

Trafikplan



Strängnäs tätorter

Merlänna, Härad, Stallarholmen och Åkers styckebruk

ANTAGANDEHANDLING

Sammanfattning

Trafikplanen är en samlad utredning om trafikplaneringen i Strängnäs tätorter Härad, Merlänna, Stallarholmen och Åkers styckebruk. Den används som stöd vid översikts- och detaljplanering och som underlag för politiska beslut.

Trafikplanen har tagits fram av Samhällsbyggnadskontoret och ingår i den kommunövergripande översiktsplanen och kommer att utgöra underlag för den fördjupade översiktsplanen för kommundelarna.

För ytterligare fördjupning och förståelse är det bra att läsa översiktsplanens övriga delar och trafiknätsanalysen.

Slutsatser:

I Strängnäs tätorter har man i nuläget relativt goda trafikmiljöer. Bland annat har inga dödsolyckor eller olyckor med svårt skadade rapporterats under de senaste 8 åren.

De problem som finns är främst sånt som berör de oskyddade trafikanterna, bl.a. osäkra övergångsställen/gångpassager, dåliga eller oftast obefintliga gång- och cykelbanor samt höga hastigheter på fordonstrafiken.

För fordonstrafiken är problemen t.ex. dålig sikt i samhällena, otydligt utformade korsningar och höga hastigheter i korsningar med genomfartsvägar.

Förutsättningarna för att åtgärda dessa problem och därmed uppnå en tryggare och säkrare trafikmiljö är mycket goda. De flesta kan åstadkommas med relativt enkla medel och till en ringa kostnad.

Innehåll

<i>Sammanfattning</i>	1
<i>Innehåll</i>	2
<i>Inledning</i>	3
<i>Bakgrund</i>	3
<i>Inriktning och mål</i>	4
<i>Investering</i>	4
<i>Övergripande trafiksystem</i>	4
<i>Trafikregler</i>	4
<i>Gång- och cykeltrafik</i>	4
<i>Kollektivtrafik</i>	5
<i>Trafikmiljön</i>	5
<i>Biltrafik</i>	6
<i>Parkering</i>	7
<i>Farligt gods</i>	7
<i>Åtgärder</i>	8
<i>Förslag till framtida 30-zon</i>	16

Inledning

Trafikplanens roll inom kommunens planeringsprocess kan sammanfattas i följande punkter:

- Trafikplanen ingår i den fördjupade översiktsplanen för Strängnäs tätorter
- Trafikplanen skall vara en samlad utredning om trafikplaneringen i Strängnäs tätorter
- Trafikplanen skall ge uttryck för kommunens politiska vilja i trafikplaneringen
- Trafikplanen skall utgöra underlag för detaljplanering och ekonomisk planering
- Trafikplanen skall vara anpassad för ett etappvis genomförande
- Trafikplanen bör ses över vart 5:e år

Fem viktiga förutsättningar som skapar riktlinjer vid planeringen är:

- Trafiksäkerhet
- Miljö
- Folkhälsa
- Estetik
- Valfrihet

Genom att följa ovanstående riktlinjer skapar vi:

- Minskade kostnader för hälso- och sjukvård, sjukfrånvaro m.m.
- Minskad belastning på miljön
- Minskat uttag av ändlig naturresurser
- Vacker och behaglig omgivning
- Delaktiga och positiva medborgare

Bakgrund

I maj 1996 fick Samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja arbetet med en ny fördjupning av översiktsplanen för Strängnäs tätorter. I den fördjupade översiktsplanen ingår fyra delar från A till D, Trafikplanen benämns del C.

Översiktsplanens olika delar:

A: Mål och förutsättningar

B: Principer för det framtida stadsbyggandets inriktning

C: Trafikplan

D: Gestaltningsprogram (områdesbeskrivningar, konsekvensanalys och genomförandefrågor)

Parallellt med utarbetandet av översiktsplanens del B har en trafiknätsanalys utförts. Stora delar av trafikplanen bygger på slutsatser dragna av trafiknätsanalysen.

Inriktning och mål

Inriktning och mål för trafikplanen är att:

- Förbättra säkerheten och framkomligheten för oskyddade och skyddade trafikanter genom att föreslå och vidta åtgärder i och utbyggnad av det befintliga gatu- och vägnätet

Målen i trafikplanen bygger på målen från andra styrande dokument. I följande program och planer finns mer detaljerade mål beskrivna:

Trafiksäkerhetsprogram, 1996
Lokalt handlingsprogram för agenda 21
Strategisk plan 2003-2005

Investering

Frågan om anslag till investeringsmedel till ombyggnadsåtgärder tas upp i tekniska nämnden/KS/KF/vägföreningar/Vägverket.

Övergripande trafiksystem

Tendensen är ett ökande trafikarbete på våra gator. Flera av tätorternas gator är inte planerade för att på ett tillräckligt trafiksäkert sätt klara av de trafikmängder som råder idag. En viktig del av trafikplaneringen blir därför att försöka skapa goda förutsättningar för alternativ till bilen istället för att bara öka gatornas kapacitet.

