

Rapport för huvudcykelstråk och vägvisning för cykel i Höörs tätort



Cykelstråk

-  Orup, Ängsbyn
-  Stenskogen
-  Nord
-  Sätofta
-  Fogdaröd
-  Djurparken
-  Frostavallen
-  Maglehill

Kommunstyrelsen i Höörs kommun 25/2-2020, §29

Kommunstyrelsen beslutar:

1. Rapport för huvudcykelstråk och cykelvägvisning i Höörs tätort godkänns.
2. Rapporten ska utgöra underlag för kommande budgetarbete inom det trafiktekniska området och för fysisk planering som påverkar cykelinfrastrukturen.



0 1000 200 400 600 800 1 000
M

Syfte

Denna rapport syftar till att konkretisera Höörs kommuns vägvisningsplan (VV2) och Cykelplan genom att peka ut huvudcykelstråk i Höörs tätort och att sätta upp riktlinjer för hur stråken kan prioriteras. Det långsiktiga målet är att stärka cykeln som transportmedel i linje med strategierna i kommunens översiktsplan och trafikstrategi. Det är i Vägvisningsplanen (TN 2013) som behovet av att peka ut huvudcykelstråk har identifierats. Denna rapport innebär ett steg i genomförandet av åtgärden "Vägvisning för cykeltrafik" (Vägvisningsplanen, VV2). För att ytterligare stärka cykeln har en bred palett av åtgärder identifierats som kan bidra till att prioritera huvudcykelstråken och göra det ännu mer attraktivt att cykla. Det gäller allt från prioritering i driften till ombyggnad av korsningar. Dessa åtgärder är avsedda att tillsammans med Cykelplanen utgöra underlag för kommande budgetarbete inom det trafiktekniska området och för fysisk planering som påverkar cykelinfrastrukturen. Rapporten har tagits fram inom projektet Höör som cykelkommun med delfinansiering av Energimyndigheten. Arbetet har bedrivits i samarbete mellan kommunens miljöstrategiska funktion, planfunktion och trafikteknisk funktion. I detaljgranskningen av möjliga åtgärder längs stråken har kommunen tagit hjälp av Kreera samhällsbyggnad.

Trafikplan 2012

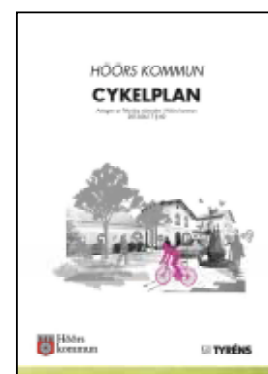
Trafikens utformning är av avgörande betydelse för upplevelsen av samhällen och städer. Höörs kommun genomförde 2012 ett omfattande arbete med att ta fram en trafikstrategi (antagen KF 2012-06-13 §59) och en trafikplan för Höörs kommun. Trafikplanen består av åtta delar som antogs av Tekniska nämnden 2013-06-17. Arbetet syftade till att arbeta för ett hållbart transportsystem och att peka på förbättringsmöjligheter för de som cyklar, går eller åker kollektivt. Behovet av att peka ut huvudcykelstråk samt gestaltning och vägvisning i anslutning till dessa var en av de frågor som lyftes i flera av deldokumenterna i trafikplanen.



Cykelplan

Cykelplanen syftar till att lyfta cykelfrågorna och att föreslå åtgärder som ska få fler att välja cykeln som transportmedel. Planen har för avsikt att öka cykelns status i förhållande till andra transportslag genom att belysa cyklisternas behov vad gäller planering och investeringar för drift och underhåll. Planen syftade också till att peka ut behovet av huvudcykelstråk som skulle kunna bli strukturbildande för cykelinfrastrukturen i Höör. I trafikstrategin identifierades följande frågor som har koppling till arbetet med cykel:

- Stärk kopplingar till lokala och regionala målpunkter, Skånes djurpark m.fl.
- Förbättra förutsättningarna för gående och cyklande utmed viktiga stråk och knutpunkter (ex. mellan tätorter och till stationer)
- Underlätta orienterbarheten för gående och cyklande generellt i kommunen
- Minska olycksrisken för gående och cyklister
- Identifiera platser där det finns konflikter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter
- Förstärk möjligheterna att gå och cykla till stationen/hållplatsen



"Cykelnätet ska vara heltäckande, bekvämt, funktionellt, kontinuerligt, gent och ha en god ytstandard. Hastighetssäkrade passager i plan och attraktiva planskildheter ger hög trafiksäkerhet. Genom bra belysning, beskärning av växtlighet och att cykelvägar läggs nära bebyggelse skapas trygga förhållanden." (sida 17, cykelplan)

Bakgrund

Vägvisningsplan

Vägvisningsplanen visar på behovet av att peka ut huvudcykelstråk på samma sätt som det finns huvudleder för bilisterna. Syftet med cykelvägvisning kan sammanfattas i fyra punkter:

- Vägvisningen ska leda cyklisterna mot målet via den snabbaste eller den mest lämpliga vägen.
- Vägvisningen hjälper cyklisterna att orientera sig.
- Vägvisningen markerar att cyklisterna har en plats i trafiksystemet och visar att cykeln prioriteras.
- Ett väl genomfört och prydligt cykelvägvisningssystem är bra marknadsföring för cyklande.

Vägvisning längs de cykelvägar som ingår i ett stråk skapar tydlighet och bidrar till den utformning som utgår från cyklistens förutsättningar. ”Den cykelvägvisning som föreslås för Höör kan byggas ut i olika etapper utifrån att några cykelstråk identifieras. **Ett stråk är en väg som cyklister hänvisas till som både kan vara egna cykelvägar eller lokalgator.**”



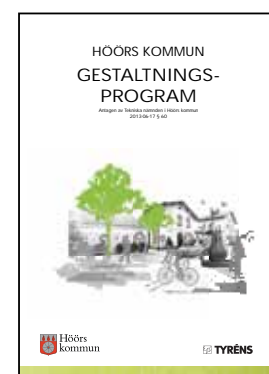
Vägvisningsplanen säger vidare att **huvudcykelstråken bör vara de sträckor som har flest cyklister i Höör** på samma sätt som huvudvägnätet för bilarna. Vägvisning ska i första hand prioriteras längs med stråken men det bör även ordnas vägvisning till andra viktiga målpunkter i cykelplanen.

Planen anger vidare att vägvisningen för huvudcykelstråken i Höör ska byggas upp så att **varje stråk får ett eget namn och färg** för att det ska bli lättare att hitta ”sin cykelväg” bland all annan information i gatumiljön. Vägvisningen bör också ha uppgifter om avståndet till utpekade slutdestinationer som en information till cyklisterna.

Gestaltningssprogram

Av gestaltningssprogrammet framgår att en översyn av skyltning och annonsering av cykelbanorna bör genomföras, till exempelvis till naturområden, till centrum och till stationen. Det vidare arbete som gjorts med huvudcykelstråken är en följd av det. Programmet förespråkar mer resurser till skötsel av ytskikt för att kunna upprätthålla kvaliteten på föreslagna stråk.

Vad gäller utformningen av stråken anger gestaltningssprogrammet att detaljeringsgrad och utformning samt lokalisering av cykelbanor ska hjälpa till att tala om hur nära centrum eller naturen man befinner sig. Gestaltningssprogrammet förespråkar att de stråk som löper genom centrum ska höjas upp för att visa på stadsmässighet samt att avgränsningen mot gatan ska ske med granitkantstöd och detaljer av granit. Passager och hastighetsdämpande åtgärder ska utföras med detaljer i granit. Gång- och cykelstråk som går ut i naturen ska skyltas med namn på rekreationsområdet och avstånd. Gestaltningssprogrammet anger delvis olika inriktningar för olika delar av Höör och de huvudcykelstråk som senare har pekats ut. En genomgående punkt är dock att det pekar på behovet av tydlighet och god utformning längs huvudcykelstråken.



Skyltning och annonsering av huvudcykelstråken ligger med som en av de högst prioriterade åtgärderna att arbeta vidare med (GP102 enligt gestaltningssprogrammets s.197)

Bakgrund

Cykling och cykelstråk i översiktsplan

Översiktsplanen har en tydlig inriktning mot hållbart resande. Inte minst genom att fokusera planeringen mot stationsnära byggande för att skapa förutsättningar för människor att välja miljövänliga transportslag och klara sig med färre bilar per capita jämfört med idag. "Nya bostäder ska koncentreras till områden med god kollektivtrafik, cykelstråk och tillgänglig service. Stationsnära utbyggnad ska prioriteras särskilt." (Inriktning för utvecklingsstrategin, s.16 utvecklingsdelen).

