

PM

Handläggare
Hellmin, Sophie
Larsson, Linda
Tel
+46105056289
Mobil
+46722023352
E-post
Sophie.Hellmin@afry.com
Datum
2022-07-08
Projekt ID
210445

Mottagare
Elin Helmersson, JME

Fasanvägen etapp 13- Kompletterande PM trafik

V1.0

PM

Innehåll

1	Bakgrund	3
2	Syfte.....	3
3	Tidigare framtagna utredningar	4
4	Vägtrafiknät.....	4
4.1	Bilvägnät.....	4
4.1.1	Koppling för biltrafik Talgoxevägen.....	5
4.1.2	Koppling för biltrafik Nötskrikevägen	6
4.2	Gångvägnät.....	7
5	Vägnätets funktioner.....	7
6	Sektioner	9
6.1	Utrymmeskrav	9
6.2	Generellt.....	10
6.3	Vägarnas utformning	11
6.3.1	Rödhakevägen	11
6.3.2	Fasanvägen.....	12
6.3.3	Talgoxevägen	13
6.3.4	Hackspettvägen, Flugsnappevägen och Nötskrikevägen	14
7	Referenser.....	15

PM

3 Tidigare framtagna utredningar

- Trivector, Trafikutredning Östra Tyresö, Version 1.0, 2018.
- Sweco, Tekniskt PM, Fasanvägen etapp 13, 2021.

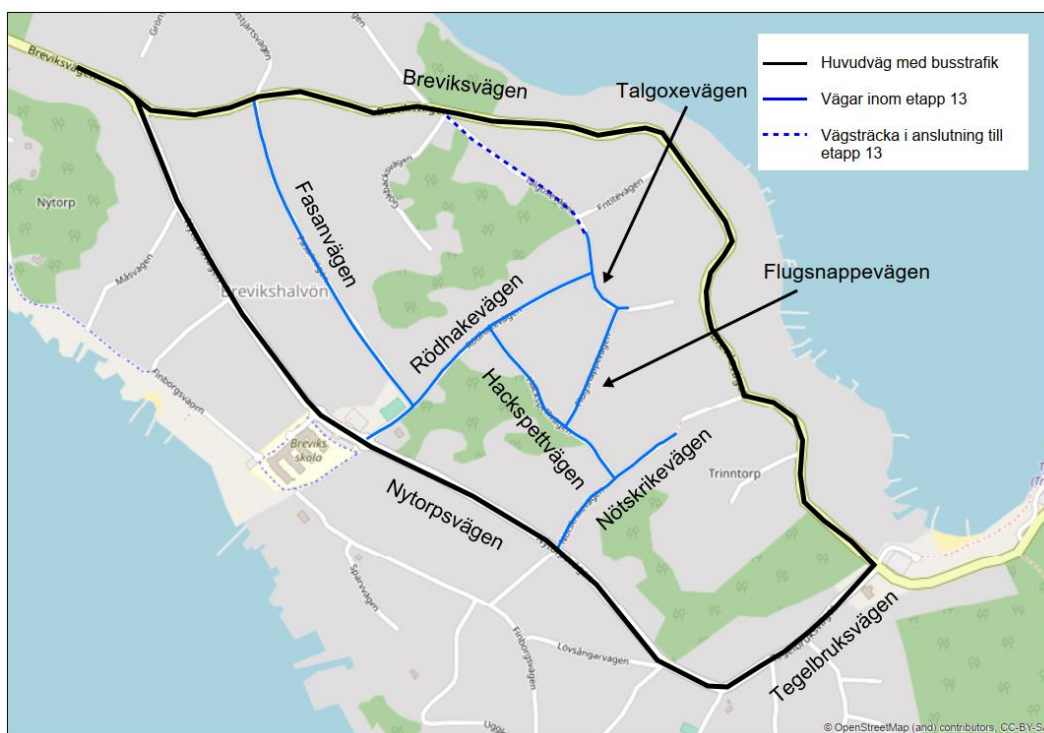
4 Vägtrafiknät

Identifiering av bil- och gångvägnät inom aktuellt område. Cykling bedöms kunna ske i blandtrafik inom området.

4.1 Bilvägnät

Runt det aktuella området finns de större vägarna Breviksvägen, Nytorpsvägen och Tegelbruksvägen. De större vägarna utgör ett huvudvägnät runt området som trafikeras av buss och bör hålla god standard med bra framkomlighet.

Inom det aktuella området utgör de mindre vägarna ett lokalt bilvägnät som i första hand används av de boende för att ta sig till och från sina bostäder och ut till huvudvägnätet för vidare färd. Se Figur 2.



Figur 2 Huvudvägnät och lokalt bilvägnät inom aktuellt område. Bakgrundskarta: OpenStreetMap, maj 2022.