För att behålla och utveckla gaturummets funktion som offentlig plats måste vi göra gatorna behagliga och tillgängliga för alla.

Eftersatt gatuunderhåll och minimerad vinterväghållning skapar stora kostnader för flera parter. Skador på fordon, gator, byggnader och trafikanter kostar samhället mycket pengar. Risken för olyckor, otrygghet och allmän irritation är andra verkningar. Ett ordentligt och kontinuerligt underhåll resulterar på sikt i en sänkt underhållskostnad eftersom åtgärderna blir enklare då.

Trafikregler

Acceptansen för och respekterandet av trafikregler är en grundsten för en säker trafikmiljö. När regler finns utan synbar anledning minskar efterlevnaden, det är därför viktigt att de trafikregler som finns känns naturliga att följa.

Om en trafikregel inte tolereras på en plats finns risken att efterlevnaden även på andra platser minskar. På flera platser i tätorterna finns regler som av många trafikanter uppfattas som onödiga. På andra platser finns gator med lugn och säker trafik utan att en trafikregel skrivits för att uppnå det. Om gaturummet utformas på rätt sätt minskar behovet av trafikregler och skyltar. Trafiksäkerheten kan därmed tillgodoses utan irritation och risktaganden bland trafikanterna. När trafikregler accepteras underlättas även polisens arbete.

Gång- och cykeltrafik

Med en ökande trafikmängd på våra gator och vägar blir det alltmera viktigt att se till att de oskyddade trafikanterna får en tillräckligt bra och trafiksäker miljö. Ett väl utbyggt nät för cykel- och gångtrafik, med säkra korsningar med övrig trafik, minskar olycksriskerna för dessa trafikanter. Sammanlänkning av olika gång- och cykelvägar måste prioriteras högt vid utvecklingen av en trafiksäker miljö. Utformningen av dessa ses särskilt över.

Generellt är det viktigt att gång- och cykelvägsnätet byggs ut så att barn/elever och vuxna på ett tryggt och trafiksäkert sätt kan ta sig mellan bostaden och förskolan/skolan även utan bil.

Gator som har en hastighetsbegränsning till 30 km/tim bör även ha hastighetssäkrade övergångsställen.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken bör anpassas till skol- och tågtrafik för att tillgodose en bra tillgänglighet och för en positiv utveckling av tätorterna.

Kollektivtrafiken är under ständig utveckling för att nå ett maximalt utnyttjande.

Ett arbete med förbättring av hållplatserna med vindskydd, informationsskyltar och handikappanpassning mm pågår.

Trafikmiljön

I begreppet trafikmiljö innefattas här buller, avgaser och upplevelsen av trygghet och trivsel.

Buller:

De enda möjligheterna att minska bullermängderna är sänkt hastighet och en minskad trafikmängd. Att minska trafikmängden är mycket svårt, därför återstår att försöka sänka hastigheten. Om detta inte är tillräckligt, kan effekten av bullret avhjälpas med ljuddämpande åtgärder på byggnader med fönster mot gatan.

Eventuella bullerproblem från E20 i Härad regleras av Vägverket.

Avgaser:

Avgasproblemen är inte akuta i något av samhällena. Utsläppen drabbar oss inte som mest lokalt utan i ett globalt perspektiv. Om avgaserna bidrar till växthuseffekten med följande klimatförändringar är det viktigt att vi drar vårt strå till stacken. En jämn trafikrytm och låg hastighet minskar utsläppen från motorfordon, samtidigt förbättras möjligheterna att färdas utan motorfordon, helt miljövänligt.

Trygghet och trivsel:

Från trafiknätsanalysens referensgrupp framkom synpunkter på trafikmiljön i samhällena. Det var t.ex. att höga hastigheter förekommer på flera ställen i samhället, dålig gatubelysning på flera platser, skymd sikt i flera korsningar, farliga utfarter och busshållplatser. Detta gör att människorna i samhället kan känna en viss otrygghet i trafiken. Genom att åtgärda dessa brister, ofta behövs inga stora åtgärder, kan man få alla trafikantgrupper att känna sig tryggare och säkrare. Förbättring av belysning vid kommunens övergångsställen pågår enligt kommunens belysningsprogram

Avlämnings- och hämtningsplatserna vid förskolorna och skolorna är platser där trafikmiljön särskilt behöver anpassas. Busstrafiken bör avskiljas från mindre fordon.

En försköning av trafikmiljön med växter och behaglig belysning bidrar till ett större välbefinnande.

Estetik:

Åtgärder i trafikmiljön avseende beläggning, cirkulationsplatser, gc-vägar, trafikhinder, skyltning m.m. utformas på ett estetiskt tilltalande sätt och i enlighet med framtagna gestaltungsprogram.

