet mellan remсорna. Bilisten upplever då att hastigheten ökar fast hastigheten är konstant.

Enligt en studie *State-of-the-art för utformning av nya vägarbetsplatser* som utfördes av VTI (2008) är bullerremсор som mest effektiva när de används i kombination med andra åtgärder. De ger tyvärr inte någon betydande reduktion av hastigheterna utan de gör som störst nytta för att varna bilisterna för andra åtgärder.

Stopplikt

Enligt den studie *Korsningsutformning, En kunskapsöversikt* som utfördes av VTI (2006) på uppdrag av Vägverket så har stopplikt en större effekt på landsbygden än i tätort. Slutsatsen har dragits i mera tätortsbelägna korsningar har att det i normalfallet är tillräckligt med väjningsplikt, undantaget de korsningarna med så höga trafikflöden att de skulle behövas bygga om till cirkulationsplats.

Trafikspeglar

Trafikspeglar kan vara bra i korsningar där sikten är begränsad för att underlätta för bilisterna.

Trafikverket (2011) listar följande nackdelar med en trafikspegel. Det kan vara svårt att uppfatta för bilister om det kommer korsande trafik. Den kan skapa en så kallad falsk trygghet om den exempelvis rubbas ur sitt ursprungliga läge och gör så att den inte visar när trafiken kommer. Det kan även vara svårt att bedöma avståndet och att uppfatta saker i. På nätter och kvällar kan dagg bildas som försämrar sikten, på vintern bildas frost. Dessutom mattas spegeln ut med tiden vilket succesivt leder till en försämrad sikt.

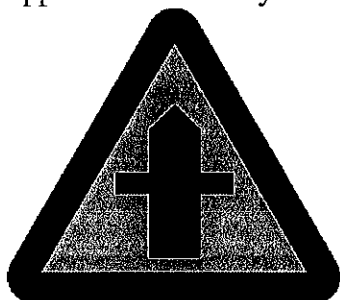
En trafikspegel som inte är korrekt kan därför bidra till att skapa farliga trafiksituationer. Trafikverket ser helst att trafikspeglar undviks och enbart används i korsningar där ingen annan siktförbättrande åtgärd är möjlig.

Upphöjd korsning

I en studie som genomfördes av Vägverket Konsult (2003) för Sigtuna kommun benämns gupp som en effektiv åtgärd för att få ned hastigheter. I studien används gupp i kombination med övergångsställen och cykelöverfarter. Enligt studien sänker gupp olyckstalet mellan 35 och 70 % om de anläggs rätt. Detaljutformningen är viktig, guppet bör inte vara så brant om gatan trafikeras av busstrafik. Om gatan trafikeras av mycket tung trafik och bussar kan det vara mindre lämpligt med gupp då dessa kan ge upphov till ökat buller eller vibrationer i närliggande fastigheter om markens bärighet är dålig.

Varningsskylt, typ A29

En varningsskylt av den typ som visas i Figur 1 nedan kan sättas upp för att uppmärksamma bilister att det kommer en korsning med skymd sikt där korsande fordon har stopp- eller väjningsplikt. En nackdel med en varningsskylt kan vara att vanemänniskor som åker sträckan inte uppmärksammar skylten.



Figur 1. Visar ett exempel på skylten A29s utformning

Hastighetssänkning till 30 km/h på Strömsbergsvägen förbi korsningen

Enbart en hastighetssänkning från 50 till 30 km/h vid korsningen kommer troligen inte påverka bilisternas beteende. En studie som genomfördes av Hyden et al. (2008) visade att en hastighetssänkning från 50 till 30 km/h på 14 gator i olika kommuner enbart ger en hastighetsskillnad på ungefär 2 km/h (hastighetsdata från 85-percentilen).

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att inga förändringar sker på Strömsbergsvägen. Trafiken till och från Fågelvägen kommer att öka i och med färdigställandet av de nya fastigheterna. Detaljplanen innehåller även flexomt som är belägen cirka 50 meter från korsningen, även denna kommer att alstra trafik och leda till att flera bilister kommer att behöva korsa Strömsbergsvägen. Som situationen ser ut är risken stor att en olycka kommer att ske förr eller senare.

