

Härnösands kommun

Förstudie Volontärvägen



Datum: 2019-06-14
Uppdragsnr: 1320031315-001
Utgåva/Status: 1.0

Uppdragsledare
Ola Gustafsson
Uppdragsledare

Handläggare
Mats Burström
Jennie Berglund

Gestaltning
Simon Thellbro
Cecilia Nerman

Projektör
Åke Liljekvist

Ramboll Sverige AB
Färjemansgatan 22
831 41 Östersund

Telefon 010-615 60 00
www.ramboll.se

Unr Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Sammanfattning.....	1
2.	Bakgrund	1
3.	Brister och problem.....	2
4.	Projektmål	2
5.	Förutsättningar	3
6.	Volontärvägen, befintlig utformning	10
7.	Tänkbara åtgärder	15
8.	Konsekvenser av föreslagna åtgärder	22
9.	Fortsatt arbete	24
10.	Källförteckning.....	24
11.	Bilagor	24

Förstudie Volontärvägen Gång- och cykel

1. Sammanfattning

Härnösands kommun avser bygga om ett flertal gator i staden för att prioritera gående och cyklister framför fordonstrafiken.

En av de gator som ska byggas om är Volontärvägen. Gatan kantas idag av en dubbelsidig trottoar från Kastellgatan fram till Utsiktsvägen. Längs en del av sträckan finns en friliggande gångbana. Öster om Utsiktsvägen är oskyddade trafikanterna ej separerade från fordonstrafiken. Med dagens utformning kan oskyddade trafikanter ses som underordnade fordonstrafiken.

Som åtgärder föreslås byggnation av en gång- och cykelbana som utifrån rådande förutsättningar kommer att variera i bredd mellan 3,5 och 3,75 meter. Gång- och cykelbanan beläggs med asfalt och de båda fälten separeras med målad linje. Gc-banan avskiljs från körbanan med kantsten. Längs två avsnitt, mellan Villavägen och Åkervägen samt mellan Brännavägen och Curlinggränd byggs gc-banan friliggande och avskiljs från Volontärvägen med en gräsyta.

I korsningarna Kastellgatan/Volontärvägen och Brännavägen/Volontärvägen byggs upphöjda passager för gång- och cykelbanan. I anslutning till passagerna läggs taktila plattor för att förbättra tydligheten för synsvaga. Befintliga övergångsställen tas bort och ersätts med gångpassager.

Föreslagna åtgärder kommer att ha en något negativ påverkan på fordonstrafikens framkomlighet, framför allt vid de upphöjda passagerna, men öka tillgängligheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter, helt enligt Härnösand kommuns mål.

2. Bakgrund

Härnösands kommun har i *Trafikprogram 2015-2050* beslutat att strategin för trafikslagets prioritering vid om- och nybyggnad ska vara 1. Cykeltrafik, 2. Gångtrafik, 3. Kollektivtrafik och 4. Biltrafik. Detta innebär att gaturummet på många platser måste anpassas för att skapa en trygg och tillgänglig miljö för de oskyddade trafikanterna.

Härnösands kommun har gett Ramboll i uppdrag ta fram förstudier för tre gator inom staden. Denna förstudie omfattar Volontärvägen. Övriga två omfattar Trädgårdsgatan och Frideborgsgatan.

3. Brister och problem

Längs Volontärvägens västra del finns idag smala trottoarer på båda sidor om vägbanan. Längs en kortare sträcka övergår den norra trottoaren i en separerad gc-väg, i övrigt finns ingen separering för cyklister längs sträckan. I den östra delen, upp mot området Myran, finns ingen separering mellan fordonstrafiken och de oskyddade trafikanterna. Med dagens utformning kan de oskyddade trafikanterna ses som underordnade fordonstrafiken. Tillgängligheten och tryggheten för oskyddade trafikanter, framför allt för cyklister, kan bedömas vara relativt låg längs gatans västra delar och låg längs gatans östra delar. I samband med arrangemang vid fotbollsplanerna i områdets östra del kan framkomlighetsproblem uppstå när fordon parkerar längs med Volontärvägen. Detta bidrar till en ökad risk för konflikter både fordon emellan och mellan fordon och oskyddade trafikanter.



Figur 3.1. Volontärvägen ligger nordost om centrala delarna av Härnösand.

Sträckan utgör en viktig länk i gc-nätet mellan centrala delarna av Härnösand och bostadsområden samt friluftsområdet i stadens östra del.

Härnösands kommun har beslutat att trafikslagen gång och cykel ska prioriteras framför motorfordon på den aktuella sträckan. Detta innebär att gaturummet måste anpassas för att skapa en trygg och tillgänglig miljö för de oskyddade trafikanterna.

4. Projekt mål

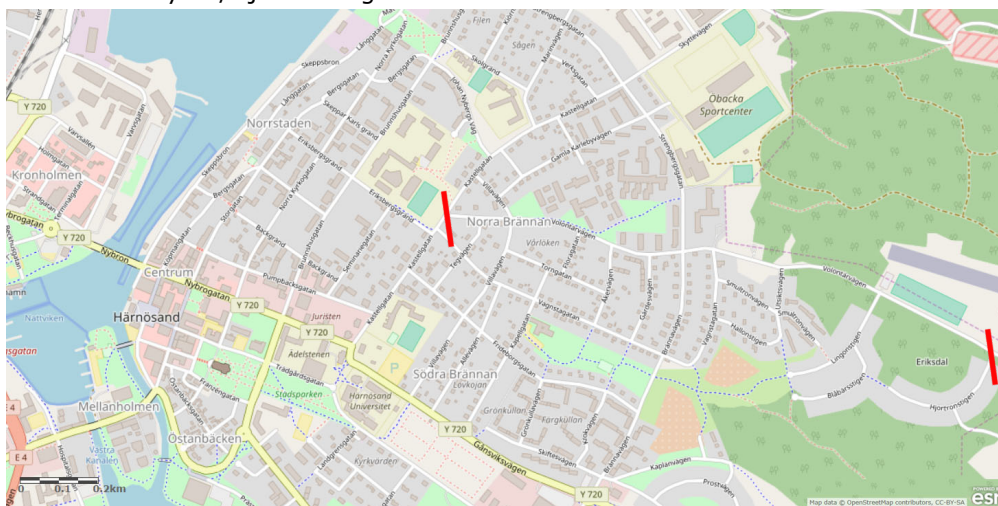
Hitta lösningar som tydligt signalerar en prioritering mellan trafikslag där cykel-, gång- och kollektivtrafik har företräde framför biltrafiken. Lösningarna ska även vara trygga, tillgängliga och passa väl in i den omgivande miljön.

5. Förutsättningar

5.1 Avgränsningar

5.1.1 Geografisk avgränsning

Förstudien kommer att studera Volontärvägen längs sträckan från Kastellgatan upp till området Myran/Hjortronstigen. Totalt en sträcka om ca 1500 meter.



Figur 5.1. Förstudien omfattar Volontärvägen från Kastellgatan i väster till Hjortronstigen i öster.

5.1.2 Teknisk avgränsning

Förstudien kommer att sammanställa och beskriva nuläget och tidigare genomförda studier. Därefter kommer förslag att lämnas på lösningar för ombyggnation enligt gällande uppdragsbeskrivning och de riktlinjer som finns redovisade i bland annat kommunens översiktsplan.

