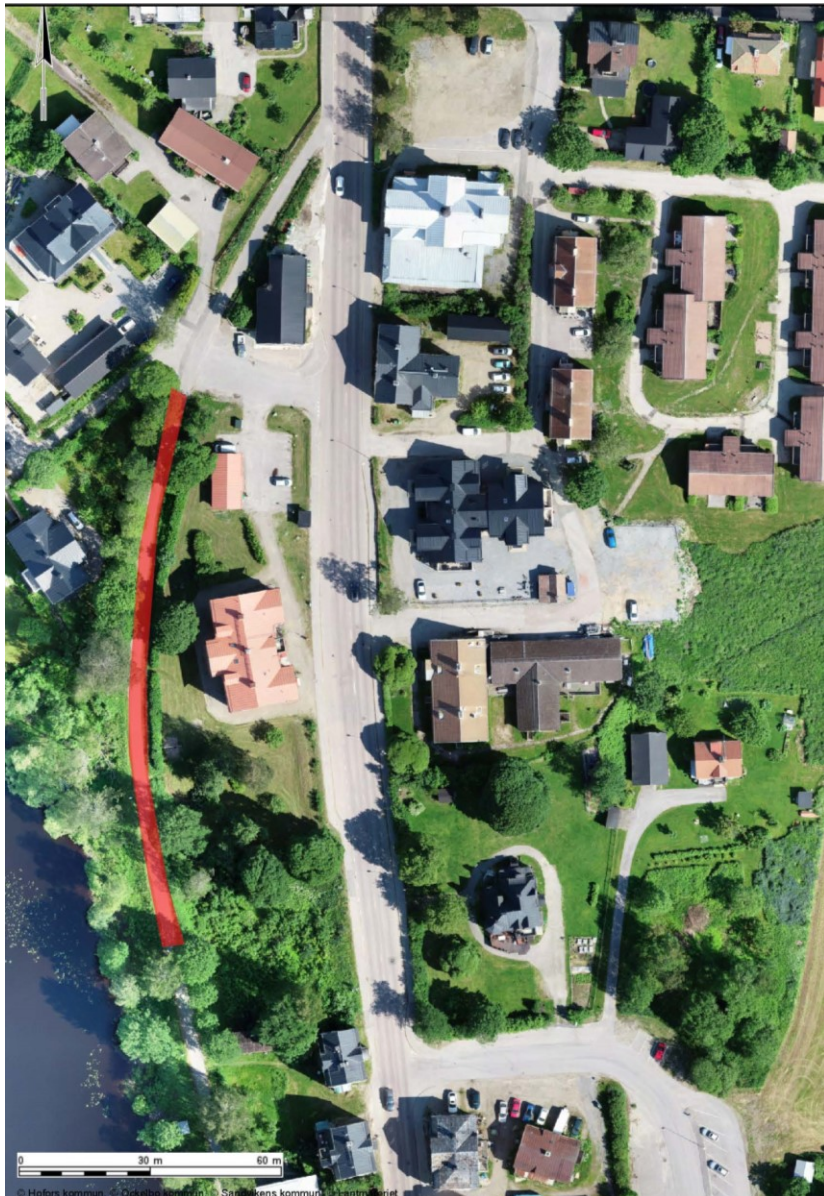


Utredning om Bymiljöväg intill Gäveränge 2:8



Tillsammans skapar vi framtidens samhälle i Hofors, Ockelbo och Sandviken.



