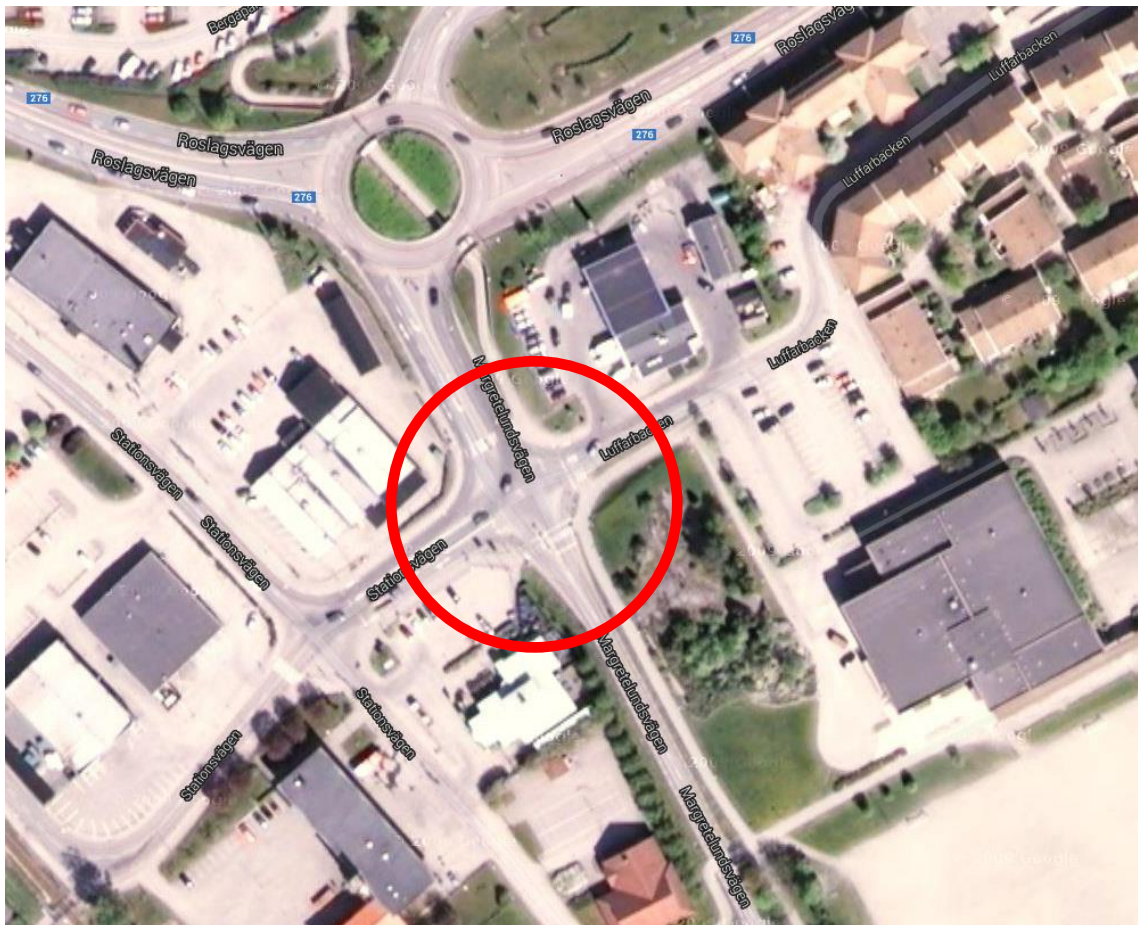


PM Korsningen Margretelundsvägen/Luffarbacken - Trafikstudie i samband med ny utformning

För korsningen Margretelundsvägen/Luffarbacken i centrala Åkersberga har ny utformning studerats i samband med att nya bostäder planeras i närområdet. Utformningen innebär att den körbara delen i korsningen minskas något till förmån för en mer stadsmässig karaktär.

Uppdraget har utförts som underkonsult till Tengbom.



