

PM – TRAFIKFÖRSLAG CW BORGS VÄG

STENUNGSUNDS KOMMUN





PM Trafikförslag CW Borgs väg
2021-12-10
Projektnummer 182224

PM – TRAFIKFÖRSLAG CW BORGS VÄG

Kund: Stenungsunds kommun

Organisation Sigma Civil

Projektansvarig: Kim Enarsson
Upprättad av: Ida Nordin, Pontus Engdahl

Projektnummer: 182224
Upprättad: 2021-12-10
Version: 1.0



PM Trafikförslag CW Borgs väg
2021-12-10
Projektnummer 182224

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	1
1.1	BAKGRUND.....	1
1.2	SYFTE.....	2
2	UTREDNING AV FÖRUTSÄTTNINGAR.....	3
2.1	CW BORGS VÄG.....	3
2.2	STRANDVÄGEN.....	6
3	TRAFIKFÖRSLAG.....	11
4	VIDARE STUDIER.....	14
	BILAGOR	1



PM Trafikförslag CW Borgs väg
2021-12-10
Projektnummer 182224

1 INLEDNING

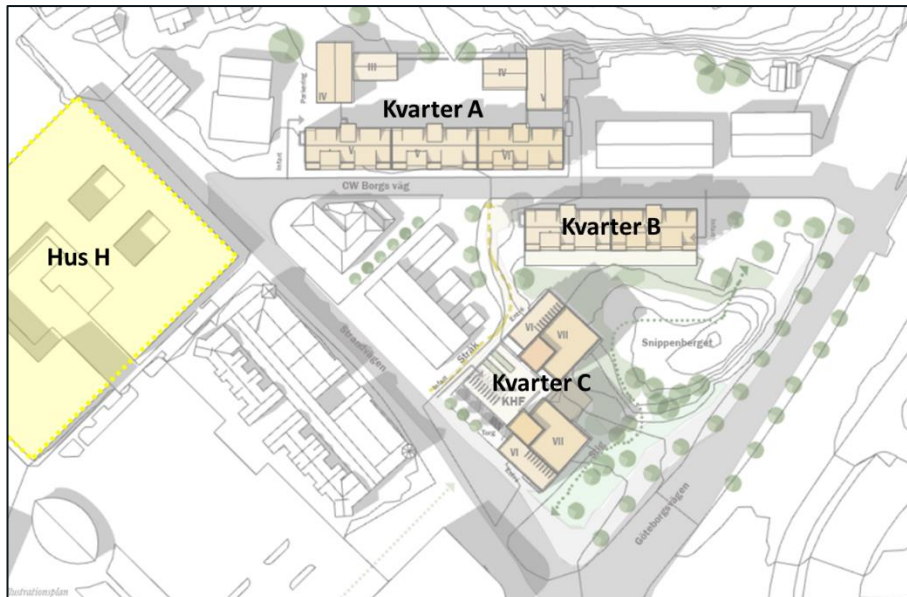
1.1 BAKGRUND

CW Borgs väg är centralt belägen i Stenungsund och förbinder Göteborgsvägen och Strandvägen. Planområdet kring CW Borgs väg är i dagsläget omgiven av parkeringsytor, verksamhetslokaler och två villor, se Figur 1. Trafikföringen på Strandvägen kommer också påverkas av exploateringen på CW Borgs väg, varför den ingår i denna utredning. Strandvägen har i dagsläget flertalet verksamheter och parkeringsytor utmed gatan.



Figur 1. Översiktsbild över planområdet. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Sigma Civil

En skiss av den planerade exploateringen visas i Figur 2. Denna utredning berör Kvarter A, B och C. Planering pågår även för Hus H, där ungefär 120 lägenheter planeras, men konsekvenserna av det utreds i senare skede.



Figur 2. Skiss på den planerade exploateringen. Bildkälla: Riksbyggen m fl, bearbetad av Sigma Civil

1.2 SYFTE

I samband med det pågående planarbetet utmed CW Borgs väg tas ett trafikförslag fram för gatan. Vissa frågor om trafikföring och utformning av den näraliggande Strandvägen inkluderas också.

