

Tekniskt PM

Uppdrag:	Fasanvägen etapp 13
Teknikområde:	T - Trafik
Konsult, ansvarig:	Adelinn Persson Söör, Patrik Wirsenius (Tidigare) och Mathias Högberg, Sweco Granskning Isa Brisby, Sweco
Datum:	2021-05-24



Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Uppdragets syfte	3
1.2	Styrande dokument	4
1.3	Tidigare utredningar	4
2	Nulägesbeskrivning	5
3	Framtida trafiklösningar	10
3.1	Gatusektioner	11
3.1.1	Breviksvägen (del 1 och 2)	11
3.1.2	Rödhakevägen och Talgoxevägen	13
3.1.3	Rödstjärtvägen, Nötskrievägen, Hackspettsvägen och Flugsnappevägen	14
3.1.4	Fasanvägen	15
4	Sammanfattning av föreslagna sektioner	16
4.1	Gång	16
4.2	Cykel	16
4.3	Kollektivtrafik och busshållplatser	18
4.4	Biltrafik	19
5	Slutsatser och åtgärdsförslag	21
5.1	Förslag att hantera i vidare projektering	21
5.1.1	Hastighetsdämpande åtgärder på Fasanvägen	21
5.1.2	Korsningen Fasanvägen/Breviksvägen/Rödstjärtvägen	22
5.1.3	Korsningen Breviksvägen/Talgoxevägen	23
5.1.4	Anslutning av gång- och cykelbana Breviksvägen del 1	23
5.1.5	Övriga åtgärdsförslag	23
5.2	Förslag på mötesplatser	24

Bilaga A M-30-P-0001_Trafik200630-Breviksvägen del 1

Bilaga B M-30-P-0001_Trafik200630-Breviksvägen del 2

Bilaga C M-30-P-0001_Trafik200630-HelaOmrådet

Bilaga D Förslag på mötesplatser

1 Inledning

Östra Tyresö har genomgått en förändring från fritidshusområde till ett område där allt fler bor permanent. Östra Tyresö har efterhand anpassats till denna förändring, bland annat genom att göra om de samfälliga vägarna till kommunala gator. När Tyresö kommun tar över som väghållare för gatorna innebär det också att kommunen behöver ta ett helhetsansvar för bland annat trafiksäkerhet, framkomlighet, tillgänglighet, drift- och underhåll.

1.1 Uppdragets syfte

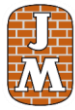
Uppdraget är en del av detaljplanen Fasanvägen etapp 13 som är en omvandlingsplan i syfte att göra det möjligt för permanentboende. Permanentboende innebär ett behov av att kommunal service så som väg, vatten och avlopp byggs ut. Detaljplanen kommer medföra att flertalet av gatorna kommer få ökad standard som detta PM berör.

Uppdraget omfattar cirka 5,1 km väg där gatornas funktioner och behov utreds utifrån kommunens målstandard för gatornas gatusektioner. I relation till möjligheter och begränsningar i omkringliggande miljö. Idag är området kuperat och det ställer vissa krav på gatornas utformning. Figur 1 illustrerar detaljplanegränsen för Fasanvägen etapp 13.

Ett viktigt syfte med planen utifrån ett trafikperspektiv är att öka tillgängligheten för samtliga trafikslag och göra det mer trafiksäkert att röra sig som gående och cyklist i området. Kollektivtrafiken ska också bli enklare att nå med nya gångvägar till busshållplatserna.



Figur 1. Detaljplaneområdet för Fasanvägen etapp 13.



1.2 Styrande dokument

Bland de viktigaste styrande dokumenten och som används som beslutsunderlag i detta PM återfinns:

- Tyresö 2035 - Tyresö kommuns översiktsplan (2017)
- Tyresö styr mot hållbara transporter - Trafikstrategi för Tyresö (2019)
- Cykelplan för Tyresö kommun (2013)
- Strategi för Östra Tyresö (2018)
- Teknisk handbok – Tyresö kommun (2015)
- Ribuss - Riktlinjer utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik, Trafikförvaltningen (2020)
- RiTill - Riktlinjer tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, Trafikförvaltningen (2020)
- Vägar och gators utformning, Trafikverket (2020)

1.3 Tidigare utredningar

- Trafikutredning Östra Tyresö (Trivector 2018)

2 Nulägesbeskrivning

Detaljplaneområdet består idag enbart av enskilda vägar enligt Nationell vägdatabas (NVDB). Området består av gator med hastighetsbegränsningen 50 km/h, med undantag för gatorna närmast Breviks skola där hastighetsbegränsningen är 30 km/h samt korsningen Fasanvägen-Breviksvägen där hastighetsbegränsningen är 30 km/h vardagar kl. 7-17 och 50 km/h övrig tid.

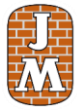
Gator som utreds inom ramen för detta uppdrag är:

- Del av Breviksvägen (Breviksvägen etapp 1 och etapp 2)
- Fasanvägen
- Rödhakevägen
- Hackspettvägen
- Flugsnappevägen
- Talgoxevägen
- Rödstjärtvägen
- Nötskrikevägen

Breviksvägen och Nytorpsvägen strax väster om utredningsområdet fungerar som huvudgator i området medan resten av gatorna fungerar som lokalgator. Figur 2 illustrerar gatornas lokalisering i området samt en schematisk tolkning av planområdet.



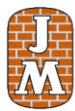
Figur 2. Illustration av detaljplaneområdet med gator som utreds.



Figur 3. Breviksvägen vid anslutningen till Fasanvägen, vy västerut.

Gator

Gatorna i området är generellt sett smala. Gatubredden varierar mellan cirka 3–4 meter på lokalgatorna och cirka 5–6 meter på Breviksvägen. De smala gatorna gör att hastigheterna hålls nere. Samtidigt har flera av gatorna i området både kraftiga lutningar och många kurvor med begränsad sikt. Enligt uppgifter från Trafikutredning Östra Tyresö (2018) hade Breviksvägen år 2009 ett trafikflöde på cirka 1700 fordon per vardagsdygn nära korsningen med Nytorpsvägen och cirka 1300 fordon i östra delen av detaljplaneområdet. Andelen tung trafik är ca 11 %. Lokalgatorna har låga trafikflöden med nästan enbart trafik från de som bor längs gatorna.



Figur 4. Exempel på gångkoppling mellan Talgoxevägen och Breviksvägen.

Gång- och cykel

Inom planområdet finns idag inga gångbanor eller gång- och cykelbanor intill körbanorna. På samtliga gator hänvisas idag gående och cyklister till blandtrafik. Utöver gatorna finns också några kopplingar enbart för gående och cyklister som binder ihop gator. Tillgängligheten för rörelsehindrade är generellt ett problem i området. Många av gatorna lutar betydligt mer än riktlinjen på maximalt 5 % lutning. Även vid en ombyggnad av gatorna är det svårt att få en god tillgänglighet i området med tanke på de stora höjdskillnaderna inom planområdet.

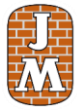
Området har vissa brister med avseende på trafiksäkerhet. Gångpassagen över Breviksvägen i anslutning till Fasanvägen är osäker för gångtrafikanter samtidigt som den är en viktig skolväg. Inom hela området saknas idag gångbanor för att ta sig till och från Brevik skola. Dessutom kan hållplatserna vara svåra att nå för gångtrafikanter och ibland saknas en bra yta utanför körbanan för att kunna vänta på bussen på ett säkert sätt. Belysningen är också bristfällig längs med gatorna.



Figur 5. Korsningen Fasanvägen/Breviksvägen/Rödstjärtvägen, sett från Fasanvägen.

Kollektivtrafik

Breviksvägen och Nytorpsvägen trafikeras av bussar i linjetrafik med linje 805 och linje 819. Linje 805 går med varannan tur längs med Breviksvägen och varannan längs med Nytorpsvägen. Turerna längs med Breviksvägen går med ungefär halvtimmestrafik och enbart under högtrafik, det vill säga på morgonen och på eftermiddagen. Linje 819 går också både längs med Breviksvägen och Nytorpsvägen. Turerna längs med Breviksvägen har ungefär en tur varannan timme och går under hela dagen. Inom planområdet finns två hållplatser utefter Breviksvägen, "Hansbo" och "Björkhagen", se figur 6, 7 och 10.