Vidare arbete

Nedan listas de förslagna åtgärderna i olika paket där de sedan motiveras vilka åtgärder det är aktuellt att gå vidare med på Fågelvägen och Strömsbergsvägen.

Nr	Problem/brist/behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprincipen	Bedömning genomförbarhet	Uppskattad kostnad för åtgärd	Gå vidare	Kommentar
1	Skymd sikt Strömsbergsvägen riktning mot Tierp	Stopplikt	2	Ja		Nej	Enligt studierna fungerar väjningsplikt bättre i tätort
2	Skymd sikt Strömsbergsvägen riktning mot Tierp	Trafikspegel	2	Ja		Nej	Siktproblemen är för långt bort för att en spegel ska

							vara effektiv
3	Uppmärksamma bilister på Strömsbergsvägen på korsningen	Bullerremсор	2	Ja		Ja	
	Uppmärksamma bilister på Strömsbergsvägen på korsningen	Upphöjd korsning	3	Ja		Ja	
4	Uppmärksamma bilister på Strömsbergsvägen på korsningen	Varningsskylt	2	Ja		Ja	
5	Höga hastigheter på Fågelvägen	Uppsättande av en till 30-skylt + borttagande av skylten E11	2	Ja		Ja	
6	Säker anslutning förbi förskolan Grodan till bostadsområdet	Gupp eller avsmalningar	4	Ja		Ja	
7	30 km/h på Strömsbergsvägen förbi korsningen	Hastighetsänkning	1	Nej		Nej	

De åtgärder som ej bedöms vara aktuella att gå vidare med är att hastighetssänka Strömsbergsvägen förbi korsningen och, införande av stopplikt på Fågelvägen samt att sätta upp en trafikspegel.

Tre relativt enkla åtgärder som måste göras är att fylla i kantmarkeringen på Fågelvägen samt ta bort skylten som visar att den högsta rekommenderade hastigheten är 30 km/h eftersom den motsäger Fågelvägens hastighetsgräns som är 30 km/h. Dessutom ska en till 30 skylt sättas upp på andra sidan, i dagsläget finns det bara en.



Figur 2. Skylten motsäger vägens skyltade hastighetsgräns på 30 km/h

För att uppmärksamma bilisterna bör bullerremсор målas på Strömsbergsvägen. Eftersom de fungerar som bäst i kombination med andra åtgärder är det önskvärt att en varningsskylt av typ A29 sätts upp eller att korsningen blir upphöjd. Ett alternativ kan vara att sätta bullerremсорna så att de skapar en illusion att hastigheten ökar trots konstant hastighet.

Då gatan trafikeras av busstrafik bör en dialog föras med UL om korsningen ska bli upphöjd så att det inte uppstår problem för bussarna. Enligt den senaste trafikmätningen går det mycket tung trafik på Strömsbergsvägen varför en upphöjning av korsningen kanske inte är optimalt.

Fastigheten (TIERP 5:42) som är belägen närmast korsningen har träd planterade precis vid tomtgränsen som kan skymma sikten från båda håll, kanske en diskussion ska tas med bygglov om detta.

Tierp 2016-04-26



Marie Hedström
Trafikingenjör

Referenser

VTI (2008) <https://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/state-of-the-art-for-utformning-av-vagarbetsplatser--forslag-till-nya-losningar.pdf>

VGU (2004)

http://www.trafikverket.se/contentassets/c59279808f514507b455b0293be882c0/vagmarkering_och_vagkantsutmarkning.pdf

VTI (2006) <https://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/korsningsutformning-en-kunskapsoversikt.pdf>

VGU (2015)

Trafikverket (2011) Byggnader/anläggningar/åtgärder inom vägområdet, tillämpning av 43 § väglagen (1971:948)

http://www.trafikverket.se/contentassets/de0e7c8f2ef741e5b8a5641f6b38a6ba/tillampning_43_vaglagen.doc

Vägverket Konsult (2003)

<http://www.sigtuna.se/PageFiles/5390/Trafikn%C3%A4tsanalys%20i%20Sigtuna%20kommun.pdf>

Hydén et al. (2008)

<http://www.fot.se/documents/NyaHIT-Slutrapport.pdf>