Trafikförslaget och utredning ska innehålla följande:

CW Borgs väg

- Föreslå en utformning och möblering som skapar en lugn trafikmiljö med låga hastigheter
- Föreslå lokalisering för gatuparkering för korta besök till boende och verksamheter utmed gatan
- Föreslå lämpliga ytmaterial

Strandvägen

- Dubbelriktning av Strandvägen samt gemensam gång- och cykelväg
- Förslag på utformning av korsningen mellan CW Borgs väg och Strandvägen

2 UTREDNING AV FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 CW BORGS VÄG

2.1.1 Enkelriktning

CW Borgs väg föreslås enkelriktas österut. Anledningen är målet om att begränsa genomfarts-trafiken på gatan. CW Borgs väg är annars attraktiv som genväg för trafik från Göteborgsvägen som ska vidare mot Strandvägen, som då slipper passera trafikljusen i korsningen mellan Göteborgsvägen och Strandvägen.

Enkelriktningen av trafiken västerut innebär dock att det tidvis kan innebära viss väntetid för trafik från CW Borgs väg som ska ut på Göteborgsvägen, vid större trafikflöden. Det är ett skäl till varför vägen inte är attraktiv som genväg för trafik i den färdriktningen.

En annan konsekvens av enkelriktningen är att all trafik till CW Borgs väg behöver passera korsningen mellan Göteborgsvägen och Strandvägen, som redan är hårt belastad. De förväntade trafikflödena på CW Borgs väg, som redovisas i kapitel 2.1.3, är dock så små i jämförelse med övriga trafikflöden i korsningen att deras bidrag till belastningen i korsningen är försumbar.

2.1.2 Hantering av cykeltrafik på CW Borgs väg

Hur cykeltrafikanter ska kunna använda CW Borgs väg och hur enkelriktningen av CW Borgs väg ska regleras för att uppnå detta behöver utredas vidare. Konsekvensen av en vanlig enkelriktning är att den gäller även cyklisterna, vilket kan få låg efterlevnad då CW Borgs väg är en attraktiv genväg till Stenungsunds centrum för cykeltrafik norrifrån på Göteborgsvägen.

Ett alternativ är att reglera CW Borgs väg med *motortrafik förbjuden* österifrån. Då är cykeltrafik tillåten i båda färdriktningarna. Konsekvensen av detta är dock att gatan är dubbelriktad, juridiskt sett, vilket innebär att parkering bara får ske på höger sida i den färdriktningen som är tillåten för motorfordonstrafik.

2.1.3 Trafikflöde på CW Borgs väg

Trafikalstringen har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg, med det underlag som anges i Tabell 1, utifrån den exploatering som visas i Figur 2. Eftersom ett av målen med den nya utformningen av CW Borgs väg är att den ska vara en lokalgata, antas ingen genomfarts trafik, utan all trafik antas ha start- eller målpunkt utmed gatan i beräkningen.

Tabell 1. Underlag till beräkning av trafikflöden på CW Borgs väg

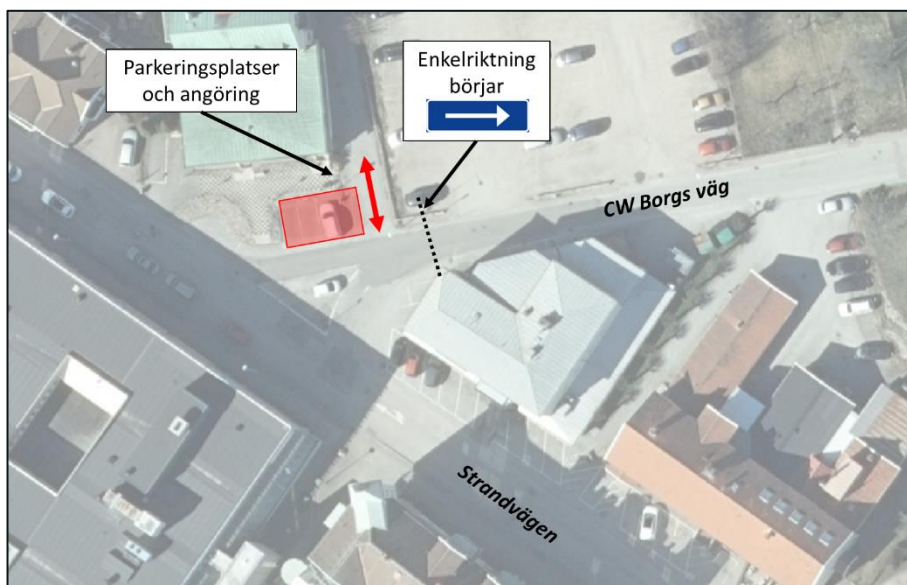
	Bostäder [antal]	Kontor [m2 BTA]	Övriga lokaler [m2 BTA]
Kvarvarande bebyggelse	Ca 12	Ca 720	Ca 270
Kvarter A	60		300
Kvarter B	40		65
Kvarter C	60		120
Totalt	172	720	755