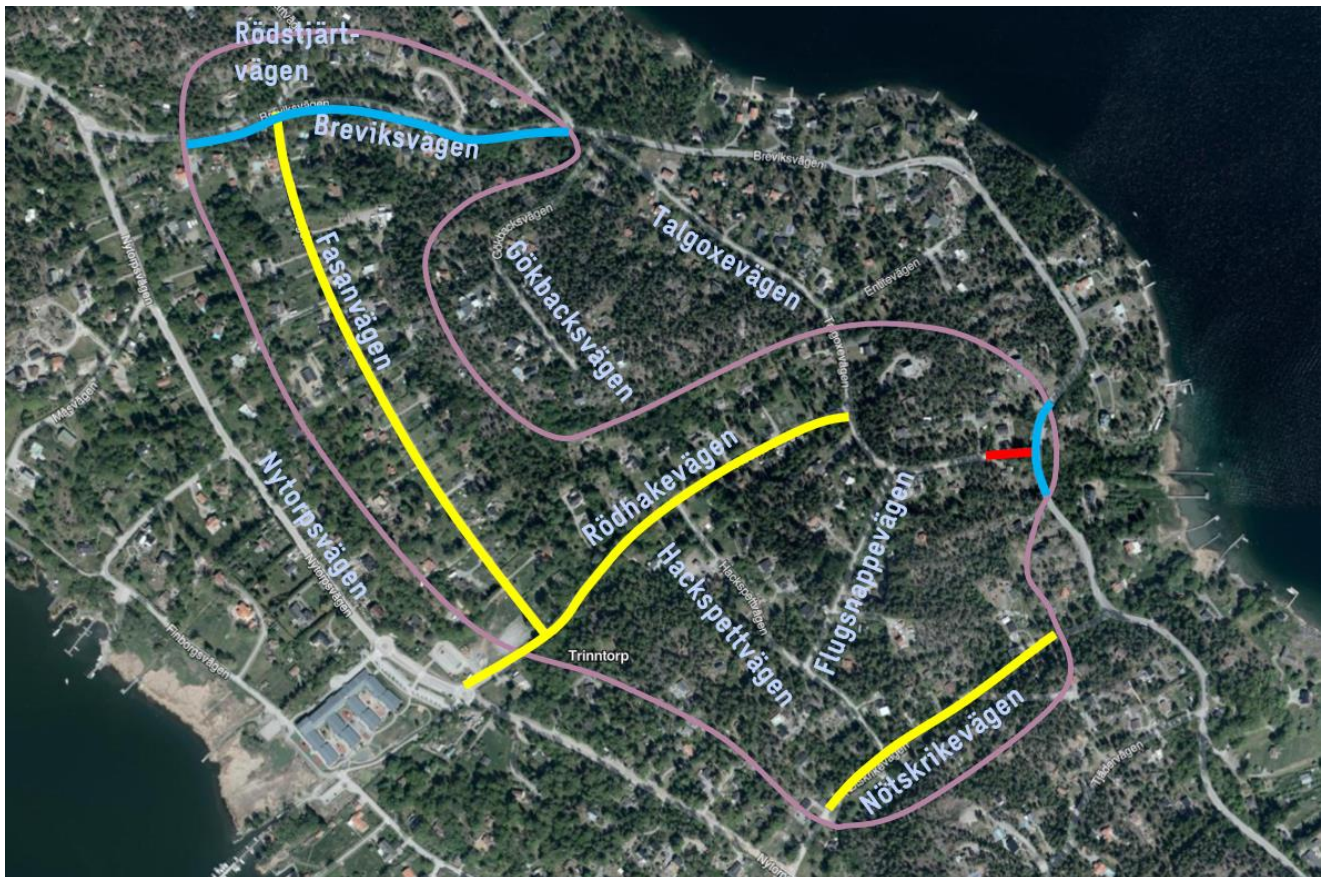
Figur 6. Hållplats "Björkgården" på Breviksvägen, vy i riktning västerut.



Figur 7. Hållplats "Hansbo" på Breviksvägen, vy i riktning österut

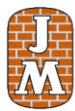
3 Framtida trafiklösningar

Nedan illustreras en översiktskarta över de gatusträckningar som hanteras inom området. I stora drag handlar förändringarna om kompletterande av gångbanor och gångvägar (gul) gång- och cykelbana (blå) ny koppling för motorfordonstrafik (röd).



Figur 8. Översikt över gator som får en förändrad utformning.

Kommunen har angivit en målstandard för gatusektionerna inom planområdet och utgångspunkten är att dessa ska följas. Om avsteg görs ska dessa tydligt motiveras. Målstandarderna redovisas nedan för respektive berörd gatusträcka. I Bilaga C framgår översiktligt vägområde och slänter som påverkas av de nya sektionerna.



3.1 Gatusektioner

3.1.1 Breviksvägen (del 1 och 2)

Kommunens målstandard för gatusektionen på Breviksvägen är enligt figur 9 nedan.

	Arbetsområde	Dike	Stödremsa	Körbana	Skydd	GC	Stödremsa	Dike	Arbetsområde
Önskat läge 20,55	0,5	4	0,50	7	0,25	4,05*	0,25	3,5	0,5
Minimikrav 19	0,5	4	0,50	6,5	0,25	3**	0,25	3,5	0,5

Figur 9. Målstandard för gatusektionen på Breviksvägen (*Separerad GC **Ej separerad GC)

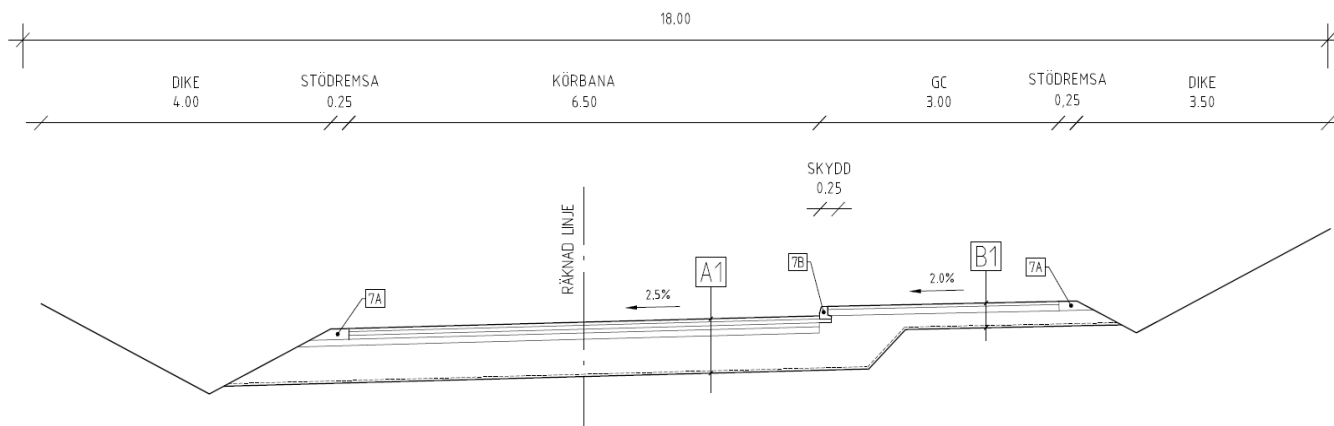
Breviksvägen del 1

Dagens bredd på Breviksvägen är ca 5 meter och vid Breviksvägen 1 ansluter Fasanvägen till Breviksvägen med en lutning på ca 12 % och Rödstjärtvägen ansluter med en lutning på ca 19 %. Vägen lutar idag åt öster med ca 4 %. Sammantaget blir detta styrande för vilka möjligheter det finns att bredda vägen. De förutsättningar som projekteringen utgår ifrån är dels befintliga korsningar och gators lutningar samt miljön intill vägen. Den målstandard som önskas enligt figur 9 ställs då relation till närliggande miljö längs med vägen. En breddning av sektionen enligt figur 9 innebär en förändring av väggkroppen med ca 4,75 meter vilket innebär att det blir brantare lutningar för befintliga anslutningar. För att få en tillfredsställande korsning har därför Breviksvägen del 1 utformning utgått från kommunens minimikrav, men med det ytterligare avsteget att skyddsremsa mellan körbana och gång- och cykelbana prioriteras bort.

Stödremssorna föreslås vara 0,25 meter på båda sidor om vägen, vilket är ett avsteg på 0,25 cm mot målstandarderna som har 0,5 meter på ena sidan av vägen. Motivet till detta är att 0,25 är ett standardmått för stödremsa på denna typ av lokalgator och bedöms därför fungera väl även på dessa gator. Detta gör också att den totala gatusektionen blir smalare.

Körbanan förbättras från ca 5,0 meter bred till 6,5 meter bred körbana vilket är positivt för busstrafiken. Däremot finns det i trafikförvaltningens riktlinjer för busstrafik ett önskat minimimått vid om- och nybyggnation på 3,5 meter per körfält vilket innebär en vägbredd på 7,0 meter. Undantagsfall kan göras till en körfältsbredd om 3,25 meter på sträckor med rak linjeföring och där busslinjer med låg turtäthet trafikerar. Sektionen har samrått med trafikförvaltningen 2020-04-29 där undantag har godkänts som en projekteringsförutsättning.

I övrigt föreslås en passage utredas på Breviksvägen del 1 intill Fasanvägen/Rödstjärtvägen. Se vidare kapitel 4.5.2.



Figur 10. Förslagen gatusektion för Breviksvägen del 1.

