

Alternativ 1

Standarden på norra och södra infarten höjs

Trafikmängder:

Nuläge: Norra anslutningen: 190 fordon/dygn

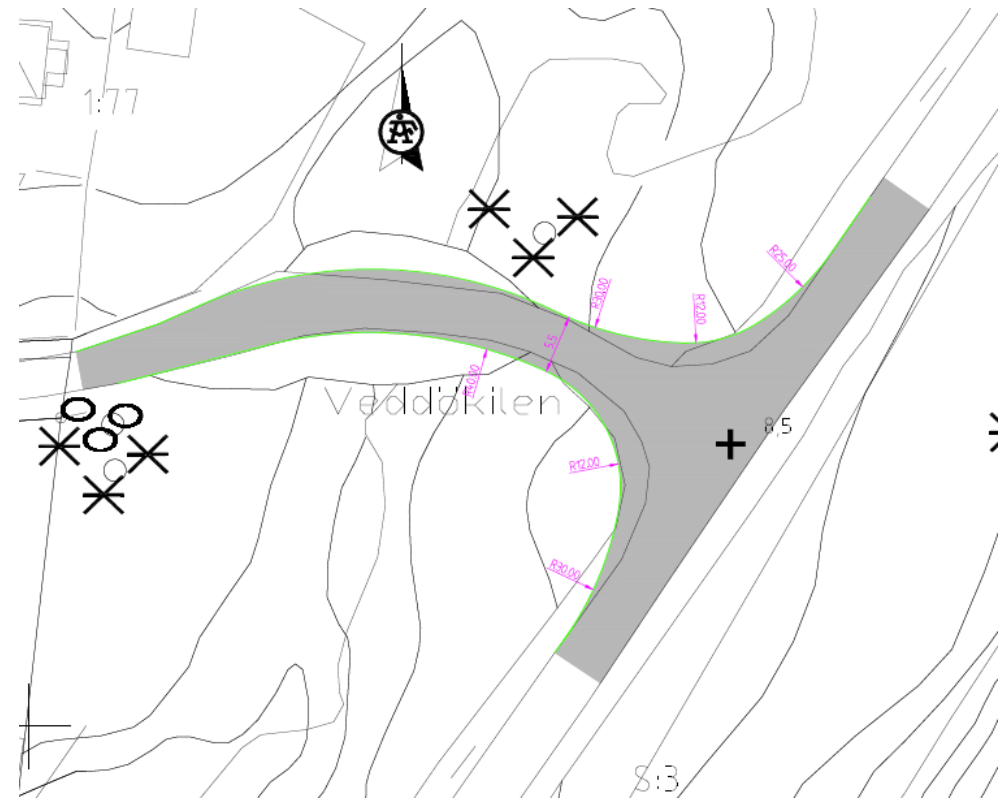
Södra anslutningen: 110 fordon/dygn

Efter DP: Norra anslutningen: 481 fordon/dygn

Södra anslutningen: 202 fordon/dygn



Norra infarten:



Norra infarten breddas något för att ge framkomlighet så att normallastbil (Lbn, 12 m) kan möta personbil. Låga trafikmängder gör att ytterligare åtgärder inte behövs. Delen av gatan närmast väg 163 breddas till 5,5 meter för magasin av fordon (cirka 40 m). God sikt uppnås genom att träd eventuellt tas ner.

Utkast, 20151215



Alternativ 1 forts.

Södra infarten:

Södra infarten består idag av två separata infarter mot väg 1001. Med den tillkommande trafiken kommer ÅDT öka från 110 till 202.

Förslaget innebär att trafiken koncentreras till en infart, den där minsta lutningen kan åstadkommas väljs (alternativa dragningar av anslutningar ger lutningar på över 10%).

Åtgärderna innebär att infarten breddas och styrs upp. Trafiken norrifrån på väg 163 kan inte längre köra rakt in på väg 1001 utan behöver svänga.

Utformningen medger framkomlighet för personbil och Los (sopbil) som kan mötas. Större fordon kan inte komma söderifrån och svänga in på väg 1001 eller komma från väg 1001 och svänga söder ut på väg 163.