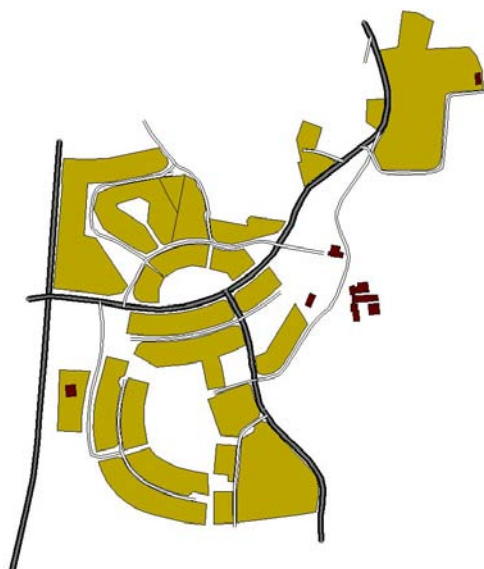
Generellt bör en översyn av trafikskyltars utformning, antal och placering ske.

Biltrafik

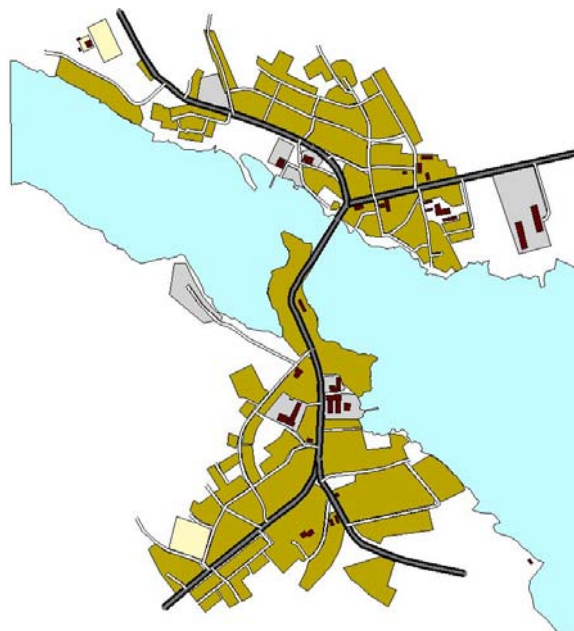
En mycket stor del av alla resor sker med bil. Många är beroende av bilen både i sitt arbete och på sin fritid. Så kommer det att vara även i framtiden. Genom att trafiksäkerhetsåtgärder vidtas kommer framkomligheten för alla trafikanter att öka. Den trafikmiljö som eftersträvas är sådan att det blir naturligt att ta hänsyn till varandra i trafiken. Det skapar goda möjligheter för både hög säkerhet och framkomlighet för samtliga trafikanter.



Åkers styckebruk



Merlännan



Stallarholmen



Härad

Ett vanligt missförstånd är att huvudgata förväxlas med huvudled. Huvudgator är gator som leder trafik till och från en tätort samt mellan olika delar inom tätorten. Huvudled innebär att en trafikföreskrift gör gällande att parkeringsförbud råder och att anslutande vägar har väjningsplikt. En huvudgata behöver alltså inte vara huvudled.

Parkering

Allmänt:

Parkeringsregler ignoreras ofta av många medborgare. Detta leder på några platser till att den felparkerade och andra trafikanter utsätts för onödiga risker. Parkeringsövervakning är en lämplig metod för att förbättra respekten för gällande regler.

Parkeringsplatsbehov:

Allt fler skaffade sig under 80 och 90-talet bil och många utnyttjar allmänna parkeringar utmed gatorna där det var tänkt att samutnyttjandet skulle ske.

Med ökad kollektivtrafik, förbättrat GC-nät och en ökad andel privata parkeringsplatser bedöms dock det ökande bilägandet stagnera i tätorter där medborgarna ofta har nära till sin arbetsplats. Vid detaljplanering har avsteg i några fall gjorts från dagens norm, det har bidragit till de brister och problem som idag finns på de allmänna parkeringsplatserna. Det är i framtiden viktigt att följderna av sådana avsteg utreds ordentligt innan de godtas. Parkeringsplatser bör i första hand placeras på privat mark.

Det är viktigt att beakta behovet av särskilda parkeringsplatser för funktionshindrade.

Efter en bedömning av ovanstående och dagens situation föreslås följande justerade parkeringsnorm bli gällande för Strängnäs kommun:

Parkeringsnorm 2000	Bilplatsbehov / 1000 m2 vy		
	Boende	Besökande	Sammanlagt
Funktion	Arbetande	Besökande	Sammanlagt
Bostäder, lägenheter	11,0	1,0	12,0
Industri och hantverk	8,5	0,0	8,5
Kontor	11,0	5,0	16,0
Butiker	3,5	33,5	37,0
Hotell	1,5	16,5	18,0
Restaurang	10,0	35,0	45,0
Samlingslokal	1,0	18,0	19,0
	Bilplatsbehov / bostad		
Villor, radhus och likn.	2	0,2	2,2

Farligt gods

I samband med att nya E20 blir klar bör en analys genomföras om behovet av omlastningsplats inom kommunen. Trafik med farligt gods bör så långt som möjligt undvikas i tätorterna varför kanske två omlastningsplatser är att föredra, en i västra och en i östra delen av kommunen.

