

Timrå kommun

Förstudie av gång- och cykelväg

Egnahemsvägen

Delen: Fagervik – Berglundavägen

Sundsvall 2006-05-31

RAMBÖLL SVERIGE AB
Sundsvall

Henry Johansson

618104 10908
Antal sidor: 7

Timrå kommun,
Förstudie av gång- och cykelväg
Egnahemsvägen
Delen: Fagervik – Berglundavägen

Innehåll

1. Allmänt
2. Bakgrund
3. Syfte
4. Förutsättningar
5. Förslag
6. Kostnader.
7. Trafiksäkerhet
8. Samråd

Bilaga

Planritning: Förslag gc-väg
Planritning. Befintliga ledningar.

1 Allmänt

På uppdrag av Timrå kommun har vi upprättat en förstudie avseende en gång- och cykelvägbana längs Egnahemsvägen, delen mellan villaområdet längs Egnahemsvägen i Fagervik och busshållplatsen på Berglundavägen invid E4 "Sörberge Norra". Ramböll Sverige AB har därför fått i uppdrag att göra en förstudie på möjligheten att bygga en gc-bana på sträckan. I första hand har de tekniska förutsättningarna och trafiktekniska konsekvenser analyserats.

2 Bakgrund

För boende i Fagervik som vill utnyttja snabbussarna som går via busshållplatsen Sörberge Norra måste man i dagsläget gå på körbanan längs Egnahemsvägen hela sträckan.

Efter förändringar i busstrafiken under senaste åren har behovet ökat ytterligare för de boende i Fagervik att nå denna busshållplats, så kommunen har därför beslutat att utreda möjligheterna för att anlägga en gång- och cykelväg längs Egnahemsvägen upp mot hållplatsen Sörberge Norra.

Egnahemsvägen är idag en Uppsamlingsgata med en trafikmängd på c:a 850 f/d (fordon per dygn) varav 8% tunga fordon. Trafiken består främst av lokaltrafik, och genomfartstrafik till och från Fagerviksområdet. Busslinje 610 går längs vägen med c:a 10 turer/dag och skolskjutsar 3 turer/dag.

Genom Fagervik finns många direktutfarter från fastigheterna, medan på sträckan mellan villaområdet i Fagervik och Berglundavägen förekommer direktutfarter från enskilda fastigheter i liten omfattning. Genom Fagervik är hastigheten begränsad till 30 km/t, medan den på övriga delar har en begränsning på 50 km/t. Då vägen idag saknar gång och cykelväg/bana på sträckan så hänvisas gång- och cykeltrafikanter till att färdas i blandtrafik med bilarna.

Egnahemsgatan är asfalterad och har bra plan och profilstandard med bra sikt, bredden varierar från 5,5 – 6,5 m. På den norra delen har gatan tämligen långa raksträckor, och på dessa delar upplevs att bilarna håller alltför höga hastigheter. På delen genom Fagervik där hastighetsbegränsningen är 30 km/t har en del hastighetsbegränsade åtgärder vidtagits som haft en viss hastighetsdämpande effekt. Ytterligare åtgärder kan dock erfordras om dessa effekter inte skulle bestå.

Berglundavägen är en huvudgata med mycket trafik. Bredden är c:a 9 m fördelat på körbana 7,5 m och två vägrenar på 0,75 m. Den saknar gc-bana på aktuell del.

3 Syfte

Analysen av förslaget ska vara som underlag för att fatta beslut om utbyggnad/etappindelningar mm, samt även vara ett underlag för den fortsatta detaljprojekteringen.

4 Förutsättning

Förstudien är upprättad med kommunens primärkarta som underlagsmaterial.

Platsbesök har gjorts under maj månad, då även några kontrollmått av gatan och sidoavstånd till bergytor mm togs.

Något geotekniskt material för bl.a bedömning av erforderliga överbyggnader har inte funnits tillgänglig vid studierna.

Underlag från berörda ledningsägare på sträckan har inhämtats för att vara en av parametrarna vid bedömningen var det är lämpligt att förlägga en gc-väg.

Vägar och gators utformning (VGU) har används för studier av standardnivåer på gata och gc-väg.

Gc-trafikens breddbehov vid möten enl. DTS (dimensionerande trafiksituation) i VGU.

Cyklist/cyklist	Utrymmesklass A	2,35 m
	Utrymmesklass B	1,80 m
Cyklist/gående	Utrymmesklass A	2,15 m
	Utrymmesklass B	1,70 m
Cyklist/gående+gående	Utrymmesklass A	3,10 m
	Utrymmesklass B	2,50 m

Biltrafikens breddbehov vid möten enl. DTS (dimensionerande trafiksituation) i VGU.

Vid 50 km/tim Lastbil/lastbil	Utrymmesklass A	7.0 m
	Utrymmesklass B	6.3 m
Lastbil/personbil	Utrymmesklass A	5.9 m
	Utrymmesklass B	5.3 m
Vid 30 km/tim Lastbil/lastbil	Utrymmesklass A	6.3 m
	Utrymmesklass B	5.9 m
Lastbil/personbil	Utrymmesklass A	5.2 m
	Utrymmesklass B	5.0 m

Utrymmesklasser:

A = Möte mellan fordonen kan ske utan att inkräkta på mötandes körfält, och utan nämnvärd hastighetsminskning, och med god körkomfort och säkerhet. Möten gående/cyklister kan ske utan anpassning till varandra.