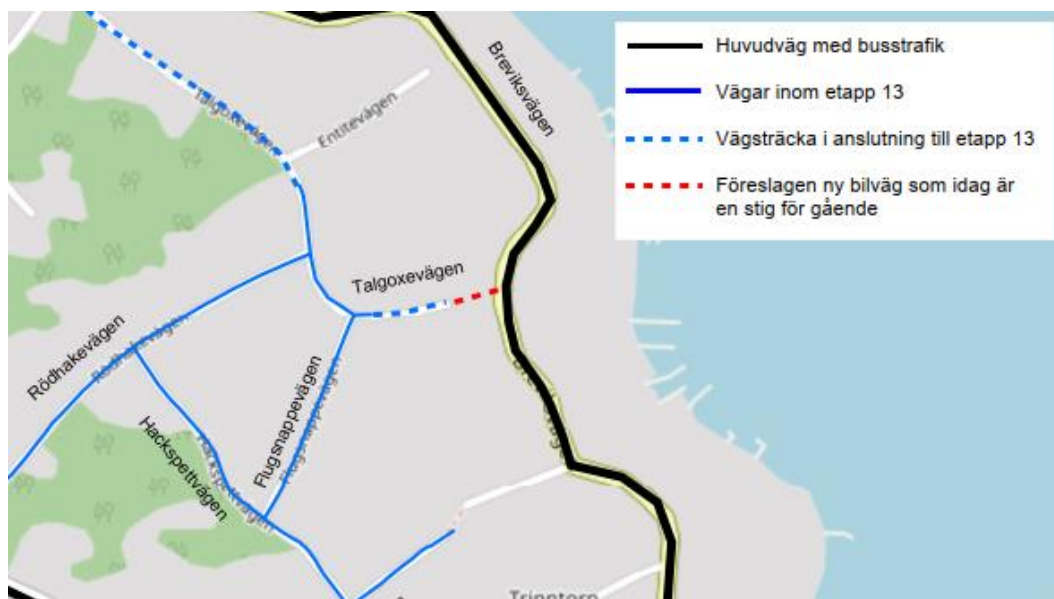
Breviksvägen, Nytorpsvägen och Tegelbruksvägen som går runt det aktuella området bildar ett robust huvudvägnät där det finns möjlighet att åka runt området åt båda hållen. Något som skulle kunna bli aktuellt om någon av vägarna skulle ha begränsad

PM

framkomlighet. Även det lokala bilvägnätet skulle kunna användas för att nå huvudvägarna vid behov.

4.1.1 Koppling för biltrafik Talgoxevägen

I tidigare framtagna utredning från Sweco har en möjlig förbindelse för motorfordon mellan Talgoxevägen och Breviksvägen utretts översiktligt. I dagsläget finns en koppling för fotgängare via en brant och smal stig. Se *Figur 3*.



Figur 3 Föreslagen ny förlängning av Talgoxevägen mot Breviksvägen. (Bakgrundskarta: OpenStreetMap, maj 2022)

Att öppna upp vägen för all trafik förutsätter att god sikt kan säkerställas i den nya korsningen med Breviksvägen. Det bör även finnas utrymme för vilplan som anläggs i slutet av Talgoxevägen för att säkerställa att fordon från Talgoxevägen utan problem kan stanna innan utfart mot Breviksvägen. Baserat på bilder från platsbesöket bedöms ett vilplan vara möjligt att planera för, även om höjdskillnaderna kommer innebära att vägen får en brant lutning.

Breviksvägen vid den tilltänkta korsningen har dålig sikt med kurva och backkrön. Bedömningarna görs utifrån att vägen sänks med 1,3 meter där krönet är som högst. Att sänka vägen mer gör att det blir svårigheter att ansluta befintliga fastigheters in- och utfarter. Det bedöms att tillfredställande sikt inte uppnås i den nya korsningen om hastigheten på Breviksvägen är 50 kilometer per timme. Om högsta tillåtna hastighet sänks till 40 kilometer per timme klaras sikten med liten marginal. För busstrafiken innebär en korsning att lutningen före och efter korsningen inte ska överstiga 3,5% (Region Stockholm, 2021) vilket blir svårt att uppnå i den tilltänkta korsningen. Detta för att bussen kan behöva stanna för svängande fordon och behöver då stanna och starta i lutning vilket kan bli problem.

Utifrån trafiksynpunkt bedöms inte denna förbindelse vara av betydelse för fordonstrafik, inte heller som en "reservväg" eftersom det redan idag är möjligt att köra runt aktuellt område både på Nytorpsvägen och på Breviksvägen. Även de

PM

befintliga bilvägarna inom området kan användas för att nå huvudvägarna vid behov. Motordrivna fordon är inte lika beroende av gena vägar som gång- och cykeltrafik. Målet är att leda bort fordon från bostadsområdet och leda ut fordonen på huvudvägarna (Nytorpsvägen och Breviksvägen) eftersom det är trafiksäkrare att ha högre fordonsflöden på vägar med högre standard.