Om Strandvägen är enkelriktad åt nordväst är det troligt att en stor del av trafiken från kvarter C tar sig ut via CW Borgs väg. Om Strandvägen är dubbelriktad angörs kvarter C via Strandvägen. Detta gör att trafikflödet på CW Borgs väg uppskattas bli mellan 190–370 fordon per dygn om Strandvägen är enkelriktad och 140–290 fordon per dygn om Strandvägen är dubbelriktad. Variationen i intervallet beror på att det är okänt hur besöksintensiva "övriga lokaler" kommer att vara.

Om Hus H angör mot Strandvägen behöver dess påverkan på trafiken där utredas vidare.

2.1.4 Enkelriktningens utbredning

Enkelriktningen av CW Borgs väg föreslås börja öster om anslutningen till fastigheten norr om korsningen mellan CW Borgs väg och Strandvägen, se Figur 3, så att fastigheten och dess parkeringsplatser kan nås. Korsningen behöver också ha en funktion som vändmöjlighet i framtiden, vilket redovisas närmare i kapitel 2.2.3.



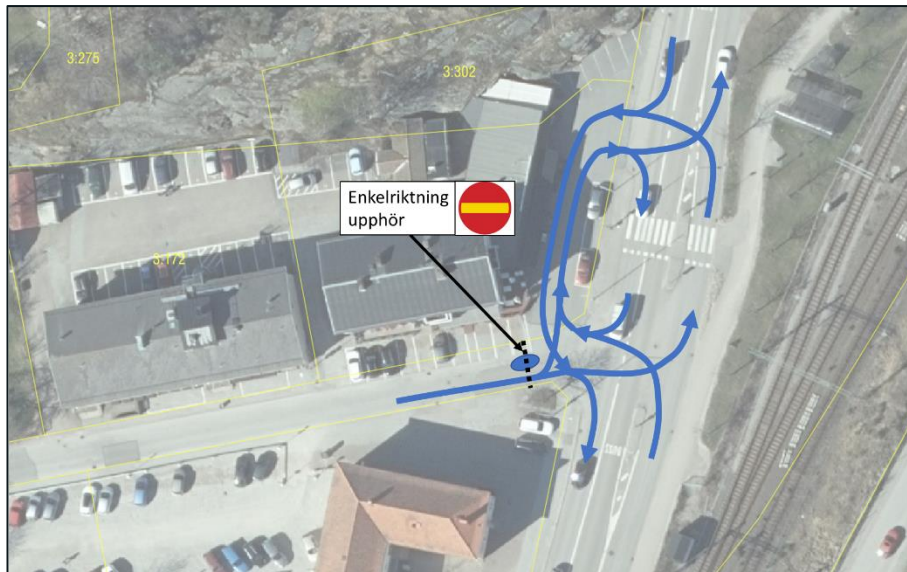
Figur 3. Förslag på var enkelriktningens utbredning startar i västra änden av CW Borgs väg.
Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Sigma Civil

I den östra änden av CW Borgs väg föreslås enkelriktningen fortsätta fram till korsningen med Göteborgsvägen, se Figur 4. Detta innebär att verksamheterna utmed västra sidan av Göteborgsvägen norr om korsningen, inte kommer kunna nås via CW Borgs väg utan bara via infarten ungefär 30 meter norr därom. Trafiken på lokalkörbanan framför verksamheterna kommer då vara enkelriktad.