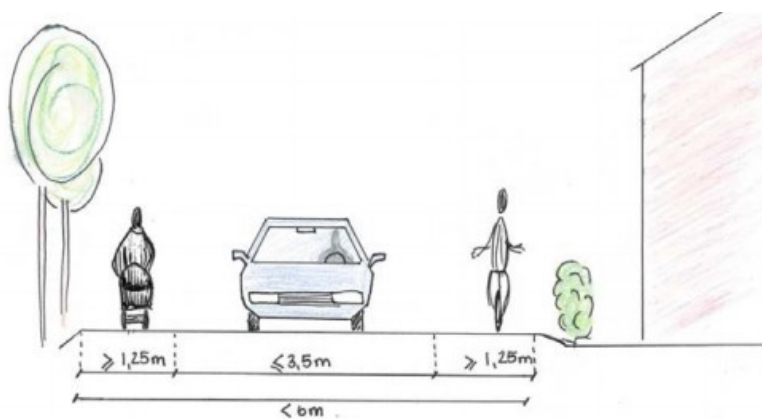
Hofors Kommun



Sandvikens Kommun

Utformning

I Trafikverkets två dokument, Råd för vägar och gators utformning och Krav för vägar och gators utformning, VGU, finns inget angivet om hur utformningen av en bymiljöväg bör eller ska se ut. I VGU finns riktlinjer för önskvärda bredder på cykelfält, den minsta bredden som inte får underskridas är 1,25 m och önskvärd bredd är 1,50 m. Vid cykelflöden över 150 cyklar/Dh1 är önskvärd bredd 1,75 m. Detta kan även appliceras vid utformningen av en bymiljöväg. En bymiljöväg behöver ha en körfältsbredd på större >3,5 meter. Samt utrymme utanför streckad linje >1,25m (ÅF Infrastructure AB, 2013)



Redovisning av rådgivande mått i VGU. Illustration © ÅF.

För återvinningsfordon bör även tilläggas att vägen bör vara minst 5,5 meter bred om körning i båda riktningarna förekommer. Om parkering tillåts måste vägen vara bredare. Om vägen är mötesfri och det inte finns parkerade fordon kan vägen vara smalare men den bör vara minst 3,5 meter.

Gång- och cykelvägen väster om Gäveränge 2:8 är 3 meter bred. Det finns svårigheter att bredda gång- och cykelvägen öster och västerut eftersom det finns ett bevarandevärde på stenstolpar öster om cykelvägen. Västerut finns det inte tillräckligt med mark för att göra en gång- och cykelväg.

Samspelet mellan fordon och oskyddade trafikanter

Längs en Bymiljöväg kan bristande samspel mellan olika trafikanttyper förekomma. Ytterligare en svaghet är att utformningstypen är relativt okänd i Sverige varpå även informationen kring åtgärden är bristfällig, såväl kunskapen i planeringsskede som vid utformningen är begränsad (ÅF Infrastructure AB, 2013)

En Bymiljöväg brukar genomföras där det funnits ett behov att förbättra förutsättningarna längs vägen för de oskyddade trafikanterna. Här finns det inget behov i det fallet eftersom detta är en gång- och cykelväg där detta föreslagits. Om det skulle tillföras en bymiljöväg istället för cykelväg skulle de oskyddade trafikanterna vara mer utsatta av motorfordonstrafik. Vilket bidrar till ett negativt utfall för de oskyddade ur ett trafiksäkert- och framkomlighetsperspektiv.

Från cykelplan

Ockelbo cykelplan har beslutat att detta ska preliminärt förbättras (Ockelbo, 2018)

- Stråk som underlättar och ökar möjligheten för arbetspendling och studiependling.
- Stråk där många barn rör sig till och från skolor.
- Kopplingen till resecentrum.

En bymiljöväg längs gång-och cykelvägen väster om Gäveränge 2:8 går emot dessa ovan föreslagna förbättringar från cykelplanen eftersom denna cykelväg kopplar ihop det från norr till söder i Ockelbo. Detta är samtidigt den enda raka-genaste cykelväg som leder direkt från norra delen av Ockelbo till söder.

Slutsats

Sammanfattat är en Bymiljöväg inte något att rekommendera på denna aktuella plats då den inte tekniskt får plats vid den föreslagna platsen samt att det motstrider gång- och cykelplanens mål.

Källa:

Ockelbo (2018). Gång- och cykelplan. Hämtad 2021-01-25. Från Ockelbo kommun, <https://www.ockelbo.se/Documents/Antagandehandling%20-%20G%c3%a5ng-%20och%20cykelplan%20Ockelbo%20kommun.pdf>

ÅF Infrastructure AB (2013). Alternativ körfältsindelning i glesbygdsmiljö – ur ett cyklistperspektiv. Hämtad 2021-01-25. Från Trafikverket. https://www.trafikverket.se/contentassets/c001d4c917eb48db8e8e10d2eb9522f3/alternativ_korfaltsindelning_i_glesbygdsmiljo_ur_ett_cyklistperspektiv.pdf