4.1.2 Koppling för biltrafik Nötskriekvägen

Mellan Nötskriekvägens vägdelar har det föreslagits en ny bilväg. Se *Figur 4*.



Figur 4 Föreslagen ny bilväg mellan Nötskriekvägens två vägdelar. (Bakgrundskarta: OpenStreetMap, maj 2022)

Ur trafiksynpunkt bedöms inte denna förbindelse vara av betydelse för motorfordonstrafik. Det är redan idag möjligt att köra runt aktuellt område både på Nytorpsvägen och på Breviksvägen. Även de befintliga bilvägarna inom området kan användas för att nå någon av de större vägarna vid behov. För gångtrafiken fungerar Nötskriekvägen som en koppling till exempel för att nå busshållplats Nötskriekvägen på Nytorpsvägen.

Nötskriekvägens körbana från Breviksvägen är idag en brant väg med små möjligheter att påverka lutningen då flera fastigheters infarter måste anpassas till projekteringen av Nötskriekvägen. På befintlig sträcka uppgår lutningen till som mest 15 procent, vilket är sämre än låg standard för en lastbil. Vid 10 procents lutning kan det innebära stora problem vid halt väglag. En väg där avfallsbilen ska kunna köra för att angöra fastigheterna längst med vägen kräver en lutning på högst 10 procent för att avfallsfordon ska kunna stanna och starta utan problem. Väg vinterunderlag ställer ännu högre krav på lutningar. Det kan skapa problem för tunga fordon att stanna och starta på halt väglag om lutningen överstiger 7 procent.

Mellan Nötskriekvägens två etapper för motorfordon råder en stor höjdskillnad. En brant gångbana går genom skogen och kopplar ihop de båda delarna av Nötskriekvägen. Skulle vägen öppnas upp för motorfordon riskeras en ännu brantare lutning än 15%, upp mot 16% krävs för att koppla ihop vägarna. Att bygga en väg

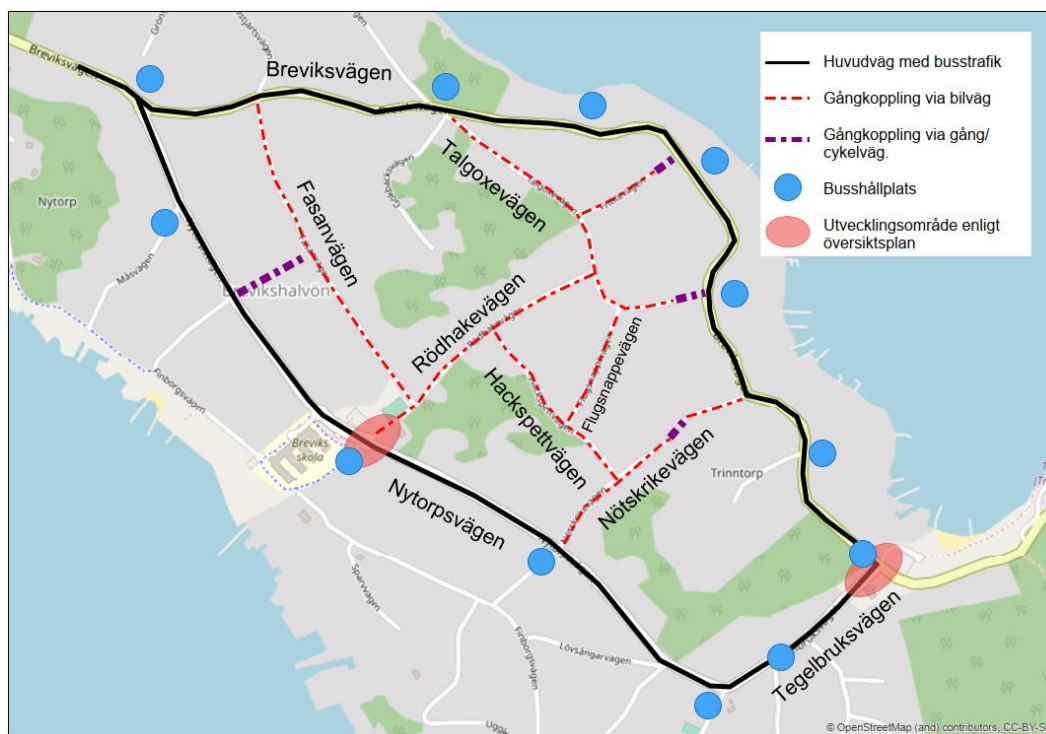
PM

med 15-16% lutning för motorfordon innebär en standard som inte är acceptabel för nybyggnation för avfallsfordon och en mycket låg standard för personbilar. Dessutom har ingreppet en negativ påverkan på naturvärden i området.

Om Nötskriekvägen inte öppnar för fordonstrafik behöver vändplatser anläggas. Öppnas vägen upp för genomfartstrafik bör standarden på vägen höjas genom breddning och en eventuell gångbana för oskyddade trafikanter.

