

PM Översyn av gatusektioner

Uppdrag Översyn av gatusektioner
Beställare Vårgårda kommun
Från Ardit Ramani
Till Stefan Olsson
Interngranskat Anton Nilsson
PM nummer T 01
Reviderat 2021-02-19

Datum 2021-02-19

Ramboll Sverige AB
Box 5343, Vädursgatan 6
402 27 Göteborg

T: +46-10-615 60 00
D:
www.ramboll.se

Unr 1320052719

1
Org nr

1. Bakgrund och förutsättningar

I det planprogram för Vårgårda centrum som antagits av kommunfullmäktige finns en målsättning att öka stadsmässigheten genom att omvandla och förtäta området. Programmet beskriver en övergripande struktur i syfte att beskriva och illustrera ambitionsnivån för framtida detaljplaner.

Ramboll ska inom ramen för detta uppdrag granska och konsekvensbedöma tre gatusektioner som tagits fram av Vårgårda kommun. Gatusektionerna beskriver utformningsförslag för Centrumgatan, Parkgatan och Allégatan. De föreslagna måttkedjorna och angiven trafikfunktion granskas utifrån trafiktekniska aspekter, riktlinjer för utformning samt trafiksäkerhet. Eventuella förslag på förändringar i de föreslagna sektionerna beskrivs. Inga nya förslag på sektioner redovisas inom ramen för uppdraget.

Uppdraget har begränsats till att studera de utpekade typsektionerna ur ett trafikfunktionsperspektiv. Således har det övergripande trafikinätet inklusive korsningar och övergångar mellan olika typsektioner inte studerats.

2. Utformning av sektion

Förutsättningar för körbanebredd: 6,1 meter och 6,5 meter

En körbana på 6,5 meter möjliggör möte mellan två större fordon (exempelvis buss-buss i linjetrafik) för referenshastighet 50 km/h. Hastigheten anpassas efter gata i tätbebyggt området. Körbanan kan som smalast, enligt riktvärden i VGU, ges en bredd om 6,1 meter för att fortsatt tillåta möte mellan två tunga fordon.

Jämförelse 6,1 och 6,5 meter körbanebredd

- * Snöplogning: En körbana som är 6,1 meter bred kan efter snöröjning och vallar bli smalare, upplevas mindre trygg och medföra sämre körkomfort. Det innebär att den faktiska körbanebredden smalnas av så att möte mellan två tunga fordon (t.ex. buss) inte möjliggörs.
- * Utrymmesklass: A upprätthålls för båda valen av körbanebredd. Fordons körarea inkräktar ej på övriga trafikslag och trafikfunktioner
- * Hastighetsbegränsning: Den för de studerade gatorna aktuella hastighetsbegränsningen medför ingen skillnad i valet av körbanebredd. Det vill säga det finns ingen tydlig för eller nackdel med att välja 6,1 meter eller 6,5 meters körbanebredd med hänsyn till hastighetsbegränsningen. Valet av sektionsbredd (körbana) påverkas också av trafikmiljön, trafikflöden, vägens standard och utformning samt siktklass. I detta fall bedöms dessa parametrar inte ge någon skillnad på alternativen.

Val av placering av cykelväg i sektion

För val av vilken sida en cykelväg bör placeras på bör följande parametrar beaktas:

- * Koppling mot befintligt trafik- och cykelnät
- * Behov av nya korsningar
- * Placering med störst trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter: trafiksäkerheten ökar om trafikanterna har god sikt, om antalet nödvändiga passager av bilväg kan minimeras och om de passager som finns är välutformade för en oskyddad trafikant

Val av placering och utformning för kantparkering

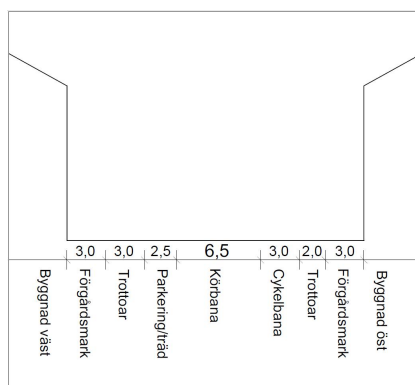
- * Beakta närheten till viktiga målpunkter
- * Komplettera behov av befintliga parkeringar (för ny parkering)
- * Behov av funktionshindrad-angöring för exempelvis verksamhet eller annan målpunkt

