

PM Trafik

Siggesta 1:14

Siggesta, Värmdö kommun
2019-09-17

Författare

Beställare: Värmdö kommun, Rick Hoogduyn

Beställarens projektnummer: 21677

Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB

Uppdragsnamn: Värmdö Siggesta 1:14 trafikutredning

Uppdragsnummer: 4045

Datum: 2019-09-17

Uppdragsledare: Ellen Fredholm

Handläggare/utredare: Sofia Huldt

Granskare: Patrik Lundqvist

Innehåll

1. Bakgrund	4
2. Utredning	5
2.1. GCM-väg	5
2.2. Anslutningar.....	6
2.3. Vägsänkning.....	7
2.4. Passager	8
2.5. Busshållplatser	12
2.5.1. Busshållplatser i befintligt läge.....	14
3. Samlad bedömning	17

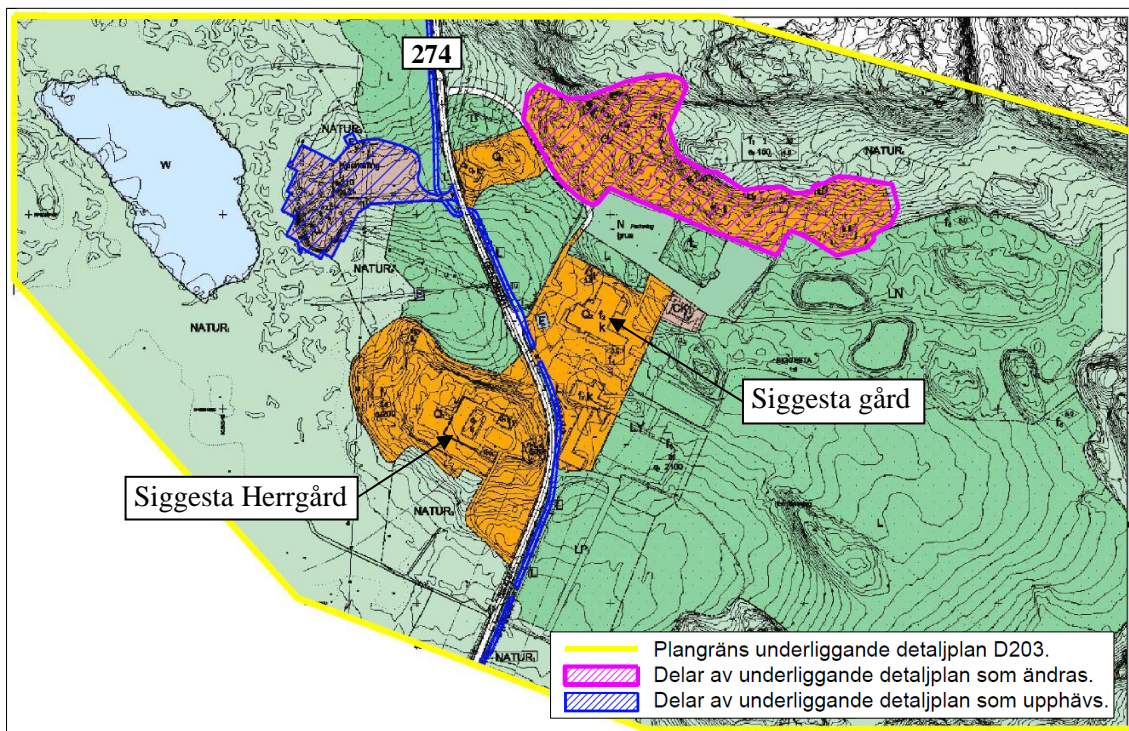
1. BAKGRUND

2013 vann Detaljplan 203, Dp203, i Siggesta, Värmdö kommun, laga kraft. Denna möjliggjorde bland annat etablering av ett nytt hotell i anslutning till herrgården, väster om väg 274. Eftersom väg 274, som är statlig, sträcker sig rakt genom planområdet togs ett avtal fram mellan Trafikverket och Värmdö kommun. Avtalet innehöll ett antal åtgärder för att säkerställa trafiksäkerheten för de framtida hotellgästerna.

Sedan dess har förändringar skett och det tänkta hotellet avses inte längre byggas väster om väg 274, utan istället planeras det för ett antal mindre byggnader öster om vägen. På grund av detta genomför Värmdö kommun en detaljplaneändring. I samband med denna ändring har kommunen identifierat att fem av de tidigare avtalade åtgärderna fått förändrade förutsättningar. De fem åtgärderna är:

- Gång-, cykel- och mopedväg, GCM-väg
- Anslutningar
- Genomförbarhet för föreslagen vägsänkning
- Behov och utformning av passager tvärs väg 274
- Placering och utformning av busshållplatser

Structor Mark Stockholm AB har anlits av Värmdö kommun för att utreda och förtydliga dessa fem åtgärder. Resultatet redovisas i denna PM. Utredningen begränsar sig geografiskt till området längs väg 274 genom området.