Åtgärder

Härad:

Utförande av föreslagna åtgärder utmed Lv900 (Överåsvägen) och LV 908 (Häradsvägen) måste ske i samråd med väghållaren (Vägverket).

Härads Kyrkväg:

Vägen används bl.a. för trafik till kyrkan, skolan och idrottsplats.

Det har framkommit att de finns problem med trafik och höga hastigheter på vägen.

En stor del av trafiken på vägen är skolbussar och bilar med skolbarn. Genom att skilja gående och cyklister från övrig trafik på Härads Kyrkväg samt utöka nuvarande vändplan för att få en bättre och säkrare plats för bussen att vända på, uppnås en tryggare trafikmiljö. För övrig avlämning och hämtning bör en särskild plats anordnas.



Härads kyrkväg

En gång- och cykelväg bör iordningställas söder om Kyrkvägen, från Lv 908 (Häradsvägen) till skolan.

GC-väg Härad-Strängnäs:

Enligt 0-visionen finns behov av en Säker cykelväg mellan Härad och Strängnäs. Lämplig sträckning är Lv 900 (Överåsvägen) till S:t Eskils källa, där en planfri korsning görs, sedan leds cykeltrafiken via det lokala vägnätet/ Eskilstunavägen in till Strängnäs tätort.

Överåsvägen är ca 9 meter bred vilket gör att det finns utrymme för att smalna av vägen och göra plats för ett cykelfält längs befintlig väg bana. Utformning av trafiksäker gc-väg sker i samråd med Vägverket.



Österut från samhället

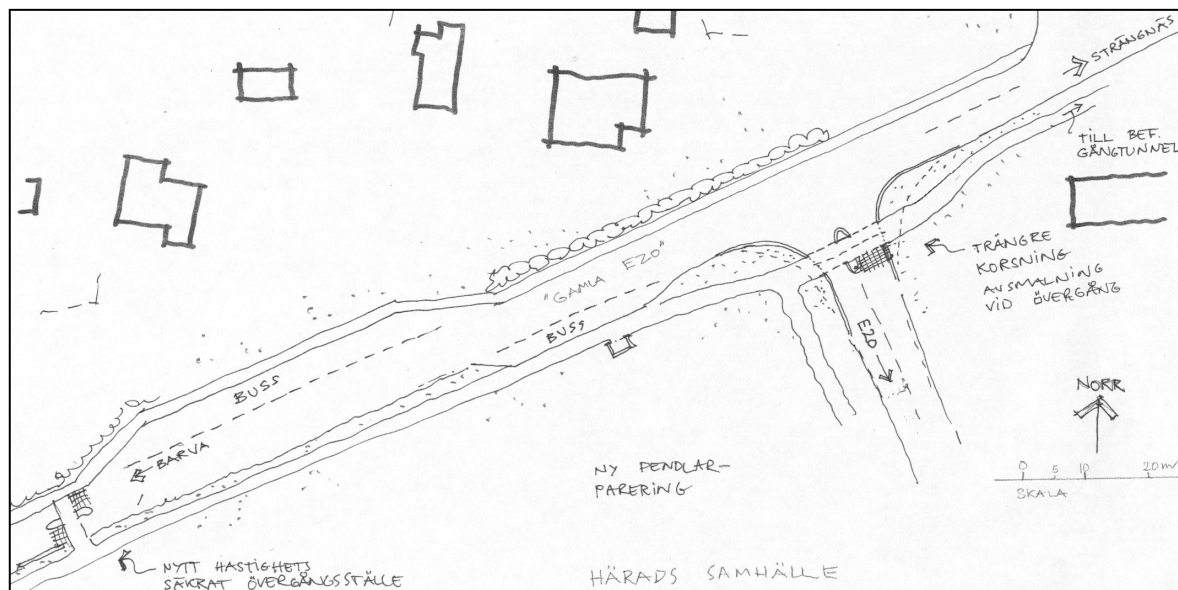
I samhället:

På ett flertal platser i samhället skymms sikten i korsningar av olika anledningar, t.ex. buskar och träd. Detta skall åtgärdas då olyckor lätt kan ske om sikten är dålig. Därför behövs en översyn av dessa platser för att kunna bestämma åtgärd.

Hastighetssäkrat övergångsställe:

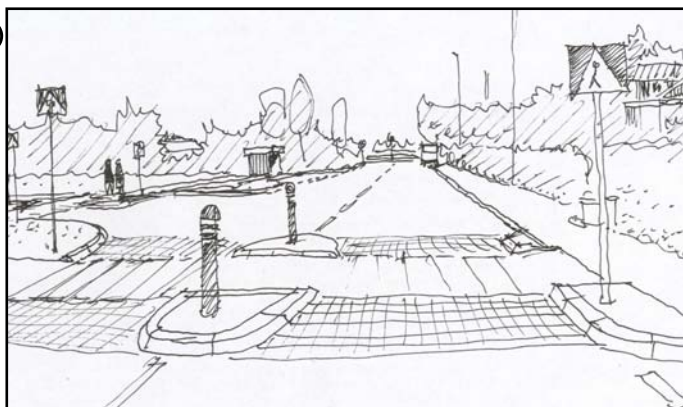
Befintligt övergångsställe vid f.d. affären flyttas till busshållplatserna några hundra meter österut. Det är där som behovet finns.

