

Bilaga 2 Bortvalda gatuutformnings- alternativ

TRAFIKUTREDNING
FÖR NYTT LOGISTIK-OMRÅDE I STENSTA
2024-11-06



1 Inledning

Arbetet med detaljplanen för Stensta logistikområde har utvecklats successivt ihop med trafikutredningen. Då den önskade logistikverksamheten medför ökad trafik i närliggande trafikplats Marieberg, som är en del av väg E18s trafikmiljö, var även samspel med Trafikverket viktigt.

Planen från både kommunen och Trafikverket är att trafikplats Marieberg vid lämpligt tillfälle ska övertas av Trafikverket, från kommunen. Även denna aspekt bidrog till vikten av ett gott samspel med Trafikverket.

Kristinehamns kommun blev efterhand allt tydligare i att de ser en fördel i att ha produktionskontroll över anpassningen av sin trafikplats Marieberg. Det innebär tre hänsynstaganden. Dels att överlämningen av trafikplatsen sker efter att anpassningen genomförts, dels att de anpassningar som görs är godkända av Trafikverket som hållandes rätt standard för statlig väghållning (följa VGU) men även att – om möjligt – undvika att anpassningsåtgärderna kräver vägplanens tillåtlighetsprocess i stället för detaljplanen.

Kristinehamns kommun reviderade efterhand målsättningen avseende vad anpassningarna skulle sikta på att lösa. De trafiksäkerhetsbrister som finns i trafikplatsen redan idag ska inte nödvändigtvis lösas av dessa anpassningar – det får bli ett annat projekt. Fokuset blev till slut att säkerställa att kapaciteten i trafikplatsen klarar den trafikökning som verksamheten i Stensta antas generera, samt att trafiksäkerheten inte får försämrats jämfört med idag.

Dessa hänsynstaganden var inte fastställda i inledningen av trafikutredningen utan har vuxit fram efterhand. Det medför att några tidiga gatuutformningsförslag har valts bort av något av ovan nämnda tillkomna villkor.

De bortvalda C-alternativen visade sig efterhand inte vara de mest lämpade för genomförande.

Flera av de nu bortvalda D-alternativen bör dock "sparas för framtiden". De är i grunden intressanta som generella förbättringar av både trafiksäkerheten och kapaciteten i Trafikplats Marieberg. Men de är inte rätt lösning med det fokus som utredningen landade i till slut.

2 Bortvalda varianter av C

2.1 C3 Trevägs korsning med 80 meter långt vänstersvängfält

Den södra infarten till logistikområdet prövades som en trevägskorsning som är fysiskt skild från nuvarande trevägskorsning som ansluter bostadsområdet Stensta med Stenstavägen. För att undvika köbildning på Stenstavägen orsakade av fordon som inväntar fri väg in till logistikområdet behövs ett separat körfält för vänstersvängande fordon. För att ge plats för två fordonståg (34,5 meter långa) behöver vänstersvängfältet vara minst 80 meter långt. I söder kan detta körfält inte påbörjas förrän man passerat trevägskorsningen till bostadsområdet. Det gör att den södra infarten till logistikområdet hamnar på den del av Stenstavägen som är allra mest kuperad, lastbilar som står och inväntar möjlighet att svänga in till logistikområdet står i ett kraftigt uppförslut. Vi förutspår svåra problem att komma igång från den positionen vid halt väglag. Sikten är även begränsad av en kurva.

Alternativet har inte kostnadsbedömts.

Alternativet förkastades då det hade alltför många brister. Se Figur 1



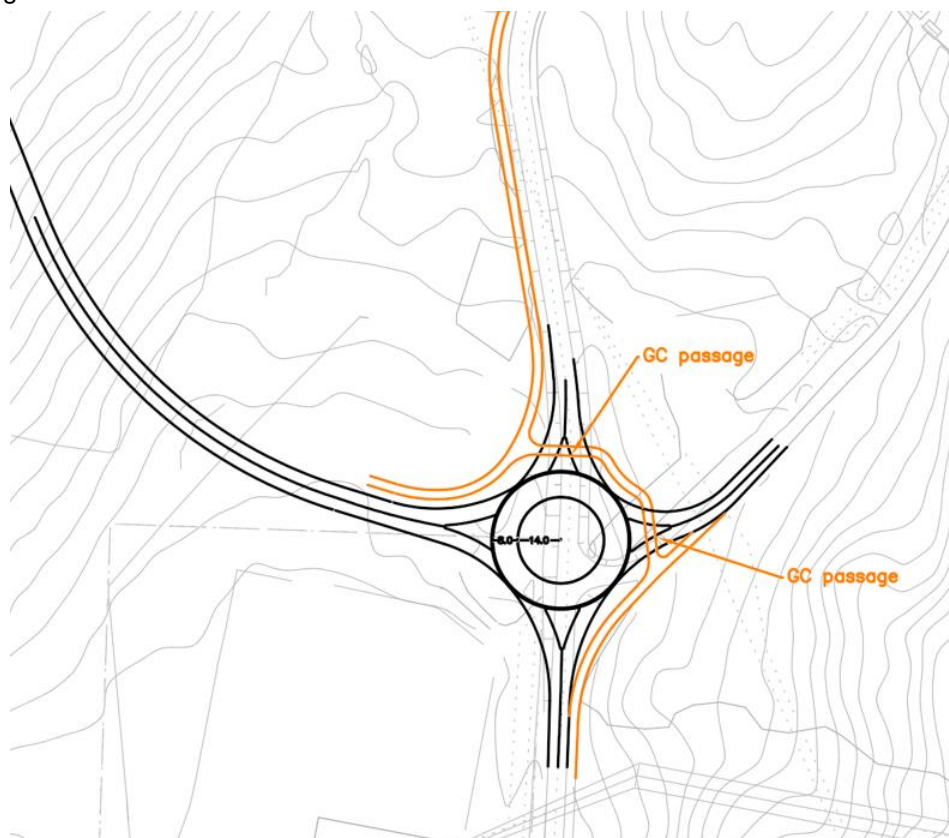
Figur 1 Bortvalt alternativ C3, trevägskorsning med 80 meter långt vänstersvängkörfält på Stenstavägen.