Figur 4. Föreslagen utbredning av enkelriktningen på CW Borgs väg, fram till korsningen med Göteborgsvägen. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Sigma Civil.

Ett alternativ som studerades, men förkastades, var att låta enkelriktningen på CW Borgs väg upphöra precis väster om anslutningen till verksamheterna utmed västra sidan av Göteborgsvägen, se Figur 5. Detta hade inneburit en komplicerad trafiksituation i korsningen mellan CW Borgs väg och Göteborgsvägen, med många korsande trafikflöden. Vägmärkena för enkelriktningen hade också varit svåra att se från Göteborgsvägen, vilket skulle kunna leda till att bilar med målpunkt på CW Borgs väg svänger in från Göteborgsvägen innan de uppfattar vägmärkena och då tvingas vända.



Figur 5. Förkastat alternativ till utbredning av enkelriktningen på CW Borgs väg, fram till väster om anslutning till verksamheter utmed Göteborgsvägen. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Sigma Civil.

2.2 STRANDVÄGEN

Strandvägen är idag enkelriktad i nordvästlig riktning med längsgående parkering utmed södra sidan och snedställda parkeringar på trottoar utmed norra. Gångbanor finns utmed gatan medan cyklister får ta sig fram i blandtrafik med fordonstrafik. Delar av gångbanan är på fastighetsmark.

I detta PM utreds möjligheten att dubbelrikta Strandvägen mellan Göteborgsvägen och CW Borgs väg. En bibehållande av enkelriktning av Strandvägen norrut utreds i ett separat uppdrag.

2.2.1 Konsekvenser av att dubbelrikta Strandvägen mellan CW Borgs väg och Göteborgsvägen

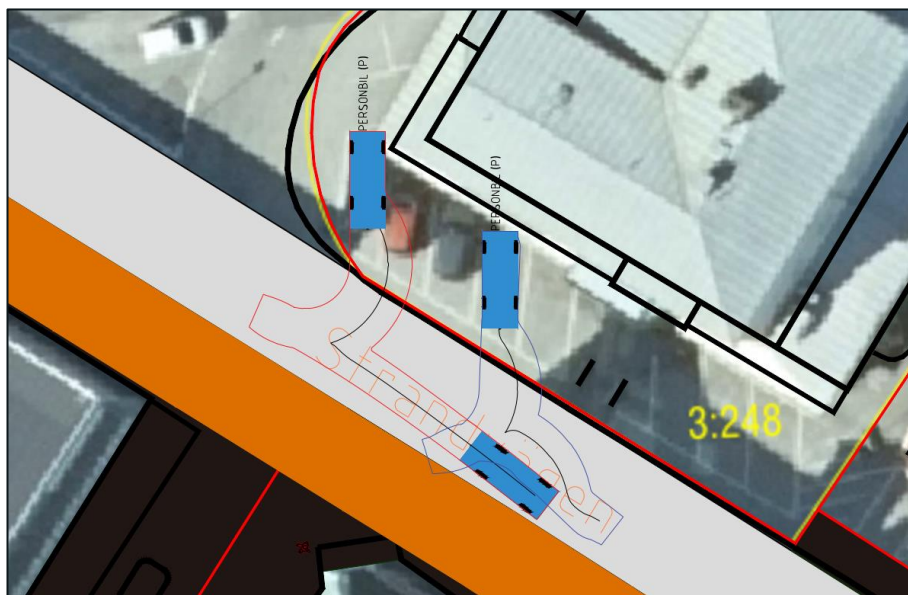
Ett av syftena med att enkelrikta Strandvägen mellan CW Borgs väg och Göteborgsvägen är att trafiken från verksamheterna på norra sidan av Strandvägen utmed denna sträcka inte ska ta vägen därifrån via CW Borgs väg, utan kunna ta Strandvägen österut mot Göteborgsvägen. En dubbelriktning av sträckan medför att trafiken får ökad framkomlighet och fler vägval till och från Göteborgsvägen.

Ett andra syfte är att trafikstringen från en eventuellt kommande bostadsetablering vid Strandvägen 13 med ungefär 120 lägenheter och angöring via Strandvägen, annars skulle belasta CW Borgs väg.

