

Höors kommun

# Trafikutredning Hörbyvägen gång- och cykelväg



Uppdragsnr: 107 07 67 Version: 0.9  
2020-04-24

Uppdragsgivare: Höörs kommun  
 Uppdragsgivarens kontaktperson: Andreas Thomasson  
 Konsult: Norconsult  
 Uppdragsledare: Jakob Rask  
 Handläggare: Petter Streijffert

| 0.9     | 2020-04-24 | Preliminär handling | PS/JR     | JR       | JR      |
|---------|------------|---------------------|-----------|----------|---------|
| Version | Datum      | Beskrivning         | Upprättat | Granskat | Godkänt |

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

## Bakgrund

Höors kommun planerar för en gång- och cykelbana längs Hörbyvägen i utkanten av Höors tätort, se *Figur 1*. Kommunen har i samarbete med *Berg och Dahl* tagit fram ett utformningsförslag för gång- och cykelbanan med planritningar. Därtill har en naturvärdesinventering gjorts längs hela sträckan. Kommunen vill utreda alternativa utformningsförslag för gång- och cykelbanan vid utvalda delar samt få ett andra utlåtande på framtaget utformningsförslag. Syftet med förevarande utredning är således att utvärdera föreslagen utformning av Hörbyvägen ur ett trafikperspektiv samt föreslå alternativa utformningslösningar vid utvalda delar av sträckan utifrån framtagna underlag.

Idag finns det varken gång eller cykelbana längs med Hörbyvägen där fotgängare och cyklister hänvisar till vägbanan. Hörbyvägen har idag en vägbredd på mellan 5,5 till 6 meter och i de smalare partierna ner mot 5 meter. Hastigheterna varierar från 70 km/h ut mot riksväg 13 till 40 km/h närmare Höors tätort. Trafikflöden för gång- och cykel bedöms vara låga och så även andelen tung trafik på vägen.



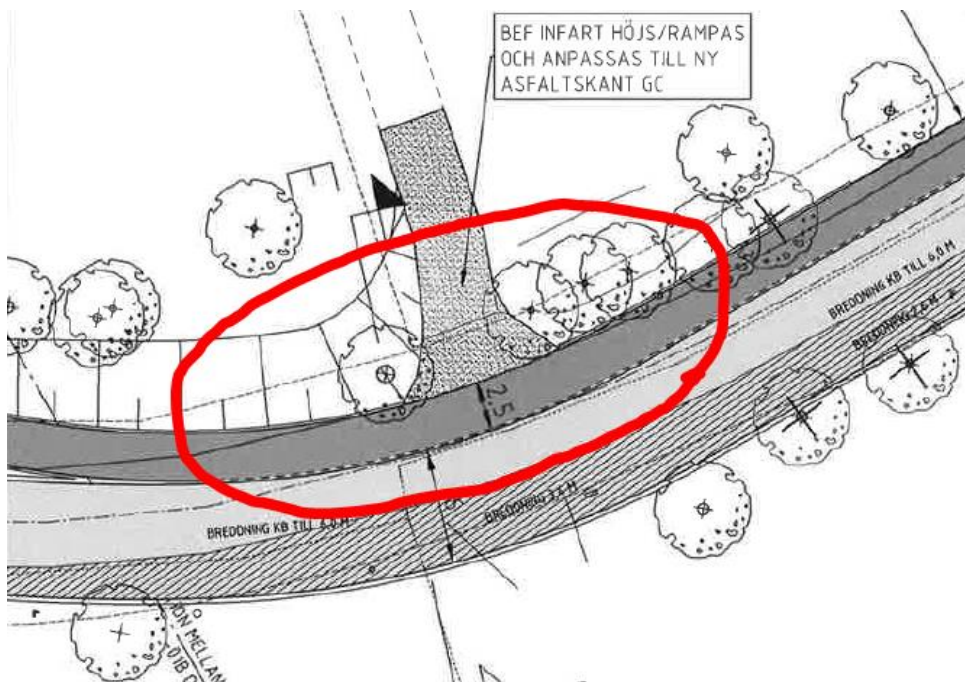
*Figur 1* Översiktskarta

## Övergripande bedömning

En övergripande bedömning har utförts för den projekterade sträckan avseende trafik aspekter. För gång- och cykelvägen har riktlinjer från Hörs kommun samt Trafikverket (VGU och GCM-handboken) använts. Dimensionerande bredd för gång- och cykelvägen förutsätts vara att två cyklister, alternativt en gående och en cyklist, kan mötas.