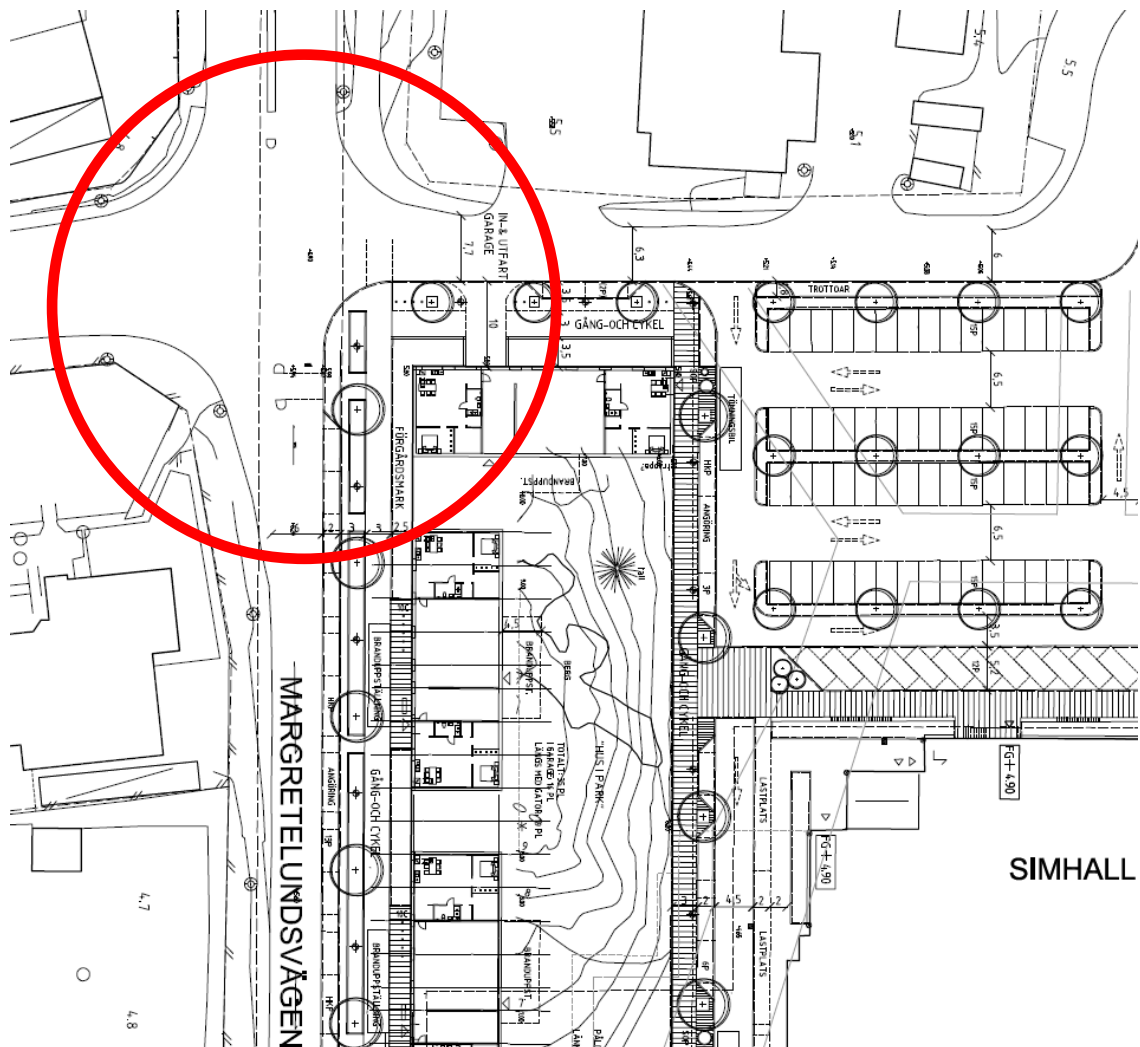
Ungefärligt utredningsområde markerat (bild från Google)

1 Utformningsförslaget

Luffarbacken korsar Margretelundsvägen cirka 100 meter söder om väg 276 i Åkersberga. I samband med planeringen av nya bostäder i närområdet ingår förslag på förändringar i den aktuella korsningen.

Förslaget innebär i huvudsak att det östra hörnet justeras så att hela korsningen får en mer stadsmässig karaktär genom att radien blir mindre samt att den körbara asfaltsytan minskas.

För de föreslagna intilliggande bostäderna skapas en koppling till parkering strax väster om korsningen samt att befintlig gång- och cykelpassage flyttas något närmre västerut i linje med befintligt gång- och cykelstråk utmed Margretelundsvägen.