En av kommunens strategier för vardagslivet i översiktsplanen är att "prioritera cykeln som transportmedel. **Cykelstråk med hög framkomlighet gör det lätt att välja cykeln** och underlättar vardagen för dem som inte har något annat transportmedel att välja på." (s.21 utvecklingsdelen).

Under strategier för hållbara transporter finns ett avsnitt som tar upp strategier för cykeltrafik. Tre huvudstrategier beskrivs:

Utveckla cykelinfrastrukturen!

Cykeln ska vara det primära transportmedlet inom orterna men ska också knyta byar, värdekärnor och besöksmål till kärnan Höör och till transportnoderna. På vägarna 13 och 23 samsas cyklister med både bilpendlare och tung transittrafik, och det behövs därför separat cykelbana. Cykelinfrastrukturen behöver dock förbättras på olika sätt i hela kommunen, vilket Höörs kommun har beskrivit i kommunens egen cykelplan. Höör ska utvecklas till navet i cykelvägnätet.

Trafiksäkra passager!

Höörs kommun verkar för att **trafiksäkra passager skapas för gående och cyklister** i transportsambanden som länkar mot noderna. Det är avgörande för att det ska vara möjligt att utnyttja nodernas potential och stärka resandeunderlaget.

Tydliga, snabba och säkra cykelstråk!

För att flera ska välja cykeln som transportmedel vill Höörs kommun skapa **säkra och snabba cykelstråk som gör det enkelt att hitta**. Stråk behöver studeras både inom orter och på landsbygd. Projektet Höör som cykelkommun ska bidra till att utveckla stråken. (s.27 utvecklingsdelen).



Vägvisning

Frostavallen

Skånes Djurpark

Nord



Maglehill

Stenskogen

Orup

T20

T21

T22

ofta

Ångsbyn



Exempel på kvittensskylt,
Stenskogen

Exempel på vägvisningsstolpe
med skyltar



Vägvisning

Vägvisningen ska leda cyklisterna till de stråk och länkar som är mest trafiksäkra och prioriterade utifrån drift och underhåll. Den ska ange slutdestination och eventuella övriga målpunkter och därmed tydligt visa på stråkens riktning. Principen är att vägvisa med skylt för cykel i varje vägvalspunkt. Det är viktigt att skyltarna placeras i rätt höjd och rätt i sidled så att de syns från cykelvägen utan att vara i vägen. Cyklister som är i behov av vägvisning färdas som regel med låg hastighet vilket är av betydelse vid utformning och placering av vägmärkena. Viss förenkling och flexibilitet kan vara möjligt vid utplacering av skyltar. Dock får skyltar inte placeras så att de på något sätt försvårar för cyklisten att ta sig fram. Exempelvis bör stolpen inte placeras i själva cykelvägen så att den blockerar cyklistens framfart eller för nära cykelvägen i en korsning så att det blir trafikosäkert för cyklisten att svänga.

Typ av skyltar

Den typ av skyltar som kommunen vill sätta upp är cykelskyltar med mörkblå bakgrund och vit text. Skyltarna ska ha en cykelsymbol som indikerar att de vägvisar den mest lämpliga vägen för cykeltrafik. På den mörkblå bakgrunden ska det ligga en färgkodad ruta längst in mot stolpen i stråkets specifika färg. Skyltarna ska innehålla avståndsangivelse i kilometer till angivnen slutdestination med en decimal. Skyltarna ska monteras på flersidiga stolpar med möjlighet att sätta skyltar i flera riktningar (sex till åtta). Vid behov ska skyltarna vara dubbelsidiga. Skyltar sätts upp i de punkter som anges på kartan på kommande sida vilket innebär skyltning i samband med uppenbara vägvalspunkter

Genomförande och ekonomi

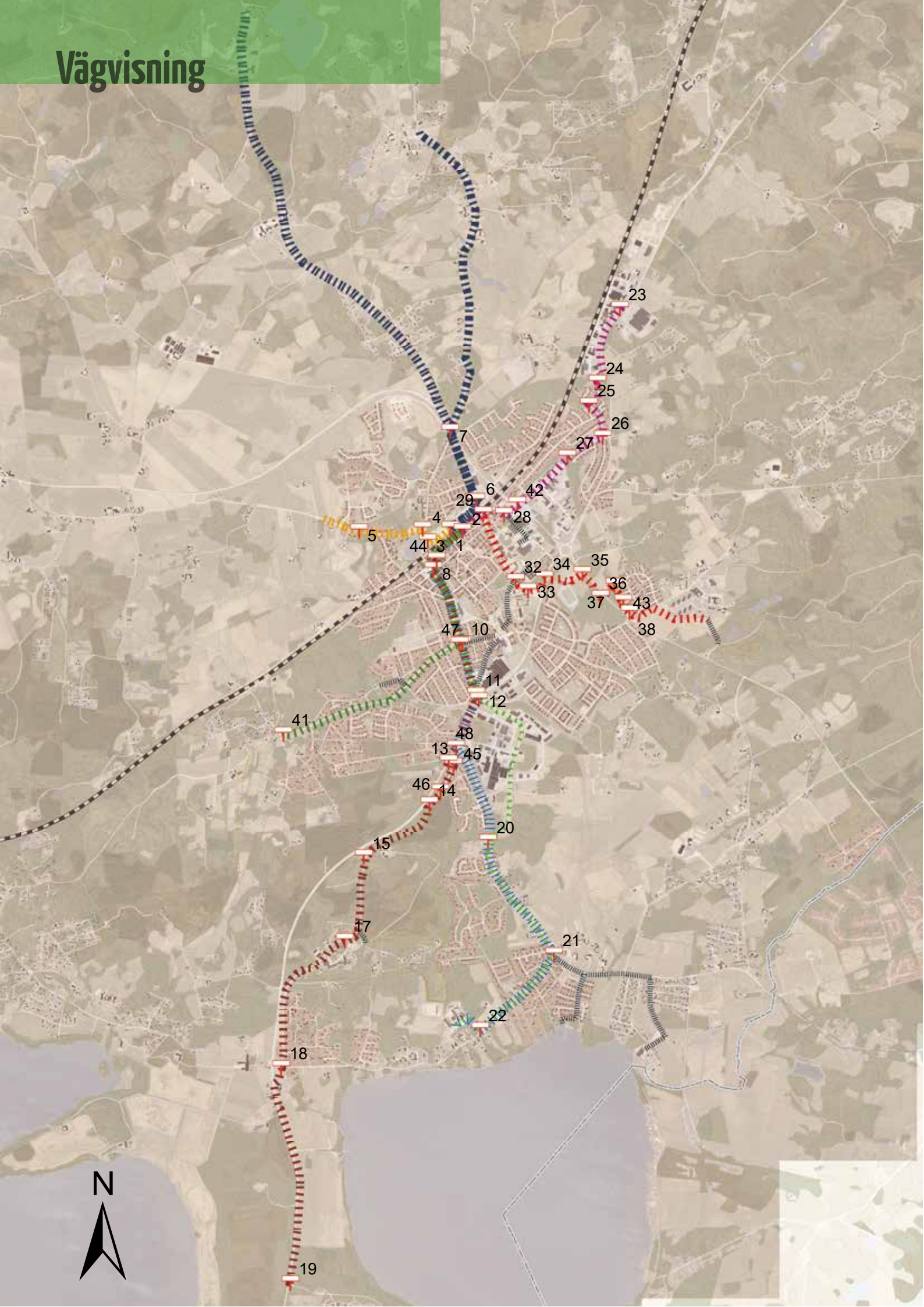
Kommunen har tagit fram exakta koordinater för var varje vägvisningsskylt ska placeras utifrån ovan nämnda aspekter. Exakt antal vägvisningsskyltar och stolpar är uträknat och en offert har tagits in för att uppskatta kostnaden för att köpa in skyltarna. Den största kostnaden är ändå den för utplacering och markarbete i samband med att stolparna sätts upp.

