

PM TRAFIK

UPPDRAG DP Södra delen av industriområdet i Fors	UPPDRAGSLEDARE Yvonne Seger	DATUM 2010-05-19
UPPDRAGSNUMMER 3310330550	UPPRÄTTAD AV Anders Atterbrand	

SYFTE

Syftet med föreliggande trafikutredning är att ta fram alternativa lösningar av trafiksystemet längs riksväg 68 söder om nuvarande fabriksområde. Utredningen ska se över möjliga platser för in- och utfarter till vägen och för- och nackdelar med dessa.

DETALJPLANEN

Detaljplanen syftar bl.a. till att möjliggöra utbyggnad av utlastning/lager även öster om väg 68. För att möjliggöra en framtida större expansion måste väg 68 och järnvägen flyttas. Detaljplaneprogrammet för Fors bruk beskriver dessa frågor samlat. Efter vägutredning har beslut har tagits om att lämplig lokalisering av väg 68 är öster om Forssjön.

Inom föreliggande detaljplaneområde redovisar den strategiska utvecklingsplanen två möjliga utvecklingsetapper. I en första etapp (åtgärder fram till år 2015) ligger väg 68 kvar i befintligt läge och ett färdiglager planläggs inom aktuellt planområdet.

I utvecklingsetapp 2 har industrin behov av att expandera öster ut för bl a utbyggnad av framtida kartongmaskin (KM 4 och 5). Detta förutsätter flytt av väg 68 samt omlokalisering av kraftledning. Denna expansion ligger inte inom föreliggande detaljplan.

ÅTGÄRDER PÅ KORT SIKT

Det finns en problembild redan idag. Området där utlastning av varor sker till lastbil är trångt och rymmer endast ett fåtal lastbilar. När området är fullt tvingas väntande lastbilar att parkera längs riksvägen. Vägen saknar ordentlig vägren vilket innebär att de parkerade lastbilarna upptar ett körfält. Det innebär risk både för upphinnandelyckor och omkörningsolyckor.

Att skapa ett område öster om riksvägen där lastbilar kan stå parkerade i väntan på sin tur vid lastningen skulle innebära att de parkerade lastbilarna längs vägen försvinner, och med detta de trafiksäkerhetsmässiga risker som följer av dessa. En parkering på östra sidan skapar dock andra problem, eftersom lastområdet ligger på västra sidan och lastbilarna måste korsas riksvägen för att ta sig dit.

De åtgärder som kan bli aktuella är åtgärder som är lätta att genomföra och inte behöver alltför stora ombyggnader eller allt för lång handläggning. Det innebär att åtgärder som håller sig inom befintligt vägområde är att föredra. I detta PM listas några olika lösningar och för- och nackdelarna med dessa. Efter genomgången av de olika lösningarna följer en rekommendation för val av alternativ.

Sweco Parkgatan 3 Box 1902, 791 19 Falun Telefon 023-464 00 Telefax 023-464 01 www.sweco.se	Sweco Infrastructure AB Org.nr 556507-0868 säte Stockholm Ingår i Sweco-koncernen Uppdrag 3310330550; AA p:\3310\2005\3310330000\12-text\550_södra ind\trafik\pm in- utfart lb-parkering.doc	Anders Atterbrand Gruppchef / Trafikplanerare Telefon direkt 023-464 30 Mobil 0734-12 65 48 anders.atterbrand@sweco.se
---	---	--

ALTERNATIVA LÖSNINGAR



ALTERNATIV 1 – FYRVÄGSKORSNING VID BEFINTLIG INFART

Ett sätt att minimera exponeringen av lastbilarna på riksvägen är att skapa en fyrvägskorsning och låta lastbilarna korsa vägen. Alternativ 1 (blå linje) innebär att denna korsning skapas vid nuvarande infart till lastningsområdet.

Även om en fyrvägskorsning generellt sätt inte är den optimala lösningen trafiksäkerhetsmässigt, skulle lösningen vara positivt för trafiksäkerheten. Lastbilarna exponeras kortast möjlig tid på vägen och risken för upphinnandeolyckor och omkörningsolyckor minskar.

Markområdet sydöst om infarten är dock inte tillräckligt för att rymma en anslutande gata. Förutom att det går en kraftledning längs vägen (som måste grävas ner om en ny gata anläggs) sluttar marken skarpt ner mot sank mark där vassen breder ut sig mot sjön. Det innebär att ingrepp här kräver omfattande åtgärder såväl juridiskt som byggnadstekniskt. Alternativ 1 är därför inte ett lämpligt alternativ.