6,5 meter bred körbana innebär följande:

- Styrande för Breviksvägens bredd är en tillfredställande korsning och vid 6,5 meter bred körbana kan en tillfredställande korsning skapas. Fasanvägen och Rödstjärtvägen får redan vid 6,5 meter en brantare anslutande lutning. Om vägbredden blir 7,0 meter försämras lutningen ännu mer och korsningens utformning försvåras ytterligare.
- Flertalet infarter får redan problem med 6,5 meter bred körbana vilket skulle förvärras med en körbana på 7,0 meter. Se punkt 1. Se tvärsnitt vid längdmätning ca 0/120 detta berör till exempel fastighet Trinntorp 1:25 och även fastigheten norr om Breviksvägen. Ett annat exempel går att utläsa vid tvärsnitt 0/320 där slätning kommer behöva ske långt in på fastigheten Tyresö 9:2. Se även Bilaga A och B.
- En vägmodell har tagits fram och utifrån den en massberäkning för alternativ 6,5 meter. För att svara på hur mycket mer sprängning det blir vid alternativ 7,0 behövs en ny vägmodell med 7,0 meters bredd och en ny massberäkning tas fram.
- Underlag från en bergmodell som baseras på bergprover som inte finns i dagsläget för att avgöra var sprängning kommer ske.
- Tomtinlösen kommer behöva göras men för att avgöra hur mycket det skiljer sig mellan 6,5 meter och 7,0 meter behöver en ny vägmodell tas fram. Se bilaga A och B för vägens utbredning och slänter i förhållande till befintliga tomter. I tvärsnitten kan befintliga tomtragränser samt föreslagna tomtragränser studeras mer i detalj.

Breviksvägen del 2

Breviksvägen del 2 är del av en kurva. På grund av radier på kurvan ställer det krav på vägens bredd för att möjliggöra busstrafik. Därför föreslås körbanebredden här bli 7 meter. På denna sträcka följs också kommunens miniminivå på skyddszon mellan körbana och gång- och cykelbana på 0,25 meter.

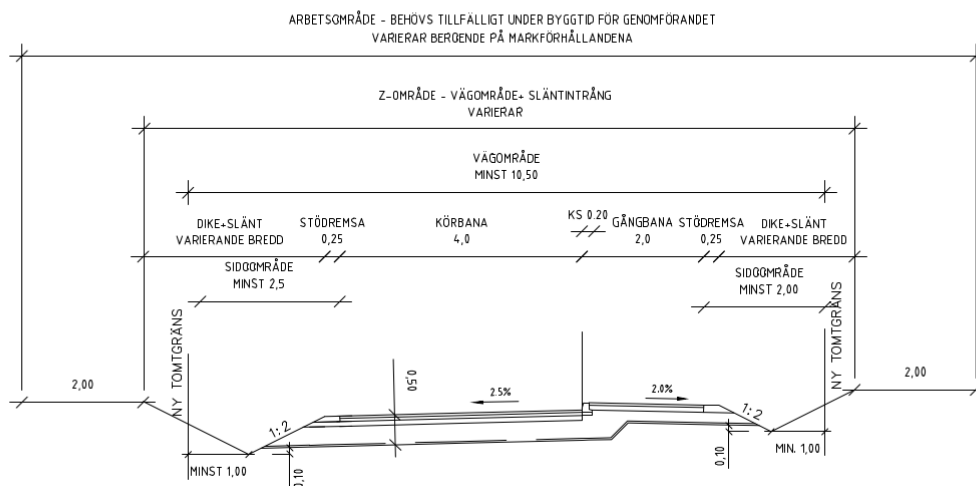
Precis som Breviksvägen del 1 föreslås stödremсор justeras till 0,25 meter på båda sidor om vägen, vilket är ett avsteg på 0,25 cm mot målstandarderna som har 0,5 meter på ena sidan av vägen. Motivet till detta är att 0,25 är ett standardmått för stödremсор på denna typ av lokalgator och bedöms därför fungera väl även på dessa gator. Detta gör också att den totala gatusektionen blir smalare.

En av kommunen önskad koppling på Breviksvägen del 2 mellan Breviksvägen och Talgoxevägen redogörs för i kapitel 3.1.2.

3.1.2 Rödhakevägen och Talgoxevägen

Kommunens målstandard för gatusektionerna på Rödhakevägen och Talgoxevägen är en 4 meter bred körbana och en 2 meter bred gångbana, se figur 11.

RÖDHAKEVÄGEN OCH TALGOXEVÄGEN



Figur 11. Målstandard (maj 2020) för gatusektionen på Rödhakevägen och Talgoxevägen.

Det förslag som tagits fram på gatusektion för Rödhakevägen och Talgoxevägen följer kommunen målstandard. Denna gatusektion möjliggör för personbilar att mötas och fungerar för renhållning utifrån erfarenhet från andra gator i området. Större fordon kan mötas i anslutning till infarter och korsningar.

Kommunen har önskat en ny gatulänk mellan Talgoxevägen och Breviksvägen för att öka tillgängligheten för motorfordon och möjliggöra att sopbilar kan trafikera Talgoxevägen utan att behöva vända. Den nya anslutningen får en lutning på mellan 12–15 %. Transportvägar för avfallshantering ska ha bärighetsklass med hänsyn till hämtningsfordonets tyngd, det vill säga minst bärighetsklass 2. Enligt Vägar och gators utformning (VGU 2020) är gränsvärde för långslutning vid nybyggnation eller förbättring 8 %. Riktlinjerna utgår från möjligheter för ett tungt fordon att kunna starta vid vinterväglag. Största godtagbara lutning godkänns av väghållare med avvägningar utifrån anläggningskostnader och miljö/intrång. Här har kommunen sett ett behov av en koppling. Inga start och stopp är avsedda att ske på sträckan. För att förbättra sikten i korsningen hade ett vilplan varit lämpligt. På grund av de lutningar som finns på platsen är det inte möjligt då det omöjliggör anslutningen som sådan. En viktig del i den fortsatta projekteringen är att studera vidare denna punkt för förbättringar i form av sikt och höjdanpassningar.

Rödhakevägens sista del mot Nytorpsvägen, mellan Fasanvägen och Nytorpsvägen, ligger utanför denna detaljplan. Sträckan har dock tagits med så att gångbanan längs med Rödhakevägen ansluter till gångbanan på Nytorpsvägen.

Talgoxevägen har med nuvarande föreslagen sektion en gångbana samt att körbanan breddats från 3,5 meter till 4 meter.

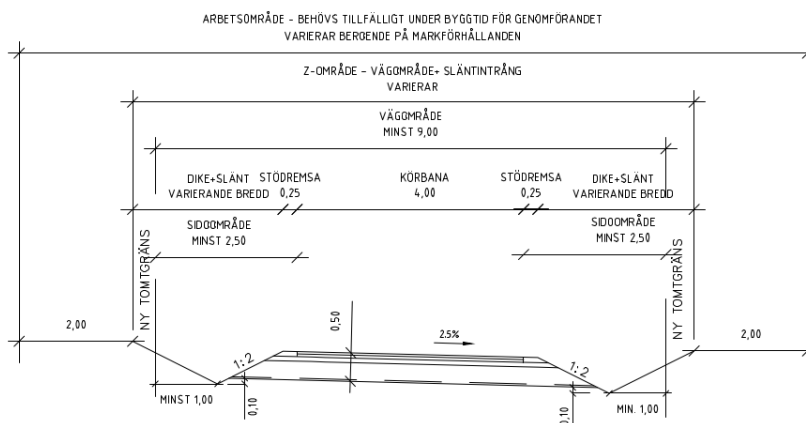
Utformningen med en smalare körbana gör det svårt att möta ett annat fordon. Vid möte finns det då möjlighet att använda befintlig infart till fastighet. Det är förhållandevis god sikt men vissa partier ligger i en kurva vilket gör att sikten blir sämre. Tillskapandet av mötesficka kan göras på delar där naturliga mötesplatser inte är

möjliga. Ett alternativ är då att lokalt använda en flackare slänt mot dike och vid behov komplettera med rör eller liknande för dagvattenhantering eller att se över släntlutning för dike helt längs med vägarna.

3.1.3 Rödstjärtvägen, Nötskrikevägen, Hackspettsvägen och Flugsnappevägen

Kommunens målstandard för gatorna Rödstjärtvägen, Nötskrikevägen, Hackspettsvägen och Flugsnappevägen är en sektion med 4 meter bred körbana utan gångbana, se figur 12.