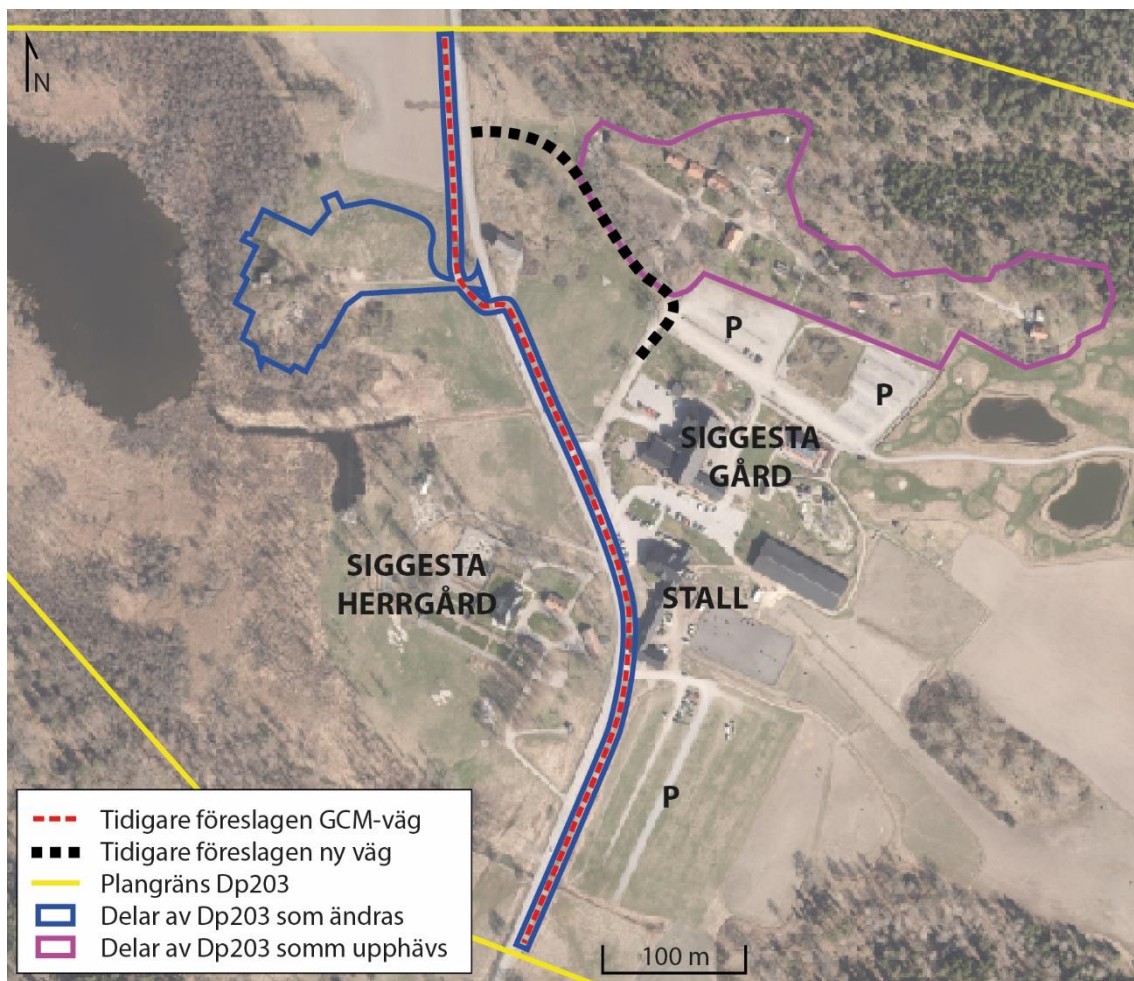


Figur 1: Översikt

2. UTREDNING

2.1. GCM-väg

Enligt Dp203 skulle en Gång- cykel- och mopedväg (GCM-väg) anläggas längs väg 274, se Figur 2. Syftet med GCM-vägen var att koppla ihop det planerade hotellet med resterande omgivning.