Hastighetsdämpande åtgärder:



Förslagsskiss på åtgärd vid korsning

Trafikanter vid korsningen Lv 900 (Överåsvägen)– Lv 908 (Häradsvägen) och de närliggande busshållplatserna har problem med att hastigheten på Överåsvägen ofta är hög och att det inte finns något övergångsställe. Dessutom är korsningen i sig stor, vilket medför att hastigheten kan vara hög och uppmärksamheten brista vid svängning. På Häradsvägen i anslutning till korsningen ligger ett övergångsställe som därför kan vara osäkert för de oskyddade trafikanterna.



Generellt förslag på hastighetssäkring av övergångsställe

Korsningen görs mindre och ett hastighets säkrat övergångsställe byggs på Överåsvägen. Vid busshållplatserna väster om korsningen byggs ett likadant övergångsställe.

Överåsvägen – Sjöborgsvägen

Vid korsningen Överåsvägen – Sjöborgsvägen och de närliggande busshållplatserna görs åtgärder enligt samma princip som vid Överåsvägen – Häradsvägen. Befintlig busshållplats på Sjöborgsvägen bör flyttas till Överåsvägen. Till övergångsstället byggs en gångväg från Sjöborgsvägen. Eventuellt kan komplettering vändslinga för skolbussar göras.

Uppsamlingsplats pendlarparkering:

Idag saknas en parkeringsplats för dem som pendlar från Härad. En pendlarparkering bör ligga i anslutning till busshållplatserna i samhället.

Merlänna:

I samband med färdigställande av trafikplats Biskopskvarn kommer trafikintensiteten att öka utmed Rv55 (Malmköpingsvägen).

Korsningen Rv55 - Lv 909 (Merlännavägen):

Fyrvägskorsningen används som in- och utfart till/från Merlänna samt till industriområde väster om Rv55, den är därför tidvis relativt starkt trafikerad. Hastigheten på Rv55 är skyltad 90 km/tim. Vid utfart från Merlännavägen till Rv55 är sikten söderut inte helt tillfredställande och från industriområdet är sikten norrut skymd av en vägskylt. Dessutom saknas belysning i korsningen.

För att öka säkerheten i korsningen bör ett antal åtgärder göras:

- Belysning sätts upp i korsningen.
- Vänstersvängfält anordnas för trafik norrifrån.
- Siktskymmande vägskylt flyttas till lämpligare placering, kompletteras samtidigt med skyltning till industriområde Merlänna.
- Hastigheten på Rv55 begränsas till 50 eller 70 km/tim förbi korsningen.
- Anslutning till industritomt öster om Rv55 grävs bort. All trafik till tomt skall gå från Länna ringväg.



Korsningen från söder

Vid skolan:

Vid skolan finns problem med onödig trafik som går förbi samt att hastigheten ofta är hög. Skyltad hastighet är 30 km/tim (7-18). Någon skylt som visar till skolan finns inte, sådana bör sättas upp i anslutning till Klockargårdsvägens korsningar med Merlännavägen och Söderlännavägen. Det bör skapas ett övergångsställe vid skolan som kan användas av skolbarnen samt även vid trafikutbildningen i skolan.

När den befintliga detaljplanen över området genomförs kommer de problem som finns idag att försvinna.



Väg förbi Lännskolan

I samhället:

På ett flertal platser i samhället skymms sikten i korsningar av olika anledningar, t.ex. buskar, häckar och träd. Detta skall åtgärdas då olyckor lätt kan ske om sikten är dålig. Därför behövs en översyn av dessa platser för att kunna bestämma åtgärd.

Merlännavägen:

Längs med Merlännavägen norrut ut ur samhället är sikten skymd av buskar, träd m.m. på ett antal platser. Detta åtgärdas genom röjning av dessa.

Befintlig vägbelysning längs Merlännavägen upphör några hundra meter norr om korsningen med Klockargårdsvägen. Detta i kombination med att vägen är relativt smal och krokig samt att det ligger bostadshus längs vägen medför att vägen upplevs som farlig. Med tanke på att detta är en sträcka där många barn och andra oskyddade trafikanter rör sig är detta viktigt att åtgärda. Genom att förlänga vägbelysningen till samhällets gräns, ca 700 meter, uppnår man en säkrare och tryggare trafikmiljö.

För att få ner hastigheten på trafiken längs vägen kan hastighetsdämpande åtgärder göras.

GC-väg Merläna-Biskopskvarn:

De cyklister som skall från Merläna till Strängnäs måste idag cykla på den smala vägren som finns på Rv55. Detta i kombination med höga farter och trafikmängder gör att cyklisternas situation kan vara mycket farlig. Därför bör man anlägga en cykelbana längs Rv55 från Merläna till Biskopskvarn söder om Strängnäs.