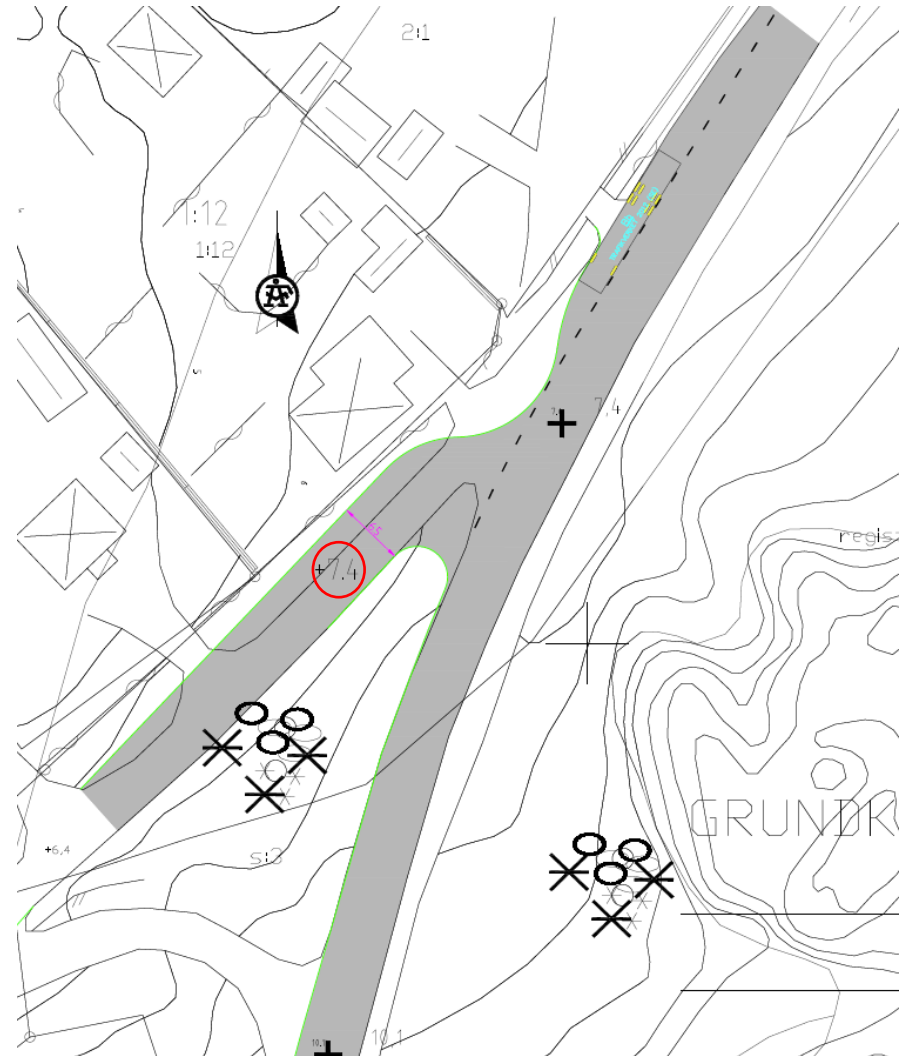
Ny höjd i röd markering kan innebära att väg 1001 kan behöva höjas något.

Förslaget innebär konsekvenser på fastighet 1:12 (parkering i vägkant).

God sikt antas uppnås om träd tas bort.

Utrymme för bussficka tillgodoses.

Anslutningen anses förbättras något jämfört med befintligt och med den ringa tillkommande trafiken anses därför helhetsbilden förbättras.