RÖDSJÄRTVÄGEN, NÖTSKRIKEVÄGEN HACKSPETTVÄGEN OCH FLUGSNAPPEVÄGEN



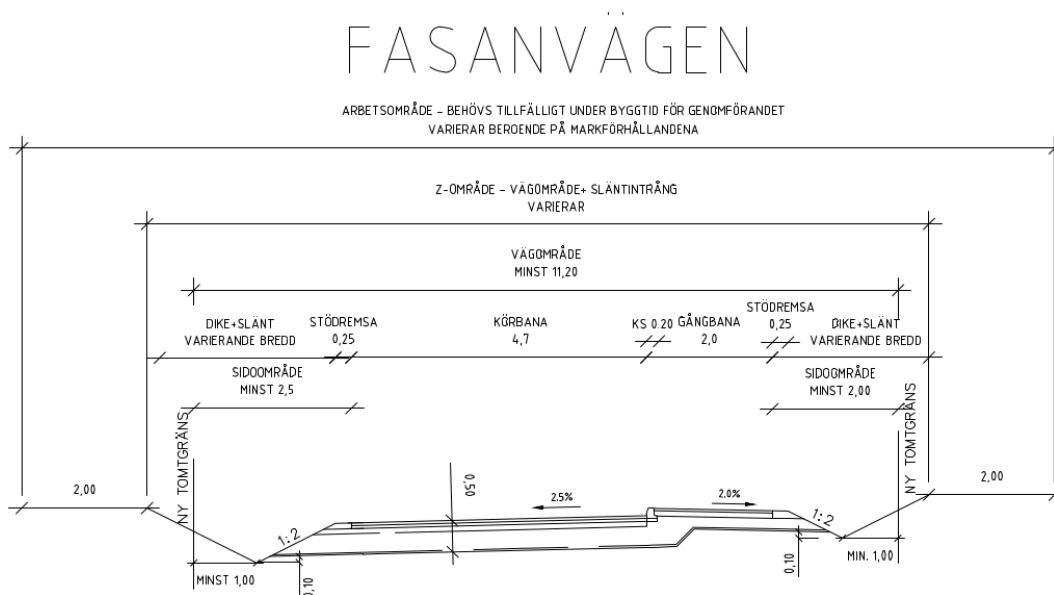
Figur 12. Målstandard (maj 2020) för gatusektionerna på Rödstjärtvägen, Nötskrikevägen, Hackspettvägen och Flugsnappevägen.

Det förslag som tagits fram på gatusektion följer kommunen målstandard. Denna gatusektion möjliggör för personbilar att mötas och fungerar för renhållning utifrån erfarenhet från andra gator i området. Större fordon kan mötas i anslutning till infarter och korsningar.

Nötskrikevägen hade i tidigare projektering en gångbana. I samband med ny målsektion för vägen finns gångbana inte längre kvar.

3.1.4 Fasanvägen

Kommunens målstandard för Fasanvägen är en körbana på 4,7 meter och en gångbana på 2,0 meter.



Figur 13. Målstandard (maj 2020) för gatusektionen på Fasanvägen.

Ny målstandard för sektionen Fasanvägen innebär en förändrad körbana från 4 meter bred till 4,7 meter bred. I övrigt kvarstår gångbanan på 2 meter.

Längs med Fasanvägen finns idag hastighetsbegränsande åtgärder. Vid omdaning av Fasanvägen finns det möjlighet att samför lägga hastighetsbegränsande åtgärder så som avsmalning av vägen vid de skyddsvärda ekarna som finns längs med vägen. Möjlighet och utformning studeras mer i detalj i ett senare skede.

4 Sammanfattning av föreslagna sektioner

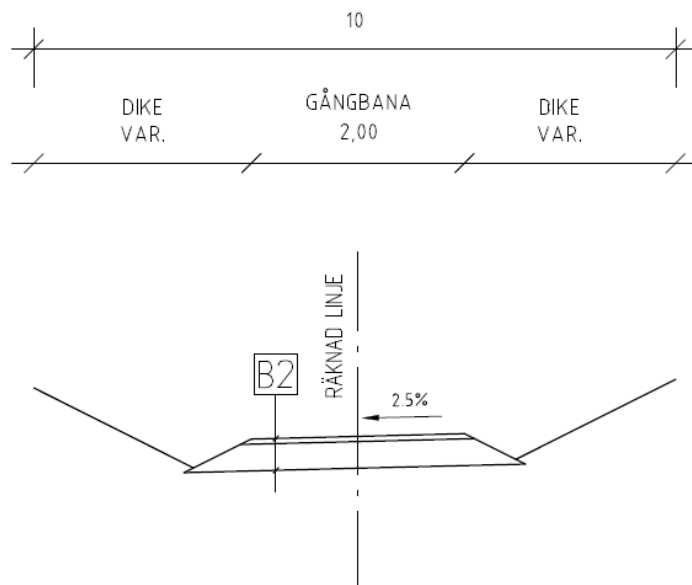
4.1 Gång

Generellt innebär de nya sektionerna förbättrad tillgänglighet för gående inom området.

En ny 2,0 meter gångbana föreslås längs med Rödhakevägen mellan Talgoxevägen och Nytorpsvägen i syfte att få ett sammanhängande gångstråk till skolan. En 2,0 meter bred gångbana anläggs även längs med Fasanvägen, Talgoxevägen och Nötskrikevägen. Gångkoppling från Nötskrikevägen till Breviksvägen får en högre standard än idag med 2 meter bred gångbana som grusas, se figur 14. Främst kommer denna koppling att användas som ett internt gångstråk inom området. Gångstråket har en kraftig lutning och kommer troligen inte att användas av cyklister i någon hög utsträckning. Gående får också en gång- och cykelbana längs med Breviksvägen på sträckan inom detaljplaneområdet (se kap 3). Gångbanor eller vägparter behöver ses över utifrån komplettering av vägräcke och handledare som underlättar tillgänglighet och trafiksäkerheten.

Vid övriga lokalgator blir gående fortsatt hänvisade till att gå i blandtrafik.

NÖTSKRIKEVÄGEN (GÅNGBANA GRUS)



Figur 14. Exempel på sektion för gångbana i förlängningen av Nötskrikevägen.

4.2 Cykel

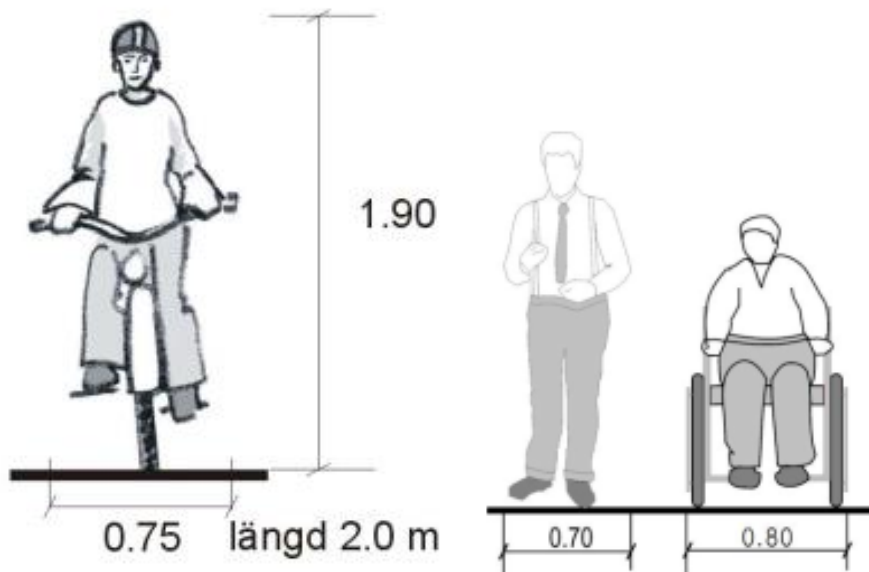
En gång- och cykelbana tillkommer längs med Breviksvägen inom utredningsområdet, se figur 8. På lokalgatorna hänvisas cyklister fortsatt till blandtrafik. Trafikflödena och fordonshastigheten är låga på lokalgatorna och att cykla i blandtrafik är därför acceptabelt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Gång- och cykelbanan längs Breviksvägen föreslås enligt kommunens minimimålstandard bli 3,0 meter samt tillkommande 0,25 som säkerhetszon mellan cyklister och motorfordonstrafiken. Slänterna längs med Breviksvägen är beräknade med lutning 1:2 och det innebär att kantstöd kan komma att behövas längs med cykelbanan.

Utifrån GCM-handboken är 3,0 meter en rekommenderad standard för oseparatorad dubbelriktad gång- och cykelbana med litet cykelflöden. Bredden på 3,0 meter bedöms vara en tillräckligt god standard utifrån

bebyggelsens struktur med ett förväntat lågt gång- respektive cykelflöde. Det innebär att en cyklist kan möta en gående eller en cyklist utan att behöva komma i konflikt med varandra.

Mot Nytorpsvägen vid hållplatsen Nytorp anpassas bredden till befintlig gång- och cykelbanan (cirka 2 meter bred).



Figur 15. Utrymmesbehov för cykel ca 0,75 m och för gående och personer med förflyttningshjälp ca 0,7–1,2 m. Ett möte mellan två cyklister kräver möjlighet för minst ca 0,3 m i avstånd. (VGU, trafikverket 2020)

4.3 Kollektivtrafik och busshållplatser

Bussar ska kunna trafikera både Breviksvägen och Nytorpsvägen även i fortsättningen. Det innebär att de hållplatser som ingår i planområdet får en ny utformning i samband med att Breviksvägen byggs om. De hållplatser som berörs inom denna etapp är hållplatsläget Hansbo i riktning mot Brevikshalvön och Björkgården i båda riktningar, se figur 16.



Figur 16. Bild över hållplatserna Hansbo och Björkgården som får en förändrad utformning.