Förstudien kommer inte att omfatta några fördjupade studier avseende exempelvis geoteknik, byggbarhet, befintliga elanläggningar osv.

Förstudien ger i kap 9 förslag på fortsatta studier och kompletterande arbete.

5.2 Befolkning och bebyggelse

Totalt i Härnösand kommun bor ca 25 000 personer varav ca 18 000 personer bor inne i staden. Bebyggelse i staden är relativt sammanhållen vilket innebär att en stor del av befolkningen bor inom en radie om ca 5 km från centrala staden. Detta innebär att det bör finnas goda förutsättningar för att få ett högt nyttjande av alternativa färdmedel inom staden.

Inne i centrala delarna av staden domineras byggnationen av kontorsbyggnader/flerfamiljshus medan det i utkanten av staden återfinns flera bostadsområden med friliggande bostadshus. Bebyggelsen längs Volontärvägen beskrivs närmare i kap 6.

5.3 Näringsliv och sysselsättning – viktiga målpunkter

Bland de största arbetsgivarna i Härnösand återfinns Härnösands kommun Trafikverket, Länsstyrelsen, Landstingskansliet och Com Hem. Flera av dessa arbetsgivare håller till i de centrala delarna av staden varför ett väl utbyggt gc-nät kan uppmuntra till nyttjande av alternativa färdmedel mellan hemmet och arbetet.

Längs Volontärvägen finns ett antal mindre arbetsgivare och målpunkter såsom Sporthotellet, Byggboden/Lagerboden samt flera särskilda boenden. I östra delen av planområdet återfinns även friluftsområdet Myran med fotbollsplaner och kopplingar mot elljusspåret. Nordväst om förstudieområdet ligger det gamla Tobaksmonopolet som idag rymmer en företagsby.

5.3.1 Pendling

Utpendlingen från kommunen var 2015 ca 2300 person av ca 11 000 yrkesarbetande. Detta innebär att en stor del av de yrkesverksamma kommuninvånarna jobbar på en arbetsplats inom staden/kommunen. För att få mer exakta siffror över hur många som exempelvis bor inom 5 km från sin arbetsplats krävs ytterligare studier. Utifrån det material som finns tillgängligt görs dock bedömningen att en stor del av befolkningen i Härnösand även jobbar i staden. Det bör därmed finnas goda förutsättningar för att överföra en stor del av de korta transporter från fordonstrafik till alternativa färdmedel.

Tabell 5.1. Pendlingsmönster i Härnösand 2015. Källa: SCB – kommunfakta 2017

Pendling 2015		
	Män	Kvinnor
Inpendling	974	1 002
från övriga kommuner i länet	780	837
från övriga län	194	165
Utpendling	1 418	865
till övriga kommuner i länet	1 075	692
till övriga län	343	173
Nettopendling	-444	137
Antal i åldern 16 år och däröver		

5.4 Kommunala planer

5.4.1 Översiktsplan

Härnösands kommun har upprättat en Översiktsplan för 2011 - 2025. I denna finns ett antal riktlinjer för den samhällsplanering som ska ske inom kommunen:

- Gång- och cykelvägar: Varje stadsdel ska ha minst ett gång- och cykelstråk till centrum.
- Tillgänglighet: Tillgänglighetsperspektivet ska finnas med vid allt utvecklingsarbete, så att både inne- och utemiljöer blir anpassade för alla.

- Barnperspektivet: Särskild vikt ska läggas vid barns behov exempelvis genom utformning av det offentliga rummet samt av gång- och cykelvägar.
- Klimatstrategi (infrastruktur): All prioritering vid nybyggnad av infrastruktur ska göras enligt följande prioriteringsordning:
 - Cykeltrafik
 - Gångtrafik
 - Kollektivtrafik
 - Biltrafik

Under 2019 inleds arbetet med en ny översiktsplan för kommunen.

5.4.2

Detaljplaner

Volontärvägen berör fem kommunala detaljplaner:

- 2280-DP-182
 - mellan Kastellgatan och Brännavägen berörs detaljplanen av studerade åtgärder. Området i planen utgörs av gatumark. Studerade åtgärder strider ej mot detaljplanen.
- 2280-DP-189
 - vid Åkervägen påverkas detaljplanområdet av studerade åtgärder. Området i planen utgörs av parkmark och grönområde med yta där garage får byggas och yta som inte får bebyggas. Studerade åtgärder strider ej mot detaljplanen.
- 2280-DP-371
 - mellan Brännavägen och Vangstagatan/Utsiktsvägen påverkas detaljplanområdet av studerade åtgärder. Området i planen utgörs av gatumark (Brännavägen – Vangstagatan) och mark med anlagd park där marken ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik (Brännavägen – Utsiktsvägen). Studerade åtgärder strider ej mot detaljplanen.
- 2280-DP-134
 - mellan Vangstagatan och Utsiktsvägen berörs detaljplanen av studerade åtgärder. Området i planen utgörs av gatumark. Studerade åtgärder strider ej mot detaljplanen.
- 2280-DP-292
 - mellan Utsiktsvägen och Hjortronstigen påverkas detaljplanområdet av studerade åtgärder. Området i planen utgörs av gatumark och anlagd park (söder om vägen). Studerade åtgärder strider ej mot detaljplanen.

5.5

Ledningsägare

- Härnösand Energi & Miljö AB, Hemab, har ledningar för opto (fiber), vatten, spillvatten, dagvatten, el och belysning samt fjärrvärme både längs och tvärs vägen.
- Skanova har ledningar för telefoni både längs och tvärs vägen.
- Telenor har accessnät som korsar vägen.
- Bredbandsleverantören ServaNet använder Hemabs fibernät.

5.6 Övrig planering – tidigare utredningar

5.6.1 Trafikprogram Härnösand 2015 - 2050

"Härnösand ska utvecklas mot en struktur som tydligt signalerar en prioritering mellan trafikslag där cykel-, gång- och kollektivtrafik har företräde framför biltrafiken."

Cykeltrafik

- Planera för ett sammanhängande cykelvägnät med goda kopplingar inom centrala Härnösand och till omgivande bostadsområden och arbetsplatser.
- Utveckla cykelstråkens tillgänglighet, attraktivitet, trygghet och säkerhet.
- Prioritera och separera cykeltrafiken vid utbyggnad av trafiksystemet.
- Öka kommuninvånarnas kunskaper om möjligheter och fördelar med att cykla.
- Inrätta cykelparkeringar på strategiska platser, till exempel i stadskärnan och vid bytespunkter till kollektivtrafiken.

Gångtrafik

- Prioriteras gångstråkens tillgänglighet, attraktivitet, trygghet och säkerhet.
- Utveckla starka och naturliga kopplingar mellan stadskärnan och viktiga målpunkter inom centrala Härnösand och dess närhet.

5.6.2 Tillgänglighetsplan 2006

Härnösands kommun har upprättat en tillgänglighetsplan där befintliga miljöer inventerats – brister identifierats och lämplig utformning på offentliga utrymmen föreslagits.