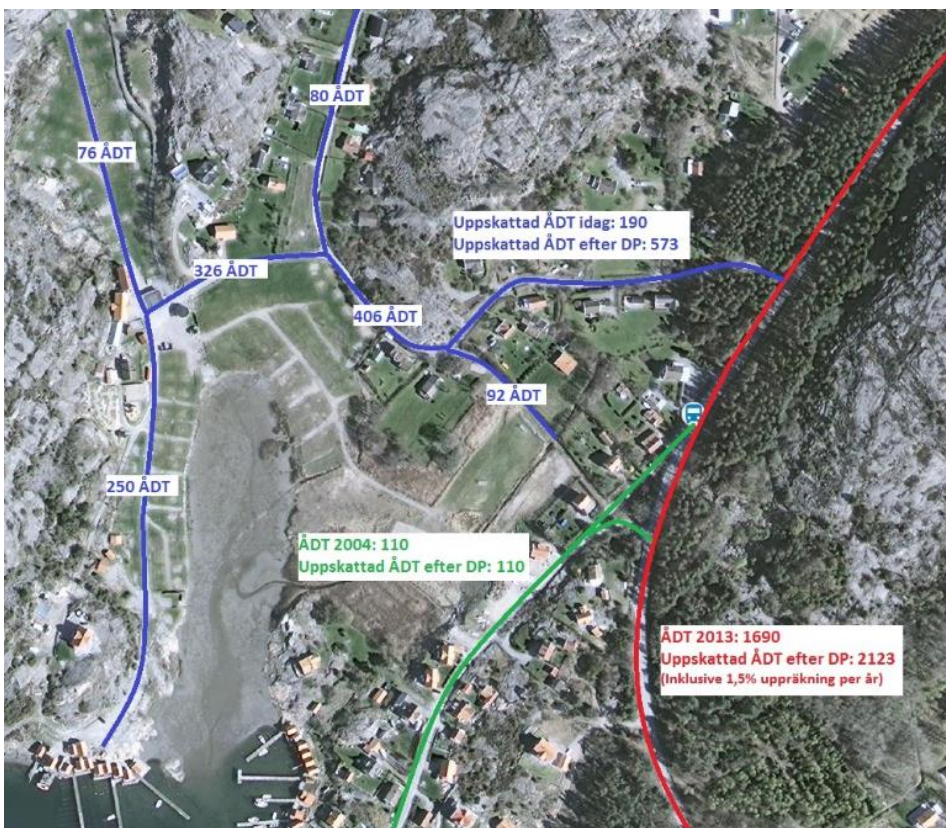


Alternativ 2

All tillkommande trafik via norra infarten

Trafikmängder:

Nuläge: Norra anslutningen: 190 fordon/dygn
Södra anslutningen: 110 fordon/dygn
Efter DP: Norra anslutningen: 573 fordon/dygn
Södra anslutningen: 110 fordon/dygn



Förslaget innebär att all tillkommande trafik leds via norra infarten.