Ribuss och RiTill följs i den mån det är möjligt, med de befintliga förutsättningarna så som smala vägsektioner och kuperad terräng är det svårt att uppfylla kraven på lutningar och bredder vid projektering. Prioritet bör ligga på att göra det säkert för resenärer att vänta på bussen vid hållplatsläget samt att på ett säkert sätt kunna ta sig till och från hållplatsläget till fots.

Hållplatserna i riktning mot Brevikshalvön har med nuvarande projektering avstigning i gång- och cykelbanan i likhet med hållplatsen Nytorp. Hur detta kan utföras i detalj behöver studeras vidare. Till hållplatslägena i riktning mot Tyresö centrum behövs tydliga gångpassager så att en trafiksäker plats att passera körbanan på finns.

Hansbo

Lutningen på hållplatsen mot Brevikshalvön är idag ca 8 %. För att få till en bättre lutning och bättre sikt föreslås hållplatsen flyttas och samlokaliseras i anslutning till hållplats mot centrum. Exakt utformning studeras vidare i nästa skede.



Figur 17. Översikt på flytt av hållplatsläge Hansbo. (Bildkälla: Google.maps)

Björkgården

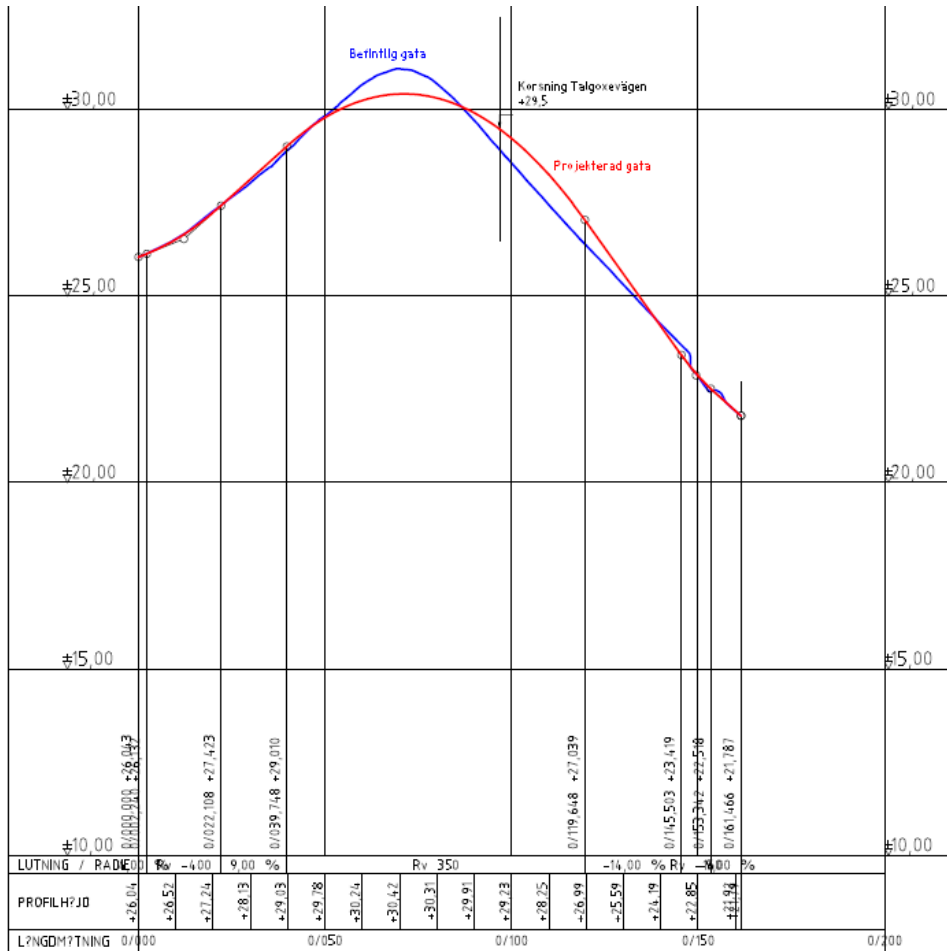
Nuvarande busshållplats Björkgården i riktning mot Tyresö centrum är utformad som en ficka som idag är ca 12 meter lång. I fortsatt skede behöver busshållplatsen också en plattform likt dagens utformning men anpassas i plattformens längd och bredd för att motsvara trafikförvaltningens riktlinjer. Vädskyddet återplaceras på nytt hållplatsläge. Hållplatsläget mot Brevikshalvön föreslås placeras i höjd med hållplatsläget i riktning mot centrum. Detta för att undvika blockeringar av befintliga infarter samt för att få en förbättrad höjdsättning av plattformen. Denna hållplats behöver projekteras vidare i nästa skede för att studera relation till fastighetsgränser och övrig detaljutformning.

4.4 Biltrafik

De befintliga vägarna för motorfordonstrafik behålls och får en högre standard med de föreslagna gatusektionerna, se kapitel 3.

På Breviksvägen föreslås hastighetsbegränsningen 40 km/h, med hänsyn till att vägen är mycket kuperad som ger en låg standard på vägens plan och profil. Övriga lokalgator föreslås regleras med hastighetsbegränsningen 30 km/h.

Kommunen har önskat en ny gatulänk mellan Talgoxevägen och Breviksvägen för att öka tillgängligheten för motorfordon och möjliggöra att sopbilar kan trafikera Talgoxevägen utan att behöva vända (Se vidare avsnitt 3.1.2). Nedan visas profilen för Breviksvägen och anslutning mot Talgoxevägen. Projekterad väg är på toppen den högre blå linjen och den röda lägre linjen är befintlig väg.



Figur 18. Förslag på ny vägprofil för Breviksvägen för att ge bättre siktförhållanden i korsningen med Talgoxevägen.

Trots denna ombyggnad kommer troligen korsningen ändå inte hålla god standard och för att förbättra trafiksäkerheten ytterligare så kan en möjlig åtgärd vara att sänka hastigheten till 30 km/tim på Breviksvägen i anslutning till korsningen samt placera varningsmärken för vägmärke A28 eller A29 beroende på reglering). En annan möjlig åtgärd är att förbjuda vänstersvängar i korsningen, nackdelen med detta förslag är att tillgängligheten för motorfordon försämras. En annan möjlig lösning är att enkelrikta den nya gatulänken, även detta ger en låg tillgänglighet och löser inte trafiksäkerhetsproblemet i korsningen.

Om inte förslaget med den nya gatulänken skulle genomföras så blir konsekvensen att en ny vändplan behöver byggas där Talgoxevägen slutar idag. Det finns dock inte utrymme för en vändplan som klarar sopbilar (9 meters radie), utan att göra intrång på den privata tomtmarken. Detta är därför inte heller en önskvärd lösning.

Den samlade bedömningen är att den bästa lösningen är att bygga om korsningen mellan Talgoxevägen och Breviksvägen med syfte att få så goda siktförhållanden som är möjligt, se figur 18. Fordonshastigheten kommer troligen att vara låg i korsningen med hänsyn till vägens låga standard i plan och profil, förslagsvis kan hastigheten ändå formellt sett skyltas till 30 km/tim före och efter korsningen. Även varningsmärken för korsning kan lämpligen placeras före och efter korsningen. Trafiksäkerheten bedöms med dessa åtgärder kunna bli acceptabel i korsningen, med hänsyn till att trafikflödena på Talgoxevägen kommer att bli mycket låga.

5 Slutsatser och åtgärdsförslag

Området har idag smala och kuperade vägar utan gångbanor vilket ger en bristfällig tillgänglighet och trafiksäkerhet. De föreslagna nya gångbanorna på lokalgatorna och den nya gång- och cykelbanan längs med Breviksvägen kommer att öka både tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister. De nya gatusektionerna leder till en generell standardhöjning och en ökad framkomlighet i området. Med hänsyn till de stora höjdskillnaderna i området kommer dock flera gator ha kraftiga lutningar, vilket ger en begränsad tillgänglighet för gående och cyklister längs dessa vägar.

Sammanfattningsvis:

- Nötskrievägen-Nötskrievägen - standardhöjning och gångkoppling.
- Talgoxevägen och Rödhakevägen - ny gångbana.
- Rödstjärtvägen, Nötskrievägen, Hackspettvägen och Flugsnappevägen - standardhöjning vägbana.
- Fasanvägen ny gångbana.
- Breviksvägen del 1 och 2:
 - Ny gång- och cykelbana, anpassning för busstrafikering och får en jämnare körbanebredd på 6,5-7meter.
 - Stödremorna föreslås vara 0,25 meter på båda sidor om vägen. Detta är ett mindre avsteg från kommunens målstandard.
- Förbättrat hållplatsläge Hansbo riktning Brevikshalvön.

Utöver de nya sektionerna utifrån kommunens önskade målsektioner, presenterade under kapitel 3 finns följande kompletterande åtgärdsförslag att hantera i vidare projektering.

