

## PM

UPPDRAG K&T Bussåtgärder Skanör	UPPDRAGSLEDARE Stefanie Engel	DATUM 2018-08-30
UPPDRAGSNUMMER 12601199-010	UPPRÄTTAD AV Ante Skara	

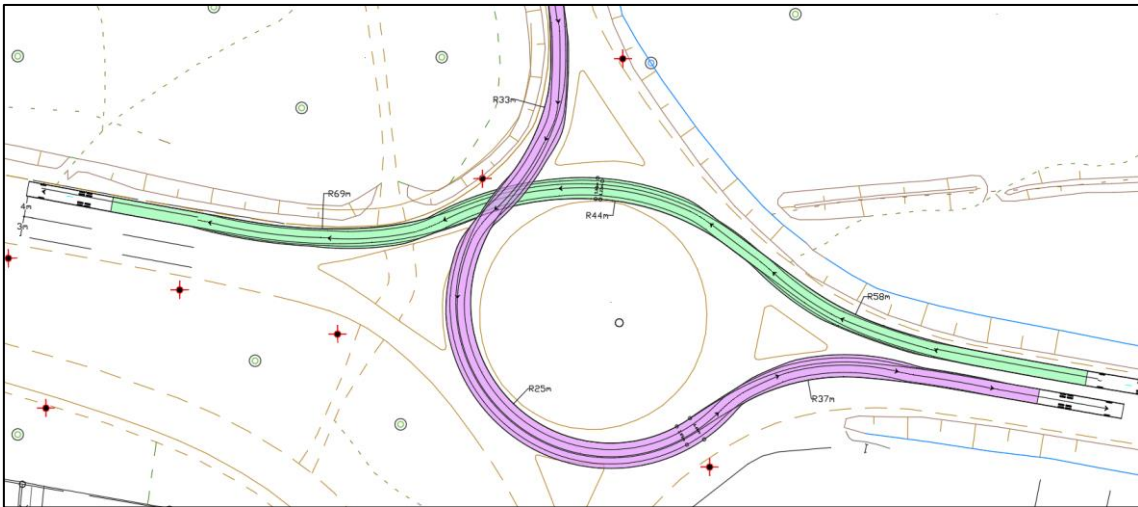
### Förslag och utvärdering

Tre alternativa förslag tas fram:

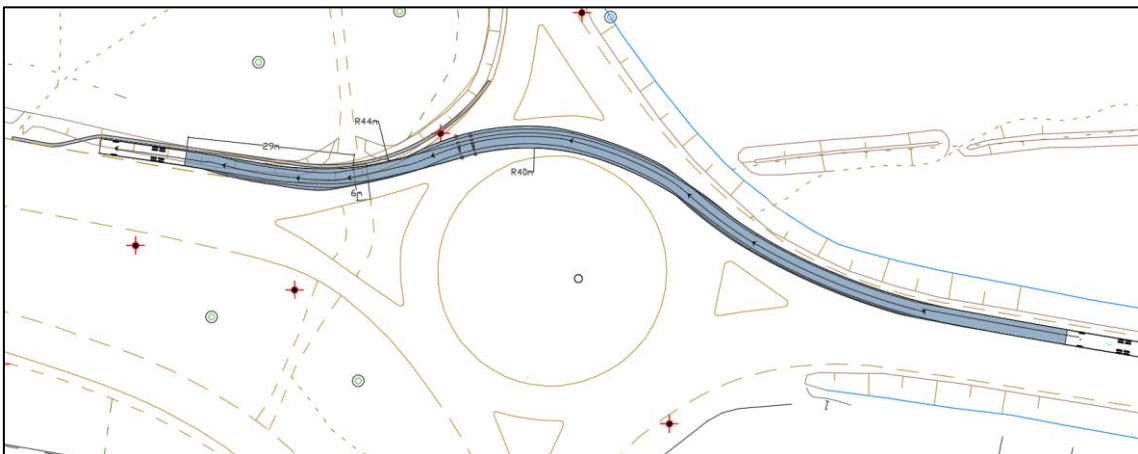
- **Alternativ 1** med körbanehållplats längs med Malmövägen, norr om vägen.
- **Alternativ 2** med fickhållplats längs med Malmövägen, norr om vägen.
- **Alternativ 3** med separerad gata/hållplats parallellt med Malmövägen, norr om vägen.