Föreslagen linjeföring av gång- och cykelvägen bedöms vara väl utformad och förväntas ge förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, jämfört med befintlig situation med blandtrafik. Gång- och cykelvägens bredd är generellt 2,5 meter vilken bedöms vara god med tanke på sträckans geografiska läge och förväntad användning. Detsamma gäller föreslagen breddning av vägen, framförallt i snäva kurvor och sträckor med dålig sikt. Även det bedöms ligga i linje med riktlinjer enligt VGU.

Vid befintlig infart vid fastighet HÖÖR 62:16, på ritning A1-UTF-02, bör sikten säkerställas, se *Figur 2* nedan. Gång- och cykelvägen ligger där i kurva och i anslutning till en backe, vilket kan medföra siktproblem i kombination med högre hastigheter för cyklister som kommer österifrån.



Figur 2 Eventuella siktproblem i kurva.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det bra med separering och avstånd från vägen. Där gång- och cykelvägen ligger intill vägen sker separering med kantsten. En bredare skiljeremsa mot vägen ger förbättrad trafiksäkerhet men är inget krav. Bedömningen är att avvägning gjorts mot den ökade påverkan på omgivande natur som en bredare skiljeremsa skulle medföra.

## Utformningsförslag

I tidigare utredningar har en dragning av gång- och cykelvägen norr om vägen bedömts vara det samhällsekonomiskt rimliga alternativet. Lerbäcken föreslås i projekteringen att flyttas genom en parallellförskjutning av befintlig bäckfåra. Den befintliga bäckfåran har en kort brant slänt mot vägen som dessutom är skodd med stödmur i betong. Under förutsättning att bevara Lerbäcken i befintligt läge har två alternativa utformningsförslag tagits fram.

Det ena förslaget innebär en breddning väster ut av vägen in på intilliggande fastighet där den nya gång- och cykelvägen leds in på befintligt körfält närmast Lerbäcken. Det andra alternativet innebär en avsmalning utmed Lerbäcken från två körfält till ett gemensamt körfält. Gång- och cykelvägen leds in på befintligt körfält närmast Lerbäcken, likt första alternativet. Ett alternativt utformningsförslag har även tagits fram förbi dammen där gång- och cykelbanan placeras intill bilvägen.

Utformningsalternativens placering redovisas i *Figur 3*.