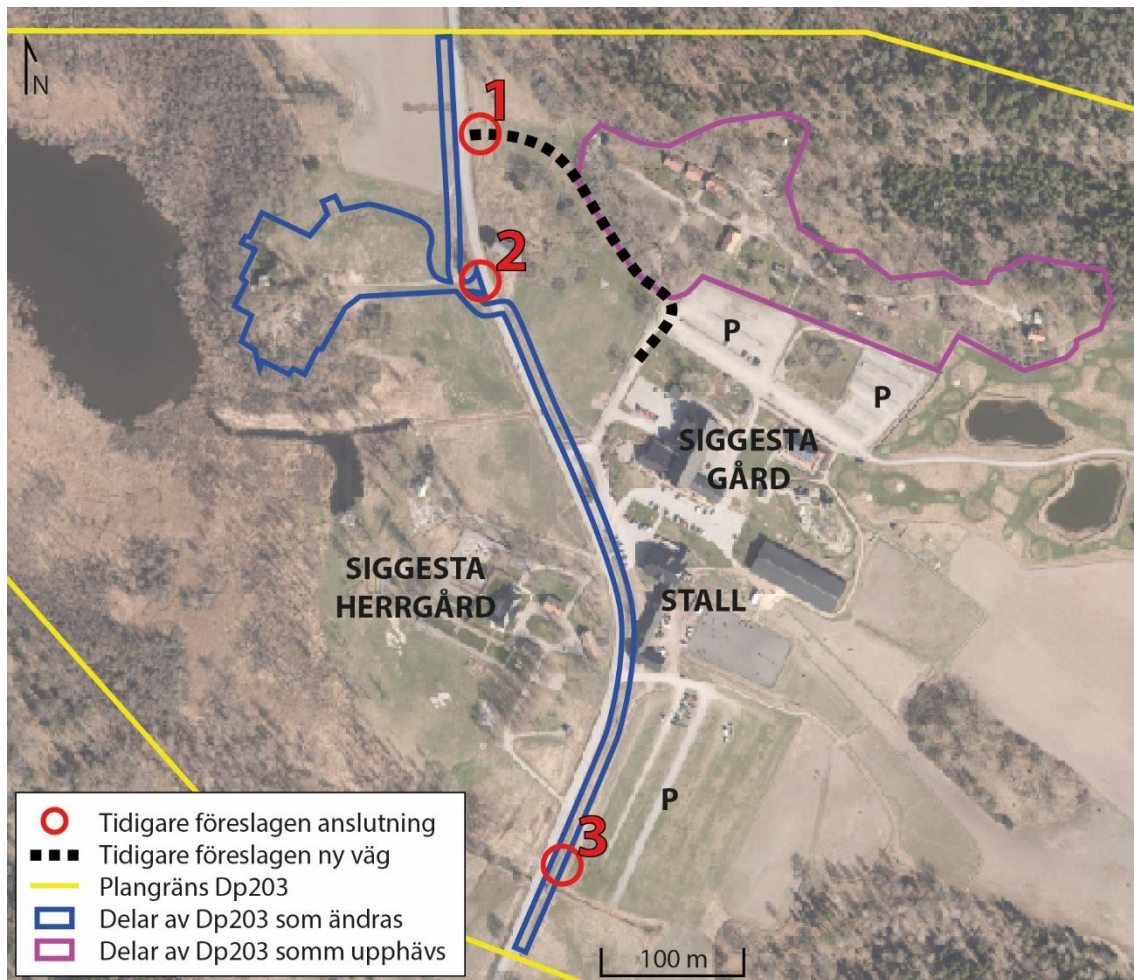


Figur 2. Översikt Gång-, cykel- och mopedväg

Då detaljplanen nu ändras, ändras även förutsättningarna för de planerade passagera. Den tidigare planerade GCM-vägen längs väg 274 ska ej längre genomföras. I och med att hotellet inte kommer att byggas finns därför inte längre något syfte med GCM-vägen. Vidare skulle vägen inte koppla ihop några andra målpunkter i området och är därför inte längre nödvändig. GCM-vägen utgår.

2.2. Anslutningar

I avtalet mellan Trafikverket och Värmdö kommun bestämdes att tre nya anslutningar till väg 274 ska utföras. De är markerade som nummer 1, 2 och 3 i Figur 3. Anslutning 1 hade som syfte att leda till det område öster om väg 274 som planläggs för exploatering. Anslutning 2 är den anslutning som skulle vara till hotellet väster om vägen. Anslutning 3 syftar till att vara en ny anslutning till befintlig parkering som används vid evenemang på Siggesta gård.