5.1 Förslag att hantera i vidare projektering

5.1.1 Hastighetsdämpande åtgärder på Fasanvägen

När en ny gångbana byggs längs med Fasanvägen ökar trafiksäkerheten för de gående. Trots detta föreslås ändå dagens trafiksäkerhetsåtgärder vara kvar på vägen för att hålla nere hastigheterna på Fasanvägen, se figur 19. Motivet till detta är att Fasanvägen en viktig skolväg och också en viktig väg för att ta sig till övriga östra Tyresö och hållplatserna i området. Förutom dagens lösning med upphöjningar så är andra möjliga hastighetsdämpande åtgärder att smalna av körbanan lokalt eller att tvinga in svängande rörelser genom chikaner. Detta skulle kunna samförläggas med skyddsvärda ekar. Körbanan på Fasanvägen är projekterad till 4,7 meters bredd. Upphöjningar bedöms vara den mest effektiva åtgärden för att hastighetssäkra vägen på grund av dess bredd.

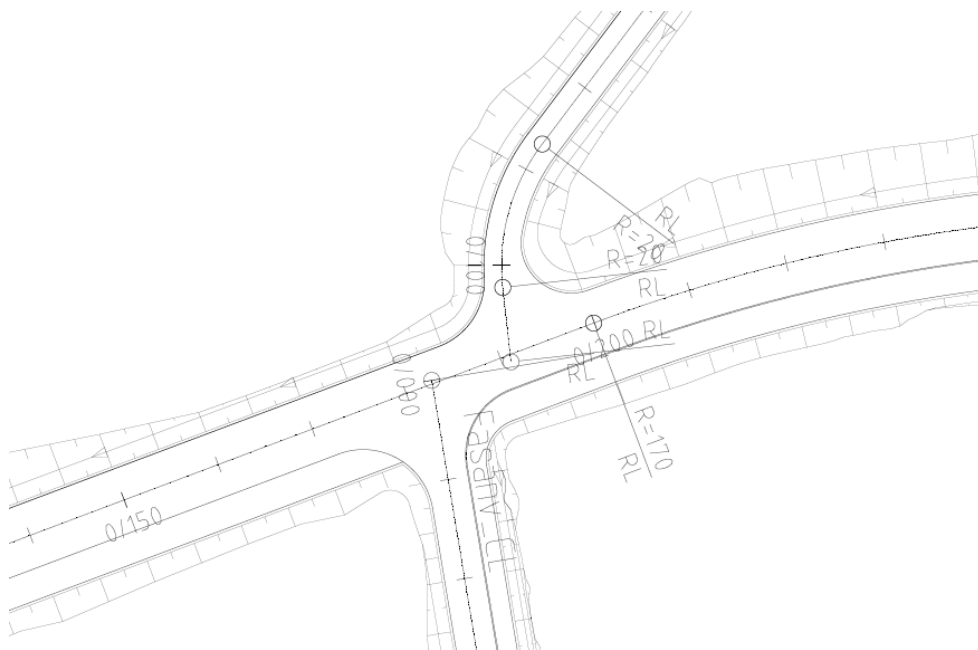


Figur 19. Befintlig hastighetsdämpande åtgärd med upphöjning på Fasanvägen.

5.1.2 Korsningen Fasanvägen/Breviksvägen/Rödstjärtvägen

Korsningen mellan Breviksvägen, Fasanvägen och Rödstjärtvägen är en viktig korsning för de som bor norr om Breviksvägen, se figur 19. Den används av gående och cyklister för att ta sig från norra sidan av Breviksvägen till hållplatsen Nytorp vid Nytorpsvägen och som skolväg via Fasanvägen till Brevik skola.

Idag är korsningen reglerad med 30 km/h mellan klockan 7 och 17. Breviksvägen kommer att få en gång- och cykelbana på södra sidan om körbanan och Fasanvägen kommer att få en gångbana på östra sidan. För att på ett säkert sätt ta sig från Rödstjärtvägen över till gång- och cykelbanan längs med Breviksvägen och till gångbanan längs med Fasanvägen är det önskvärt med en trafiksäker gångpassage på Breviksvägen i anslutningen till korsningen. En trafiksäker gångpassage kan till exempel vara en mittrefug i eller en avsmalning av körbanan. En mittrefug är att föredra för att bibehålla hög framkomlighet på Breviksvägen, men samtidigt göra det trafiksäkert att korsa vägen. En mittrefug tar däremot mer plats i korsningen och med nuvarande förslag ryms inte en mittrefug. En avsmalning vid gångpassagen kan däremot vara en möjlig lösning men även denna försvårar för svängande rörelser. Inför kommande detaljprojektering bör det prövas om det är möjligt att få plats med en trafiksäker passage för gående och cyklister.



Figur 19. Förslag på utformning av korsningen Fasanvägen/Breviksvägen/Rödstjärtsvägen, med en ny gång- och cykelbana på södra sidan om Breviksvägen.

5.1.3 Korsningen Breviksvägen/Talgoxevägen

Mellan Talgoxevägen och Breviksvägen är det idag en smal och brant stig med förbud mot motordrivna fordon. Den nya gatulänken som föreslås på denna sträcka innebär att det blir en ny korsningen mellan Talgoxevägen och Breviksvägen som ska öppnas för all trafik. Det är viktigt att den nya korsningen får en god utformning. Idag är Breviksvägen kuperad och svänger mycket på denna plats vilket gör att det är mycket dåliga siktförhållanden. Hållplatsen "Björkgården" ligger dessutom i anslutning till korsningen, där gående rör sig till och från hållplatsen. Breviksvägen föreslås därför i anslutning till korsningen byggas om så att den får bättre siktförhållanden och så att Talgoxevägen får ett vilplan i anslutning till korsningen. En passage för gång- och cykeltrafik behöver också ses över. Förslaget till ombyggnad innebär att Breviksvägen sänks en bit norr om korsningen och sedan höjs i anslutning till korsningen med Talgoxevägen, se figur 20.



Figur 20. Förslag på utformning av korsningen Breviksvägen-Talgoxevägen, med gång- och cykelbana väster om Breviksvägen.

5.1.4 Anslutning av gång- och cykelbana Breviksvägen del 1

Gång- och cykelbanan ansluter i väster till hållplatsläget Nytorp. Det är idag en befintlig hållplats när gång- och cykelbanan om 3 meter når den smalare hållplatsen. Detta kan innebära konflikter mellan gående- och cyklister och på och avstigande. En lämplig utformning av hållplatsläget och anslutande gång- och cykelbana behöver studeras i senare skede.

5.1.5 Övriga åtgärdsförslag

Utöver ovanstående punkter behöver nedanstående utredas mer i detalj i vidare projektering:

- Hastighetsbegränsning föreslås på Breviksvägen om 40 km/h och övriga gator 30 km/h.
- Gångkopplingar till hållplatserna Hansbo och Björkhagen i form av passager.
- Utformning av hållplatslägen Hansbo och Björkhagen utifrån tillgänglighet och trafiksäkerhetskrav med hänsyn till dess placering och möjligheter.
- Översyn av behov av räcken och handledare vid branta gångvägar och eller vid behov där lutning från gång och eller gång- och cykelbana överstiger 1:2.



- Talgoxevägen och Rödhakevägen – se över möjlighet för mötesfickor med hjälp av till exempel justerade släntlutningar.
- Belysning längs med gatorna behöver ses över speciellt vid säkra skolvägar och där gående förväntas röra sig.
- Gångstråk mellan Fasanvägen och Nytorpsvägen genom en trapp i dåligt skick. Om detta stråk ska kvarstå bör trappan samt gångbanan utredas vidare för en standard på minst 2 meter.
- En gångkoppling mellan Gökbacksvägen och Rödhakevägen/Hackspettvägen, detta studeras i första hand om det är en möjlig koppling.

5.2 Förslag på mötesplatser

Mötesplatser rekommenderas på gator som är projekterade smalare än att större fordon kan möta en personbil. Mötesplatser bör placeras med cirka 150 meter avstånd från varandra eller en korsning. Mötesplatserna kan t.ex. placeras i anslutning till utfarter från fastigheter genom att bygga över diket. Mötesplatser bör dimensioneras för att en lastbil kan stanna, vilket innebär ett längdmått på cirka 15 meter. Breddningen av körbanan vid mötesplatsen bör bli minst cirka 5 meter för att medge möten mellan lastbil och personbil. Behovet av mötesplatser kan även uppstå av att gatan är kuperad och svänger mycket eftersom det innebär att sikten försämras.

Nedan presenteras behovet av mötesplatser per gata. Förslag till placering av mötesplatser kan också ses i Bilaga D.

Breviksvägen

Breviksvägen är projekterad med en bredd så att mötesplatser inte behövs.

Fasanvägen

Fasanvägen har en längd på cirka 720 meter. Det innebär att det finns behov av 3–4 mötesplatser.

Rödstjärtevägen

På Rödstjärtevägen föreslås en breddning i korsningen med Breviksvägen samt en mötesplats i kurvan i backen upp från korsningen med Breviksvägen.

Rödhakevägen

På Rödhakevägen föreslås en mötesplats på respektive sträcka mellan korsningarna med Fasanvägen och Hackspettsvägen samt mellan Hackspettsvägen och Talgoxevägen.