*Figur 3* Utformningsalternativ förbi Lerbäcken och dammen



## Sträcka förbi Lerbäcken – Alternativ 1 med breddning av vägen

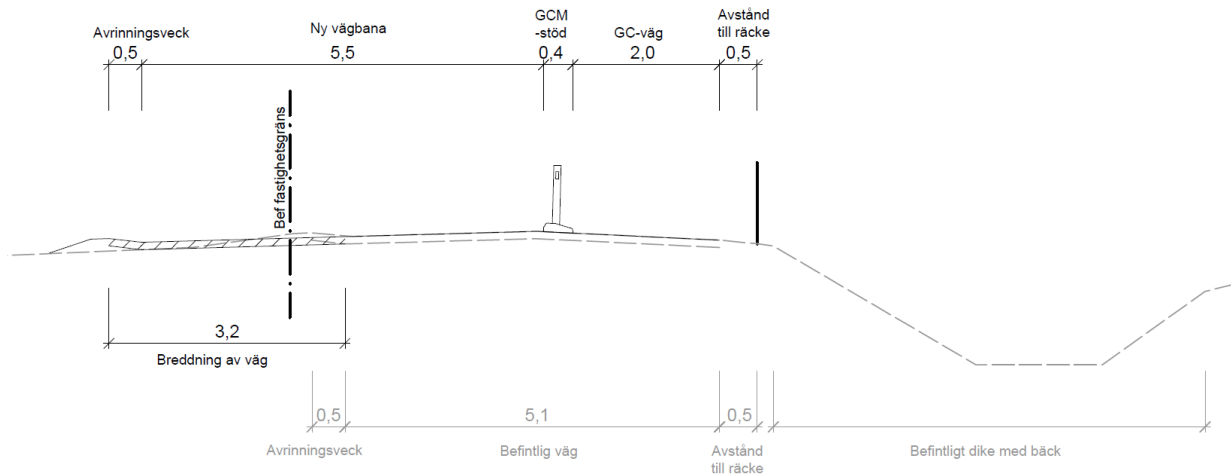
Alternativet innebär en breddning av befintlig väg in på intilliggande fastighet, Höör 62:19, där gång- och cykelvägen nyttjar körfältet närmast Lerbäcken. Breddningen innebär ett troligt markanspråk på ca 2,5 meter in på fastigheten, med en total area på ca 110 m<sup>2</sup>. Gång- och cykelvägen förläggs i kanten på befintlig väg med bevarat vägräcke utmed bäcken. Gång- och cykelvägen kan separeras med GCM-stöd vilket kan vara ett kostnadseffektivt alternativ till en upphöjd gång- och cykelväg separerad med kantsten. Det medför även att de oskyddade trafikanterna får ett mer trafiksäkert sidoutrymme till körbanan. GCM-stöden kan med fördel synliggöras med till exempel PU-pollare på jämna avstånd för att minska risken för olyckor och fordonsskador. GCM-stöden bör placeras med mellanrum för att säkerställa vattenavrinningen från vägen. Utformningsalternativet visas i *Figur 4* nedan.



Figur 4 Utformningsalternativ 1 förbi Lerbäcken med breddning av väg

Dimensionerande trafiksituation för bilvägen har beräknats utifrån att lastbil och personbil ska kunna mötas, med utrymmesklass A enligt VGU. Utformningsförslaget innebär en breddning av vägen från ca 5 meter till 5,5 meter. För att minska intrånget på fastigheten ges gång- och cykelvägen en bredd på 2 meter utmed sträckan, vilket möjliggör för två cyklister att mötas.

För att underlätta för drift och underhåll behålls sidoutrymmet på 0,5 meter mellan gång- och cykelvägen och väggräcket. Utmed västra sidan löses vägavvattningen som idag med ett veck i asfalten, för att hindra avrinning in på fastigheten. Se föreslagen sektion för alternativet i *Figur 5* nedan.