Kontakt har tagit med en skyltleverantör för att få ett uppskattat pris på vad vägvisningsskyltar längs med stråken skulle kosta. Utifrån detta uppskattar kommunen att vägvisningsskyltar längs med stråken inklusive kvittensskyltar och kompletterande skyltning till målpunkter skulle hamna på **150 000-200 000kr**. Den största kostnaden är den för markarbete och uppsättning av de fundament och stolpar som ska hålla upp vägvisningsskyltarna. Den kostnaden uppskattas kunna komma att uppgå till **300 000-400 000 kr**. I den kostnaden skulle det ingå alltifrån ledningskoll/TA-plan, starttid, grävning/maskin/fordon, tippavgifter, montering av skylt samt efterföljande återställning av markyta. I den mån det är möjligt vill kommunen asfaltera någon kvadratmeter kring de stolpar som handlar i gräsyta för att underlägga skötseln på sikt. De totala kostnaderna för att få cykelvägvisningsskyltarna på plats beräknas uppgå till högst **600 000kr**.

Eventuellt kan skyltningen delas in i två etapper där vägvisningen längs med stråken sätts upp i första skedet medan kvittensskyltar och kompletterande målpunktsvägvisning skulle kunna komma i ett nästa skede.

Pengar för vägvisningen har funnits avsatt i budgeten 2021. Budgeten för åtgärden är 600 000kr (efter neddragning med 20% från ursprunglig nivå) vilket, med hänsyn till ovanstående beräkningar, förväntas vara tillräckligt för att täcka de totala kostnaderna. Kommunen har dessutom för avsikt att söka bidrag för medfinansiering för skyltning av stråken 2021.

Vägvisning



Vägvisning



Exempel på vägvisning av stråk, skyltläge 1



Inzoomad bild, vägvisning, skyltläge 1



Exempel på kvittensskylt vid Kvarnbäck



Huvudcykelstråk

Åtta huvudcykelstråk har pekats ut i Höörs tätort. Samtliga stråk har **stationen som sin ena slutdestination**. Från stationen går stråken till destinationer där det finns en eller flera målpunkter i form av service eller anläggning av intresse för allmänheten. I flera fall sammanfaller det också med att slutdestinationen är ett bostadsområde med samma namn vilket underlättar orientering för boende och besökare till dessa bostadsområden. Ett av kriterierna för att peka ut huvudcykelstråken har varit att det inte bara ska vara bostadsområde som målpunkt vid slutdestinationen. Huvudcykelstråken och tillhörande vägvisning är förutom att underlätta i vardagen även avsedda att främja besöksnäringen. Möjlighet ska finnas för såväl Höörsbor som besökare att välja cykel som transportmedel till de många målpunkter som finns i och kring Höörs tätort.

De kriterier för huvudcykelstråken som följer nedan samt vägledningen för utformningen av vägvisningen utgår till stor del från trafikplanen. Framför allt cykelplan, gestaltningsprogram och vägvisningsplan. Det tar också avstamp i det omfattande arbete som gjorts kring dessa frågor inom projektet Höör som cykelkommun. Arbetet med huvudcykelstråken i Höör avslutades i juni 2019 med en gemensam workshop med tjänstemän från strategiska avdelningen och gatu- och parkenheten.

Arbetet med att peka ut huvudcykelstråk i och kring Höörs tätort har alltså bedrivits inom ramen för projektet Höörs om Cykelkommun. Ett förslag till huvudcykelstråk togs fram 2018. Förslaget utgick från fältbesök och inventering av befintlig cykelinfrastruktur i Höörs, tjänstemannagruppens samlade kompetens samt inkomna synpunkter från Höörborna. I samband med workshops och utåtriktade aktiviteter fick Höörborna delge sina synpunkter bl.a. kring behovet av tydliga och gena cykelstråk samt vilka målpunkter som är de viktigaste att ha som slutdestinationer för huvudcykelstråken.

Kriterier som legat till grund för utpekandet av huvudcykelstråken är följande:

- Till och från viktiga målpunkter
- Stationen som ena slutdestination
- Snabbaste vägen till slutdestination/målpunkter
- Genaste vägen till slutdestination/målpunkter

Prioritering av utpekade huvudcykelstråk

Höörs kommun vill prioritera de utpekade huvudcykelstråken.

Vägledningen för huvudcykelstråken (se nedan) behöver kopplas till budgetarbete och ligga till grund för prioriteringar i samband med uppdatering av kommunens cykelplan.

Vägledning för prioritering av utpekade huvudcykelstråk

- Väjningsplikt (helst stopplikt) ska gälla för bilar som ska korsa huvudcykelstråk
=> gäller både längs med cykelväg och i blandtrafik
- Prioriterade i förhållande till andra trafikslag
=> genomgående material och höjd, tydlig och enhetlig utformning, väl tilltagna kurvradier
- Fler cykelöverfarter ska skapas längs huvudcykelstråken.
- Prioriterad skötsel och underhåll
=> snöröjning, sandning/saltning, sopning, byte av ytskikt, underhåll av vägvisningsskyltar

FAKTA CYKELÖVERFARTER



Cykelöverfarter ska användas av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en väg eller en cykelbana. De har vägmarkering och vägmärken för cykelöverfart samt en utformning som säkrar att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.

Cyklister och förare av moped klass II som färdas ut på en cykelöverfart från en cykelbana ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos fordon som närmar sig överfarten.

”Fordonsförare har väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten.”



Den enda cykelöverfarten som skapats i Hörs kommun hittills. Cykelöverfarten finns sydost om stationen och korsar Järnvägsgatan. Ett relativt högt flöde med cyklar är en förutsättning för att få en effektivt fungerande cykelöverfart där bilförare visar hänsyn och lämnar företräde för de cyklister som passerar i korsningen.