4.2 Gångväg nät

För gångtrafikanterna finns det ett antal gångkopplingar genom aktuellt område. Målpunkterna är framförallt Breviks skola och busshållplatserna. Området kring korsningen Nytorpsvägen och Rödhakevägen pekas ut i Tyresö kommuns översiktsplan som ett utvecklingsområde. I dagsläget finns det ett aktuellt planförslag där möjlig verksamhet på platsen är en ny förskola. Gångkopplingarna går via bilvägar eller via gång/cykelbanor. Se **Fel! Hittar inte referenskölla..**



Figur 5 Översikt över gångkopplingar. Bakgrundskarta: OpenStreetMap, maj 2022.

Det finns behov av att stärka gångstråken mellan Nytorpsvägen och Breviksvägen för att vägar till och från skolor och busshållplatser ska vara tillgängliga, trygga och attraktiva för oskyddade trafikanter.

5 Vägnetets funktioner

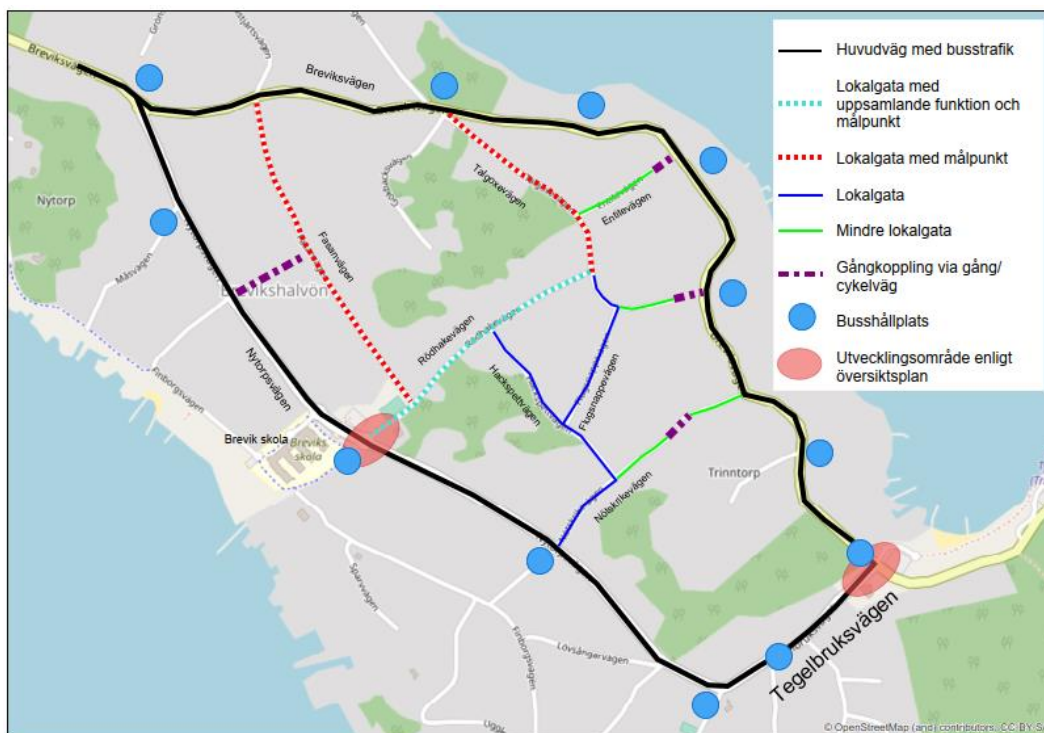
Bedömningar görs utifrån de förutsättningar och behov som anses finnas inom det aktuella området oavsett vilka beslut som tagits inom andra etapper. Vägnetet ska vara tillgängligt och funktionellt och fungera nu och i framtiden. Vägar till och från

PM

skolor och busshållplatser ska vara tillgängliga, trygga och attraktiva för oskyddade trafikanter.

I Tyresös trafikstrategi finns en tydlig prioriteringsordning där gångtrafikanter och cyklister ska prioriteras högst. Därav identifieras i denna utredning vilka kopplingar som bedöms vara viktiga för detta. Genom att erbjuda gångbanor längs med körbanan ökar attraktiviteten och tryggheten för fotgängare.

Gångbanor föreslås längs med Rödhakevägen, Talgoxevägen (mellan Rödhakevägen och norra anslutningen till Breviksvägen) och på Fasanvägen. Detta för att öka fotgängares säkerhet och framkomlighet. För skolbarn är det viktigt att skolvägen upplevs som trygg. Dessa gator kallas i detta PM för "lokalgata med uppsamlande funktion och målpunkt" samt "lokalgata med målpunkt" där målpunkten syftar på en målpunkt för gående. Se Figur 6.



Figur 6 Översikt över de olika vägtrafiknäten. Bakgrundskarta: OpenStreetMap, maj 2022.

