

Handläggare
Elenore Bjelke
08-508 260 35

Exempel på fysiska åtgärder. Bilaga 1

Kontoret föreslår att arbeta med ett antal typåtgärder längs sträckorna för att få bättre hastighetsefterlevnad med fokus på platser där oskyddade trafikanter korsar gatan. 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 och föreslås således endast på sträckor som inte trafikeras av bussar i linjetrafik.

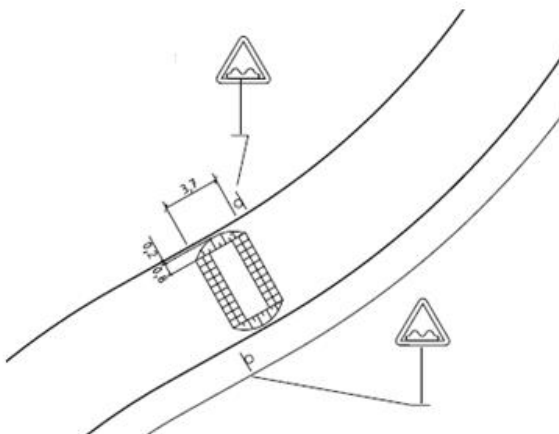


Bild 1: Cirkelgupp

Upphöjt övergångsställe med påfartsramp/Platågupp

Övergångsstället höjs upp med ramper på vardera sidan för att sänka fordonshastigheter (platågupp) alternativt att övergångsstället höjs upp med en påfartsramp men med en lång utfasning för nerfartsrampen. Om ett upphöjt övergångsställe med lång nerfartsramp ska kunna anläggas krävs mittrefug. 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.



Bild 2: Upphöjt övergångsställe (platågupp)



Bild 3: Upphöjt övergångsställe med refug och påfartsramp samt lång nerfartsramp

Genomgående gång- och cykelbana

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

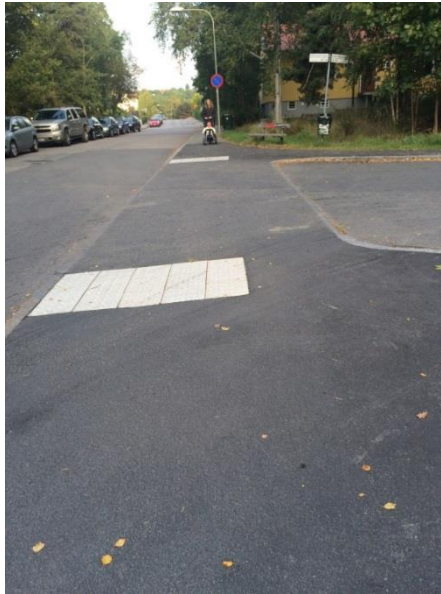


Bild 4: Genomgående gångbana

Avsmalning till ett körfält/Chikan

För att underlätta för gående- och cyklister att korsa en gata kan gatan avsmalnas lokalt vid passagen. Passagen över körbanan blir kortare samtidigt som de oskyddade trafikanterna blir lättare att observera i och med att sikten ofta förbättras.

Detta innebär att gatan görs så smal att endast ett fordon kan passera i taget. Gående har bara ett körfält 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 (chikan), vilket gör att hastigheten sänks.



Bild 5: Avsmalning av körbanan

Cirkulationsplats/Minicirkulation 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 för att inrymma en cirkulationsplats där rondellen inte är överkörningsbar. Ett alternativ till detta är en mindre cirkulationsplats med en överkörningsbar rondell där stora fordon får låna del av rondellen som köryta.



Bild 6: Cirkulationsplats med ej överkörningsbar rondell



Bild 7: Cirkulationsplats med överkörningsbar rondell

Väggudde (busskudde)

Istället för ett upphöjt övergångsställe eller platågupp kan en väggudde anläggas vilken är utformad som en låg plåtå med pyramidväggar. Bussar samt tunga fordon kan antingen köra med det inre bakre hjulparet på kuddens lutande sidor eller helt grenslaguppet.

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



Bild 8: Väggkudde (busskudde)

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 m.m.



Bild 9: Avsmalning med port, bild från VGU (Vägars och gators utformning)

Slut