Figur 3: Anslutningar översikt

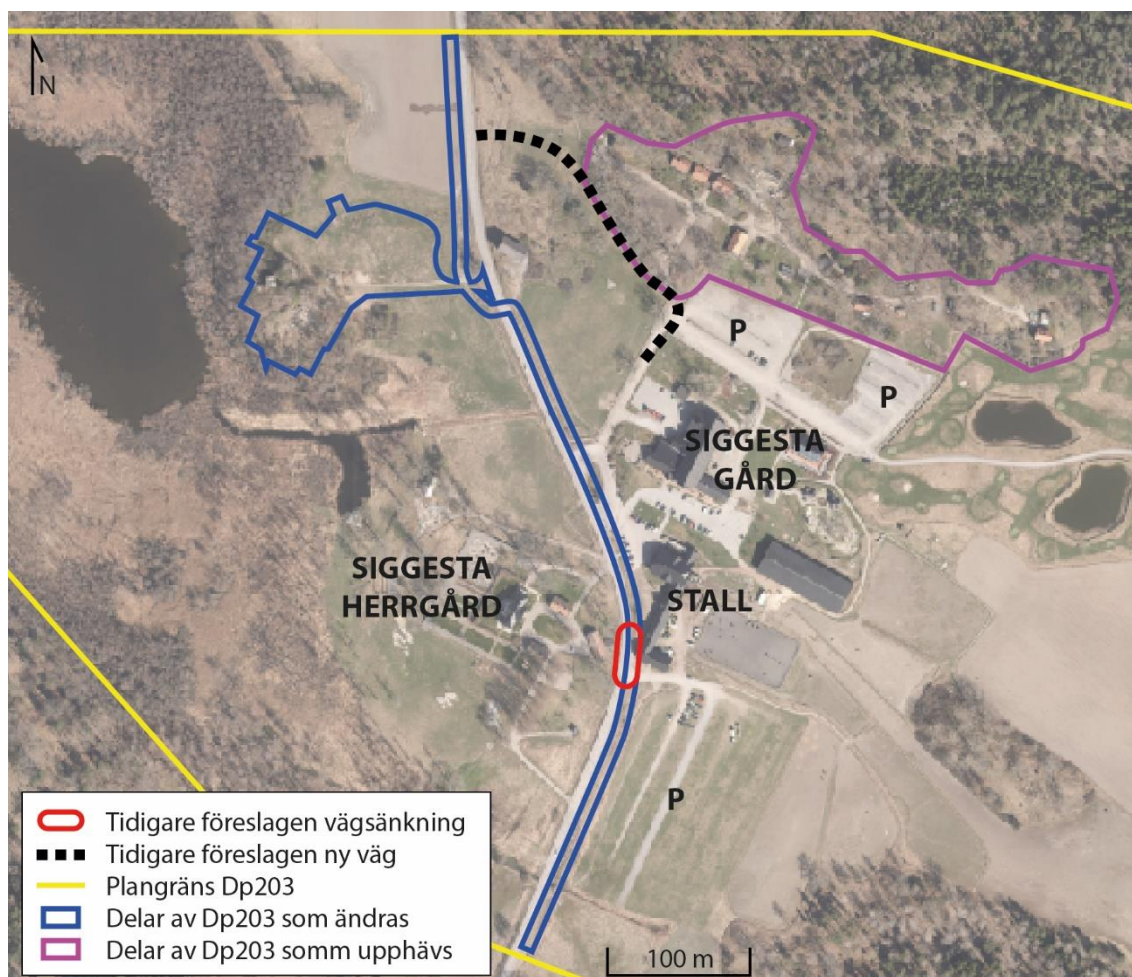
Då detaljplanen nu ändras, ändras även förutsättningarna för de planerade anslutningarna. Anslutning 1 kan fortfarande vara relevant för att avlasta befintlig in- och utfart till Siggesta gård. Denna in-/utfart är enligt planbeskrivningen till Dp203 väl trafikerad och flertalet olika trafikanter, exempelvis leveranser, privatbilister, bussar, taxi och oskyddade trafikanter, delar på samma utrymme. Vägen mellan befintlig anslutning och anslutning 1 skulle också kunna enkelriktas för att ytterligare säkerställa avlastning av befintlig anslutning.

Behovet av anslutning 2 försvinner till fullo då hotellet inte byggs.

Anslutning 3 som leder till befintlig parkering bör anläggas eftersom befintlig anslutning precis söder om stallet försetts med utfartsförbud i Dp203. Både in- och utfart blir tillåtet vid plats 3. Placeringen ger bra förutsättningar för god sikt.

2.3. Vägsänkning

I avtalet mellan Trafikverket och Värmdö kommun bestämdes att väg 274 skulle sänkas ca 0,5 - 0,7 m längs en ca 50 m lång sträcka vid Stallets sydvästra del. Detta för att bättre binda samman gårdens delar (gården på östra sidan vägen och herrgården på västra sidan vägen), och för att den tidigare föreslagna cykelvägen skulle få en naturligare utformning utan stödmurar. Eftersom byggnaden väster om vägen (Munkkällaren) är klassat som fornminne beslutades att antikvarisk kompetens måste medverka vid sådan projektering.