Huvudcykelstråk

Frostavallen

Skånes
Djurpark

Nord

Maglehill

Fogdaröd

Stenskogen

Orup

Sätofta

Ängsbyn

Huvudcykelstråk

||||||| Frostavallen

||||||| Djurparken

||||||| Nord

||||||| Maglehill

||||||| Fogdaröd

||||||| Stenskogen

||||||| Sätofta

||||||| Orup, Ängsbyn



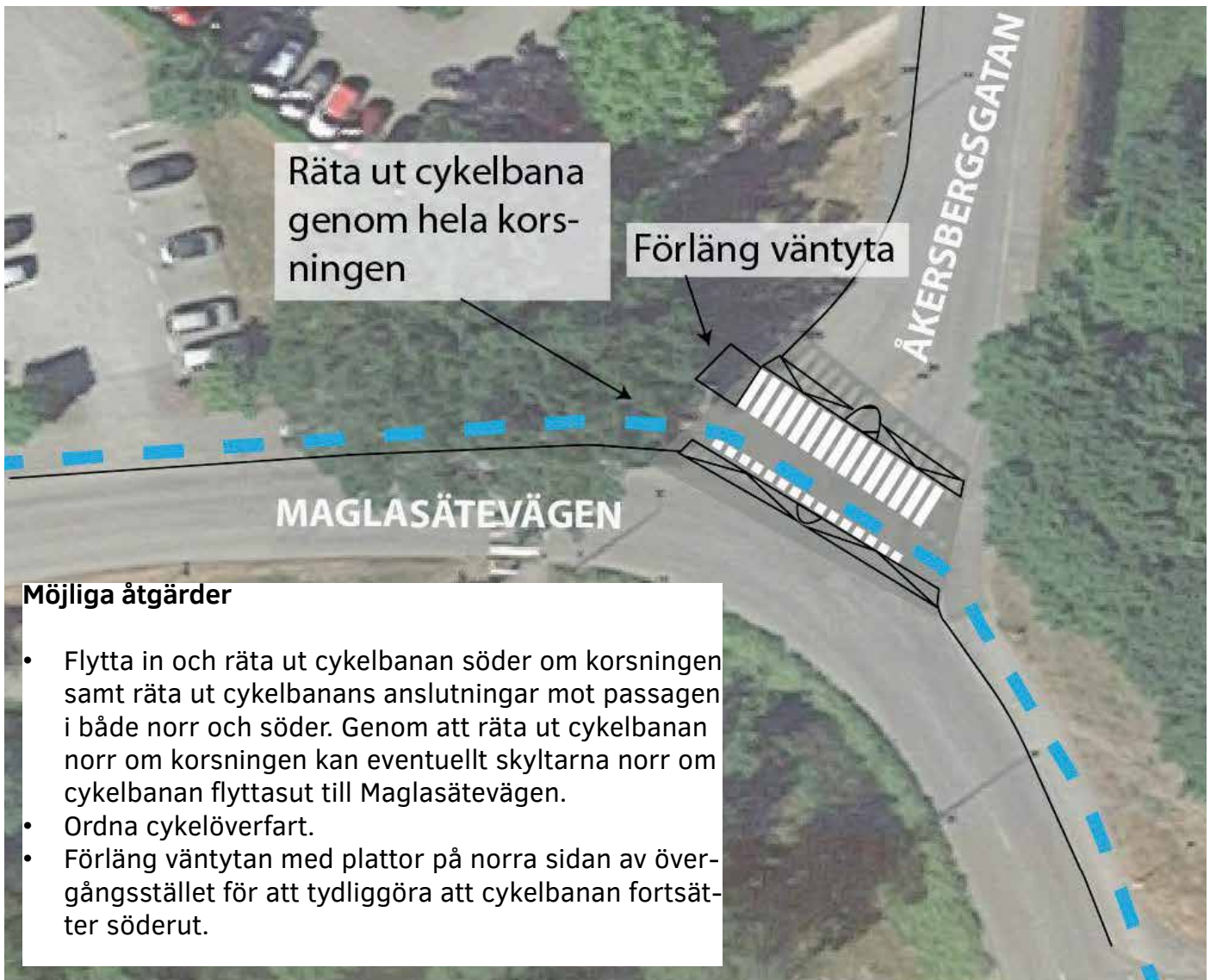
Maglehill

Stråket går mellan stationen och det nya området i västra Höör. Planeringen och utbyggnaden i Maglehill är påbörjad och börjar med upprättande av anläggningar för kommunal service som förskola, grundskola, särskilt boende för äldre och idrottshall. Fullt utbyggt kommer området att innehålla upp till 500 bostäder. Befintlig gång/cykelväg med god standard finns utmed större delen av sträckan. Förutom Bangårdsgatan så korsar stråket även Åkersbergsgatan och Per Nils väg. Behov av åtgärder finns i dessa korsningspunkter, speciellt vid korsningen med Åkersbergsgatan.



Behov av åtgärder

Behov finns av åtgärder vid korsningen med Åkersbergsgatan. Sista biten i väster är inte utbyggd ännu och den sista utbyggda delen kan eventuellt behöva breddas.



- Möjliga åtgärder**
- Flytta in och räta ut cykelbanan söder om korsningen samt räta ut cykelbanans anslutningar mot passagen i både norr och söder. Genom att räta ut cykelbanan norr om korsningen kan eventuellt skyltarna norr om cykelbanan flyttas ut till Maglasätevägen.
 - Ordna cykelöverfart.
 - Förläng väntytan med plattor på norra sidan av övergångsstället för att tydliggöra att cykelbanan fortsätter söderut.

Korsning 7 – Åkersbergsgatan-Maglasätevägen

Åtgärder:

- övergångsställe och cykelöverfart byggs om i sin helhet
- upphöjt övergångsställe och cykelöverfart
- övergångsställe och cykelöverfart flyttas ut närmare Maglasätevägen, justeringar och anpassningar till detta

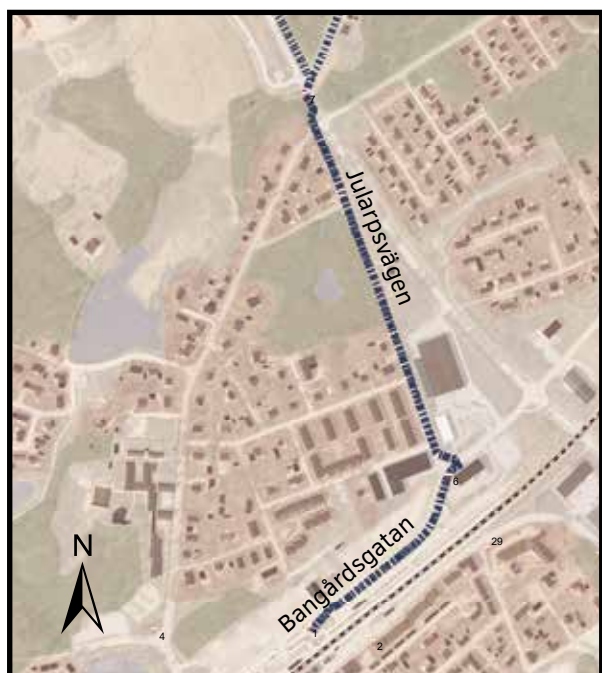
Moment	AMA-kod/-er	Enhet	Mängd	Å-pris (kr/enhet)	Summa	Anmärkning
Rivning av beläggning samt nybyggnad av ramper med smågatsten och undergjutna med betong och refuger	Olika/flera	st	3	120000	360 000 kr	Stor osäkerhet
Skytning	Olika/flera	st	1	5000	5 000 kr	
Ny målning cykelöverfart 0,5x0,5 m rutor (18 st)	DEE	m	9	100	900 kr	
Ny målning övergångsställe (18 st linjer á 0,5x3 m)	DEE	m	9	150	1 350 kr	
SUMMA					367 250 kr	

Frostavallen och Skånes Djurpark

Stråken till Frostavallen och Skånes Djurpark är till största del redan utbyggda. Stråken går längs med Trafikverkets vägar 1321 och 1323. Punktvis finns ett antal smala passager men håller god standard och är i huvudsak belysta. Stråken går till viktiga målpunkter för besöksnäringen. Den första delen från stationen är gemensam för de båda stråken och går via Bangårdsgatan och därefter Jularpsvägen. Till övervägande del består stråken av cykelväg med god standard men längs och kring Jularpsvägen finns behov av att anlägga cykelväg.

Behov av åtgärder

Behov av åtgärder finns längs med hela Jularpsvägen (inne i tätorten parallellt med väg 13). Korsningarna över Bangårdsg i söder och Åkersbergsg/väg 13 i norr behöver åtgärdas för att bli säkra för cyklister. Korsningen med väg 13 kommer att kunna åtgärdas i samband med byggandet av en cirkulationsplats i korsningen väg 13/väg 1323/ Kvarnbäcksv. Cirkulationen kommer även att bidra till en bättre trafiksituation i korsningen med Åkersbergsgatan men här kommer ytterligare åtgärder att krävas.



Möjliga åtgärder

- Flytta övergångsstället över Åkersbergsgatan österut mot korsningen för att minska risken att oskyddade trafikanter genar i korsningen samt ordna cykelöverfart för ökad framkomlighet och säkerhet.
- Ordna en refug på Åkersbergsgatan som delar överfarten för ökad säkerhet samt bättre ledning av trafiken.
- Minska körradien genom att ordna ny kantsten från bron vidare in på Åkersbergsgatan. Detta minskar risken för höga hastigheter hos motortrafiken och ger bättre ledning samt att passage/överfart för oskyddade trafikanter över Åkersbergsgatan kan kortas och tydliggöras.
- Se över placering av övergångsställe vid bron.
- Se över belysningsstolpens placering så att passagen/överfarten blir väl upplyst.



Korsning 0 – Jularpsvägen-Bangårdsgatan

Åtgärder:

- korsningen byggs om i sin helhet
- korsningen med två övergångsställen och cykelöverfarter blir upphöjd med ramper i samtliga anslutande gator
- enkelriktade cykelbanor på respektive sida av Jularpsvägen
- parkeringen till fastigheten Bävern 14 målas upp med snedställda p-fickor (ev krävs andra åtgärder för att reglera körvägar o dyl)

- **omfattning körbana med övergångsställen, ramper etc. ca 300 kvm**

Moment	AMA-kod/-er	Enhet	Mängd	Å-pris (kr/enhet)	Summa	Anmärkning
Rivning av hela lagertjocklek asfalt - antagande om 100-200 mm tjocklek - snitt 150 mm	BED.12141	ton	90	200	18 000 kr	
Justering bärlager 0-40 mm, ca 100 mm tjocklek	DCB.552	ton	90	200	18 000 kr	
Justering av brunnar	Olika/flera	st	4	2000	8 000 kr	
Ramp med smågatsten och undergjutten med betong	Olika/flera	st	3	125000	375 000 kr	Stor osäkerhet
Ny beläggning, asfalt, ca 100 mm (slitlager + bundet bind-/bärlager)	DCC	m2	300	500	150 000 kr	
Ny målning cykelöverfart 0,5x0,5 m rutor (12 st)	DEE	m	6	100	600 kr	
Ny målning övergångsställe (12 st linjer á 0,5x3 m)	DEE	m	6	150	900 kr	
Ny målning parkering, heldragen linje 0,1 m tjock (ca 15 linjer á 6 m)	DEE	m	90	50	4 500 kr	
Omsättning av kantstöd (demontering och montering, återställning av ytor)	Olika/flera	m	100	1200	120 000 kr	Osäkerhet
SUMMA					695 000 kr	

Nord

Stråket går från stationen till verksamhetsområde Nord. Första delen, inkl. korsningen med Östergatan, är gemensam med stråket till Fogdaröd. Nordstråket går längs med Järnvägsgatan. Behov finns av skyltning till ytterligare målpunkter i fortsättningen av gatan längre bort på det som där heter Frilyftsvägen. Stråket går norrut och korsar väg 13 och tätortens enda trafiksignal. Därefter går det längs med Industrigatan genom Grönalundsområdet som är ett av kommunens områden för stadsomvandling.