Rödhakevägen bedöms ha en uppsamlande funktion både för motorfordonstrafik och för gångtrafik. Målpunkten är Brevik skola och busshållplats Brevik skola. I framtiden kan det även bli en förskola i samma område som skolan.

Talgoxevägen är en koppling mellan Rödhakevägen och Breviksvägen och fungerar som ett gångstråk för gående till Brevik skola och till busshållplats Hansbo. Busshållplatserna Hansbo och Trinntorp är de busshållplatser på Breviksvägen, mellan Nytorpsvägen och Tegelbruksvägen, som har flest resenärer.

Fasanvägen är en koppling mellan Rödhakevägen och Breviksvägen. Förutom för boende på Fasanvägen fungerar vägen som ett gångstråk mellan bostadsområdet norr om Breviksvägen och Brevik skola.

PM

Förlängningen av Entitevägen, Talgoxevägen och Nötskrikevägen fungerar som gångkopplingar mellan Nytorpsvägen och Breviksvägen. Dessa gångstråk gör det bland annat möjligt att ta sig mellan busshållplatserna på de olika sidorna av området. Då busstrafiken till och från området är gles antas resenärerna använda sig av busshållplatserna både på Nytorpsvägen och på Breviksvägen.

6 Sektioner

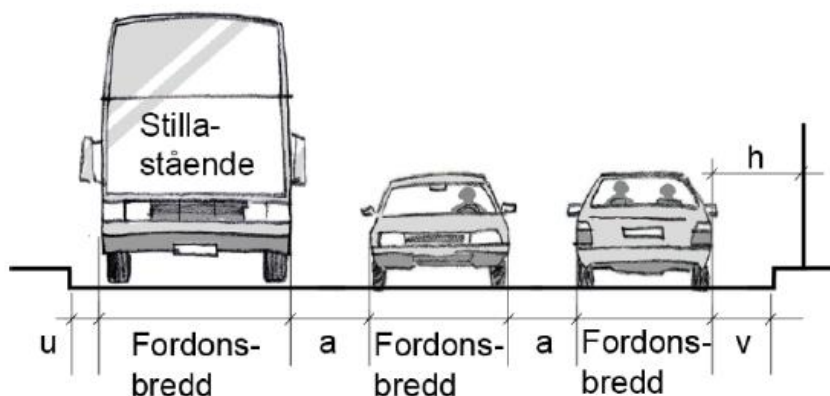
6.1 Utrymmeskrav

Det finns dimensionerade mått att förhålla sig till för att en väg ska vara framkomlig och funktionell.

I detta avsnitt är beräkningarna utifrån en väg med 30 kilometer i timmen som högsta tillåtna hastighet utifrån VGU Begrepp och grundvärden. (Trafikverket, 2021)

Utrymmesklass är det den utrymmesstandard som erbjuds en fordonsförare i en trafiksituation på sträcka. Utrymmesklassen A bedöms ge god trygghet/säkerhet och körkomfort för fordonsförare. Utrymmesklass C bedöms ge låg körkomfort för fordonsförare men god säkerhet vid tillräckligt låg hastighet. (Trafikverket, 2021)

Grundmått är att en personbil beräknas vara 1,8 meter bred (fordonsbredd) och ett tungt fordon 2,55 meter bred (fordonsbredd). Dessa mått är exklusive sidospeglar. Exempel på tungt fordon är en sopbil som hämtas hushållsavfall. Se Figur 7.



Figur 7 Illustration över utrymmeskrav. Illustration: VGU Begrepp och grundvärden

Vid utrymmesklass C beräknas ett fordon kunna stanna (mått u) eller köra (mått v) 0,1 meter från väggkanten. Vid utrymmesklass A beräknas ett fordon kunna stanna (mått u) eller köra (mått v) 0,2 meter från väggkanten.

Fordonen behöver även ha en viss mån för att kunna passera varande (mått a). Detta mått uppskattas till 0,35 meter och där ska även sidospeglarna få plats utan att ta i varandra.

PM

Minsta mått för att två personbilar ska kunna mötas är 4,15 meter med utrymmesklass C och 4,35 vid utrymmesklass A.

Vid möte mellan lastbil och personbil är minsta mått 4,9 meter vid utrymmesklass C och 5,1 meter vid utrymmesklass A.

6.2 Generellt

Vägbredden för lokalgatorna i området föreslås i de flesta fall till 4,4 meter. Detta medför att personbilar kan mötas i låg hastighet med tillräcklig trygghet och säkerhet utan att behöva köra ut på vägens stödremisor. Trasiga och nedkörda stödremisor skapar större underhållskostnader. Vid en för smal vägbredd kan även fastigheternas uppfarter komma att användas som mötesplatser vilket kan leda till missnöje då vägen i kommunalt huvudmannaskap förväntas hålla en tillräckligt god standard.