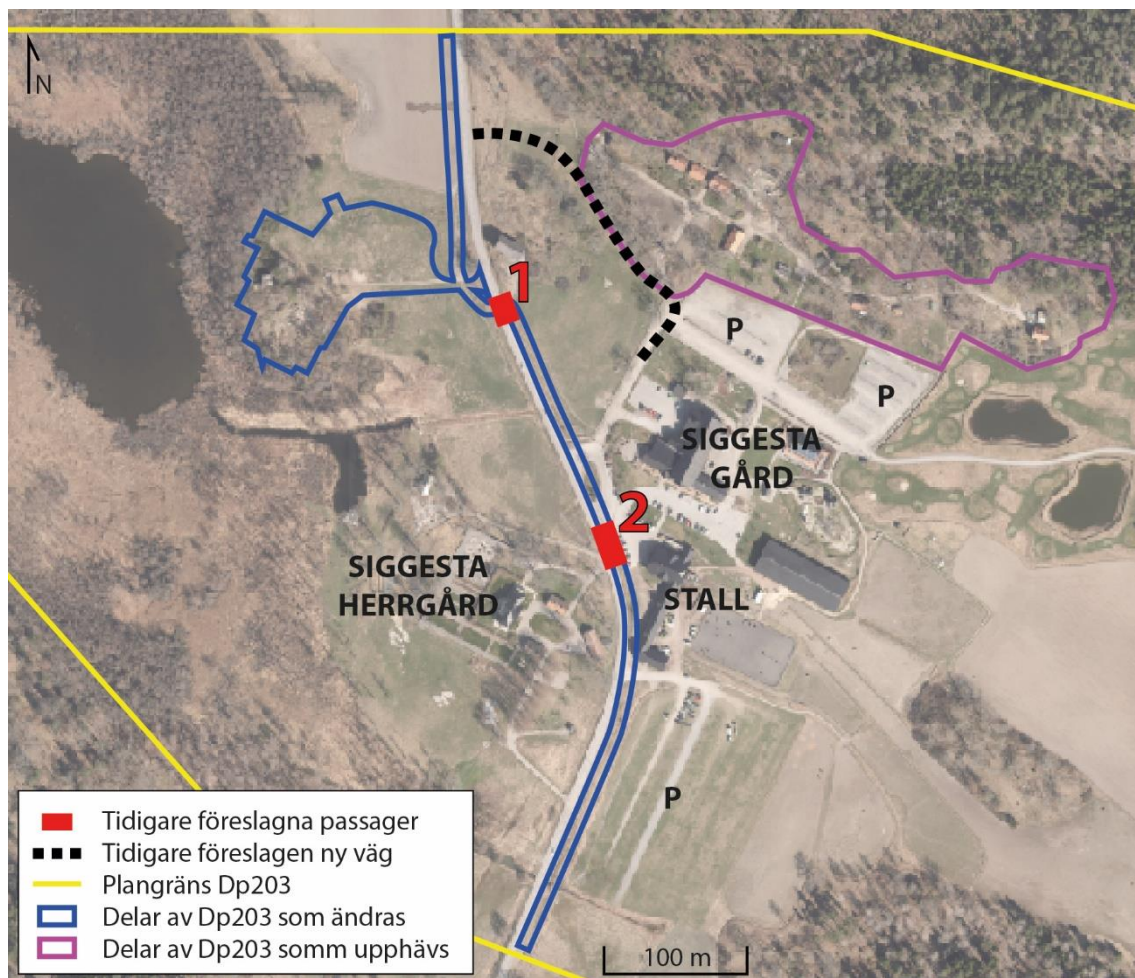


Figur 4: Vägsänkning översikt

Då detaljplanen nu ändras, ändras även förutsättningarna för vägsänkningen. Den tidigare planerade gång- och cykelvägen längs väg 274 ska ej längre genomföras. Därmed utgår en av anledningarna till att anlägga vägsänkningen. Vidare ifrågasätts behovet av vägsänkningen i detta läge eftersom gång- och cykelkopplingar till herrgården på den västra sidan saknas i detta läge. En vägsänkning skulle dessutom kräva större markintrång än längs utpekad sträcka, detta för att kunna ta upp höjdskillnader.