Ett problem som har identifierats är svårigheten att ta sig österut från de snedställda parkeringarna på norra sidan om gatan, se Figur 6. Det går att backa ut med en personbil till rätt position för färd österut, så länge det inte står en annan bil parkerad direkt till höger. Om det gör det, kan inte svängrörelsen under backningen påbörjas förrän man passerat bilen till höger. Detta gör att den yta som återstår av körbanan inte räcker för få bilen i rätt position för färd österut, utan man måste köra över i motstående körfält en bit innan man kommer rätt.

En konsekvens av detta är att en stor del av trafiken därifrån sannolikt hellre väljer vägen via CW Borgs väg eller Strandvägen västerut, vilket innebär att en stor del av syftet med dubbelriktningen av Strandvägen försvinner.

De snedställda parkeringsplatserna på norra sidan av Strandvägen ligger på kvartersmark, vilket innebär att kommunen har liten rådighet över deras utformning. Det finns heller inte utrymme att rätta upp dem mellan byggnaden och fastighetsgränsen.



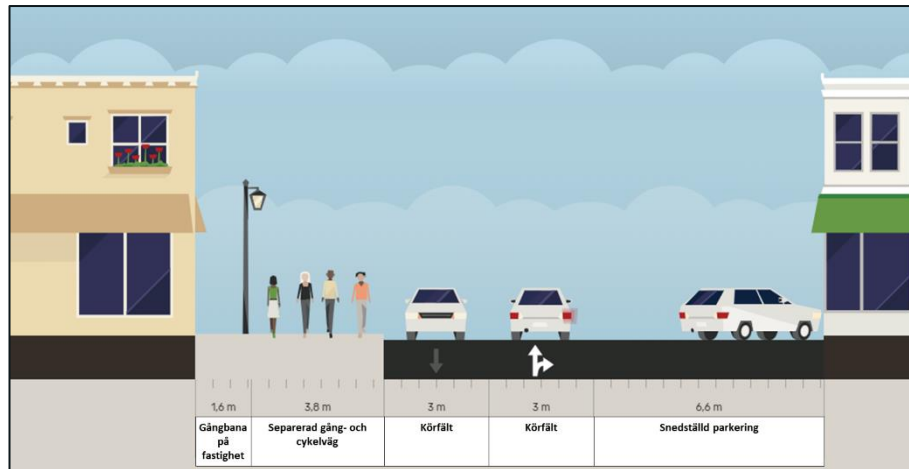
Figur 6. Backningsrörelser ut från snedställda parkeringsplatser norr om Strandvägen

2.2.2 Sektion

Strandvägen föreslås utformas med en sektion, enligt Figur 7.

En körbana på sex meters bredd innebär att fordon kan mötas utan hinder. En separerad gång- och cykelbana på södra sidan ökar säkerheten för cyklister. I Figur 7 förutsätts den del av gångbanan som ligger på kvartersmark förbli en del av gång- och cykelbanan.

Möjligheten att anlägga ett grönt stråk med längsgående parkeringar vid den norra sidan av Strandvägen är under utredning.



Figur 7. Principiell sektion för Strandvägen som dubbelriktad gatan

Om fortsättningen av Strandvägen västerut ska dubbelriktas i ett senare skede kommer den sannolikt att inkräkta på fastigheter, om den ska ha samma sektion som visas i Figur 7.

2.2.3 Korsning Strandvägen/CW Borgs väg

Om dubbelriktningen av Strandvägen ska fylla del av sitt syfte att möjliggöra utfart österut, behöver det finnas möjlighet att vända i korsningen mellan Strandvägen och CW Borgs väg.