Figur 5 Sektion för utformningsalternativ 1 med breddning av vägen

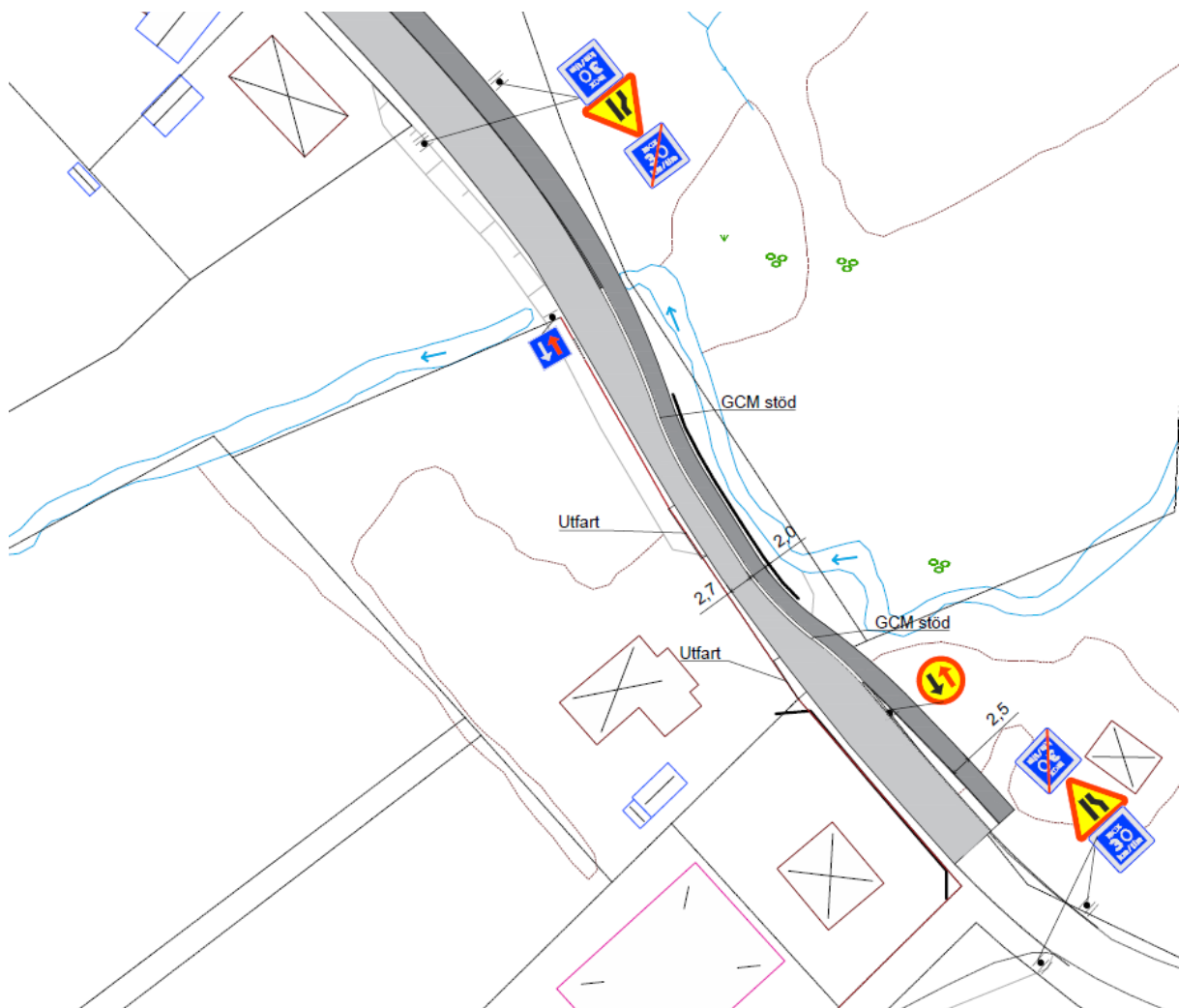
Breddningen innebär åtgärder på fastighet Hör 62:19 såsom trädfällning och flytt av staket samt att utfarterna till fastigheten behöver anpassas efter den nya vägkanten. Dessa bör även kontrolleras ur ett trafiksäkerhetsperspektiv samt att tillräckligt med svängyta möjliggörs för in- och utkörande fordon till fastigheten. Då utfarternas lägen blir indragna jämfört med dagens placering kan sikten vid utfarterna försämrats något. Breddningen påverkar troligtvis även gatubelysningen, där stolpar kan behöva flyttas. För att inte påverka muren utmed fastighet Hör 62:20 behöver linjeföringen utföras med mindre radier, på ca 40 meter.

Breddning av vägen bedöms vara nödvändig för att höja den generella standarden samt erbjuda utrymme i kurvorna. Det befintliga väggräcket utmed Lerbäcken kan vid anläggandet behöva ersättas eller kompletteras med ett högre räcke för att säkerställa trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanterna.

## Sträcka förbi Lerbäcken – Alternativ 2 utan breddning av väg

Alternativet innebär att gång- och cykelvägen nyttjar körfältet närmast Lerbäcken så att en avsmalning behöver göras för vägen, från två körfält till ett gemensamt körfält. Vajningsplikt erfordras då åtgärden medför att fordon inte kan mötas på den avsmalnade vägen. För att uppmärksamma trafiken på avsmalningen bör varningsmärken A5-2 respektive A5-3 sättas upp, samt vajningspliktsmärken B6 och B7. Åtgärden kan även kompletteras med rekommenderad lägre hastighet, vägmärke E11-3.