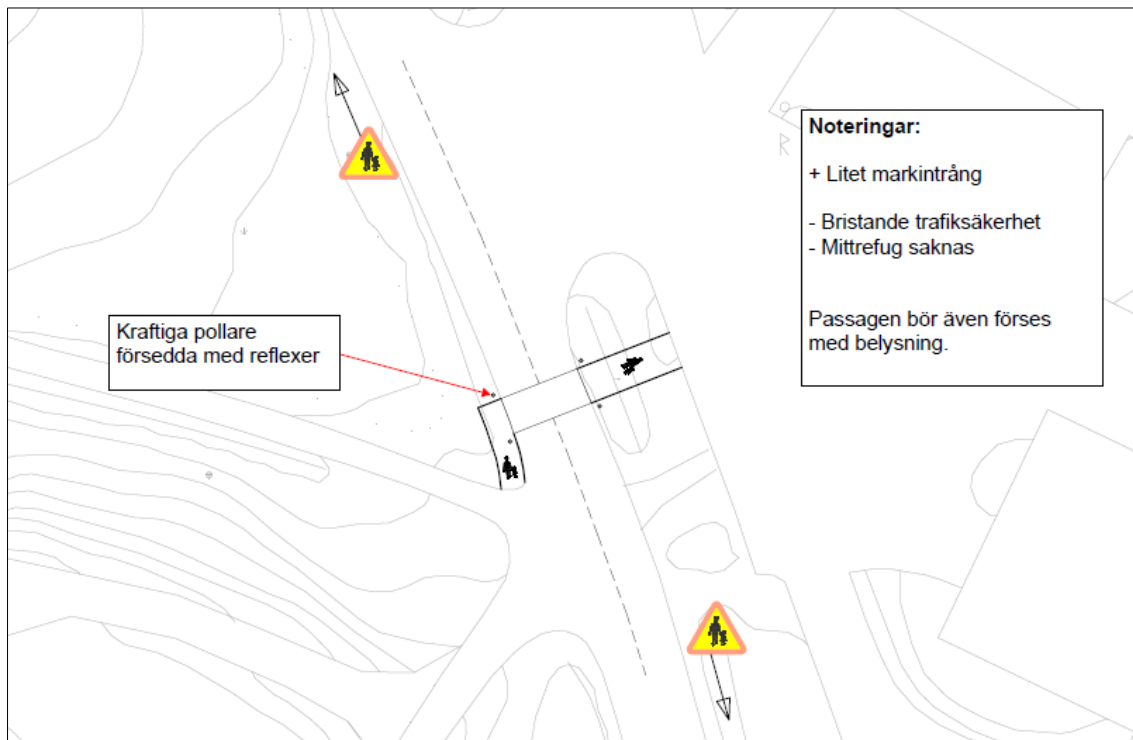
2.4. Passager

I avtalet mellan Trafikverket och Värmdö kommun bestämdes att två nya passager för oskyddade trafikanter tvärs väg 274 skulle anläggas. De är markerade som nummer 1 och 2 i Figur 5. Passagerna ska enligt avtalet anläggas med refuger. Passage 1 hade som syfte att leda gång- och cykeltrafiken från den planerade gång- och cykelvägen som här skiftar sida. Passage 2 hade som syfte att binda samman gården på östra sidan vägen med herrgården på västra sidan vägen.



Figur 5: Passager översikt

Då detaljplanen nu ändras, ändras även förutsättningarna för de planerade passagerna. Den tidigare planerade gång- och cykelvägen längs väg 274 ska ej längre genomföras. Därmed utgår behovet av passage vid plats 1. Vid passage 2 korsas vägen enligt Dp203 av oskyddade trafikanter som vill ta sig mellan gården och herrgården. Här kvarstår därmed behovet av en passage. En sådan passage kan utformas och placeras på olika vis. Eftersom hastighetsbegränsningen här är 50km/h finns möjlighet att anlägga ett övergångsställe. Se Figur 6 - Figur 9 för olika möjliga utformningar av passage 2.