Två alternativ för detta har studerats översiktligt:

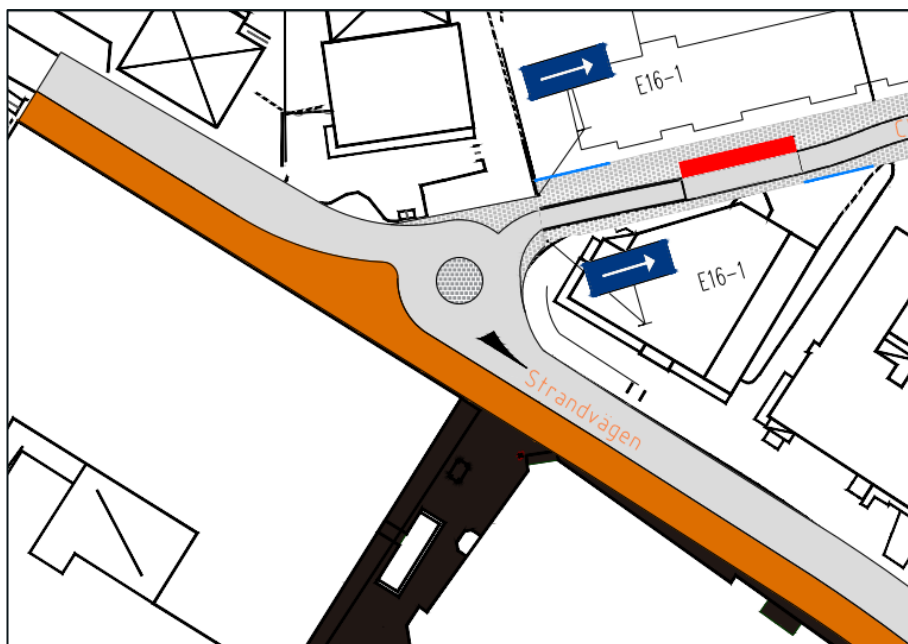
- Cirkulationsplats, se **Error! Reference source not found.**
- Trevägs korsning, se Figur 9

Hur angöring ska ske till fastigheter i direkt anslutning till korsningen har inte studerats i detalj. Inte heller konsekvenserna av en angöring till ett framtida Hus H mot Strandvägen. Detta behöver utredas vidare i senare skede.

Med en cirkulationsplats i korsningen blir den hastighetssäkrad, men behöver också bli överkörningsbar för att större fordon ska kunna ta sig fram. Rondellen i cirkulationsplatsen har en diameter på 6 meter. Cirkulationsplatsen är stor nog för personbilar att vända. Större fordon får dock fortsätta Strandvägen runt eller köra genom CW Borgs väg.

För att anlägga gångbanor runt cirkulationsplatsen behöver mark på de angränsande fastigheterna tas i anspråk, då cirkulationsplatsen kommer att ta hela den tillgängliga ytan för gatan. Fastighetsgränser markeras med röda streck i Figur 8 och Figur 9.

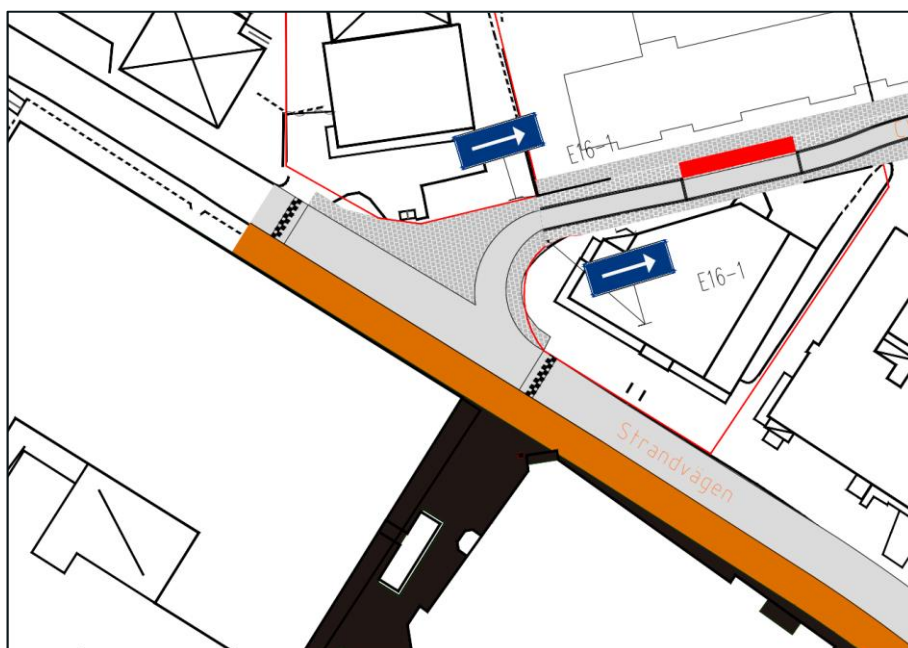
Ytmaterialet från CW Borgs väg kan fortsätta fram till cirkulationsplatsen.