Från Industrigatan svänger stråket av in på Gullregngatan och går genom villakvarteren innan det svänger norrut på Nyponggränd. Stråket går längs med gatan och passerar flera tvärgator där högerregeln idag är gällande.



Behov av åtgärder

Kompletterande skyltning behövs från skylt nr. 28 (se bild uppe till höger på sidan) och vidare längs med Friluftsvägen mot de målpunkter som finns längre österut i form av simhall och bibliotek. I samband med övergångsstället över väg 13 är det önskvärt med detektering för cyklister så att trafikljuset kan slå om innan cyklisterna når korsningen i de fall det inte är någon biltrafik som passerar samtidigt. Frågan ska drivas gentemot Trafikverket som är väghållare för vägen och därmed ansvariga för trafiksignalerna. Ett räckte vore önskvärt speciellt söder om korsningen för att underlätta för cyklister och inte tvinga dem att sätta ner foten på marken. Längs med Gullregngatan finns behov av att göra gatan prioriterad i förhållande till de många sidogator som passeras. Hagtorsgränd och Hallongräns i norr, Skogsängsvägen och Grönalundsvägen i söder och förlängningen av Gullregngatan (delen efter Nyponggränd) i väster.



Möjliga åtgärder

- Passagen över Östergatan är gemensam med Fogdarödsstråket, se sida 18

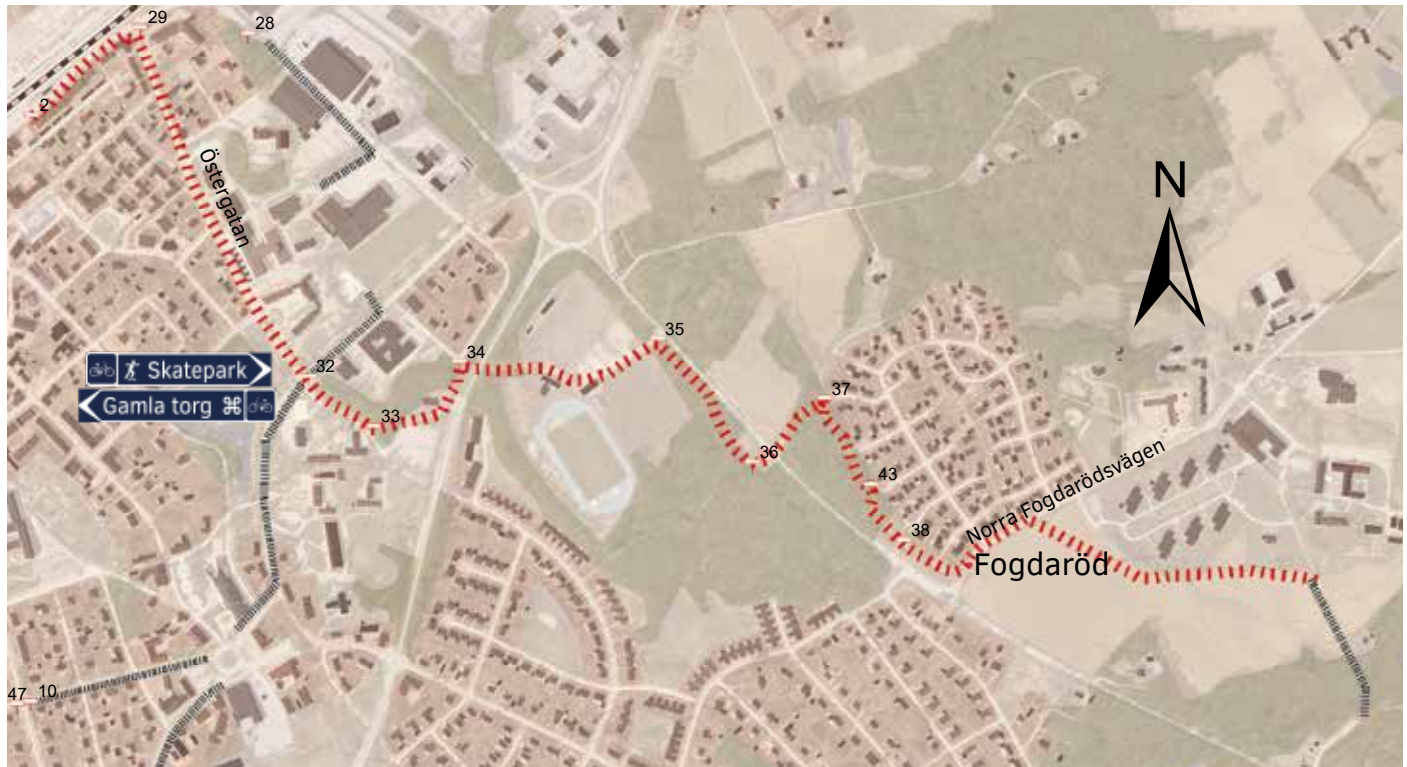
Möjliga åtgärder inkl. kostnader

Åtgärder vid passage över Östergatan
=> se bild på sida 18

Fogdaröd

Fogdaröd

Stråket går längs med Järnvägsgatan och därefter österut längs med Östergatan innan det går under väg 23 mot Jeppavallen och längre österut under väg 13 och vidare mot Fogdaröd. Målpunkter vid slutdestinationen Fogdaröd är dels bostäder och serviceanläggningar (förskola, skola, vårdhem och boenden) men också de kommunala vandringslederna och anslutningen till Skåneleden som finns lite längre österut. På vägen till Fogdaröd finns ett antal målpunkter i nära anslutning till stråket i form av skolområde, skatepark, Jeppavallens idrottsanläggning och Gamla Torg.



Behov av åtgärder

Vid skyltläge 32 finns behov av skyltning norrut mot skatepark och söderut mot Gamla Torg. åtgärder vid passagen över Östergatan beskrivs nedan på samma sätt som på föregående sida då passagen berör såväl Nordstråket som Fogdarödstråket.

Möjliga åtgärder (gäller även Nord)

- Se över vinklarna på överfarten/passagen.
- Se över kantstenen på östra sidan så att den går i linje med det taktila stråket. Viktigt att riktningen blir rätt.
- Korta kantstenen norr om det taktila stråket.
- Ordna cykelöverfart.
- Ordna upphöjda refuger för ökad tydlighet och säkerhet. Då västra delen av Järnvägsgatan är enkelriktad mot väst förekommer ingen högersväng in på Östergatan och således inget behov av svepyta för tunga fordon.
- Flytta in gång- och cykelbanan längs Östergatan för att skapa mjukare anslutning mot väst, dock svårt eftersom kommunen inte äger marken.