Notera att samtliga alternativ kräver en vänstersvägande buss genom cirkulationsplatsen i motsatt riktning. Minsta kurvradie är 25 meter. Samtliga körspår rakt genom cirkulationsplatsen har hastigheten 20 km/tim och vänstersvägande körspår har hastigheten 15 km/h. Fordonet är boggibuss (typfordon Bb).

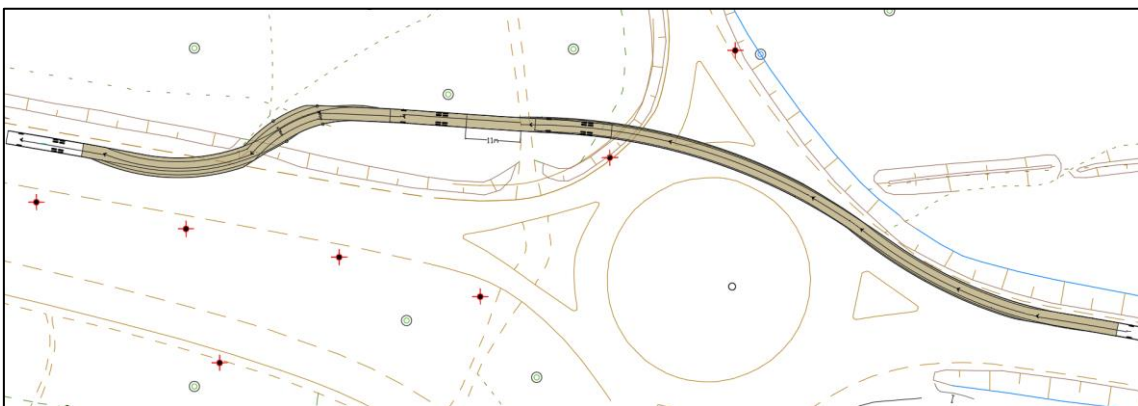
	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
<b>Egenskaper</b>	Körbanehållplats	Fickhållplats	Separerad från gatan
<b>Positivt</b>	+ Liten ingrepp på dagens utformning	+ Praktiska hållplatslägen med rak inkörsel	+ Breda samt rakast inkörsel
	+ Långa hållplatslägen. Plats för många bussar. Går enkelt att förlänga	+ Övriga fordon får samma utrymme i gatan som idag	+ Övriga fordon får samma utrymme i gatan som idag
	+ Rak angöring, komfortabelt och tätt intill plattformen		+ Närmare mellan befintlig och ny hållplats
			+/- Bussen påverkar övrig trafik mindre än övriga alternativ (Kan ses som negativt?)
<b>Negativt</b>	- Gatans mittlinje kan behöva flyttas, kan bli osymmetriskt mot tvärfallet	- Svårare att få plats med fler bussar i framtiden	- Gående får fler passage över gata än idag
	- Vägrenen tas i anspråk. GC-väg måste angöras bakom hpl-läget	- Längre passage över Malmövägen för gående	- Sämre utfar, låg hastighet
	- Två körfält i bussens färdriktning behövs. Samt sidoförflyttning av trafiken som ska köra förbi stillastående buss.		- Bussen blir lägre prioriterad än idag då den regleras med väjningsplikt när den ska ut på Malmövägen igen. Vill man öka prio då krävs det trafiksignal.
	- Kräver anspårk på vegetation/grönområde	- Kräver större anspårk på vegetation/grönområde jämfört med alternativ 1	- Kräver störst anspårk på vegetation/grönområde utav de tre alternativen



Figur 1 Alternativ 1



Figur 2 Alternativ 2



Figur 3 Alternativ 3

2 (3)

PM  
201

## Slutsats

I Guidelines för regional BRT nämns det krav på "minimiradier som för spårväg; radier under 40 m bör undvikas och 25 m är absolut minimum" (s.6). Den befintliga utformningen av cirkulationsplatsen uppfyller de kraven till största delen för bussar som kör från Falsterbovägen till Malmövägen. För bussar från Storevångsvägen mot Falsterbovägen gäller däremot skarpare radie nära 20 m.

### *Markanspårk*

- Alternativ 1 - Minimum 95m<sup>2</sup> för hållplatsläget/plattform samt anslutning till befintlig gång- och cykelbana måste tas i anspråk.
- Alternativ 2 – Cirka 250-300m<sup>2</sup> för hållplatsläget/plattform, ficka samt anslutning till befintlig gång- och cykelbana måste tas i anspråk.
- Alternativ 5 – Cirka 500m<sup>2</sup> för hållplatsläget/plattform, bussgata samt anslutning till befintlig gång- och cykelbana måste tas i anspråk.