

Handläggare
Lotten Svedberg
08-508 262 15

Exempel på fysiska åtgärder. Bilaga 2

Kontoret föreslår att arbeta med ett antal typåtgärder längs sträckorna för att få bättre hastighetsefterlevnad med fokus på ställen där personer korsar vägen. Nedan redovisas vilka typåtgärder som kontoret avser att arbeta vidare med på de utvalda sträckorna.

Cirkelgupp

Cirkelgupp är en effektiv åtgärd för fartdämpning och hastighetssäkring. Detta gupp är dock inte utformat för buss i linjetrafik.

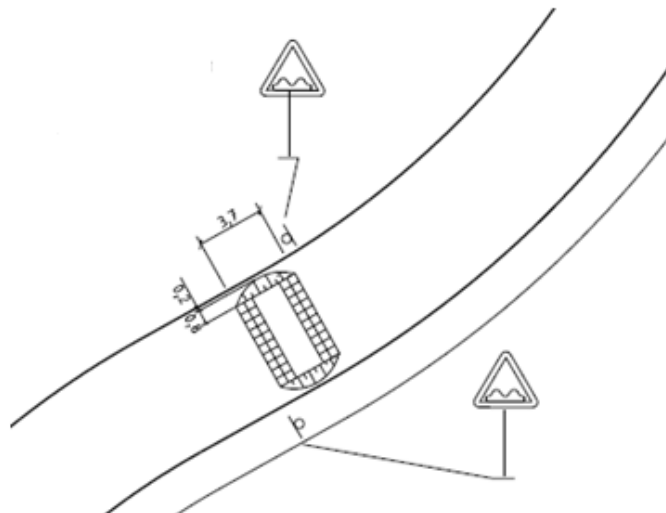


Bild 5: Cirkelgupp

Upphöjt övergångsställe/Platågupp

Övergångsstället höjs upp med ramper på vardera sidan för att sänka fordonshastigheter. Ett upphöjt övergångsställe eller gupp reducerar hastigheten effektivt. Ett platågupp har likadan utformning men behöver inte placeras vid ett övergångsställe utan kan vara placerat på sträcka.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 262 15
Växel 08-508 272 00
lotten.svedberg@stockholm.se
traffikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se



Bild 6: Upphöjt övergångsställe

Genomgående gång- och cykelbana

Åtgärden innebär att gång- och cykelbanan som går längs med en väg fortsätter i samma nivå även över korsningen. Det medför att bilisterna måste köra över en ramp eller en kantsten för att korsa gång- och cykelbanan, vilket gör att hastigheten i punkten sänks.



Bild 7: Genomgående gångbana

Avsmalning till ett körfält

För att underlätta för gående- och cyklister att korsa en gata kan gatan avsmalnas tillfälligt vid passagen. Passagen över körbanan blir då kortare samtidigt som de oskyddade trafikanterna blir lättare att observera.

Detta innebär att gatan görs så smal att endast ett fordon kan passera i taget. Gående har bara en smal körbana att korsa, men fordonen kan komma från båda håll. Det går att låta biltrafiken mötas utan reglering eller så bestäms vilken riktning som har företräde. Dessa platser kan även utformas med refug på vardera sidan om avsmalningen så att bilarna måste färdas med sidoförskjutning, vilket gör att hastigheten sänks.



Bild 8: Avsmalning av körfält

Chikan

Vägen utformas så att fordonen måste färdas i en sidoförskjutning vilket medför att hastigheterna sänks.

Cirkulation med överkörningsbar rondell

En cirkulationsplats låter trafiken flyta smidigt och ger en effektiv hastighetsdämpning. För att kunna trafikeras av stora fordon krävs dock mycket utrymme. Ett alternativ till detta är en mindre cirkulation med en överkörningsbar rondell där stora fordon får låna rondellen som köryta.



Bild 9: Cirkulation

Väggudde

I stället för ett upphöjt övergångsställe eller platågupp kan man anlägga en väggudde vilken är utformad som en låg platå med pryamidväggar. Bussar samt tunga fordon kan antingen köra med det inre bakre hjulparet på kuddens lutande sidor eller helt grenslagppet.

Väggudden placeras oftast på vardera sidan av övergångsstället i körriktningen. För att förhindra att fordonen kör vid sidan av kudden bör det finnas en refug mellan körbanorna. Om det inte finns plats att anlägga en refug kan två kuddar placeras bredvid varandra på samma sida av övergångsstället. Även denna utformning ger en hastighetsdämpande effekt.



Bild 10: Vägkudde

Portar

Port är en fartdämpande åtgärd som är lämplig vid entrén till en tätort eller ett område i en tätort. Avsmalningen och fartdämpningen kan utformas som en förskjutning, gupp, cirkulationsplats eller förträngning. Fartdämpningen kan även utformas med planteringar, beläggning, portaler mm.



Bild 11: Avsmalning med port, bild från VGU (Vägars och gators utformning)

Slut