En vägbredd på 4,4 meter upplevs fortfarande som en smal väg där det är trångt att mötas. Vägbredden innebär att mötesplatser måste anläggas för att lastbilar ska kunna möta personbilar. Möten mellan personbil och tunga fordon bedöms ske så pass sällan att anordnade mötesplatser är tillräckligt. Förslag på mötesplatser finns i Swecos utredning.

Varför inte större vägbredd rekommenderas på de mindre bostadsgatorna är för att inte kompromissa mer än nödvändigt med områdets karaktär och landskapsbild. Vägarna ska byggas hållbara utan att för den delen kräva mer intrång på natur och fastigheter än nödvändigt.

Till vissa vägar föreslås det gångbanor för gående. Vägar till och från skolor och busshållplatser ska vara tillgängliga och attraktiva för oskyddade trafikanter. Trygghet med gångbana, särskilt för mindre barn, kan minska skjutsandet av barn till skolan. Cykling bedöms kunna ske i blandtrafik inom området. Vägbredderna gör det möjligt för personbil och cykel att mötas med god standard.

Generellt är det inga problem med att anslutande vägar har olika bredd. Det viktiga är att vägens utformning är gestaltad på ett sätt som överensstämmer med den önskade hastighetsnivån.

Eventuella hastighetssäkrande åtgärder är i dagsläget svår motiverade utan uppmätta hastigheter, trafikmängd eller annan indata. Dessa typer av åtgärder kan därmed komma att föreslås i ett senare skede av utredningen.

PM

6.3 Vägarnas utformning

6.3.1 Rödhakevägen



Figur 8 Föreslagna vägbredder för Rödhakevägen. Bakgrundskarta: OpenStreetMap, maj 2022.

Bedömningen är att Rödhakevägen fungerar som en gata med uppsamlande funktion från bostadsområdet till Nytorpsvägen och Brevik skola både för fordonstrafik och för gångtrafik. Rödhakevägen bör ha sådan standard att det blir ett naturligt val att välja Rödhakevägen framför de mindre vägarna inom området, Flugsnappevägen och Hackspettvägen.

Finns det utrymme rekommenderas det att Rödhakevägen (mellan Fasanvägen och Talgoxevägen) med fördel breddas till 5 meter ur flera avseenden. Rödhakevägen lutar och har skydd sikt. Vid möte kan det bli problem att stanna och starta i backe vid halt väglag. Blir vägen smalare än 5 meter behövs det skapas mötesplatser för möte med tungt fordon.

Minsta bredd på sträckan bör vara 4,4 meter. Detta för att två personbilar i rörelse ska kunna mötas.

Sträckan mellan Nytorpsvägen och Fasanvägen bör ha en högre standard än övriga delar av Rödhakevägen. Detta för att det finns ett planförslag om att området norr om Rödhakevägen ska utvecklas. En av flera möjliga verksamheter på platsen är en förskola. Det finns även en pendlarparkering längs med sträckan som genererar trafik.

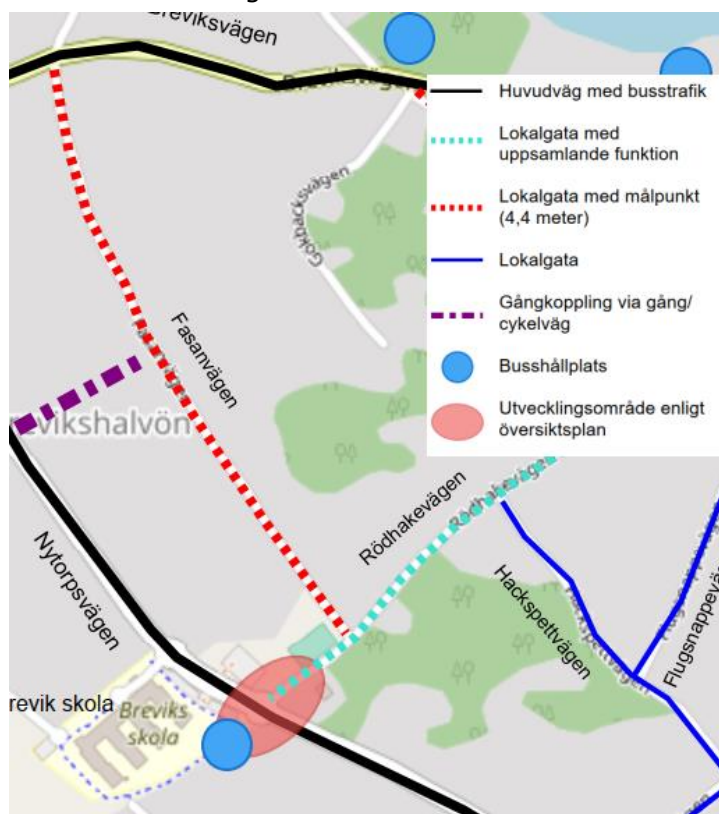
En verksamhet kommer sannolikt behöva avfallshämtning och leveranser vilket gör att vägen bör dimensioneras för möte mellan personbil och tungt fordon. För att

PM

underlätta möten mellan personbilar och tungt fordon till och från den nya verksamheten rekommenderas det att sträckan mellan Nytorpsvägen och Fasanvägen breddas till 5,5 meter. Får vägen en bredd under 5 meter måste mötesplatser anordnas för möte med tunga fordon.