Belysning:

Belysning vid övergångställen ses över enligt Strängnäs kommuns belysningsprogram.

Stallarholmen:

Stallarholmsskolan:

På de delar av Lv 977 (Strängnäsvägen) och Lv 980 (Mariefredsvägen) som går förbi Stallarholmsskolan gäller 30 km/tim mellan 7-16, detta gör att 30 km/tim övergått till 50 km/tim innan många skolaktiviteter upphört. Därför bör 30 km/tim gälla mellan 7-18.

Vid skolan finns två övergångsställen. Eftersom dessa används mycket av skolbarn är det extra viktigt att de är hastighetssäkrade, det räcker inte att hastigheten är skyltad till 30 km/h. Därför bör man åtgärda dessa två platser för att säkerställa en säker övergång för barnen och andra gående.

Övergångställena utformas enligt principskiss på sidan 9.

Ett eventuellt anläggande av en gc-väg på västra sidan av Strängnäsvägen diskuteras med Vägverket.

Vägverket utför en förstudie för att skapa bättre trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna vid skolan.



Förslaget innebär att befintliga busshållplatser efter Lv 980 (Mariefredsvägen) och Lv 977 (Brogatan) vid skolan tas bort. Dessa hållplatser ersätts med två nya på Brogatan norr om Mariefredsvägen. Hållplatsen vid Sundbyvägen ersätts av en ny hållplats. Vid korsningen Brogatan/Mariefredsvägen anläggs en överkörningsbar cirkulationsplats.

Busshållplatser:

I samråd med Länstrafiken kommer en översyn av bussfickor utmed infartsvägarna till Stallarholmen att ske.

Lv 983 (Ytterselövägen):

Hastighetsbegränsningen till 50 km/h bör utökas till Husby Gård p.g.a. den aktivitet som pågår och bebyggelse som finns.

Gång- och cykelvägar:

Många av de befintliga gångbanorna i samhället är slitna och i dåligt skick. Därför finns behov att dessa iordningställs.

I nuläget saknas cykelvägar i stora delar av samhället. Detta gör att cyklisterna får ta sig fram på smala gångbanor eller på körbanorna. Detta är inte bra ur trafiksäkerhetssynpunkt då det lätt leder till konflikter mellan de olika trafikantlagen.

Vid utbyggnad av gång- och cykelvägar i samhället kan man med fördel använda befintliga vägytor. Därmed sänks hastigheten naturligt.

Därför bör man anlägga/iordningställa cykelvägar på dessa sträckor:

- Gång- och cykelväg över Stallarholmsbron kan utföras genom att man målar upp en gångväg eller att bredda bron med en konsol.
- Från befintlig cykelväg vid Skolgatan fram till Stengränd.
- Från Brogatan till Kumla.
- Från Mariefredsvägen till Stallarholmsbron.
- Från Stallarholmsbron till Vikingavallen.
- Från korsningen Brogatan – Ytterselövägen till Husby. Samtidigt med utbyggnaden kompletteras belysningen.

I framtiden bör cykelvägarna byggas ut och knyts ihop med cykelvägarna i Mariefred och Malmby. Cykelvägarna bör förses med belysning.

Korsningen Överselövägen - Vallavägen:

Vid korsningen korsar många Överselövägen, då många skall till badplatsen och grönområdet som ligger i närheten. Hastighetsbegränsningen är tillfälligt nedsatt till 30 km/h, men österifrån är vägen rak och fin, vilket lätt ger högre hastigheter, och västerifrån är sikten begränsad p.g.a. en skarp kurva. Detta gör att säkerheten i denna punkt är bristfällig. Detta kan man åtgärda genom att hastighetsreducera sträckan samt att anlägga ett hastighetssäkrat övergångsställe.

En siktskymmande häck vid korsningen bör åtgärdas.

Lv 980 och 977:

Längs Lv 980 (Strängnäsvägen) och Lv 977 (Mariefredsvägen/Brogatan) finns ett antal korsningar som av olika anledningar bör åtgärdas. Utformningen av några av dessa korsningar gör att de upplevs som otydliga och farliga. Andra ansluter till vägar där en stark utbyggnad av bl.a. bostäder har skett eller kommer att ske. Detta gör att trafiksituationen är en annan än tidigare.

Genom att anlägga sk. minirondeller eller andra hastighetssäkrande åtgärder får man en säkrare trafiksituation för samtliga trafikanter. Samtidigt får man på ett naturligt sätt ner hastigheten inom området runt Stallarholmsskolan.



Överselövägen - Ytterselövägen



Brogatan - Mariefredsvägen

Åkers styckebruk:

Centrum (korsningen Bruksvägen – Forsavägen):

Allmän översyn av trafiksäkerheten pågår.

I samhället:

På ett flertal platser i samhället skymms sikten i korsningar av olika anledningar, t.ex. buskar och träd. Detta skall åtgärdas då olyckor lätt kan ske om sikten är dålig. Därför behövs en översyn av dessa platser för att kunna bestämma åtgärd.