Utformningsförslag Tengbom – korsningen med Luffarbacken markerad

2 Konsekvensbeskrivning

Nuvarande korsning har hastighetsgränsen är 30 km/tim där Margretelundsvägen är huvudled med väjningsplikt från Luffarbacken både från öster och från väster. Ett signalreglerat övergångsställe och cykelöverfart finns direkt söder om korsningen samt att en gång- och cykelpassage finns strax öster om korsningen (på Luffarbacken).

Enligt en trafikmätning från hösten 2013 är trafikflödet på delen mellan Luffarbacken och väg 276 cirka 6000 fordon i vardera riktningen under ett genomsnittsdyn. Den planerade bebyggelsen och eventuella nya verksamheter i närområdet innebär endast en mindre ökning av trafikflödet i korsningen varför nuvarande belastning kan ses som ett utgångsläge i bedömningen av korsningens kapacitet med förändrad utformning.

Nedan följer några kommentarer kring utformningsförslaget.

2.1 Kapacitet

Kapacitetsmässigt blir det ingen direkt skillnad med föreslagen förändring:

1. I riktning norrut längs Margretelundsvägen blir inte utrymmet lika stort i korsningen bredvid de som ska svänga vänster (precis norr om övergångsställe/signal). Här finns det dock fortfarande utrymme för 2 personbilar alternativt en lastbil/buss och att det samtidigt går att köra förbi norrut eller österut in på Luffarbacken. I nuläget finns det plats för 4-5 personbilar som kan ställa upp för att svänga vänster och att det fortfarande går att ta sig förbi.
2. Västerut – ut från Luffarbacken mot Margretelundsvägen – blir den totala bredden något mindre, men påverkar främst inkörande trafik gällande utrymmet och inte kapaciteten i själva korsningen. Det finns fortfarande plats för 2 fordon i bredd precis vid utfarten mot Margretelundsvägen, så inte heller här ska det vara någon direkt sämre kapacitet.

2.2 Framkomlighet för större fordon

Norrifrån går det bra att komma in på Luffarbackan med större fordon likt 24-metersfordon med exempelvis bränsletransporter samtidigt som fordon är på väg ut från Luffarbacken (i riktning västerut). Tillräckligt utrymme för att ta hand om det större fordonets sveparea finns således även med den föreslagna utformningen.

Söderifrån krävs det däremot att hela utrymmet vid Luffarbacken (bägge körriktningar) utnyttjas för att kunna svänga in höger. Möjligheten att komma in finns dock med tanke på att sådan eventuell trafik är sällan förekommande.

2.3 Gång- och cykeltrafik

Den gång- och cykelpassage som är föreslagen närmast Margretelundsvägen i korsningen med Luffarbacken innebär att biltrafiken behöver vänta öster därom vid utfart mot Margretelundsvägen istället för som nu då biltrafiken först hanterar gång- och cykeltrafiken och sedan korsningen. Detta innebär skillnad i kapacitet och framkomlighet för korsningen och beroende på hur pass stort flödet är för gång- och cykeltrafiken finns två alternativ för detta.

Alternativ 1

GC-stråket läggs längre in från korsningen, så att väntande bilar är närmast korsningen och kan passera i 2 steg: Först passera förbi gc-passagen och sedan vänta på att få kunna passera ut på Margretelundsvägen. GC-stråket över Luffarbacken flyttas då inåt (österut) ytterligare minst 3,0 meter för att få plats med längden på en personbil (minst 6 meter fritt mellan korsning och passage), men gärna ännu längre (idag är det ca 10 meter längre bort än föreslaget, dvs plats på längden för 2 personbilar).

Alternativ 2

GC-stråket ligger kvar i föreslaget läge om gång- och cykelflödet bedöms vara så pass litet att det inte stör korsningen i övrigt. Om korsningen framöver byggs om till en helt signalreglerad korsning är det föreslagna läget för det korsande gång- och cykelstråket att föredra och påverkar då inte heller kapaciteten eller säkerheten i korsningen negativt.

2.4 Övrigt

En anslutning till parkeringsgarage finns medtaget i förslaget till bostäderna direkt öster om korsningen med Luffarbacken. Anslutning sker då till höger från Luffarbacken. Att flytta denna in- och utfart till parkeringsgaraget bortanför (öster om) infarten till bensinstationen vore att föredra då det finns risk att det blir ett oväntat stopp direkt efter korsningen för övriga inkörande som ligger bakom de som ska till garaget.

/Patrik Lundqvist
Trafikplanerare

Structor Mark Stockholm AB