3. Studerade alternativ

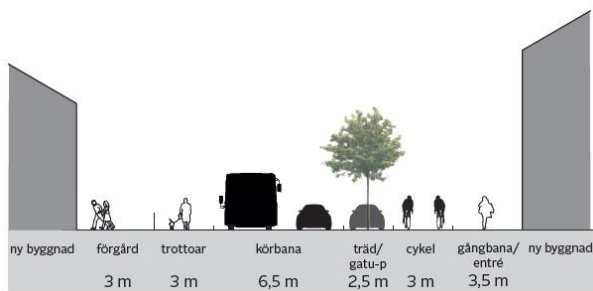
Centrumgatan

Sektionen har justerats i arbetet under framtagande av detaljplanen och utökats från en totalbredd på 21,5 meter i planprogrammet till 23 meter i föreliggande detaljplan. Enligt det underlagsmaterial som konsulten delgivit har de olika funktionerna i gatan strukturerats. Ett antal olika faktorer som anses gynna och påverka planen presenteras nedan:

- Längsgående angöring mellan träd som flyttats till den västra sidan för att inte hamna i konflikt med angränsande gång- och cykelbana.
- En större parkeringsyta finns längre upp på gatan mot den östra sidan.
- Körbanan hamnar mitt i sektionen och avger ekvivalenta värden av buller till omslutande bebyggelse.
- Det finns fler målpunkter västerut i planen.
- Mer förgårdsmark för boende på den östra sidan eftersom det inte etableras någon verksamhets- eller handelslokal på bottenplan.



Figur 1 – Centrumgatan, sektion i detaljplaneskede.



Figur 2 – Centrumgatan, sektion i planprogrammet.

Rambolls bedömning av Centrumgatan, sektion i detaljplaneskedet
 De föreslagna sektionensmått som avser trafikfunktion uppfyller de riktlinjer och krav som finns angivna i *Vägar och gators utformning, Trafikverket 2015 och 2020* för samtliga trafikslag. En angöringsficka med breddmått motsvarande 2,5

meter medför god standard för långsgående parkering och möjliggör god säkerhetsmarginal vid dörröppning mot passerande trafik.

Placeringen av och angöringen till bostädernas miljörum ska dock beaktas. En angöringsficka kan behöva anläggas även på västra sidan beroende på hur bostadsavfallet hanteras. Huvudmålpunkterna som finns västerut talar för att tillgängligheten och framkomlighet för gång och cykeltrafik bör prioriteras i den utsträckning det är möjligt på den västra sidan. En flytt av gång- och cykel till den östra sidan medför inga hinder ur ett trafiktekniskt perspektiv, men ställer krav på ytterligare en trafiksäker passage över vägen mot målpunkterna.

Parkgatan

Parkgatan trafikeras både idag och framgent av tung trafik. Enligt Vårgårda kommun trafikeras även gatan med transporter med bred last ungefär 2-3 gånger per år. Sektionsutformningen bör således även framgent anpassas för att garantera framkomlighet och säkerhet vid bredlast-transporter. Genom att smalna av körbanan kan den smala gångbanan (som ej illustreras i figur) utmed Parkgatans norrsida breddas.



Figur 3 - Parkgatan, sektion i planprogrammet.