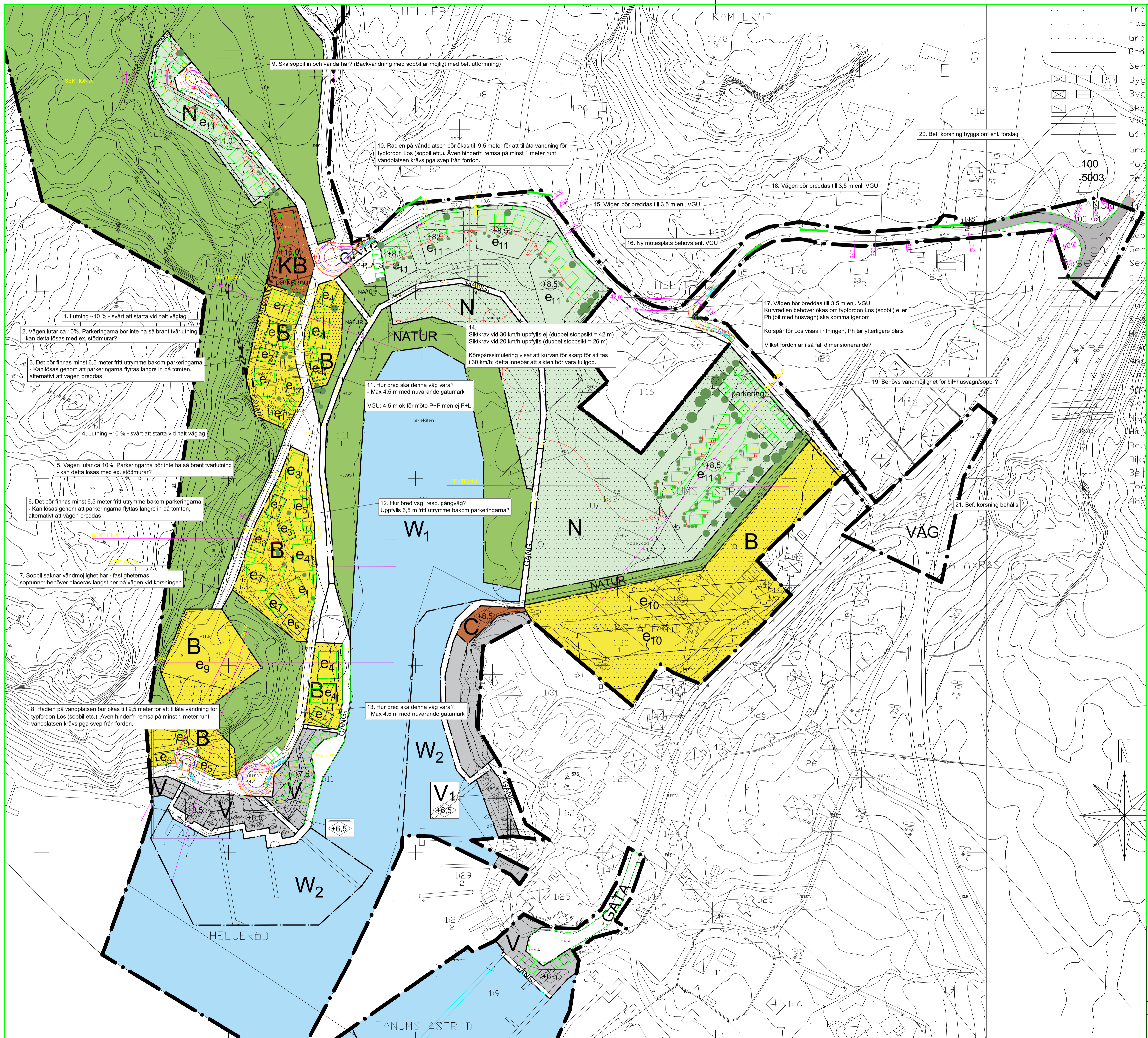
Det innebär ytterligare cirka 100 fordon/dygn via norra infarten och förbi de befintliga byggnaderna i området (utöver de cirka 290 tillkommande från övriga detaljplaneområdet).

Samma utformning av norra infarten som i alternativ 1 föreslås då trafikmängderna både på primär- och sekundärväg inte kräver några ytterligare åtgärder.

Den södra infarten behålls enligt befintlig utformning och hanterar fortsättningsvis samma trafik som nuläge.

Att leda all tillkommande trafik via norra infarten innebär att södra området med bostäder behöver anslutas till övriga områdets vägnät och därmed korsa en bäck. Befintliga bostäder kommer även få något ökad trafik förbi sina fastigheter, dock begränsad sådan med uppskattat 10 fordon/maxtimme extra jämfört med alternativ 1 (totalt cirka 60 fordon/maxtimme varav 40 tillkommande efter detaljplanen).





Beteckningar

- Möjlig bef. mötesplats
- Siktlinje

9. Ska sopbil in och vända här? (Backvändning med sopbil är möjligt med bef. utformning)

10. Radien på vändplatsen bör ökas till 9,5 meter för att tillåta vändning för typfordon Los (sopbil etc.). Även hinderfri remsa på minst 1 meter runt vändplatsen krävs pga svep från fordon.

15. Vägen bör breddas till 3,5 m enl. VGU

18. Vägen bör breddas till 3,5 m enl. VGU

16. Ny mötesplats behövs enl. VGU

17. Vägen bör breddas till 3,5 m enl. VGU. Kurvradien behöver ökas om typfordon Los (sopbil) eller Ph (bil med husvagn) ska komma igenom. Körspår för Los visas i ritningen, Ph tar ytterligare plats. Vilket fordon är i så fall dimensionerande?