Talgoxevägen

På Talgoxevägen föreslås en mötesplats mellan respektive korsning.

Hackspettsvägen

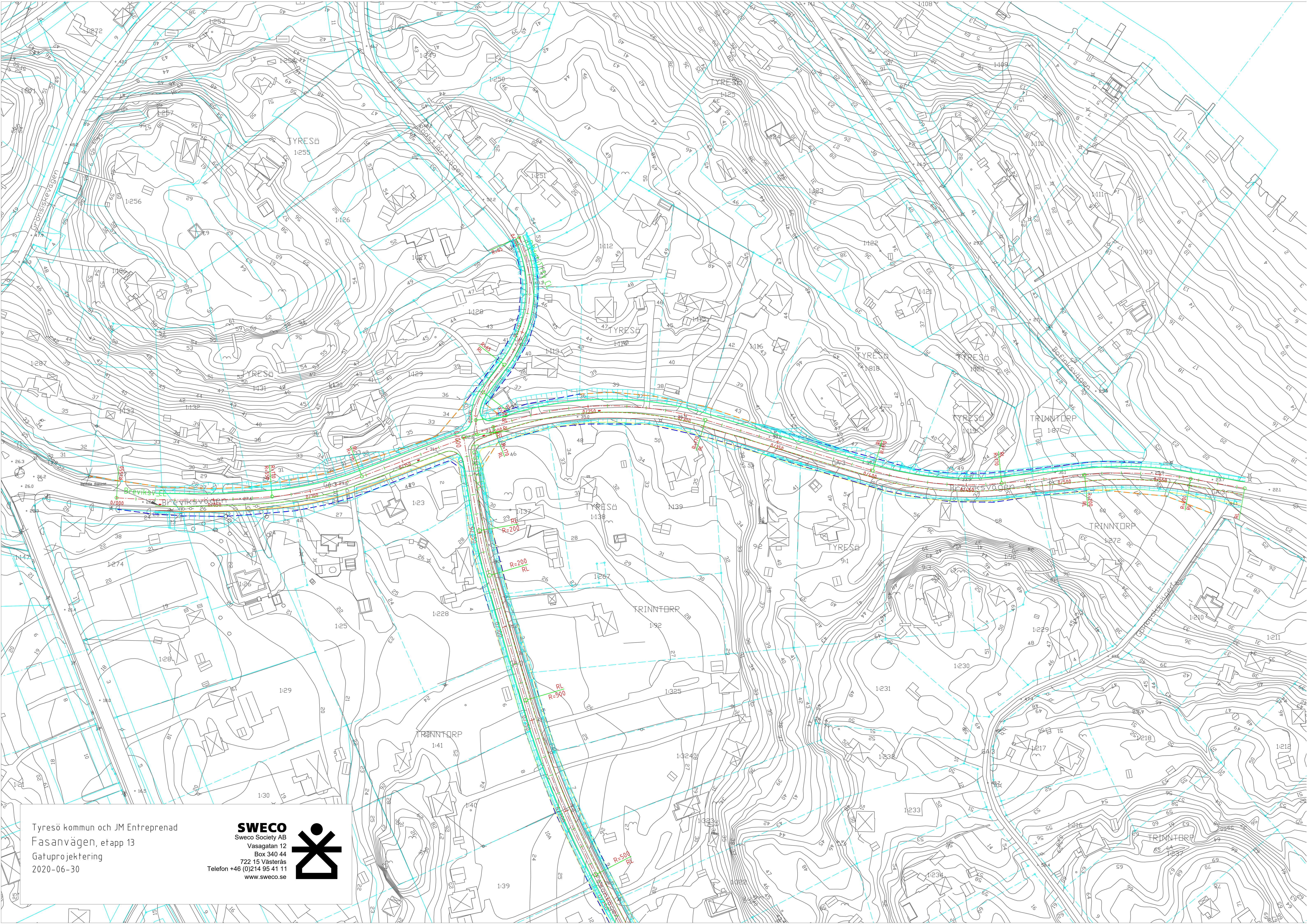
På Hackspettsvägen föreslås två mötesplatser mellan korsningarna med Rödhakevägen och Flugsnappevägen samt en mötesplats mellan korsningarna med Flugsnappevägen och Nötskrikevägen.

Flugsnappevägen

På Flugsnappevägen föreslås en mötesplats.

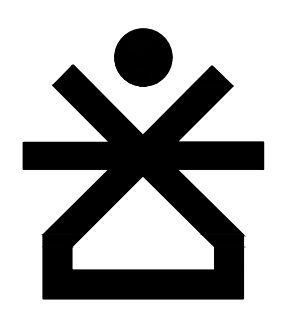
Rödskrikevägen

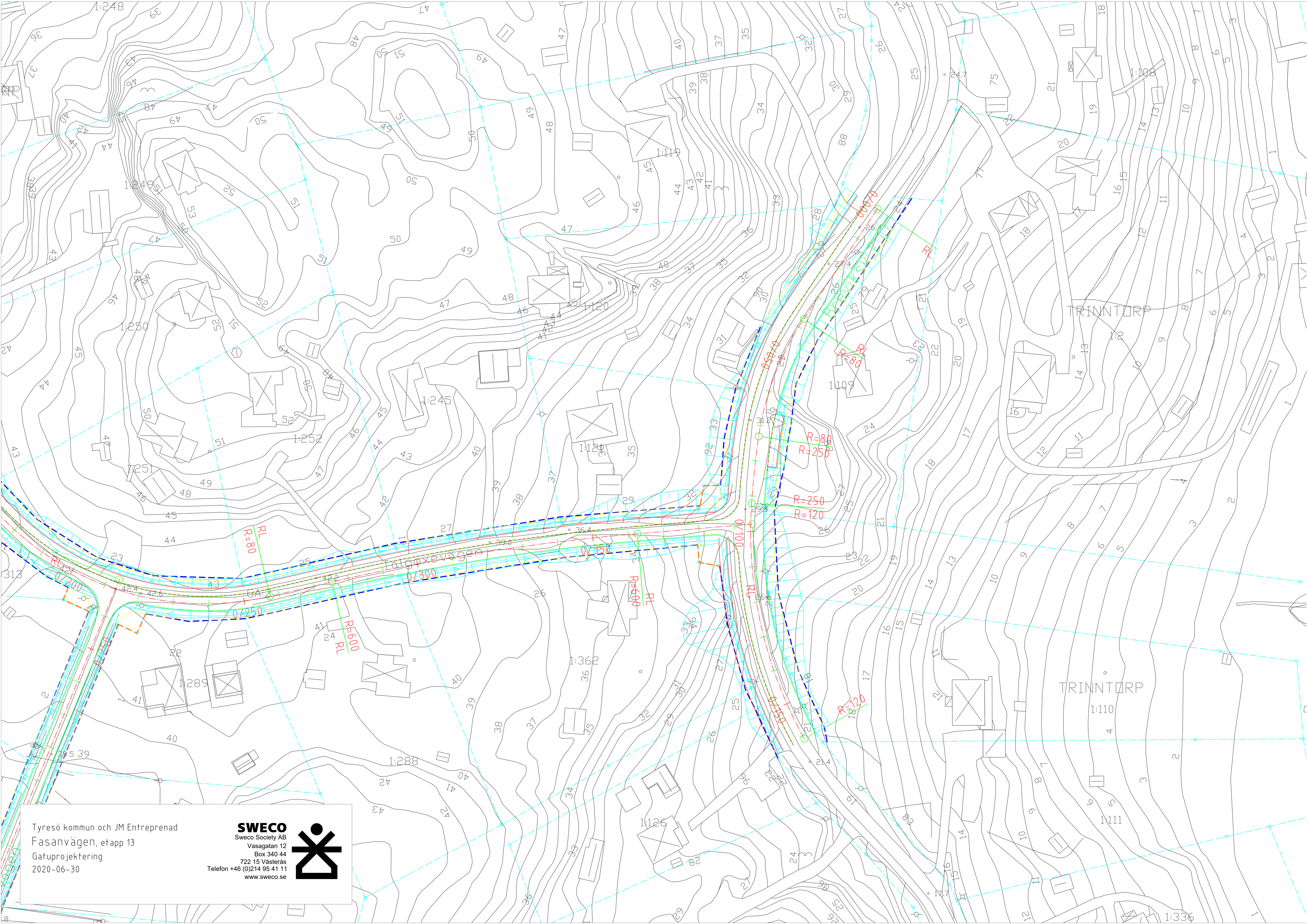
På Rödskrikevägen föreslås en mötesplats mellan korsningarna med Hackspettsvägen och Nytorpsvägen.