Åtgärder som kan vara lämpliga att ta hänsyn till i denna förstudie är följande:

- Refuger bör, om utrymme finns, ha ett djup på minst 2.0 meter.
- Beläggningen på gångpassager bör vara jämn, detta beaktas vid underhållsarbeten.
- Omarkerade gångpassager ska markeras med sänkt kantsten eller ramp på del av passagen.
- Handikapparkeringar utformas, i den mån det är möjligt, enligt ny standard och enligt önskemål från Handikapporganisationerna. Längsgående parkering bör ha fritt utrymme bakom markerad parkeringsyta med ramp/avfasning mellan gångyta och parkering.

5.6.3 Space syntax-analysis

Utvärdering av broalternativ med avseende på gång- och cykeltrafik, 2015-03-18.

5.7 Trafik och trafikanter – resor och transporter

5.7.1 Biltrafik

Härnösands kommun har inga aktuella trafikmätningar längs den aktuella gatan men bedömer att årsmedeldygntrafikeringen är ca 2800 fordon/dygn. Gällande hastighet är idag 50 km/tim.

5.7.2 Kollektivtrafik

Linje 58 trafikerar Volontärvägen med 1-2 bussar per timme i vardera riktningen från Hjortronstigen längst i öster till Brännavägen, där bussarna går vidare norrut längs Brännavägen och vidare mot Härnösand centrum. Två dubbelsidiga busshållplatser ligger längs Volontärvägen. Pluslinjen passerar Volontärvägen mellan Brännavägen och Vangstavägen med 4 turer per dag.

5.7.3 Gc-nät, oskyddade trafikanter

Redan idag finns ett flertal sträckor med utbyggda gc-vägar men på många platser saknas länkar för att kunna erhålla ett sammanhängande gc-nät inom staden. Gc-vägar finns i flera av stadsdelarna men det saknas länkar för att exempelvis nå hela vägen in mot centrum. Ett steg i att förbättra detta är utbyggnaden av gc-väg längs aktuell gata samt Trädgårdsgatan och Frideborgsgatan.

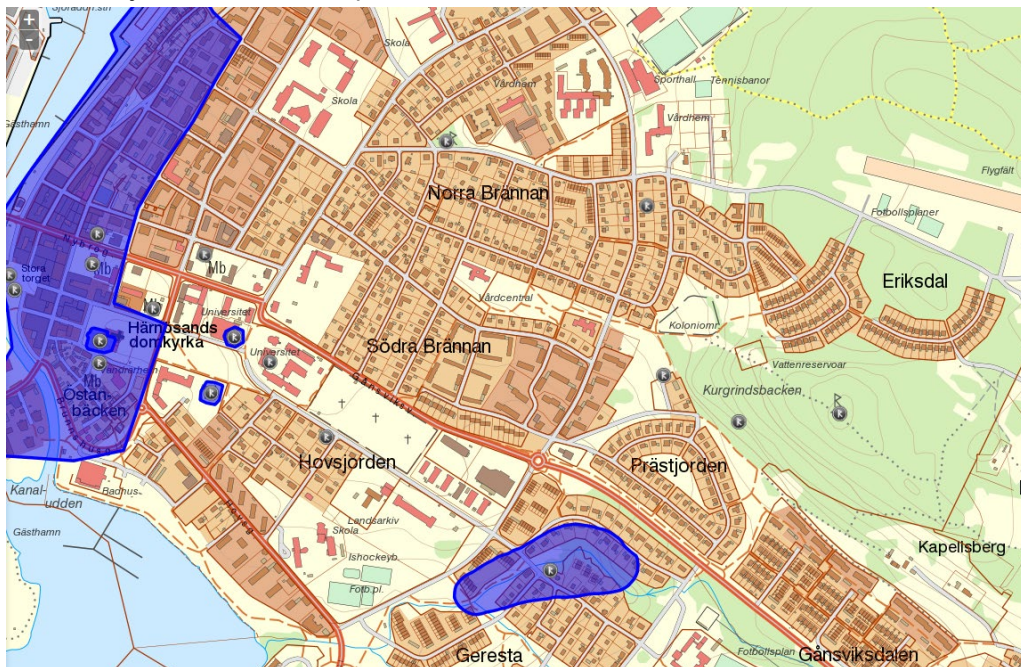


Figur 5.2. Gång- och cykelvägar i Härnösand, markerade med lila linje. Pilen pekar på den sträcka längs Volontärvägen där det redan idag finns en friliggande gc-väg. Figur från kommunkartan - Cartesia.

Volontärvägen ingår inte i något skyddat område.

I stort sett hela centrala Härnösand är ett riksintresse för kulturmiljö. Gatustrukturen och bebyggelsekaraktären ska bibehållas vid ny markanvändning eller vid ny-, om- och tillbyggnader i befintliga miljöer. Den aktuella gatan ligger öster om detta område.

I anslutning till Volontärvägen finns en stensättning (RAÄ-nummer Härnösand 40:1). Projektet bedöms inte påverka denna.



Figur 5.3. Karta från Riksantikvarieämbetet (raa.se). Blåa partier markerar ett sk. Stadslager som innefattar ett flertal kulturminnesvärda områden.

En besiktning av befintlig sträcka har genomförts för att få ett bra underlag inför kommande projektering och ombyggnation. Sträckan har i ett första skede besiktats okulärt för att avgöra det generella skicket, identifiera skador osv.

I förstudieområdets närhet finns en gymnasieskola, en grundskola och två förskolor. Härnösands gymnasium ligger strax väster om Volontärvägen. Skolan har ca 900 elever och 150 i personal. Brännaskolan, belägen strax norr om

Volontärvägen är en grundskola med barn från förskoleklass upp till årskurs 6. Hedda Wisingskolan är en högstadieskola med ca 350 elever. Skolan ligger i slutet av Villavägen, söder om förstudieområdet. Förskolan Fröet ligger nordväst om Volontärvägen, längs Kastellgatan. Förskolan är ett föräldrakooperativ med ca 20 barn. Brännans förskola, med fyra avdelningar strax söder om Volontärvägen vid Brännavägen.

5.10.2 **Fritidsaktiviteter**

I förstudieområdets närhet finns en mängd anläggningar för sport- och fritidsaktiviteter. Norr om Volontärvägen vid Brännavägen finns sporthall och fotbollsplaner samt friidrottsanläggning vid Härnösand Arena. Vid Curlinggränden ligger ett par tennisbanor och längs Volontärvägens östra delar finns en mängd fotbollsplaner.

5.10.3 **Trafikutformning i ett barnperspektiv**

Det är med ovanstående i beaktande att förutom barns förutsättningar till säker gång- och cykelmöjlighet längs Volontärvägen, även studera trafiksäkra lösningar vid korsningarna med Kastellgatan, Villavägen och Brännavägen.