19. Behövs vändmöjlighet för bil+husvagn/sopbil?

21. Bef. korsning behålls

1. Lutning -10% - svårt att starta vid halt väglag

2. Vägen lutar ca 10%. Parkeringarna bör inte ha så brant tvärlutning - kan detta lösas med ex. stödmurar?

3. Det bör finnas minst 6,5 meter fritt utrymme bakom parkeringarna - Kan lösas genom att parkeringarna flyttas längre in på tomten, alternativt att vägen breddas

4. Lutning -10% - svårt att starta vid halt väglag

5. Vägen lutar ca 10%. Parkeringarna bör inte ha så brant tvärlutning - kan detta lösas med ex. stödmurar?

6. Det bör finnas minst 6,5 meter fritt utrymme bakom parkeringarna - Kan lösas genom att parkeringarna flyttas längre in på tomten, alternativt att vägen breddas

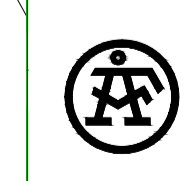
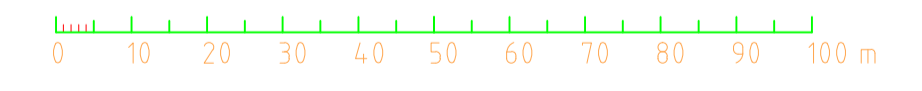
7. Sopbil saknar vändmöjlighet här - fastigheternas soptunnor behöver placeras längst ner på vägen vid korsningen

8. Radien på vändplatsen bör ökas till 9,5 meter för att tillåta vändning för typfordon Los (sopbil etc.). Även hinderfri remsa på minst 1 meter runt vändplatsen krävs pga svep från fordon.

11. Hur bred ska denna väg vara? - Max 4,5 m med nuvarande gatumark. VGU: 4,5 m ok för möte P+P men ej P+L

12. Hur bred väg resp. gångväg? Uppfylls 6,5 m fritt utrymme bakom parkeringarna?

13. Hur bred ska denna väg vara? - Max 4,5 m med nuvarande gatumark



ÅF INFRASTRUCTURE
Grafiska vägen 2
Box 1551, 401 51 Göteborg
Tel: 010-505 00 00
www.afconsult.com

Sahlin Fastigheter

ARBETSMATERIAL

Detaljplan Veddökilen

UPPDRAG NR 714948
ANSVARS: Sara Johansson
DATUM 2016-03-31

TRAFIKUTREDNING
TRAFIKUTREDNING
FORMAT A1
SKALA 1:1000
NUMMER

Kommentarer

Planarbetets fortsatta trafikplanering fokuserar kring två vägtyper som används genomgående i hela området och upprättas enligt VGU:s rekommendationer.

Följande vägtyper har tagits fram:

- *Vägtyp 1: Huvudväg. Total vägbredd 5,5m*
- *Vägtyp 2: Genomfartsväg. Total vägbredd 4,0m.*

Vägtyp 1

Säkerställer att Personbil+Sopbil/utryckningsfordon kan mötas. Inga mötesplatser krävs.

Vägtyp 2

Säkerställer att Sopbil/utryckningsfordon kan komma till. Möte mellan fordon ej möjlig. Mötesplatser med minsta intervall 100m erfordras.

Parkering

För parkering som sker på kvartersmark säkerställs ett fritt utrymme på minst 6,5m bakom p-platsen.

Vändzoner

Vändzoner inom planområdet har justerats till radie 9,5m för att möjliggöra vändning för Sopbil/utryckningsfordon.

Siktkrav och kurvradier

Utreds vidare.

160422

**lilje
wall**

Kommentarer

Planarbetets fortsatta trafikplanering fokuserar kring två vägtyper som används genomgående i hela området och upprättas enligt VGU:s rekommendationer.

Följande vägtyper har tagits fram:

- *Vägtyp 1: Huvudväg. Total vägbredd 5,5m*
- *Vägtyp 2: Genomfartsväg. Total vägbredd 4,0m.*

Vägtyp 1

Säkerställer att Personbil+Sopbil/utryckningsfordon kan mötas. Inga mötesplatser krävs.

Vägtyp 2

Säkerställer att Sopbil/utryckningsfordon kan komma till. Möte mellan fordon ej möjlig. Mötesplatser med minsta intervall 100m erfordras.

Parkering

För parkering som sker på kvartersmark säkerställs ett fritt utrymme på minst 6,5m bakom p-platsen.

Vändzoner

Vändzoner inom planområdet har justerats till radie 9,5m för att möjliggöra vändning för Sopbil/utryckningsfordon.

Siktkrav och kurvradier

Utreds vidare.

160422