Tyresö kommun och JM Entreprenad
Fasanvägen, etapp 13
Gatuprojektering
2020-06-30

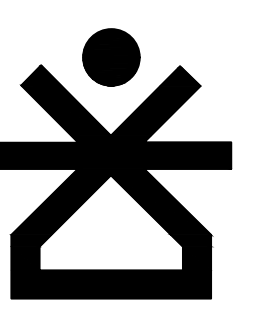
SWECO
Sweco Society AB
Vasagatan 12
Box 340 44
722 15 Västerås
Telefon +46 (0)214 95 41 11
www.sweco.se



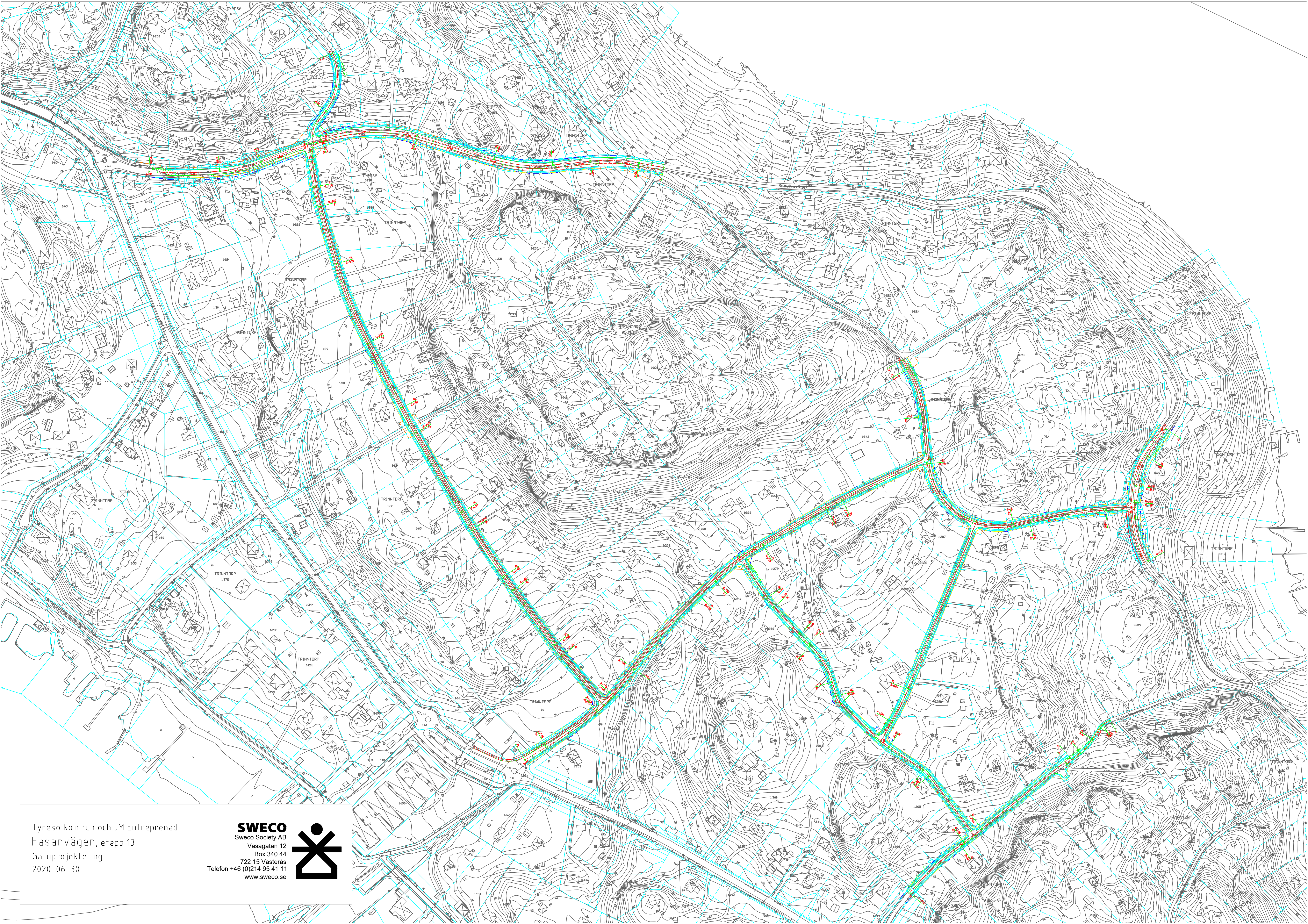


Tyresö kommun och JM Entreprenad
Fasanvägen, etapp 13
Gatuprojektering
2020-06-30

SWECO
Sweco Society AB
Vasagatan 12
Box 340 44
722 15 Västerås
Telefon +46 (0)214 95 41 11
www.sweco.se

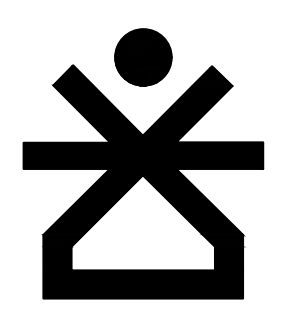


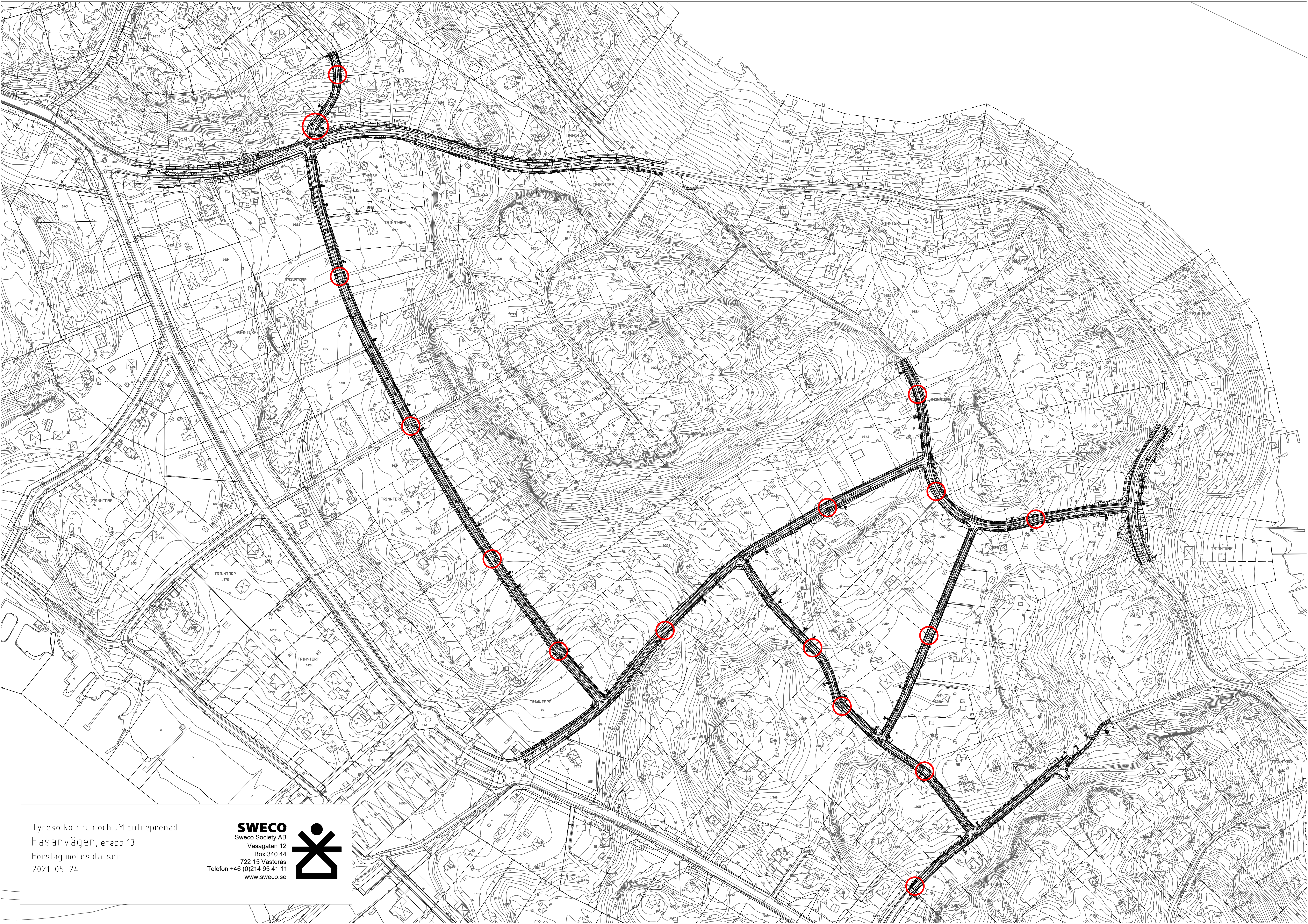
1:336



Tyresö kommun och JM Entreprenad
Fasanvägen, etapp 13
Gatuprojektering
2020-06-30

SWECO
Sweco Society AB
Vasagatan 12
Box 340 44
722 15 Västerås
Telefon +46 (0)214 95 41 11
www.sweco.se





Tyresö kommun och JM Entreprenad
Fasanvägen, etapp 13
Förslag mötesplatser
2021-05-24

SWECO
Sweco Society AB
Vasagatan 12
Box 340 44
722 15 Västerås
Telefon +46 (0)214 95 41 11
www.sweco.se