Rödhakevägen fungerar uppsamlande för gångtrafik och leder mot Brevik skola och busshållplats Breviks skola. Det ska finnas en gångbana längs med Rödhakevägen eftersom vägen fungerar som en koppling genom området både för gång- och fordonstrafik .

6.3.2 Fasanvägen



Figur 9 Föreslagen vägbredd för Fasanvägen. Bakgrundskarta: OpenStreetMap, maj 2022.

Fasanvägen sträcker sig mellan Breviksvägen och Rödhakevägen och har ett genomgående gångstråk som även fungerar som en skolväg. Minsta rekommenderade bredd på Fasanvägen är 4,4 meter vilket möjliggör att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Fasanvägen måste utformas med mötesplatser för att möjliggöra möten mellan avfallsfordon och personbilar.

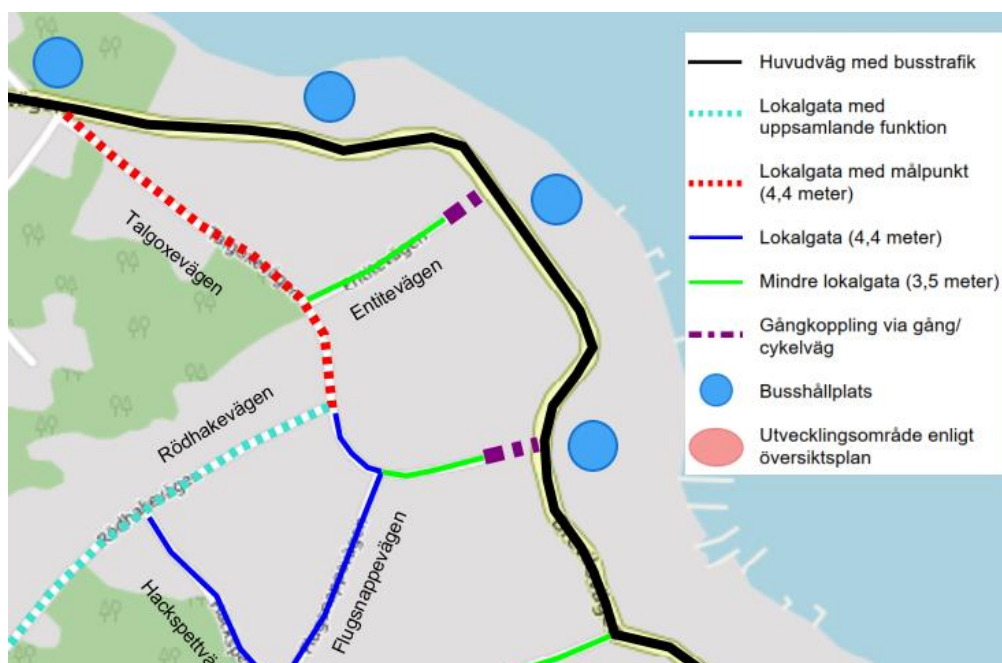
Det ska finnas en gångbana längs med Fasanvägen eftersom Fasanvägen fungerar som en koppling genom området både för gång- och fordonstrafik. Vägen har koppling både till Breviksvägen och Nytorpsvägen (via Rödhakevägen) där det är möjligt för fordon att passera igenom. Därtill är vägen en skolväg och en gen koppling mellan Brevik skola och fastigheter norr om Breviksvägen. För dessa innebär att ta sig till Nytorpsvägen, som har gångbana, en omväg.

PM

I tidigare samrådsförslag föreslogs en vägbredd på 4,7 meter för Fasanvägen. En ändring från 4,7 till 4,4 meter bedöms inte påverka fordonens hastighet eller trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i någon större utsträckning. Enligt Åtgärds katalogen (SKL, 2009) minskar hastigheten med ca 3 km/h per meter smalare väg. Att smalna av vägen till 4,2 eller 4,0 meter bedöms inte heller påverka fordonens hastighet i någon större utsträckning.

6.3.3 Talgoxevägen

Talgoxevägen ansluter till flertalet vägar inom området och skiftar i karaktär. Se Figur 8.



Figur 10 Talgoxevägen med skiftande vägvägnitt.