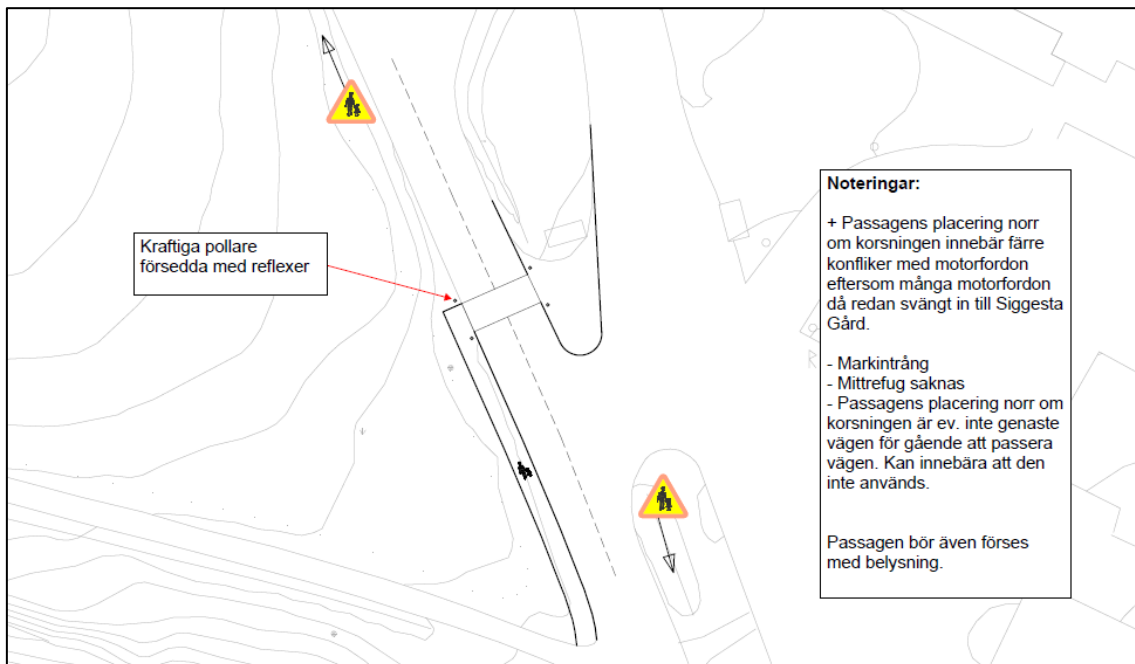
Figur 6: Passage söder om infart



Figur 7: Övergångsställe söder om infart



Figur 8: Övergångsställe söder om infart med mittrefug



Figur 9: Passage norr om infart

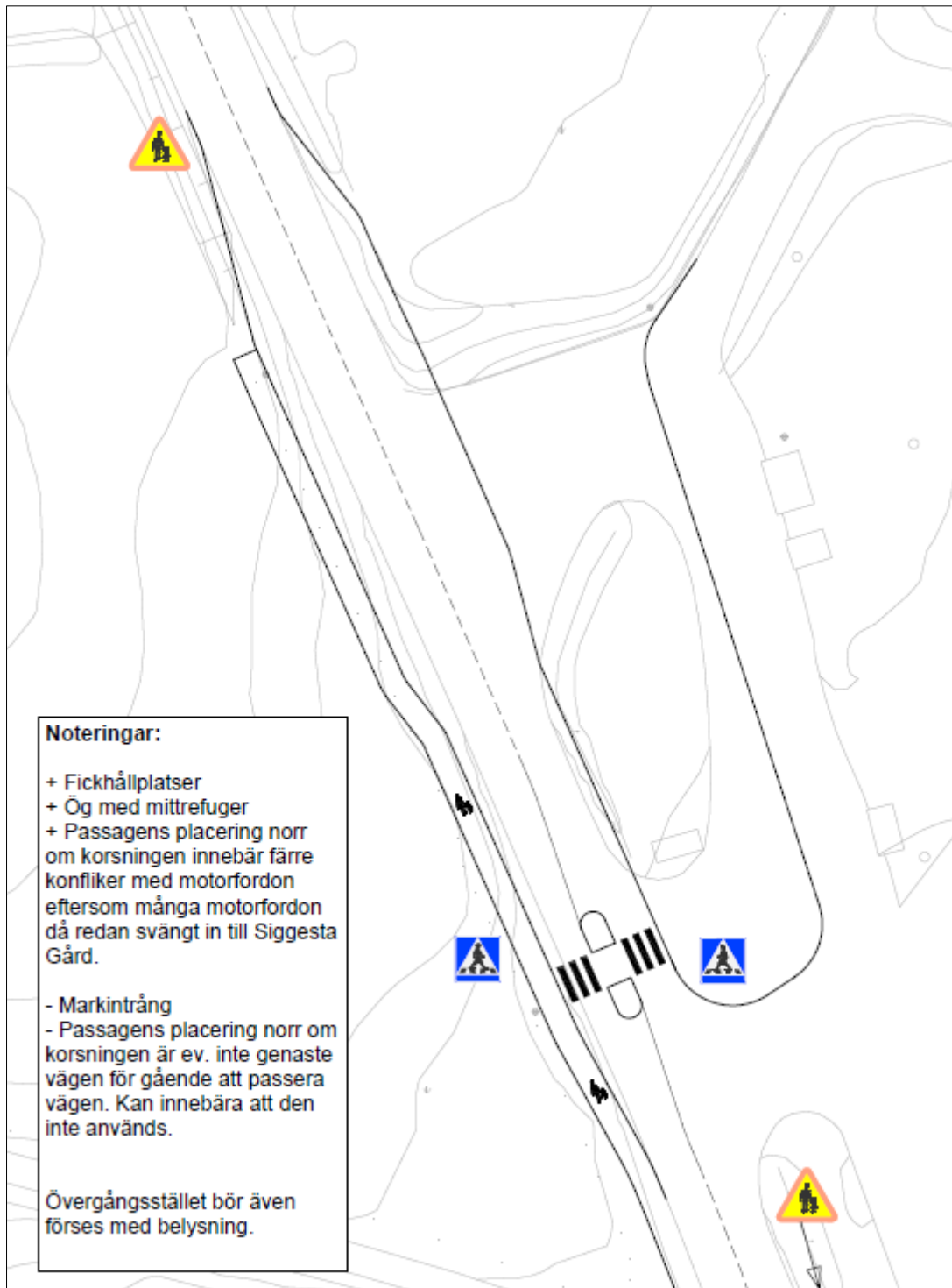
2.5. Busshållplatser

I dagsläget stannar bussarna i en vändplan som ligger på kvartersmark. Ett hållplatsläge finns för buss i södergående riktning och ett för buss i norrgående riktning. I avtalet mellan Trafikverket och Värmdö kommun bestämdes att hållplatserna istället skulle anläggas något norr om befintlig vändplan med ett hållplatsläge på var sida om vägen. Dessa hållplatser skulle även ha direkt anslutning till den i planen anvisade passagepunkten vid platsen. Vidare beslutades även att bussvändplan ska anläggas ca 300 m norr om planområdet och utföras enligt gällande RIBUSS.



Figur 10: Översikt busshållplatser

Utformning med busshållplatser på var sida vägen skulle på platsen kunna genomföras enligt Figur 11.