Korsning 3 – Järnvägsgatan-Östergatan

Åtgärder:

- övergångsställe och cykelöverfart byggs om i sin helhet
- upphöjt övergångsställe och cykelöverfart, förslagvis ramper för inkommande fordon mot övergångsställe, mjuk utfasning efter övergångsställe
- refuger i Östergatan som delar överfarten och motriktade körbanor, längd på refuger utifrån behov att omhänderta höjdskillnad för mjuk utfasning
- taktila stråk, skyltning justeras

- omfattning körbana, övergångsställe, ramper etc. ca 100 kvm

Moment	AMA-kod/-er	Enhet	Mängd	Å-pris (kr/enhet)	Summa	Anmärkning
Rivning av ytor	Olika/flera	m2	100	500	50 000 kr	
Ramp med smågatsten och undergjutten med betong	Olika/flera	st	2	100000	200 000 kr	Stor osäkerhet
Refuger	Olika/flera	st	2	20000	40 000 kr	
Ny beläggning	Olika/flera	m2	100	500	50 000 kr	
Justering bärlager 0-40 mm, ca 100 mm tjocklek	DCB.552	ton	20	200	4 000 kr	
Taktila stråk, skyltning	Olika/flera	st	2	7000	14 000 kr	
Ny målning cykelöverfart 0,5x0,5 m rutor (10 st)	DEE	m	5	100	500 kr	
Ny målning övergångsställe (10 st linjer á 0,5x3 m)	DEE	m	5	150	750 kr	
SUMMA					359 250 kr	

Sätofta

Stråket går från stationen via Järnvägsgatan och Nya Torg vidare längs Södergatan som korsas vid Stenskogsvägen. Stråken mot Sätofta och Orup/Ängsbyn fortsätter söderut längs Södergatan och korsar Ringvägen och väg 23 vid Preemrondellen. Sätoftastråket svänger av vid Gamla Sätoftavägen och gå längs med denna ner till Sätoftavägen och svängder sedan 90 grader nere vid Nybyvägen. Stråket fortsätter sen längs Nybyvägen och bort till Sätofta skola som är en växande arbetsplats och en större anläggning för kommunal service då det planeras för en utökning av förskoleverksamheten med upp till åtta avdelningar.

Behov av åtgärder

Tydligheten behöver öka längs med hela sträckan för att lyfta huvudcykelstråket i förhållande till annan och anslutande infrastruktur. Viktiga korsningar att arbeta med är kopplingarna till och från Nya Torg, sträckan Nya Torg till Stenskogsvägen. Korsningen Södergatan/Stenskogsvägen är en kritisk passage och en bättre trafiklösning för cyklister behövs här. Även över Ringvägen och väg 23 behövs bättre kopplingar för cyklister. Kommunen har rådighet över Ringvägen men väg 23 är Trafikverkets väg.

Längs med Gamla Sätoftavägen finns ett par utfarter från intilliggande villor där cykelstråket och det överordnade funktion behöver tydliggöras. Skyltning till ytterligare målpunkter behövs vid skylt nr. 21 (se kartor till höger). Badplatsen vid Sätofta (nedanför Björkviksvägen) samt Campingen vid Jägersbo är givna utflyktmål som behöver skyltas ordentligt.

Möjliga åtgärder inkl. kostnader

Möjliga åtgärder

Ett flertal situationer och korsningar längs med stråket har beskrivits i den konsultrapport som tagits fram för åtgärder kring stråken. Samtliga är dock gemensamma med stråket till Orup/Ängsbyn och flera är gemensamma med stråket till Stensko-gen varför samtliga korsningspunkter kommer att beskrivas på en gemensam sida efter beskrivningarna av de tre nyss nämnda stråken.



Orup/Ängsbyn

Stråket går från stationen via Järnvägsgatan och Nya Torg vidare längs Södergatan som korsas vid Stenskogsvägen. Stråket mot Sätöfta och Orup/Ängsbyn fortsätter söderut längs Södergatan och korsar Ringvägen och väg 23 vid Preemrondellen. För att skapa ett trafiksäkert stråk med tillräckliga bredder undviker stråket att gå längs med väg 23 och svänger istället 90 grader in på Fältspatsvägen och därefter ganska direkt 90 grader in på Glimmervägen. I förlängningen av Glimmervägen är det cykelväg hela vägen upp till Sanatorievägen. Skyltningen följer den skyltning som idag finns till Malmö längs med samma sträcka. Sanatorievägen följs sedan till första destinationen på sträckan som är Orup och därefter fortsätter stråket utmed samma väg ner till korsningen med Nybyvägen där det övergår i separerad cykelväg som går längs med väg 23 ända ner till Ängsbyn.

Behov av åtgärder

Tydligheten behöver öka längs med hela sträckan för att lyfta huvudcykelstråket i förhållande till annan och anslutande infrastruktur. Viktiga korsningar att arbeta med är kopplingarna till och från Nya torg, sträckan Nya torg till Stenskogsvägen. Korsningen Södergatan/Stenskogsvägen är en kritisk passage och en bättre trafiklösning för cyklister behövs här. Även över Ringvägen och väg 23 behövs bättre kopplingar för cyklister. Kommunen har rådighet över Ringvägen men väg 23 är Trafikverkets väg. Vid svängen från Fältspatsvägen till Glimmervägen är det önskvärt att de som kommer från förlängningen av Fältspatsvägen får lämna företräde för cyklister och bilar som ska svänga 90 grader och följa stråket.

Möjliga åtgärder inkl. kostnader

Möjliga åtgärder

Korsningar i behov av åtgärder är gemensamma med stråket till Sätöfta och flera är gemensamma med stråket till Stenskogen varför samtliga dessa korsningspunkter kommer att beskrivas på en gemensam sida efter beskrivningarna av de tre nyss nämnda stråken.



Stenskogen

Stråket går från stationen via Järnvägsgatan och Nya Torg vidare längs Södergatan som korsas vid Stenskogsvägen. Därefter fortsätter stråket länge med Stenskogsvägen ända upp tills cykelvägen tar slut vid korsningen med Norrekärrsvägen.



Behov av åtgärder

Tydligheten behöver öka längs med hela sträckan för att lyfta huvudcykelstråket i förhållande till annan och anslutande infrastruktur. Viktiga korsningar att arbeta med är kopplingarna till och från Nya torg, sträckan Nya torg till Stenskogsvägen. Korsningen Södergatan/Stenskogsvägen är en kritisk passage och en bättre trafiklösning för cyklister behövs här. Längs med hela Stenskogsvägen finns förbättringspotential. Korsningarna med Lärkgatan och Åhusgatan håller okej standard och upplevs som prioriterade för cyklister. Passagen vid Ringvägen har dålig sikt och bilister som kommer från Ringvägen och ska svänga ut på Stenskogsvägen har svårt att upptäcka cyklister som kommer österifrån längs med det tänkta stråket. I den punkten ska finnas möjlighet att korsa Stenskogsvägen för att ta sig norrut mot Hörs Mölla. Det är idag problematiskt för cyklister och fotgängare att korsa Stenskogsvägen på de allra flesta håll, fler trafiksäkra kopplingar behövs för att överbygga vägen, inte minst med tanke på det skolområde som är en viktig målpunkt norrut.

Möjliga åtgärder

Ett flertal situationer och korsningar längs med stråket har beskrivits i den konsultrapport som tagits fram för åtgärder kring stråket. Samtliga är gemensamma med stråket till Sätöfta och flera är gemensamma med stråket till Stenskogen varför samtliga korsningspunkter beskrivs gemensamt här nedan.

Möjliga åtgärder inkl. kostnader

Sätofta, Orup/Ängsbyn och Stenskogen

Möjliga åtgärder inkl. kostnader



- Ta bort avfasningen i kantstenen mot Storgatan för att hindra att cyklister genar över Storgatan.
- Ordna cykelöverfart.
- Vinkla överfart/passage mot stationen för att förstärka stråket och skapa en genare färdväg, för att hindra att cyklister genar på bilvägen.
- Öka radien i den befintliga 90-graderssvängen på torget för att underlätta svängande rörelse och förstärka stråket.
- Ett större åtgärdsförslag är att utöka torgets yta åt nordöst, så att torget sträcker sig över bilvägen. Genom detta kan en lugnare trafikmiljö skapas där motorfordon ska framföras på gåendes/cyklandes villkor.