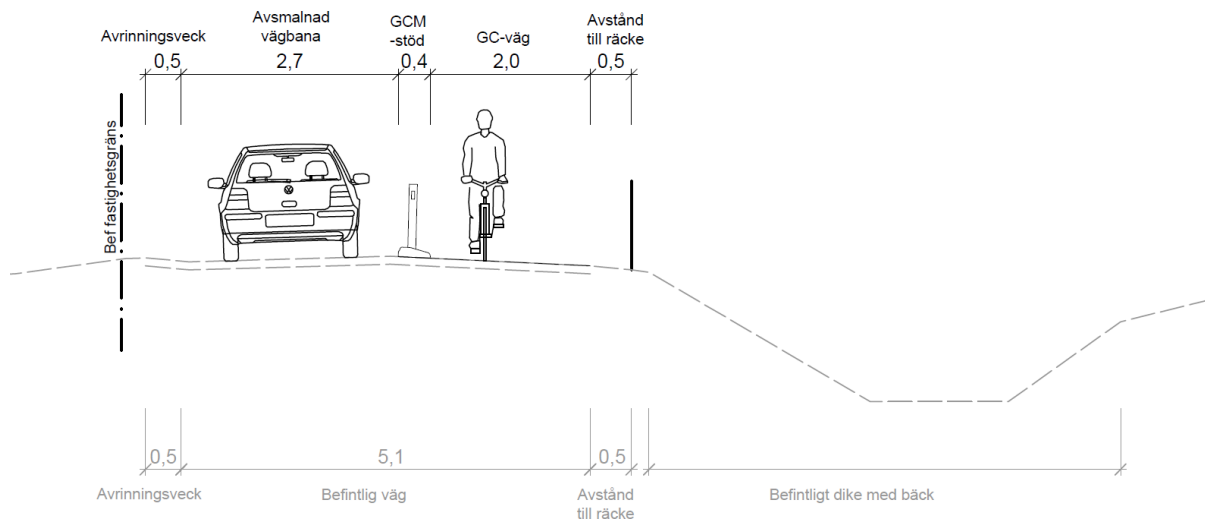
Gång- och cykelvägen förläggs i kanten på befintlig väg med bevarat vägräcke utmed bäcken. Separering kan ske med GCM-stöd, vilket kan vara ett kostnadseffektivt alternativ till en upphöjd gång- och cykelväg separerad med kantsten. Det medför även att de oskyddade trafikanterna får ett mer trafiksäkert sidoutrymme till körbanan. GCM-stöden kan med fördel synliggöras med till exempel PU-pollare på jämna avstånd för att minska risken för olyckor och fordonsskador. GCM-stöden bör placeras med mellanrum för att säkerställa vattenavrinningen från vägen. Utformningsalternativet visas i *Figur 6* nedan.



Figur 6 Utformningsalternativ 2 förbi Lerbäcken utan breddning av väg



Gång- och cykelvägen smalnas av till 2 meter utmed sträckan och vägen blir då 2,7 meter bred, exklusive befintligt avrinningsveck på ca 0,5 meter. Sidoutrymmet på 0,5 meter mellan gång- och cykelvägen och vägkräcket behålls, för att ge utrymme för driftsfordon. Se föreslagen sektion för alternativet i *Figur 7* nedan.



*Figur 7* Sektion för utformningsalternativ 2 utan breddning av väg

Åtgärden medför begränsad framkomlighet på vägen vid införande av väjningsplikt för norrgående fordon. Sikten kan vara begränsad för fordon som kommer norrifrån. Det kan därmed vara viktigt att påkalla förarnas uppmärksamhet med föreslagen vägmarkering.