Figur 8. Korsningen mellan Strandvägen och CW Borgs väg utformad som cirkulationsplats

En trevägskorsning kan ge en torg-känsla genom att den stensatta ytan utmed CW Borgs väg kan fortsätta hela vägen fram till Strandvägen. Den stensatta ytan skulle även kunna korsa Strandvägen och bilda en shared space-yta.

Ytan som bildas behöver vara överkörningsbar, både för att kunna fungera som vändplats för personbilar, men också för att fastigheten norr om korsningen ska kunna angöras.



Figur 9. Korsningen mellan Strandvägen och CW Borgs väg utformad som trevägskorsning

2.2.4 Trafikflöde österut på Strandvägen

En grov uppskattning av trafikalstringen från fastigheterna på Strandvägen mellan Göteborgsvägen och CW Borgs väg efter exploateringen av kvarter C är 300 fordonsrörelser per dygn. Detta innebär 150 potentiella fordonsrörelser österut på Strandvägen. Uppskattningen är gjord med hjälp av Trafikverkets trafikalstringsverktyg, baserat på följande antaganden:

Tabell 2. Underlag till beräkning av trafikflöden på Strandvägen

	Lägenheter	Affär [m2]	Restaurang [m2]	Kontor [m2]
Strandvägen 8		245	245	490
Strandvägen 10		500		1000
Kvarter C	60	120		

År 2021 uppmättes 1 200 fordon per dygn på denna del av Strandvägen, vilket innebär att den största delen av trafiken kommer att vara genomfartstrafik.

3 TRAFIKFÖRSLAG

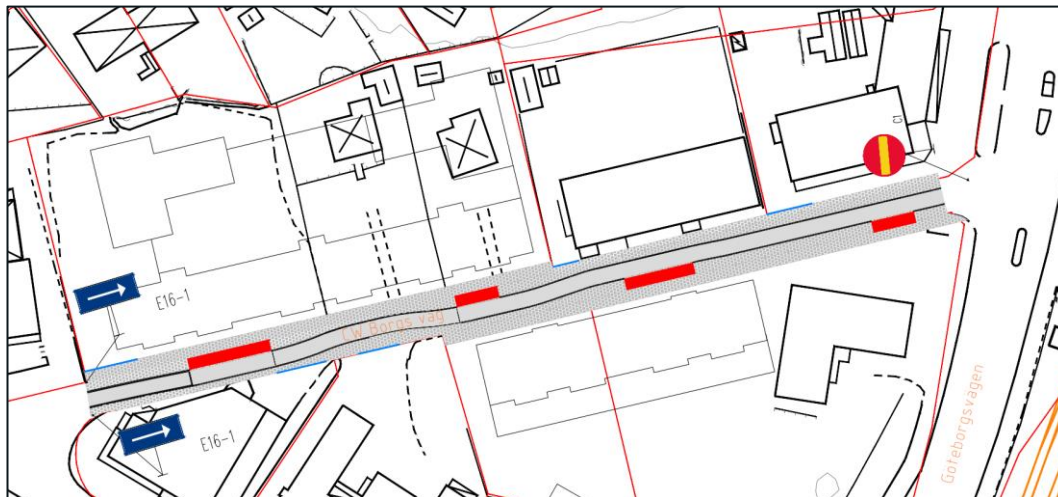
Utifrån de förutsättningar som redovisas i kapitel 2.1 tas trafikförslaget i Figur 10 fram för CW Borgs väg. Gatan dimensioneras efter typfordon LBn (normalstor lastbil) och utformas för låg hastighet.

CW Borgs väg enkelriktas österut. Mitt i gatan finns en 2,5 meter bred körbana av asfalt, vars linjeföring är kurvig. Syftet med detta är att ge fordonen en yta att köra på som inte skapar buller, men som samtidigt är svår att köra på i höga hastigheter. Den smala körbanan och kurviga linjeföringen kommer ge illusionen av att gatan är smalare än vad den är, vilket har en hastighetsdämpande effekt.