Korsning 4 – Nya Torg-Storgatan

Åtgärder:

- övergångsställe och cykelöverfart byggs om i sin helhet
- upphöjt övergångsställe och cykelöverfart
- tag bort nedsänkta kantstenar för att undvika att cyklister genar på oönskade ställen
- befintlig skyltning flyttas och kompletteras

- **omfattning körbana, övergångsställe, ramper, etc. ca 200 kvm**

alternativa/fler åtgärder:

- bygg om torgytan så att denna sträcker sig över gatan **Ej kalkylerat**

Moment	AMA-kod/-er	Enhet	Mängd	Å-pris (kr/enhet)	Summa	Anmärkning
Rivning av ytor	Olika/flera	m2	200	700	140 000 kr	
Ramp med smågatsten och undergjutet med betong	Olika/flera	st	2	100000	200 000 kr	Stor osäkerhet
Ny beläggning	Olika/flera	m2	200	500	100 000 kr	
Justering bärlager 0-40 mm, ca 100 mm tjocklek	DCB.552	ton	15	200	3 000 kr	
Taktila stråk, skyltning	Olika/flera	st	2	7000	14 000 kr	
Ny målning cykelöverfart 0,5x0,5 m rutor (10 st)	DEE	m	5	100	500 kr	
Ny målning övergångsställe (10 st linjer á 0,5x3 m)	DEE	m	5	150	750 kr	
Ny kantsten och justeringar (schakt, sättning, fyll, återställning, höjjusteringar)	Olika/flera	m	10	1500	15 000 kr	
SUMMA					473 250 kr	

Sätofta, Orup/Ängsbyn och Stenskogen

Möjliga åtgärder inkl. kostnader

- Flytta cykelpassagen österut mot övergångsstället och förläng kantsten längs cykelbanan ut över korsningen.
- Förläng övergångsstället västerut så att det hänger ihop med cykelpassagen.
- Genom att förskjuta passagen skapas utrymme mellan bilväg och cykelbanan, vilket möjliggör att skyltar som idag sitter öster om cykelbanan kan flyttas ut närmare vägen, eventuellt kan också cykelvägvisningsskylt placeras här.
- Öka radien i den befintliga 90-graderssvängen på torget för att underlätta svängande rörelse och förstärka stråket.
- I samband med åtgärderna bör även svängradierna längs hela cykelstråket runt torget ses över, idag är det 90-graderssvängar för cyklister i torgets alla hörn.
- Ta ned det yttersta trädet i södra delen av allén, närmast korsningen för att öka sikten och förstärka stråket.



Korsning 2 – Nya Torg-Mejerigatan

Åtgärder:

- flytta cykelpassagen österut mot övergångsstället och förläng kantsten längs cykelbanan ut över korsningen
- förläng övergångsstället västerut så att det hänger ihop med cykelpassagen
- befintlig skyltning flyttas
- ny skyltning cykelvägvisning
- skapa större svängradie för cyklister i den befintliga 90-graderssvängen på torget (*bör överväga/värdera vinsten i åtgärden*)
- ta ned det yttersta trädet i södra delen av allén, närmast korsningen

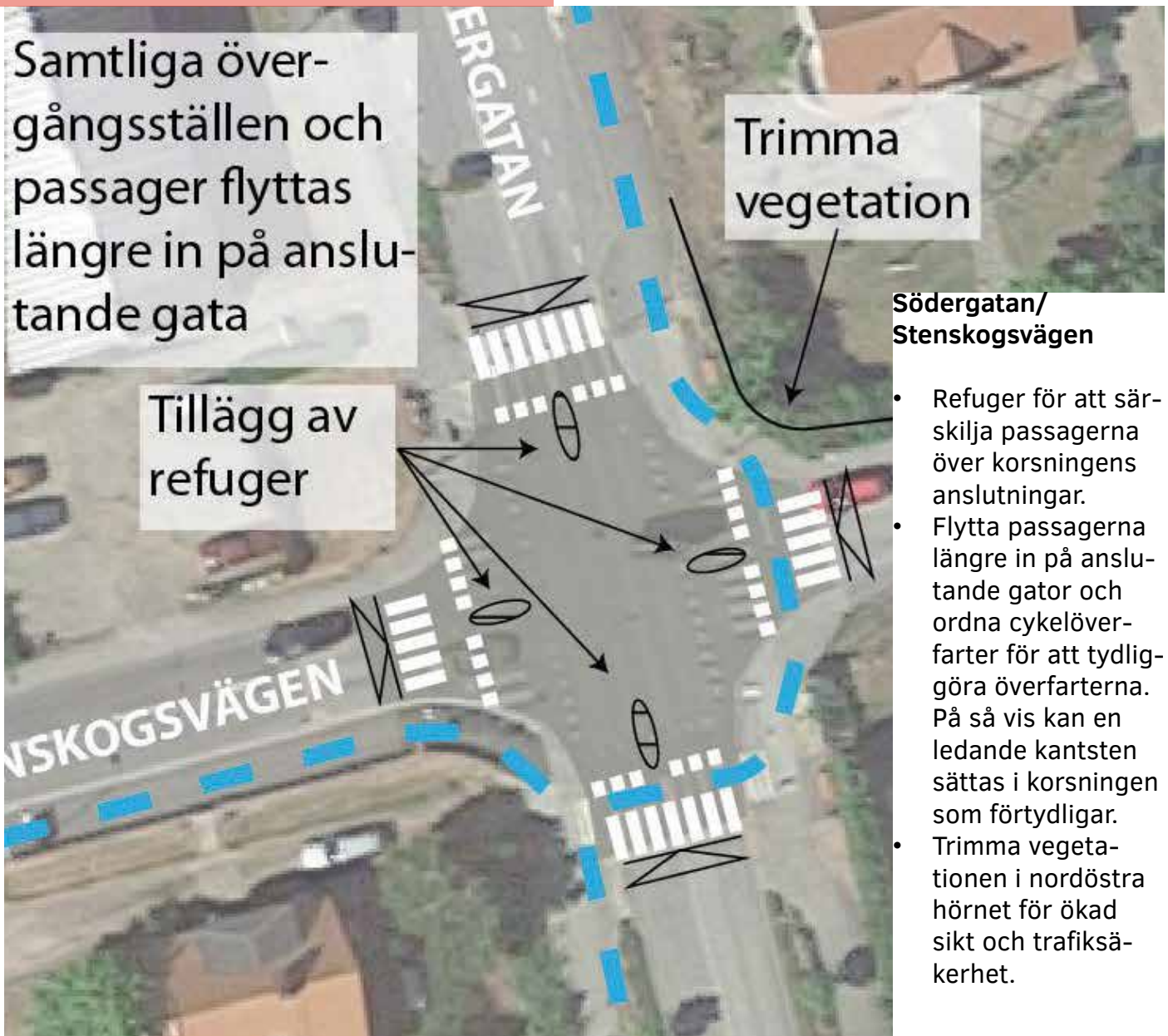
alternativa/fler åtgärder i PM:

- större svängradier i fler svängar runt torget *Ej kalkylerat (bör överväga/värdera vinsten åtgärden)*

Moment	AMA-kod/-er	Enhet	Mängd	Å-pris (kr/enhet)	Summa
Ny radie, beläggningsarbete	Olika/flera	st	1	20000	20 000 kr
Flytt av cykelpassage och hanpassningar, beläggningsarbete	Olika/flera	st	1	40000	40 000 kr
Ny kantsten (schakt, sättning, fyll, återställning)	DEC	m	15	2000	30 000 kr
Borttagning (och försegling) av väg- och ytmarkeringar - cykelöverfart 0,5x0,5 m rutor (24 st)	BED.1582	m	12	1000	12 000 kr
Ny målning cykelöverfart 0,5x0,5 m rutor (24 st)	DEE	m	12	100	1 200 kr
Ny målning övergångsställe (4 st linjer á 0,5x3 m)	DEE	m	2	150	300 kr
Trädfällning, borttagning stude, återställning	Olika/flera	st	1	10000	10 000 kr
Ändrad skyltning	Olika/flera	st	1	10000	10 000 kr
SUMMA					123 500 kr