Figur 11: Skiss fickhållplatser

En sådan utformning innebär flertalet konsekvenser:

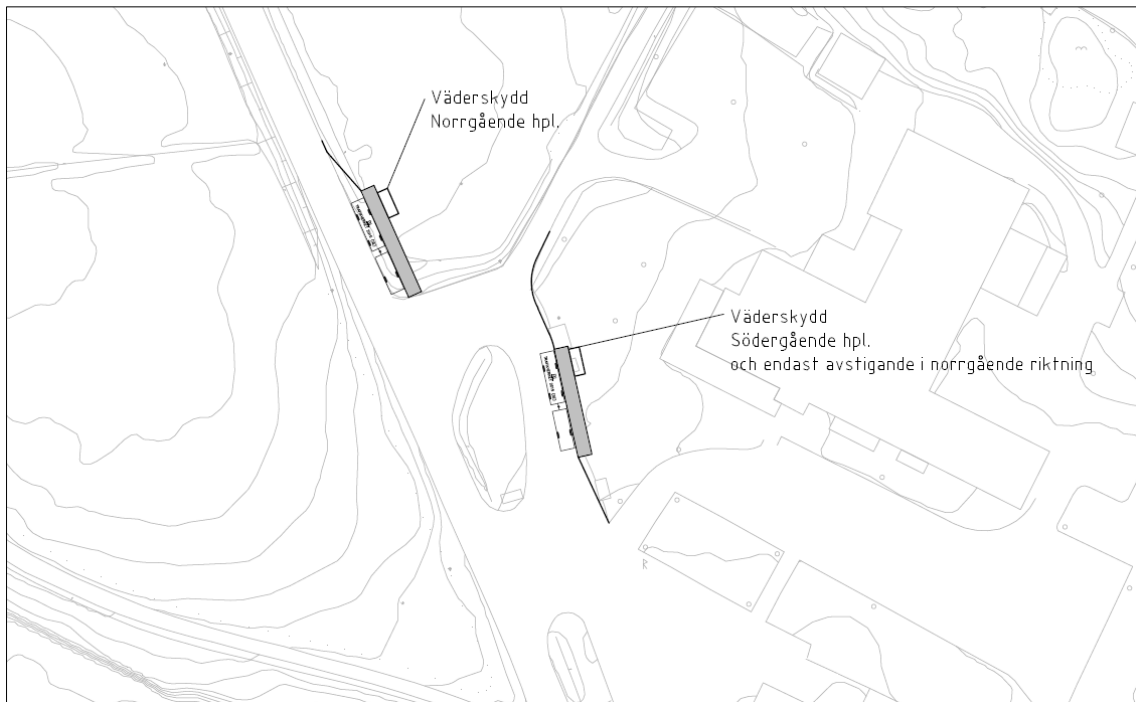
- Inkräktande på strandskyddet på den västra sidan vägen.
- Enligt Dp203 har vissa avgångar ändhållplats här och yta behövs för att tidsreglera och vända. Därför blir anläggande av ny vändplan nödvändig om busshållplatserna förläggs längs väg 274 i vardera riktningen. Det föreslagna lägen, ca 300 m norr om planområdet och ca 600 m från befintlig hållplats innebär 1,2 km längre resväg för varje buss som tidsreglerar.
- Om de nya busshållplatserna anläggs på var sida om vägen kommer antalet oskyddade trafikanter tvärs väg 274 att öka och likaså behovet av en trafiksäker passage. I och med att den verksamhet som antas generera flest resor ligger på samma sida som den befintliga vändplanen är den nuvarande lösningen det mest trafiksäkra alternativet.

Eftersom den tidigare planerade GCM-vägen inte ska anläggas innebär befintlig utformning inte heller konflikter med denna.

Om dagens busshållplats med vändplan inte är möjlig att bibehålla bör anläggande av trafiksäker passage för oskyddade trafikanter vara ett krav. Passagen bör då placeras i enlighet med dagens detaljplan, och på väster sida ha en gångbana längs väg 274 mellan busshållplatsen och passagen.

2.5.1. Busshållplatser i befintligt läge.

Busshållplatsernas utformning har även studerats, i plan, utifrån att de är kvar i befintligt läge och funktion. Se Figur 12 - Figur 14 för tre exempel på sådan utformning där bussens möjlighet till ändhållplats med tidreglering här kvarstår.



Figur 12: Alternativ 1



Figur 13: Alternativ 2



Figur 14: Alternativ 3

3. SAMLAD BEDÖMNING

Trafikutredningen rekommenderar att:

- GCM-vägen utgår.
- Anslutning 1 anläggs och att vägen mellan denna och befintlig anslutning enkelriktas.
- Anslutning 2 utgår då den inte har något syfte.
- Anslutning 3 anläggs som ny anslutning till befintlig parkering.
- Sänkning av vägen vid stallets sydvästra hörn utgår.
- Gångpassage vid plats 1 utgår.
- Gångpassage vid plats 2 anläggs med utformning som övergångsställe.
- Busshållplatser kvarstår i befintligt läge enligt alternativ 1 eller alternativ 2. då lösningen innebär minst antal korsande över vägen och således är mest trafiksäker.