2 (4)

PM TRAFIK
2010-05-19
DP SÖDRA DELEN AV
INDUSTRIOMRÅDET I FORS

ALTERNATIV 2 – FYRVÄGSKORSNING LÄNGRE SÖDERUT

Genom att flytta fyrvägskorsningen längre söderut skapas mer utrymme sydost om vägen (ljusröd linje), och huvuddelen av de svårigheter som alternativ 1 innebär försvinner. Fördelarna är de samma, att lastbilarna exponeras kortast möjlig tid på vägen och risken för upphinnandeolyckor och omkörningsolyckor minskar.

Det finns dock omständigheter som omöjliggör detta alternativ. Att kraftledningen måste grävas ner även med denna lösning går att lösa, men det största problemet är att för att alternativet ska vara genomförbart måste två befintliga byggnader på norra sidan om riksvägen rivas. Dessa byggnader används och kommer att användas även fortsättningsvis av Fors bruk, och kan ej rivas. Alternativ 2 är därför inte ett möjligt alternativ.

ALTERNATIV 3 – IN- OCH UTFART MED EXTRA KÖRFÄLT

Att få till en fyrvägskorsning med acceptabla ingrepp är inte möjligt. För att minska lastbilarnas påverkan på övrig trafik på vägen kan de istället ledas ut direkt till ett nytt tredje körfält, ett körfält som fungerar som ett vänstersvängkörfält (orange linje). Detta skulle ha samma trafik-säkerhetsmässiga fördelar som en fyrvägskorsning, det vill säga att risken för upphinnandeolyckor och omkörningsolyckor skulle minska.

Dagens vägområdet är dock smalt. Det innebär att om vägen breddas och ett tredje körfält anläggs hamnar vägen utanför vägområdet. Det innebär i sin tur att det enligt Trafikverkets vägprocess måste göras en förstudie som ska följas av en arbetsplan och det skulle betyda att genomförandet försenas påtagligt. Alternativ 3 är därför inte ett lämpligt alternativ.

ALTERNATIV 4 – IN- OCH UTFART UTAN EXTRA KÖRFÄLT

Det fjärde och sista alternativet innebär att en vanlig in- och utfart anläggs någonstans längs sträckan, såsom illustreras av den gröna linjen. När lastbilarna befinner sig mellan utfarten från parkeringen och infarten till lastningsområdet har de en mycket lägre hastighet än övrig trafik. Det innebär risk både för upphinnandeolyckor och omkörningsolyckor.

För att säkra en god trafiksäkerhet bör denna lösning kompletteras med en hastighetsnedsättning till 50 km/h. Detta skulle innebära att risken för att en trafikolycka inträffar minskar och konsekvensen av en eventuell olycka blir lindrigare.

SLUTSATS OCH REKOMMENDATION

Det är svårt att på kort sikt bygga bort problemen. Ingreppen blir för stora och kräver tid att handlägga och genomföra. Den lösning som är enklast att genomföra är en vanlig in- och utfart enligt alternativ 4, kompletterad med en hastighetsnedsättning till 50 km/h.

Hur hastighetsnedsättningen i praktiken genomförs är en senare fråga. Den temporära hastighetsnedsättningen som finns idag gäller måndag till fredag 06-20 och är en konsekvens av de byggnadsarbeten som pågår. En sådan statistiskt tidsbegränsning är inte lämplig framgent, då Fors bruk står i begrepp att införa dygnet runt-lastning. Däremot finns tekniska lösningar som

skulle kunna bli aktuella, och som innebär att hastigheten sänks från 70 till 50 km/h endast då en lastbil är på väg ut från parkeringen. Detta går att genomföra genom detektering när lastbilen är på väg ut från parkeringen. Detekteringen innebär att en signal skickas till en omställningsbar skylt, en så kallad VMS-skylt (Variable Message Sign), som ställs om till 50 km/h.

Varje in- och utfart är en trafiksäkerhetsmässig risk, varför det är att föredra att samla trafiken som ska in och ut till området till en plats. Riktigt var på sträckan denna in- och utfart ska anläggas spelar mindre roll. Den svaga kurvan närmast befintlig infart till lastningsområdet gör att goda siktförhållanden är enklast att skapa något längre söderut. Samtidigt innebär varje förskjutning söderut att sträckan med hastighetsnedsättning förlängs.

4 (4)

PM TRAFIK
2010-05-19
DP SÖDRA DELEN AV
INDUSTRIOMRÅDET I FORS