Resterande del av gång- och cykelvägen på gamla järnvägsspåret, sträckan Krutbruket till Täbyvägen, bör asfalteras och få belysning.

Busshållplatserna vid Krutbruket:

Befintlig belysning längs Lv 990 (Kvarnbergavägen) slutar vid bron över Råcksta å. Den bör förlängas till busshållplatserna ca 200 meter österut, där det saknas belysning. Detta gör att hållplatserna och busspassagerarna uppmärksammas mycket lättare, vilket ökar säkerheten.

Åkersskolan:

Vid skolan har man problem med bilister som trotsar de skyltar för förbud mot trafik med motordrivna fordon och parkeringsförbud (8-18 skoldagar) som finns. De flesta som åker in på området är såna som skall till badhuset och idrottsanläggningarna. Detta kan till viss del åtgärdas genom att iordningställa den parkering som finns vid skolan och att se över skolbussarnas avlämningsplats. Färdiga planer för detta finns. Det är av vikt att dessa åtgärder utförs snarast.



Del av skolgården med badhuset i bakgrunden

Men dessa åtgärder kan inte helt ta bort det problem med att bilister kör in på skolgården. Man måste få dessa att ändra inställning.

Korsningen vid Löta Bro:

Vid Löta Bro ansluter Lännavägen till Lv915 (Bruksvägen). Bruksvägen fungerar bl.a. som infart till samhället norrifrån, därför är vägen relativt väl trafikerad (ÅDT ca 3000 vid korsningen). Idag finns ingen belysning i korsningen vilket kan leda till att den är svår att uppmärksamma för trafikanterna. För att höja trafiksäkerheten i korsningen bör därför vägbelysning uppsättas. Befintlig parkeringsyta upplåtes till pendlarparkering.



Spårområdet:

Vid järnvägsövergången skymms sikten kraftigt av träd och buskar som växer längs spåret. Dessa bör tas bort för att höja säkerheten.



Järnvägsövergången vid styckebruket

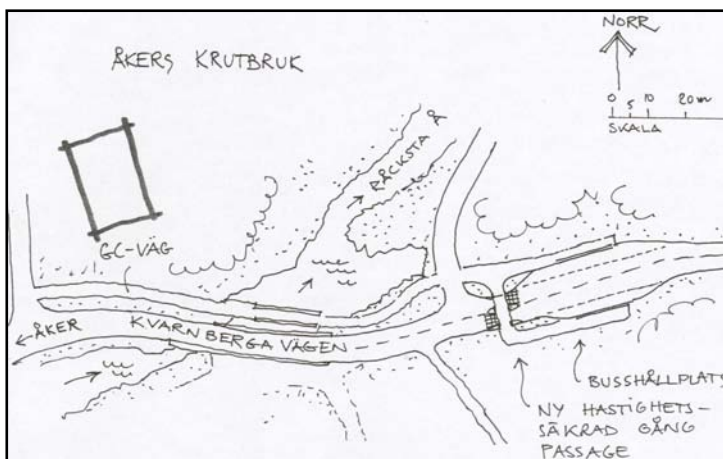
Komplettering av gång- och cykelvägar längs Lv 990:

En stor del av cykeltrafiken till Läggesta går längs Kvarnberga-vägen. Längs denna finns en gång- och cykelväg på norra sidan av vägen, den går fram till busshållplatserna öster om bron över Räcksta å.

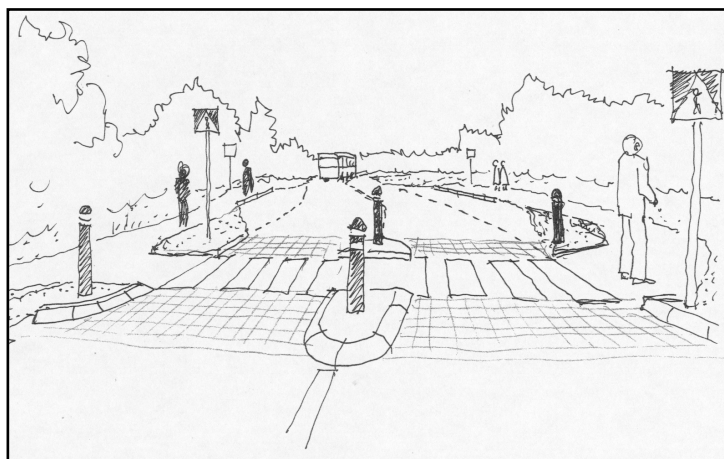
Vägrenarna längs vägen är mycket smala vilket gör att utrymmet för cyklister är dåligt. På södra sidan finns utrymme för att bredda vägen för att åstadkomma ett cykelbana.

Vid avtagsvägen mot Forsa (ca 2,5 km från Åker) ansluts nya cykelbanan till en befintlig cykelbana som leder till Läggesta.