Rambolls bedömning av Parkgatan

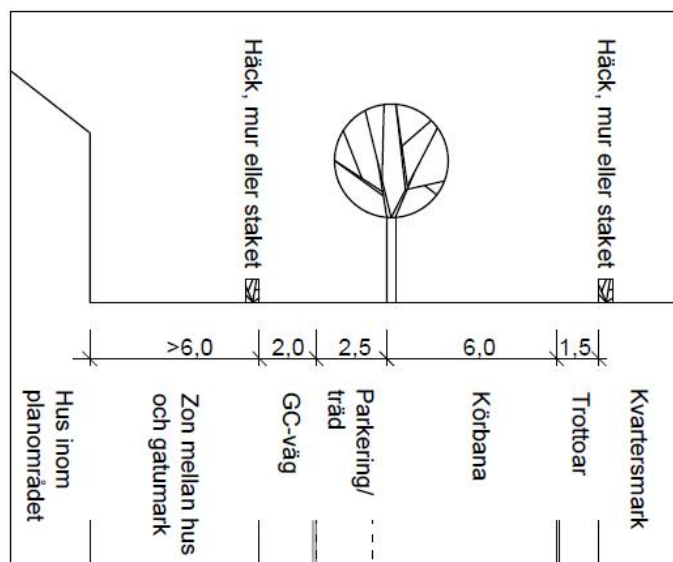
De föreslagna sektionsmått som avser trafikfunktion uppfyller de riktlinjer och krav som finns i angivna i *Vägar och gators utformning, Trafikverket 2015 och 2020* för samtliga trafikslag. En trädrad på två meter begränsar typen av träd som kan planteras till "mycket små träd" och bör i sektionen illustreras på så sätt för att undvika missuppfattningar.

För de mycket sällankommande bred last-transporter som förekommer där möte med personbil ej bedöms möjlig, förordas en tillfällig avstängning av sträckan vid genomfart. Detta kan förslagsvis göras på nattetid eller regleras då trafikintensiteten är som lägst. Bred-lasttransporternas bredd är avgörande för om möte med personbil kan ske eller ej på en 6,5 meter bred körbana.

Allégatan

En viktig funktion att säkerställa är framkomligheten för räddningstjänst då Allégatan är utryckningsväg för brandstationen söder om gatan. Körbanans bredd i sektionen föreslås till 6 meter istället för tidigare 5,5 meter.

Trottoaren på gatans östsidan bedöms enligt kommunen som nödvändig på grund av det stora antalet utfarter. Gång- och cykelbanan i väst för smal för ändamålet.



Figur 4 - Allégatan, sektion i detaljplanskede.

Rambolls bedömning av Allégatan

Körbanans bredd rekommenderas till minst 6,1 meter, enligt riktlinjer för att möjliggöra möte mellan två jämnstora fordon som buss-buss eller buss-lastbil. Erforderligt breddmått kan uppnås genom avsmalning av "Zon mellan hus och gatumark". Det innebär att 6,1 meters körbana bör väljas även om trafikflödet på gatan är förhållandevis lågt och ej väntas åsamka framkomlighetsproblem för räddningstjänsten med en sektionsbredd om 6,0 meter. Mötande fordon tenderar att stanna eller sakta in och vika åt sidan vid möte med utryckningsfordon.

Vidare delar Ramboll kommunens resonemang om att en trottoar bör anläggas på östra sidan. Trottoarens breddmått enligt förslagen sektion anses lämplig. Den kombinerade gång- och cykelbanan på västra sidan uppfyller inte erforderligt breddmått för angiven funktion. Gång- och cykelbanan bör vara minst 2,4 meter bred för en kombinerad gång- och cykelbana. Detta breddmått medför en kombinerad gång- och cykelbana av låg standard. För att uppnå god standard är motsvarande, rekommendation 3 meter.

4. Slutsats

Samtliga sektioner uppfyller kraven och råden för gatutformning enligt VGU med undantag för gång- och cykelbanan Allégatan. Breddmåtten för körbanan i samma sektion föreslås också korrigeras.

Synpunkter i Rambolls bedömning för respektive sektion syftar till att förbättra och anpassa funktionen för gatan. Respektive sektionens totalmått anses tillräckligt. Korrigeringar i sektioner kan genomföras genom att breddmåtten omdisponeras.

Bedömningen av respektive sektion omfattar emellertid sektioner över korta sträckor och tar inte hänsyn till andra faktorer som kan påverka funktionen av gatan, så som möte mellan sektioner och anslutning till korsningar