6. Volontärvägen, befintlig utformning

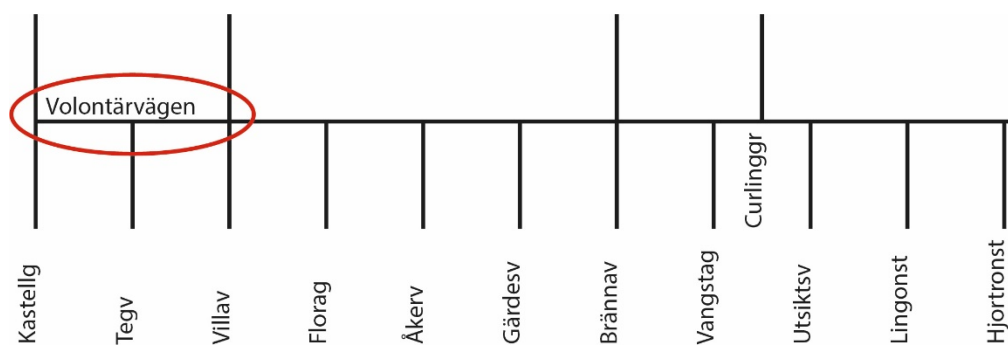
Volontärvägens utformning och bredd varierar längs sträckan, liksom separeringen mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafiken. Nedan redovisas därför vägens utformning från Kastellgatan vidare österut mot området Myran i ett antal delsträckor.

6.1 Kastellgatan – Villavägen

Volontärvägen ansluter i väster mot Kastellgatan. Ett övergångsställe finns idag i direkt anslutning till korsningen. Gatan kantas av smala trottoarer på båda sidor. Ett flertal direktutfarter ansluter från de fastigheter som omger gaturummet. Gatan är längs denna sträcka ca 9,3 meter bred och belysning finns på gatans vänstra sida.



Figur 6.1. Anslutningen mot Kastellgatan och befintligt övergångsställe på fotot till vänster. Till höger gatan upp mot Åkervägen.



Figur 6.2. Principskiss av Volontärvägen, med delen Kastellgatan-Villavägen markerad. Ungefär mitt på delsträckan ansluter Tegvägen, reglerad med högerregeln.

6.2

Villavägen - Åkervägen

Direkt efter passagen av Villavägen finns ett övergångsställe. Vid Villavägen avslutas trottoaren på vänster sida och ersätts av en friliggande gång- och cykelväg. Denna lösning för separeringen löper sedan nästan hela vägen fram till Åkervägen. Där separeringen återgår till att ha kanstensutformning i anslutning till gatan finns ett övergångsställe över Volontärvägen.

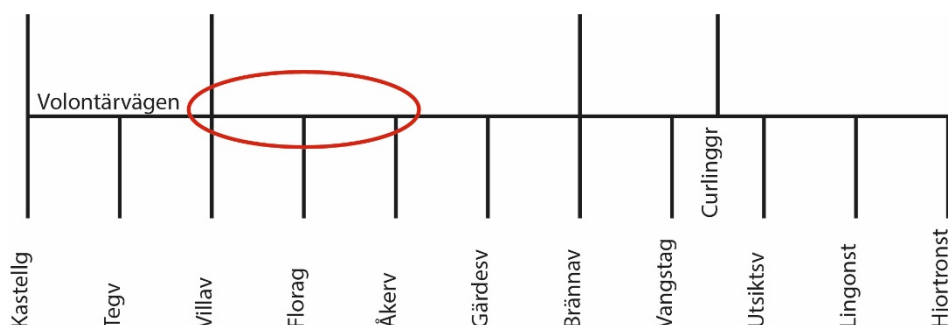
Korsningen med Villavägen är problematisk. Trafikytan är mycket stor och här passerar många skolbarn i klass 1-6 på väg till och från skolan, ofta genande över korsningen.

Trottoaren på högra sidan har kvar samma utförande som tidigare. Gatan är längs denna sträcka 9.7 meter bred och belysningsarmaturer är placerade mellan den friliggande gc-vägen och gatan.

På vänstra sidan återfinns en företagsby medan gatan på högra sidan kantas av villatomter.



Figur 6.3. Korsningen mellan Volontärvägen och Villavägen. Till vänster viker befintlig separering av från gatan och övergår i friliggande gång- och cykelväg.



Figur 6.4. Principskiss av Volontärvägen, med delen Villavägen-Åkervägen markerad. I slutet av delsträckan ansluter Floragatan, reglerad med högerregeln.

6.3

Åkervägen – Brännavägen

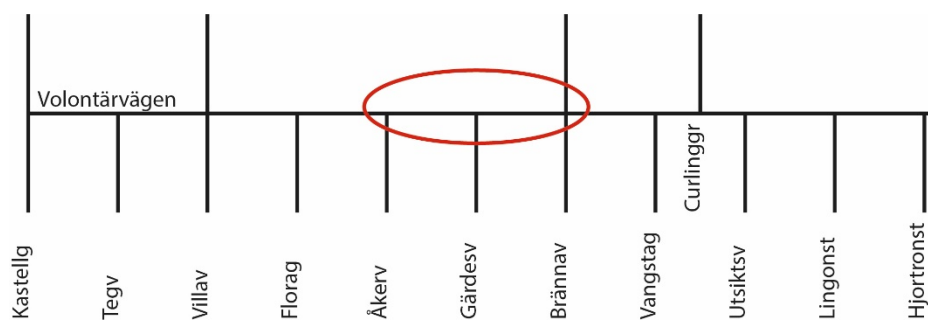
Gatan är här utformad på samma sätt som första sträckan, med smal trottoar på båda sidor. Gatans bredd varierar mellan 9-10 meter och belysning finns på dess vänstra sida. Bostäderna i dessa kvarter består till största del av kedjehus/flerbostadshus.

Vid korsningen med Brännavägen finns en gc-passage över Brännavägen, norr om korsningen.

Brännavägen är huvudled och fordon från Volontärvägen ska lämna företräde.



Figur 6.5. Befintlig belysning finns längs hela sträckan på gatans vänstra sida.



Figur 6.6. Principskiss av Volontärvägen, med delen Åkervägen-Brännavägen markerad. Ungefär mitt på sträckan ansluter Gärdesvägen från söder, reglerad med högerregeln. Vid Gärdesvägen ansluter även tre utfarter från radhusområden från norra sidan.

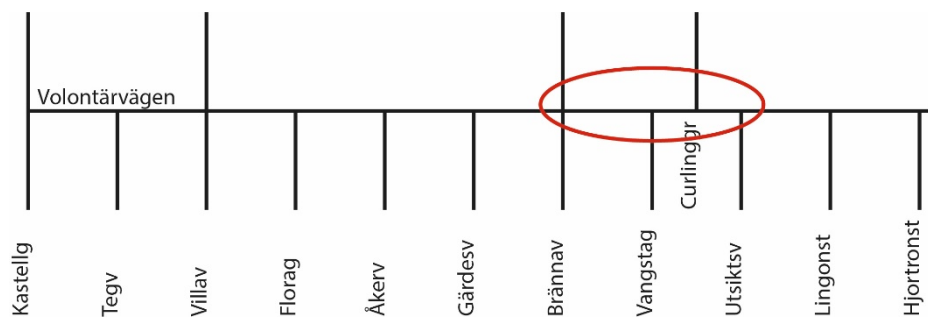
6.4 Brännavägen – Utsiktsvägen

Från Brännavägen vidare österut bli bebyggelsen glesare i anslutning till gatan. På vänstra sidan återfinns ett särskilt boende och därefter kantas gatan av ett skogsområde medan gatan på höger sida kantas av villatomter och mindre skogsområden. Belysning finns på gatans vänstra sida och vägens bredd är inledningsvis ca 8,5 meter för att därefter smalna av till ca 7 meter.