Vid busshållplatserna ändrar cykelbanan sida. Därför bör man hastighets säkra denna punkt. Det är också viktigt med tanke på busshållplatsen på södra sidan som endast kan nå från gång- och cykelbanan på norra sidan.



Förslagsskiss på åtgärd vid busshållplatser



Förslag på hastighetssäkring av övergångsställe

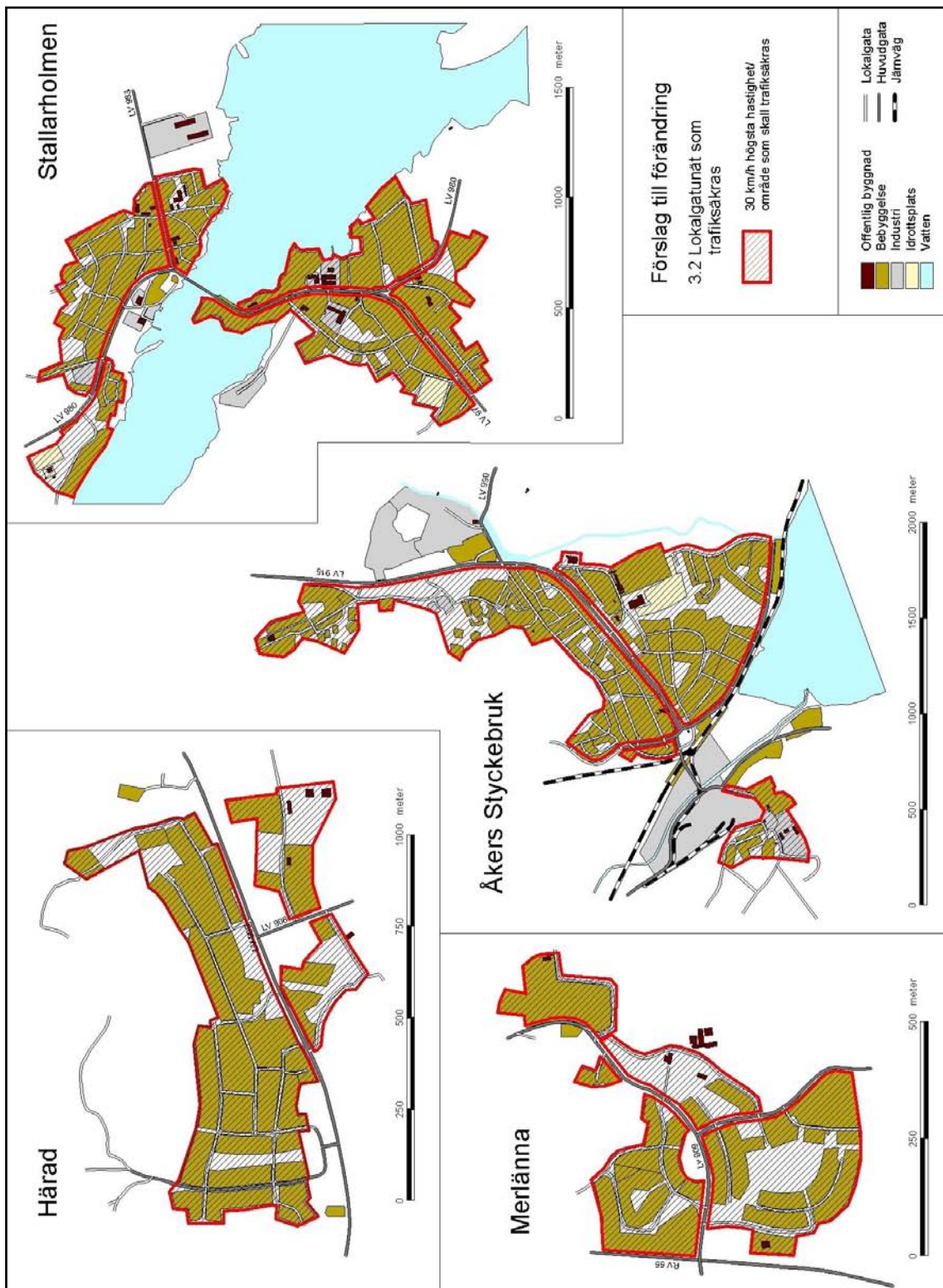
På sikt bör cykelväg mellan Åkers styckebruk och Malmby utredas.

Forsavägen och Lundbyvägen:

Vägarna bör byggas om för att anpassa sträckan till gällande hastighet. Detta kan ske genom utbyggnad av hastighetsdämpande åtgärder.

Förslag till framtida 30-zon

Erfarenheterna sedan lång tid visar att skador som uppstår vid kollisioner där hastigheterna underskrider 30 km/tim blir väsentligt mindre och oskyddade trafikanter klarar sig normalt med mindre blesyrer.



På karta ovan har förslag på 30-zon redovisats. Utmärkning av 30-zon kan ske genom rekommenderad hastighetsnedsättning eller genom trafikföreskrift. Vid nedsättning av hastigheten bör även ombyggnad av gatan ske så att föraren känner det motiverat att hålla den markerade hastigheten.