B = Möte mellan fordonen kan ske med god säkerhet med betydande hastighetsminskning, och med mindre god körkomfort. Möten gående/cyklister kan ske med en viss anpassning till varandra.

5 Förslag

Vi har studerat de två alternativ som är möjliga, dvs på någondera sidan av Egnahemsvägen eller en kombination av sidor med sidbyte längs sträckan.

Ur *trafiksäkerhetssynpunkt* torde förslaget med att man lägger gc-vägen på östra sidan av Egnahemsvägen vara något bättre, eftersom färre trafikanter då kommer att behöva korsa Egnahemsvägen för att nå gc-vägen.

Byggnadstekniskt är alternativet på västra sidan betydligt enklare att utföra eftersom det på den östra sidan, i den nordligare delen (2/3-delar av sträckan) är mycket större risk för bergschakt och att det blir betydligt svårare att ordna avvattningen då vatten från hela bergpartiet "ligger på" mot vägen. Detta trots att det ligger en del ledningar/kablar på den västra sidan.

Förslaget

Med ovanstående underlag är vårt förslag att gc-vägen anläggs på den västra sidan av Egnahemsvägen och med följande utformning:

Från den norra ändan av Fagerviksområdet där hastighetsbegränsningen på 30 km/t tar slut och fram till Höglidsvägen strax efter ställverket föreslås att gc-vägen anläggs som en friliggande gc-väg med en skiljeremsa av 3-5 m på västra sidan av vägen. Gc-vägen anpassas i sidled så att den placeras bakom befintligt dike och bakslänt.

Befintlig vägbelysning behålls och i samband med byte av armaturer som är planerad sen tidigare ställs dessa in så att mer spilljus kommer på gc-vägen. Gc-vägen anläggs ungefär i samma nivåer som den befintliga marken. På delen mellan Torpgatan och Grengatan verkar marken vara ett lösmarksområde på båda sidor om vägen. På denna sträcka kommer gc-vägen att läggas på befintliga va-ledningar varför uppfyllnaden måste minimeras och att stabiliteten på befintlig mark kontrolleras. Bredden föreslås bli 2,5 m.

Efter Höglidsvägen och fram till Berglundavägen föreslås att gc-vägen anläggs som en gc-bana med kantsten direkt intill Egnahemsvägen. Avståndet mellan beläggningskanten och den befintliga bergsskärningen varierar på denna del från c:a 2-2,5 m. På denna del föreslås gc-banan få en bredd av 2,0-2,5 m. Befintligt

dike förses med dräneringsledning och fylls igen. Belysningsstolparna flyttas till bakkant på gc-banan.

Vid Berglundavägen förläggs ett övergångsställe över Egnahemsvägen via den befintliga refugen, varefter gc-vägen läggs friliggande på Berglundavägens södra sida delvis på en gammal väg bana. Sista biten rundas en större bergsskäring och gc-banan placeras intill vägbanan med kantsten på c:a 25 m:s sträcka. Gc-banan avslutas mitt emot befintlig gc-väg som går till busshållplatsen "Sörberge Norra". Här avslutas gc-banan med ett övergångsställe med en 2 m bred mittrefug på Berglundavägen som möjliggör att korsningen av vägen kan tas i två etapper. Bredd på denna del 2,5 m.

Egnahemsvägens befintliga körbanebredder kan behållas hela sträckan.

Bredden 2,5 m på gc-vägen anses ge en acceptabel standard vid en trafikmängd < 300 gångare och cyklister per dimensionerande timme. Dagens gc-trafik kommer troligen inte upp till denna mängd.

Busshållplatser

Busshållplatser längs Egnahemsvägen är av typen körbanehållplats utan någon ficka. Busshållplatslägena ses över i samband med projekteringen av gc-vägen och anslutningar till gc-vägen anläggs.

Två detaljplaner för området vid Höglidsvägen finns. Anläggande av föreslagen Gc-väg kommer marginellt att inkräkta på tomtmark inom detaljplaneområdet. Kommunen äger den allmänna platsmarken inom detaljplanen. Markinlösen måste ske för intrånget på dessa tomter. För övriga delar erfordras att mark löses för gc-vägen.

Se vidare bilagda plankarta.

6 Kostnadsuppskattningar

Kostnaderna för förslaget har uppskattats till följande, och med förutsättningar enligt nedan.

- Belagd gc-väg/bana med kantstöd av granit då den ligger intill körbanan
- Befintlig belysning flyttas alternativt justeras
- Avvattning sker via befintliga diken, ev. via någon brunn
- Ingen ny toppbeläggning på körytor.
- Anläggningskostnad exklusive projektering, marklösen och byggledning.

Anläggningskostnad: Gc-väg friliggande längd ca 950 m, och gc-bana med kantsten längd 240 m, totallängd 1190 m.

Totalkostnad: **1 870.000** kronor

7 Trafiksäkerhet

Anläggande av gång- och cykelvägen förväntas få en gynnsam effekt på trafiksäkerheten, och då främst för de oskyddade trafikanterna. Korsningarna med gatorna för att nå gång- och cykelvägen blir därmed de farligaste delarna för gc-trafiken.

En viss risk finns för ökad hastighet på biltrafiken då gång- och cykeltrafiken går på egen bana.

8 Samråd

Samråd har skett med Timrå kommun, kultur- och teknikavdelning, Ingrid Hassel busstrafiken. Kontakter har även tagits med ledningsägare (Fjärrvärme, va, el, tele, bredband) för att kontrollera befintliga förhållanden och samråda om gc-vägens placering.