Dubbelsidig busshållplats (inga bussfickor, endast stolpar vid sidan om vägkanten) återfinns strax öster om infarten till det särskilda boendet/vid anslutningen mot Vangstagatan.



Figur 6.7. I östra delen av området glesar bebyggelsen i anslutning till Volontärvägen ut för att sedan övergå i omgivande skogsmark.



Figur 6.8. Principskiss av Volontärvägen, med delen Brännavägen-Utsiktswägen markerad. I början av sträckan ansluter Vangstagatan från söder, reglerad med högerregeln. Något längre österut ansluter Curlinggränd från norra sidan, reglerad med högerregeln. Vid Curlinggränd finns en samlingssal för Jehovas vittnen och en privatbostad.

6.5

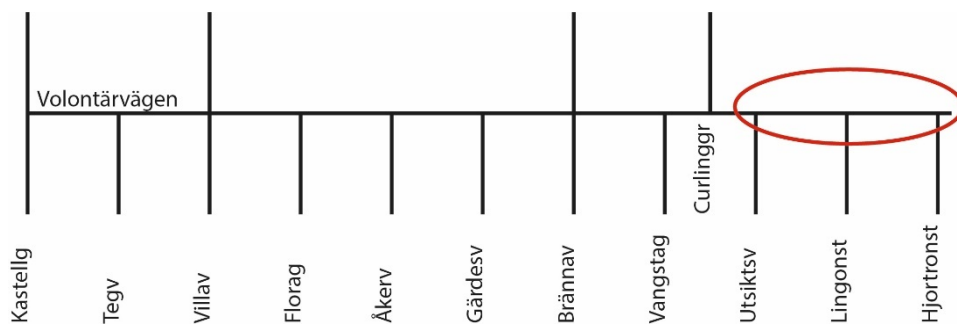
Utsiktsvägen – Myran

Öster om Utsiktsvägen saknas trottoar och gatan kants av skogsområden med endast två anslutande gator på södra sidan. Direkt öster om anslutningen mot Utsiktsvägen finns busshållplatser på båda sidor om gatan (ingen bussficka, endast stolpe vid vägkanten). Vid korsningen med Lingonstigen finns busshållplatser utformade som fickhållplatser. Vid Volontärvägens anslutning mot Hjortronstigen finns en bussvändplan samt hållplats med kur på södra sidan och en bussficka på norra sidan (som enligt uppgift ej trafikeras).

Belysning, med luftledningar, finns på gatans vänstra sida längs hela sträckan. Vägbredden är inledningsvis ca 8,5 meter bred för att därefter smalna av något, uppe vid fotbollsplanerna, till ca 8 meter.



Figur 6.9. Öster om Utsiktsvägen saknas trottoar för oskyddade trafikanter
© Google Earth.



Figur 6.10. Principskiss av Volontärvägen, med delen Utsiktsvägen-Hjortronstigen markerad. I mitten av sträckan ansluter Lingonstigen från söder, reglerad med högerregeln.

7. Tänkbara åtgärder

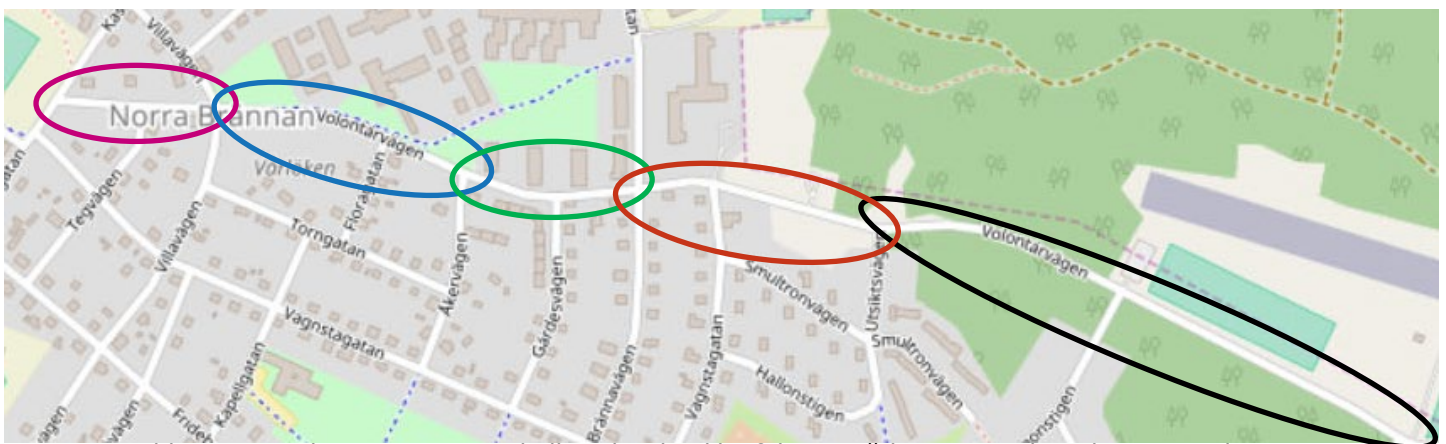
7.1 Dimensionering och gestaltning

Bredden på gc-banan kan komma att variera något längs sträckan i och med att dagens gaturum inte har samma bredd längs hela sträckan. Gång- och cykelbanan kommer dock som smalast vara 3,5 meter. Gc-banan beläggs med asfalt. Fälten för gående och cyklister separeras sinsemellan med vit linjemålning.

Gestaltningen kommer även anpassas utifrån den fysiska miljön, UB samt riktlinjer i den kommunala översiktsplanen och övriga underlagsdokument.

Gatan ska vara belyst för att öka tryggheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Volontärvägen sträcker sig från korsningen vid Kastellgatan och hela vägen bort till korsningen vid Hjortronstigen. Längs denna sträcka passerar vägen olika typer av gaturum, såsom villakvarter, separerade gång- och körbanor, och skogspartier. På grund av dessa sträckors olika karaktär kräver de även olika typer av åtgärder för att komplettera vägen med en gång- och cykelbana. I bilden nedanför redogörs dessa olika områden utefter Volontärsvägen.



Figur 7.1. Bilden visar Volontärvägen i sin helhet där de olika fokusområdena är markerade. © Google Maps.