På båda sidor bredvid körbanan finns en 30 centimeter bred remsa med gatsten som avskiljer körbanan. Denna kan köras över vid behov, men då det skapar buller och vibrationen i fordonen kommer förare undvika detta. Utanför gatstenen föreslås en beläggning med marksten.

På fyra platser föreslås ytor för möblering eller parkering, se de röda markeringarna i Figur 10. Möblering kan exempelvis vara träd, buskage, blomlådor eller cykelställ.

Platserna har valts med hänsyn till befintliga angöringar samt avstånd till entréer i de planerade fastigheterna. Befintliga angöringar måste kunna angöras av de typer av fordon som kan tänkas behöva nå dem. Det finns även minst en yta inom 25 meter från varje punkt där entréer till de planerade fastigheterna kan anläggas. Syftet med detta är att ytan i så fall kan användas för lastning- och lossning samt parkering för rörelsehindrade.



Figur 10. Trafikförslag för CW Borgs väg

Inspiration till möblering

Figur 11-Figur 16 visar några förslag på hur möblering av de röda ytorna i Figur 10 skulle kunna möbleras.



Figur 11. Pollare för cykelparkering. Köpmansgatan, Göteborg



Figur 12. Långsgående parkering som avskiljs med planteringar. Storgatan, Ystad



Figur 13. Snedställda cykelparkeringar i körbanan med utrymme för gångtrafik innanför. Magasinsgatan, Göteborg



Figur 14. Planteringar och parkbänkar. Norrgatan, Varberg



Figur 15. Körbana som svänger runt parkeringsplatser och planteringar. Storgatan, Falkenberg



Figur 16. Parkering för bil och cykel under träd. Östra Mårtensgatan, Lund

4 VIDARE STUDIER

CW Borgs väg

Detta trafikförslag har endast föreslagit lämpliga platser för parkering och möblering, men har inte utrett behovet av parkering utmed gatan eller lämnat förslag på hur dessa platser ska möbleras. Detta utreds vidare i projekteringsskedet.

Utanför fastigheten med adress CW Borgs väg 2, som ligger norra sidan i den östra änden av gatan finns parkeringsplatser på kvartersmark som i dagsläget sträcker sig över fastighetsgränsen in på gatumarken. Trafikförslaget förutsätter att dessa tas bort. Hur de ersätts utreds vidare i senare skede.

Detta trafikförslag sträcker sig fram till anslutningen till verksamheterna utmed västra sidan av Göteborgsvägen norr om CW Borgs väg, trots att enkelriktningen föreslås gälla ända fram till Göteborgsvägen. Anledningen till detta är att Göteborgsvägens sträckning planeras att justeras förbi området. I samband med det finns en bättre möjlighet att hitta lösningar på hur korsningen med CW Borgs väg och anslutningarna till verksamheterna kan se ut.

Strandvägen

Vid en eventuell fortsättning av dubbelriktningen på Strandvägen västerut och med en fortsättning av gång- och cykelvägen på södra sidan, krävs mer utrymme än vad som finns mellan nuvarande fastighetsgränser. En sådan åtgärd behöver utredas vidare.

Befintliga parkeringar på kvartersmark utmed norra sidan av Strandvägen skapar både framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem när bilar backar ut från dessa rakt ut i gatan. I den framtida planeringen av gata bör möjligheten att anlägga långsgående parkeringar utredas.

Förslagen på utformning av korsningen mellan Strandvägen och CW Borgs väg i denna utredning är endast översiktliga. Vid val av korsningstyp bör en mer ingående utredning göras utifrån vilka korsningsbehov som kommer finnas från gångtrafikanter, hur eventuell möblering ska se ut, vad som ska hända med fastigheter som har parkeringar i anslutning till korsningen och om det ska bli en naturlig övergång mellan gångstråk på södra sidan från centrala Stenungsund.



PM Trafikförslag CW Borgs väg
2021-12-10
Projektnummer 182224



PM Trafikförslag CW Borgs väg
2021-12-10
Projektnummer 182224

BILAGOR

Ritning Trafikförslag