En separering med kantsten istället för GCM-stöd ger mindre avstånd mellan bilar och oskyddade trafikanter men möjliggör en något bredare väg, ca 3 meter bred. Vid utförande med kantsten kan däremot vattenavrinningen från vägen behöva lösas.

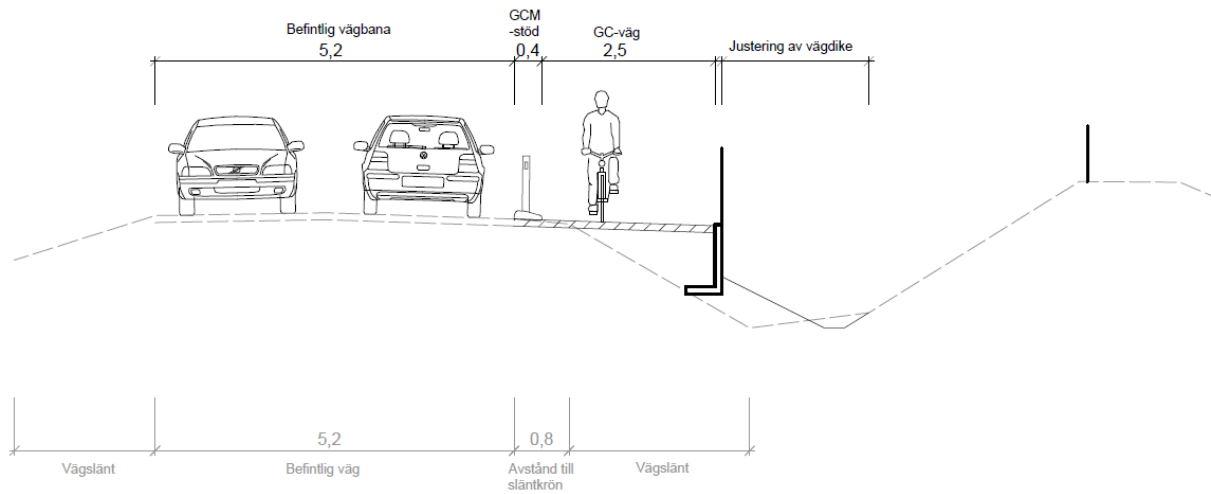
## Sträcka förbi dammen

Förslaget innebär att gång- och cykelvägen förläggs utmed befintlig väg och separeras med GCM-stöd på sträckan. För att kunna behålla befintligt vägdike på norra sidan anläggs en stödmur på utsidan. GCM-stöden bör placeras med mellanrum för att säkerställa vattenavrinningen från vägen. Avvattningen förutsätter då att stödmuren utförs utan kant mot gång- och cykelvägen, alternativt om gluggar kan göras i kanten för att släppa förbi vatten. Utformningsalternativet visas i *Figur 8* nedan.



Figur 8 Förslag med gång- och cykelvägen förlagd utmed vägen

Vägen behåller befintlig bredd på drygt 5 meter och gång- och cykelvägen utförs med 2,5 meters bredd för att möjliggöra åtkomst med driftsfordon. Se föreslagen sektion i *Figur 9* nedan.



Figur 9 Sektion förbi dammen

Åtgärden innebär att dammkonstruktionen inte bör påverkas. Däremot behöver det säkerställas att stödmurslösningen fungerar ihop med befintlig vägtrumma. Stödmuren blir även ett hinder för groddjur som tar sig söderut från dammen.

## Fortsatt arbete

Denna utredning syftar till att visa på alternativa lösningar utan att förorda någon viss utformning. Fortsatt arbete för Höörs kommun blir att värdera och väga olika faktorer för att komma fram till vilken lösning (inklusive tidigare framtagna förslag) som är den mest fördelaktiga.

En annan åtgärd som nämns i utförd NVI för sträckan är att ge den stora eken mer utrymme. För att i möjligaste mån skydda eken bör det utredas vidare om GC-vägen kan förläggas på ett längre avstånd från stammen. Det bör även utredas hur överbyggnaden och schaktarbetena kan utföras för att orsaka minimal påverkan på rotsystemet.