7.2

Kastellgatan – Villavägen

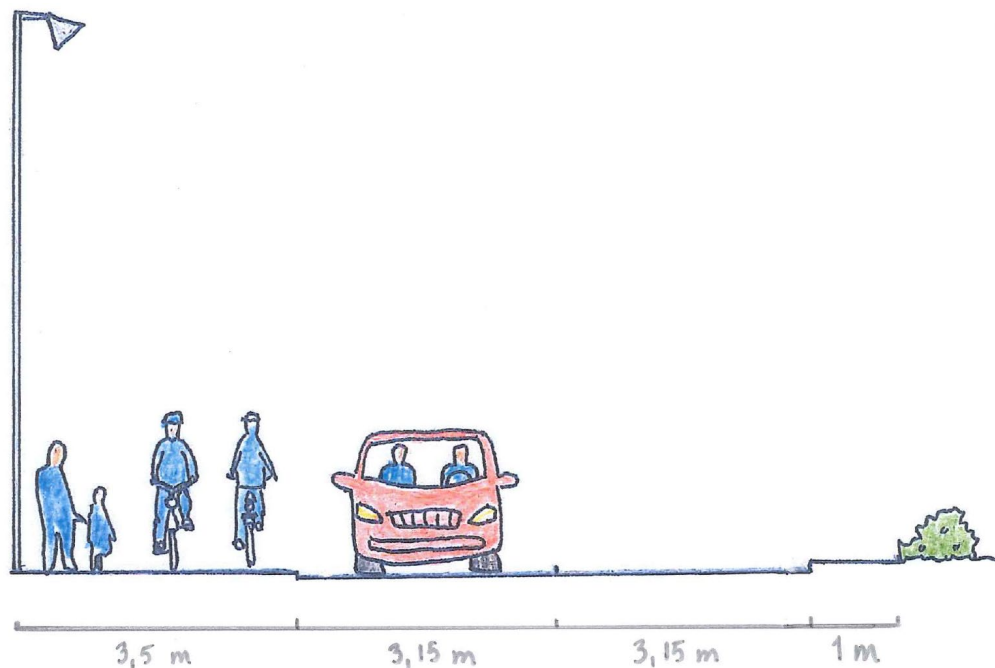
Sträckan markeras med rosa ellips i figur 7.1. På denna delsträcka kommer gång- och cykelvägen att löpa utefter norra delen av körbanan, nivåskild från körbanan med en kantsten, förslagsvis av granit. För att få plats med gång- och cykelbana kommer körbanorna att smalnias av och nuvarande trottoar att breddas på norra sidan av vägen.

Normalsektion för sträckan kan ses i figur 11 nedan. Gång- och cykelbanan blir som smalast 3,5 meter. Gc-banan beläggs med asfalt. Fälten för gående och cyklister separeras sinsemellan med vit linjemålning.

Utformningen gäller för sträckorna som löper genom villakvarteren, markerade med rosa respektive grön ellips i översiktsbilden.

Belysning

De nuvarande placeringarna för belysningsstolpar återanvänds, även om stolpar och armaturer byts ut för att tillgodose belysningskrav P3 och M4 för gång-, cykel- och körbanor. Mellan Utsiktsvägen och Hjortronstigen föreslås även att befintlig luftledning markförläggs. Vid gångpassager över vägar (Villavägen och Brunnshusgatan) kompletteras belysningen med tätare stolpplacering för att få tillfredsställande ljus vid gång- och cykelpassagerna.



Figur 7.2. Normalsektion för kanstensbunden gc-bana, aktuell för Kastellgatan – Villavägen och Åkervägen – Brännvägen.

7.3

Villavägen - Åkervägen

Sträckan markeras med blå ellips i figur 7.1. På sträckan Villavägen – Åkervägen finns en separerad gångbana längs Volontärvägen. Befintlig gångbana föreslås breddas till 3,5 meter för att även inrymma cykeltrafik. Gångbanan föreslås även förlängas fram till radhusen strax nordväst om Åkervägen, se figur 7.3.

Normalsektion för sträckan kan ses i normalsektion i figur 7.4 nedan. Gång- och cykelbanan beläggs med asfalt och fälten för gående och cyklister separeras med vit linjemålning.

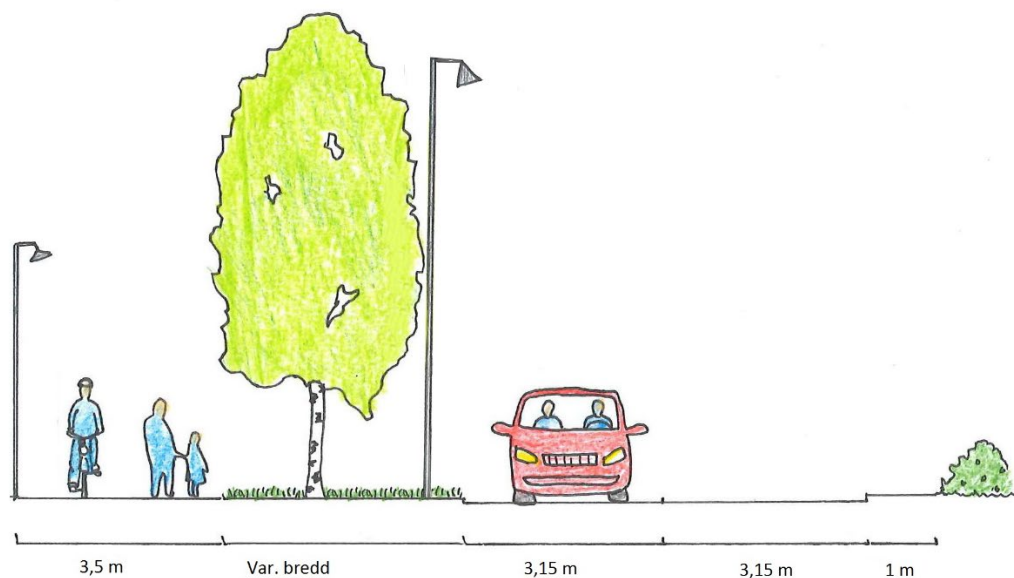
För att minska vägbredden även längs denna sträcka breddas den befintliga grönytan mellan dagens gångbana och Volontärvägen. I grönytan föreslås en trädplantering för att minska skalan i gaturummet och även visuellt skilja gång- och cykelytan från de övriga ytorna. Grönytan nivåskiljs från körbanan med kantsten.



Figur 7.3. Föreslagen förlängning av befintlig friliggande gc-bana markeras med rött på kartan ovan. Förlängningen berör detaljplan 2280-DP-189 där aktuell mark är prickmarkerad vilket medför att den inte får bebyggas. ©Google Maps.

Belysning

Befintliga armaturer bör bytas för att tillgodose gällande belysningskrav P3 och M4 för gång-, cykel- och körbanor. Både gång- och cykelbanan samt vägbanan ska belysas längs den aktuella sträckan. Vid gångpassager över vägar kompletteras belysningen med tätare stolpplacering för att få tillfredsställande ljus.



Figur 7.4. Normalsektion för separerad gång-, cykel- och körbana, aktuell för Villavägen – Åkervägen och Brännavägen – Utsiktsvägen.

7.4 Åkervägen - Brännavägen

Sträckan markeras med grön ellips i figur 7.1. På denna delsträcka kommer gång- och cykelvägen att löpa utefter norra delen av körbanan, nivåskild från körbanan med en kantsten, förslagsvis av granit. För att få plats med gång- och cykelbana kommer körbanorna att smalnas av och nuvarande trottoar att breddas på norra sidan av vägen.

Normalsektion för sträckan kan ses i figur 7.2. Gång- och cykelbanan blir som smalast 3,5 meter. Gc-banan beläggs med asfalt. Fälten för gående och cyklister separeras sinsemellan med vit linjemålning.

Utformningen gäller för sträckorna som löper genom villakvarteren, markerade med rosa respektive grön ellips i översiktsskildningen.