Mellan Rödhakevägen och Breviksvägen i norr och fungerar Talgoxevägen som ett gångstråk för gående till Brevik skola och till busshållplats Hansbo. Det ska finnas en gångbana längs med den delen av Talgoxevägen eftersom vägen fungerar som en koppling genom området både för gång- och fordonstrafik. Minsta rekommenderade bredd på är 4,4 meter vilket möjliggör att två personbilar kan mötas i låg hastighet. Talgoxevägen måste utformas med mötesplatser för att möjliggöra möten mellan personbilar och tunga fordon.

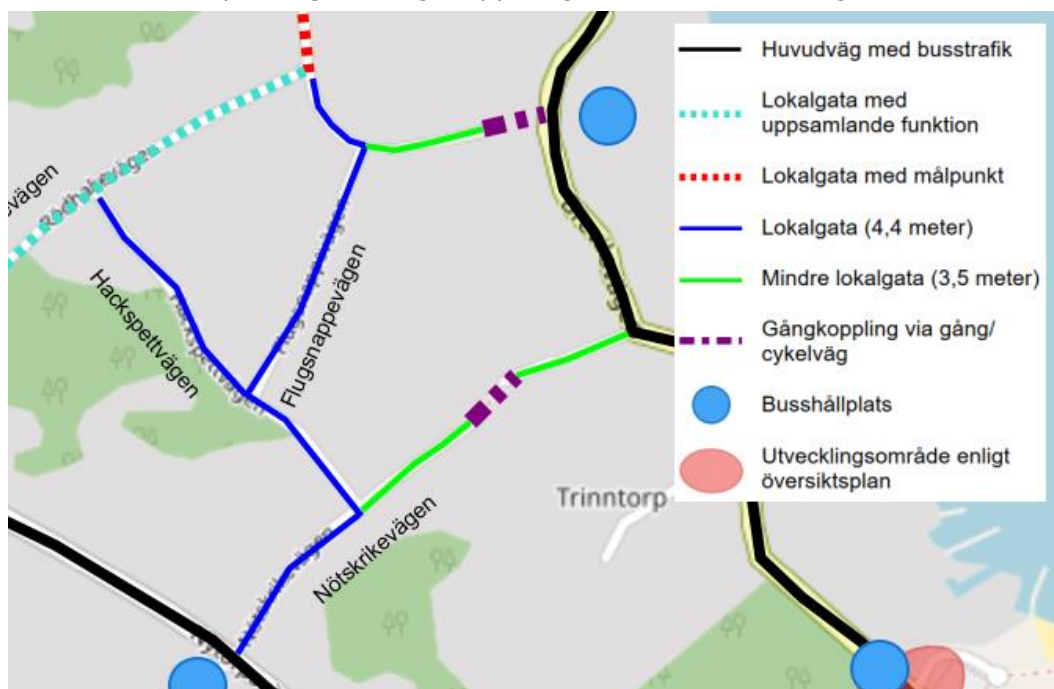
Mellan Rödhakevägen och Flugsnappevägen rekommenderas en vägbredd på 4,4 meter. Sektionen är kort och det finns många vägval i anslutning till vägen. Detta bedöms göra att sträckan inte får någon uppsamlande funktion och därtill inte behöver någon gångbana. Vid platsbrist kan vägen smalnas av till 4,2 meter vilket innebär att två personbilar kan mötas om den ena bilen står still.

Talgoxevägen mellan Flugsnappevägen och Breviksvägen (södra anslutningen) är en kort väglänk med få fastigheter och kan ha en vägbredd på 3,5 meter. Det innebär att

PM

mötande fordon får vänta på varandra eftersom det inte går att mötas längs med vägen. Det behöver även uppföras en vändplats vid slutet av vägen.

6.3.4 Hackspettvägen, Flugsnappevägen och Nötskrikevägen



Figur 11 Föreslagna vägbredder för övriga lokalgator. Bakgrundskarta: OpenStreetMap, maj 2022.

Hackspettvägen, Flugsnappevägen och Nötskrikevägen (mellan Nytorpsvägen och Hackspettvägen) rekommenderas en vägbredd på 4,4 meter och med mötesplatser för större fordon.

Sektionerna är korta och med många vägval vilket bedöms göra att vägarna inte får någon uppsamlande funktion och därtill inte behöver några gångbanor. Vid platsbrist kan vägarna smalas av till 4,2 meter vilket innebär att två personbilar kan mötas om den ena bilen står still.

Nötskrikevägen mellan Hackspettvägen och Breviksvägen (södra anslutningen) är korta väglänkar med få fastigheter och kan ha en vägbredd på 3,5 meter. Det innebär att mötande fordon får vänta på varandra eftersom det inte går att mötas längs med vägen. Det behöver även uppföras vändplatser vid slutet av vägarna.

PM

7 Referenser

Region Stockholm. (2021). *Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik.*

SKL. (2009). *Åtgärds katalog för säker trafik i tätort.* Sveriges kommuner och Landsting och SKL Kommentus.

Trafikverket. (2021). *VGU, Begrepp och grundvärden 2021:002.*