Sätofta, Orup/Ängsbyn och Stenskogen

Möjliga åtgärder inkl. kostnader



Södergatan/ Stenskogsvägen

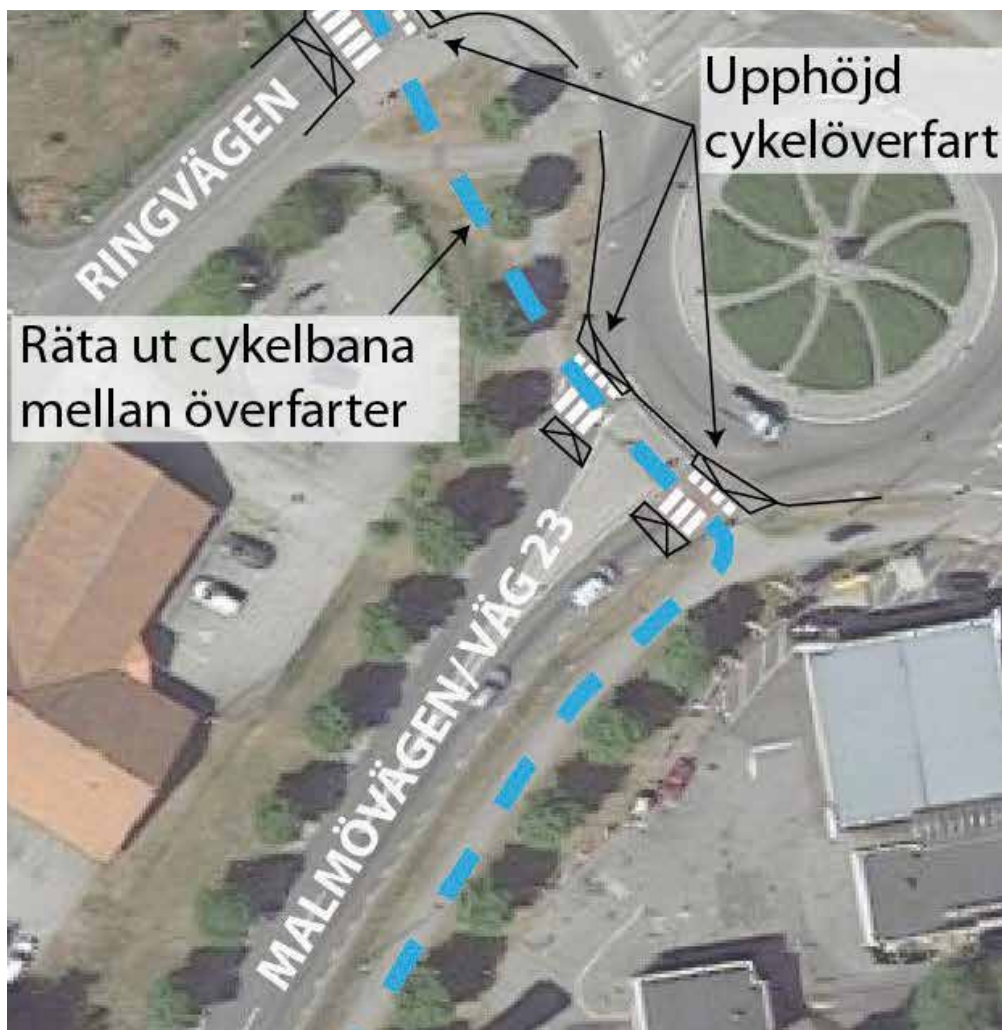
- Refuger för att särskilja passagera över korsningens anslutningar.
- Flytta passagera längre in på anslutande gator och ordna cykelöverfarter för att tydliggöra överfarterna. På så vis kan en ledande kantsten sättas i korsningen som förtydligar.
- Trimma vegetationen i nordöstra hörnet för ökad sikt och trafiksäkerhet.

Korsning 5 – Stenskogsvägen-Södergatan

Åtgärder:

- övergångsställen och cykelpassager flyttas inåt i anslutande gator i korsningen
- ramper rivs och byggs om i Södergatan
- refuger/trafiköar byggs i samtliga anslutande vägar i korsningen
- vegetation trimmas/beskärs för bättre sikt

Moment	AMA-kod/-er	Enhet	Mängd	Å-pris (kr/enhet)	Summa	Anmärkning
Rivning av ramper och beläggning samt nybyggnad av ramper med smågatsten och undergjutet med betong	Olika/flera	st	2	150000	300 000 kr	Stor osäkerhet
Refuger	Olika/flera	st	4	20000	80 000 kr	
Justering bärlager 0-40 mm, ca 100 mm tjocklek	DCB.552	ton	15	200	3 000 kr	
Taktila stråk, skyltning	Olika/flera	st	4	5000	20 000 kr	
Borttagning (och försegling) av väg- och ytmarkeringar - övergångsställe (34 st linjer á 0,5x3 m)	BED.1582 och DCD	m	17	2000	34 000 kr	
Borttagning (och försegling) av väg- och ytmarkeringar - cykelöverfart 0,5x0,5 m rutor (48 st)	BED.1582	m	24	1000	24 000 kr	
Ny målning cykelöverfart 0,5x0,5 m rutor (40 st)	DEE	m	20	100	2 000 kr	
Ny målning övergångsställe (30 st linjer á 0,5x3 m)	DEE	m	15	150	2 250 kr	
Anpassningar vid nya övergångsställen/passager och återställning där befintliga tas bort	Olika/flera	m2	250	1000	250 000 kr	Stor osäkerhet
Beskärning vegetation	Olika/flera	st	1	4000	4 000 kr	
SUMMA					719 250 kr	



Möjliga åtgärder Södergatan/Ringvägen och passage över väg 23

- Bygg om båda passagerna till cykelöverfarter.
- Dra in passagen på Ringvägen och skapa magasin för en bil som kan stanna mellan korsningen och cykelöverfarten.
- Räta ut cykelvägen mellan Ringvägen och väg 23 (6a och 6b) för att skapa genare färdväg och tydliggöra stråket. Det möjliggör också bättre korsningsvinklar vid passagerna vilket i sin tur bidrar till ökad sikt och bättre säkerhet. Vid omdragning av cykelbanan måste även belysning ses över och eventuellt kompletteras.

Korsning 6a) Södergatan-Ringvägen och 6b) Södergatan-väg 23 (Malmövägen)

Åtgärder:

- övergångställen och cykelpassager byggs om till upphöjda överfarter, där det är möjligt görs mjuk utfasning efter överfart
- övergångsställe och passage tvärs Ringvägen får justerat läge (*bör överväga/värdera vinsten i åtgärden*)
- cykelbana på sträcka mellan överfarter får justerat läge (*bör överväga/värdera vinsten i åtgärden*)

Moment	AMA-kod/-er	Enhet	Mängd	Å-pris (kr/enhet)	Summa	Anmärkning
Rivning av beläggning samt nybyggnad av ramper med smågätsten och undergjutna med betong	Olika/flera	st	4	120000	480 000 kr	Stor osäkerhet
Skylltning, justering	Olika/flera	st	1	10000	10 000 kr	
Borttagning (och försegling) av väg- och ytmarkeringar - cykelöverfart 0,5x0,5 m rutor (20 st)	BED.1582	m	10	1000	10 000 kr	
Ny målning cykelöverfart 0,5x0,5 m rutor (24 st)	DEE	m	12	100	1 200 kr	
Ny målning övergångsställe (24 st linjer á 0,5x3 m)	DEE	m	12	150	1 800 kr	
Anpassningar/justeringar av läge för cykelbana (rivning, ny beläggning etc)	Olika/flera	m2	200	1200	240 000 kr	Stor osäkerhet
SUMMA					743 000 kr	

Översikt möjliga åtgärder



Allmänt: 8 befintliga korsningspunkter i Höör har utvärderats utifrån trafiksäkerhet, framkomlighet, tydlighet etc. Ett antal åtgärdsförslag för att förbättra korsningspunkterna har tagits fram och redovisats i separat PM. Nedan ges en översiktlig kostnadsbedömning i att utföra åtgärderna.

Generella åtgärder: för respektive korsning gäller utöver nedanstående åtgärder att se över belysning, tillgänglighetsaspekter och att överväga om cykelstråket ska förses med avvikande färg. Dessa åtgärder, och några andra som finns i framtaget PM, prissätts inte nedan utan får läggas till efter beslut och mer detaljering.

Övriga förutsättningar för kostnadsbedömningarna är: att det inte förekommer några föroreningar, varken i asfalt eller i överbyggnadsmaterial/fyllnadsmassor som rivs och/eller schaktas, samt att åtgärderna inte föranleder några åtgärder på befintliga ledningar.

SUMMA SAMTLIGA ÅTGÄRDER 3 826 500 kr

Osäkerhet 25% 956 625 kr

Andra möjliga kostnader och oförutsett

Utrustning/möblering		
Trafikomedning		
Trafikanordningar - tillfälliga / permanenta		
Belysning		
Ledningar		
Markföroreningar		
Oförutsett	20%	765 300 kr
Delsumma		765 300 kr

Övriga kostnader

Inmätning		15 000 kr
Projektering 7 %	7%	267 855 kr
Administration 6 %	6%	229 590 kr
Byggledare 5 %	5%	191 325 kr
Delsumma		703 770 kr

Summa inkl "Osäkerhet, oförutsett, övriga kostnader" **6 252 195 kr**