7.5 Brännavägen - Utsiktsvägen

Sträckan markeras med röd ellips i figur 7.1. På sträckan föreslås en separerad gång- och cykelbana längs Volontärvägen. För att undvika intrång i fastigheten Ön 2:69 behöver separeringen av gc-vägen avslutas efter passage av Curlinggränd, och från denna punkt blir gc-vägen kantstensbunden.

Normalsektion för sträckan kan ses i normalsektion i figur 7.4 ovan. Gång- och cykelbanan beläggs med asfalt och fälten för gående och cyklister separeras med vit linjemålning.

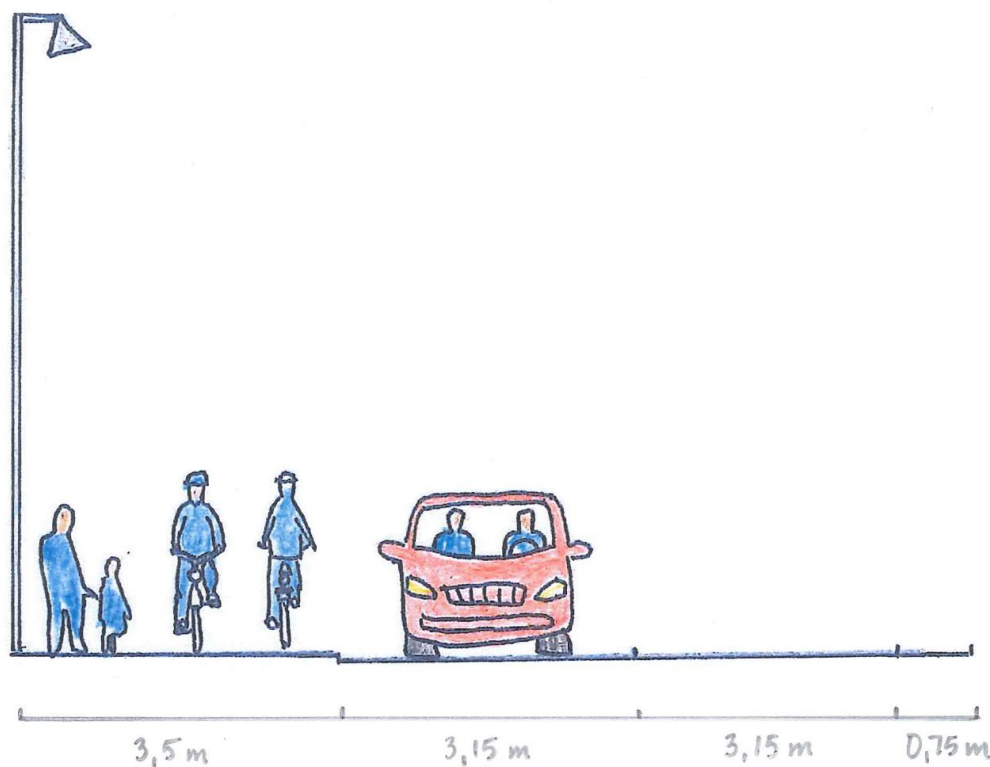
7.6

Utsiktsvägen - Hjortronstigen

I östra änden av Volontärsvägen finns ett antal fotbollsplaner som är relativt välbesökta målpunkter, se svart ellips i figur 7.1. Av den anledningen sträcker sig den föreslagna gång- och cykelbanan hela vägen upp till dessa planer för att ge möjlighet att på ett trafiksäkert sätt kunna gå och cykla dit.

Normalsektionen för sträckan kan ses i figur 7.5 nedan. Utformningen är densamma som vid villakvarteren längre västerut, men utan trottoar på den södra sidan av vägen.

I korsningen med Hjortronstigen finns en vändplan för bussar med en enkel busskur. Denna vändplan föreslås förses med nytt bärlager och asfalteras.

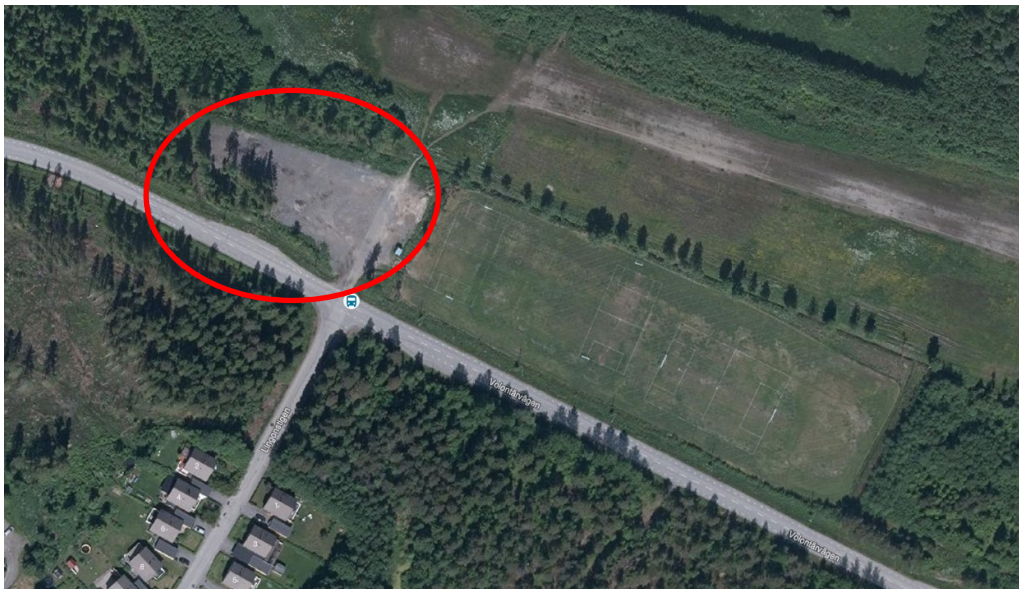


Figur 7.5. Normalsektion för kantstensbunden gc-bana, aktuell för Utsiktsvägen - Hjortronstigen

Längs sträckan där vägen löper parallellt med fotbollsplanerna föreslås att befintligt parkeringsförbud hävs, så att bilar kan parkeras längs vägen.

Ett komplement till detta är en anordnad besöksparkering på den befintliga grusplanen väster om fotbollsområdet, se figur 7.6. För att den aktuella grusplanen ska få en tillfredsställande funktion kan en ev. utökning av den grusade ytan

krävas. En översyn av ytans skick kan även vara lämpligt för att säkerställa att den fyller sin funktion som en parkeringsyta.



Figur 7.6. Möjlig parkeringsyta i anslutning till fotbollsplanerna i områdets östra del.

Belysning

De nuvarande belysningsplaceringarna kommer att behöva justeras för att hamna i ytterkant av gång- och cykelbanan. Även stolpar och armaturer bör bytas för att tillgodose belysningskrav P3 och M4 för gång-, cykel- och körbanor. Vid busshållplatser placeras vägbelysningsstolpar i vardera änden av hållplatsen för att markera och ge tillräcklig belysning. Befintlig luftledning föreslås markförläggas i samband med byggnationen av gc-banan.

För den eventuella parkeringssträckan i anslutning till fotbollsplanerna föreslås högre stolpar med mer ljus i gångbanans norra kant.

7.7

Korsningar

Kastellgatan

Vid Volontärvägens anslutning mot Kastellgatan föreslås en upphöjning av gång- och cykelbanan längs med Kastellgatan. Förhöjningen skapas med en fasad kantsten. För att öka tryggheten och orienterbarheten för synsvaga förses korsningen med taktila stråk i anslutning till passagen över Volontärvägen. Passagen markeras med målning enligt *Bilaga 1: V. Ringvägen beskrivning av cykelpassage*. Målningen i den aktuella korsningen föreslås innefatta både passagen för cyklister och för gående.

Ingen åtgärd föreslås för Kastellgatan.

Villavägen

Korsningen mellan Volontärvägen och Villavägen är idag relativt stor och kan uppfattas som otydlig. För att öka tydligheten är det möjligt att minska bredden på korsningens anslutande gator, och radierna i korsningen kan minskas något. Minskningen av vägytan/vägbredden begränsas dock av att svängradier måste bibehållas för längre fordons möjlighet att köra in och ut på Villavägen (främst fordon som ska från Villavägen vidare västerut ner mot Kastellgatan).

Vägbredden på Volontärvägen kan minskas till ca 6,2 meter. Minskningen av vägbredden åstadkoms genom att öka bredden på grönytan på norra sidan av vägen.

För gång- och cykelpassagen vid Villavägen föreslås motsvarande utformning av passagen som vid Kastellgatan. Förhöjningen placeras så att den inte påverkar Volontärvägen.

Villavägens norra del, mellan Volontärvägen och Kastellgatan kan med fördel enkelriktas i södergående riktning för att minska trafiken i korsningen med Volontärvägen. Korsningspunkten Volontärvägen/Kastellgatan erbjuder en säkrare utfart än korsningen Villavägen/Kastellgatan.

Brännavägen

Brännavägen är en förhållandevis vältrafikerad väg som även trafikeras av kollektivtrafiken. Med hänsyn till detta blir övergången extra viktigt att markera och gestalta. För att väcka uppmärksamhet och hänsyn vid passagen föreslås den höjas upp så att både fordonsförare, cyklister och fotgängare sänker hastigheten och passerar med vaksamhet för övriga trafikanter. Upphöjningen bör markeras genom ett annat material än körbanan för att visuellt signalera en ändring i gaturummet. Med hänsyn till bland annat kollektivtrafiken föreslås en höjning med en 1 - 1,3 meter lång ramp istället för en höjning med fasad kantsten. För att inrymma den föreslagna upphöjningen utan påverkan på Volontärvägen måste passagen ligga i ungefär samma läge som dagens passage. Taktilla plattor läggs intill passagen för att öka tillgängligheten för synsvaga.

Övriga passager/infarter

Längs sträckan passeras även ett antal infarter till parkeringar, företags- bostads- och friluftsområden. Gång- och cykelbanan föreslås passera dessa i plan utan några ytterligare åtgärder.

Passager över Volontärvägen

Idag finns fyra övergångsställen längs Volontärvägen, vid Kastellgatan, Villavägen, Åkervägen och Vangstagatan. För dessa passager föreslås att övergångsställena tas bort och ersätts av gångpassager (ej upphöjda) med nedsänkt kantsten och taktilla plattor för markering av passage. Ny passage föreslås väster om Brännavägen.

7.8 Busshållplatser

I och med utbyggnaden av gång- och cykelbanan föreslås att även busshållplatserna rustas upp. För det ändamålet föreslås Körbanehållplatser vilket innebär att bussen kommer att stanna i körbanan och på så sätt blockera bakomvarande trafik. Vid hållplatsen byggs gc-banan med högre kantsten, 17 cm, för att underlätta på- och avstigning. Markeringen (målade linjen) mellan gångbana och cykelbana avbryts tillfälligt för att markera att något händer, att det blir ett avsnitt med gemensamma ytor.

Taktila plattor läggs i anslutning till hållplatsläget enl. kommunens tillgänglighetsplan (reviderad version).



Figur 1 Principplan för körbanehållplats.

8. Konsekvenser av föreslagna åtgärder

En ombyggnation och avsmalning av Volontärvägen innebär att framkomligheten för fordonstrafiken kommer att minska något till förmån för de oskyddade trafikanternas framkomlighet och trygghet/säkerhet. I projekteringskedet säkerställs framkomligheten för fordon till exempelvis garageinfaller och liknande. Även framkomligheten för uttryckningsfordon kommer att säkerställas.

För flertalet korsningspunkter längs sträckan föreslås ombyggnation i anslutning till gc-banans passage. Detta innebär en något minskad framkomlighet för fordonstrafiken samtidigt som tryggheten/säkerheten för gående och cyklister höjs.

I och med ombyggnationen/förlängningen av befintlig gångbana skapas möjligheten att förbättra busshållplatserna längs sträckan. För samtliga hållplatser markeras läget med taktila plattor och väntande passagerare kan stå på gc-banan istället för i körbanan/dikeskanten. Detta innebär en ökad tillgänglighet/säkerhet i anslutning till busshållplatserna. I och med cykelbanans läge (närmast vägbanan) finns risk för konflikt mellan cyklist och på/avstigande bussresenär.

I förstudien föreslås två alternativa lösningar för parkering i anslutning till fotbollsplanerna i området östra del. Dessa alternativ är även möjliga att kombinera med varandra.

Längsmedgående parkeringar innebär att mer mark måste tas i anspråk samtidigt som antalet fordon som får plats längs sträckan är begränsat. En parkering på grusplanen i anslutning till planerna rymmer fler fordon och påverkar inte Volontärvägen i samma omfattning.

För sträckan föreslås körbanehållplatser. Detta innebär att bussarna stannar i körbanan och på så sätt blockerar bakomvarande trafik. Inga trafiksiffror har erhållits för den aktuella sträckan men bedömningen är att trafikeringen och antalet bussresenärer är så pass låg att föreslagen lösning ej ska påverka trafikflödet längs Volontärvägen i någon större omfattning.

9. Fortsatt arbete

Kontakt med fastighetsägare.

Kontakt med ledningsägare avseende markförläggning av luftledningar mm.

Vidare utredning avseende förändring av befintliga busshållplatslägen.

Lösningar för parkering uppe vid Myran/fotbollsplanerna.

10. Källförteckning

10.1 Skriftliga

Trafikprogram Härnösand, År 2015-2050

Tillgänglighetsplan 2006 för trafiknät inom Härnösands kommuns centrala delar.

Space syntax-analys, utvärdering av broalternativ med avseende på gång- och cykeltrafik, 2014-11-28 rev. 2015-03-18.

Busshållplatser – exempel, råd och detaljer. Vägverket, Publ. 2010:05.

VA-policy för Härnösands kommun

10.2 Web

www.harnosand.se

kommunkartan.cartesia.se

www.ledningskollen.se

10.3 Muntliga

Härnösands kommun – informationsavdelning (stora arbetsplatser – målpunkter)

Härnösands kommun, detaljplan

11. Bilagor

Bilaga 1: V. Ringvägen beskrivning av cykelpassage.