2.2 C4 Gång- och cykelpassage över Stenstavägen, norr om ny cirkulationsplats

Alternativ C4 är en variant av C1, men där gång- och cykelpassagen över Stenstavägen placeras i ett läge norr om ny föreslagen cirkulationsplats (C1 har den söder om). Gående och cyklister skulle då korsa Stenstavägen på en lägre trafikerad del jämfört med söder om korsningen vilket är positivt sett till framkomligheten för biltrafiken. Dessutom skulle det lämna en större yta för exploatering sydväst om cirkulationen jämfört med gång- och cykelpassage söder om korsningen. Ytterligare skulle det bli en genare väg för boende i villaområdet som ska cykla norrut mot återvinningsstationen. Alternativet har dock ett antal nackdelar jämfört med C1. C3 korsar Stenstavägen i brantare lutning (~3,5%) jämfört med söder om korsningen, vilket är negativt sett till trafiksäkerheten. Detta eftersom den branta lutningen kan göra det svårt för lastbilar att stanna vid halt väglag. Dessutom skulle det krävas ytterligare en gång- och cykelpassage för att ansluta till den sydvästra sidan av den nya lokalgatan (där ny gång- och cykelbana föreslås).

Alternativet har inte kostnadsbedömts.

Sammantaget bedömdes att variant C1 är en bättre lösning avseende trafiksäkerheten och framkomligheten, jämfört med C3, vilket medförde att vi valde bort C3. Se Figur 2 för bild.



Figur 2 C3 -en variant av C1 men där cykelpassage över Stenstavägen i stället sker norr om ny cirkulationsplats.

3 Bortvalda varianter av D – anpassning av Trafikplats Marieberg

Sweco förordar alternativ D7, som redovisas i trafikutredningsrapporten. Utöver den har vi skissat på flera alternativa anpassningar av Trafikplats Marieberg. Dessa redovisas här.

3.1 D1 Cirkulationsplats i norra delen av Trafikplats Marieberg med en ytterradien på 31 meter

Alternativ D1 är en ursprunglig variant av det valda alternativet D7. D7 är placerad en bit längre österut än D1, vilket ger D7 några trafiksäkerhetsmässiga fördelar genom att körfältet in till cirkulationsplatsen från E18V blir något längre och därmed minskar risken ytterligare för upphinnandeolyckor vid avfarten.

Alternativet bedöms ha samma kostnad som D7.

Då D1 inte har några andra fördelar jämfört med D7, valdes D1 bort. Se Figur 3 för bild.



Figur 3 Alternativ D1, en förlaga till alternativ D7 som föreslås genomföras.

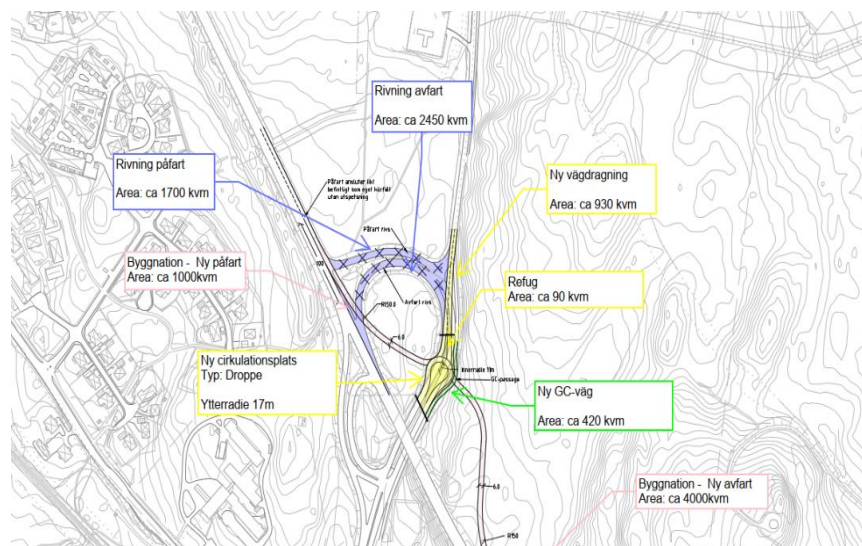
3.2 D2 Nya östligt placerade av- och påfart för den norra delen av trafikplats Marieberg

Alternativen D2-D4 är alternativ som tar sikte på att även lösa en eller två befintliga trafiksäkerhetsbrister i Trafikplats Marieberg. Dels den korta och skymda kilavfarten från E18V, dels den något branta kurvan vid påfarten till E18V. Båda dessa två utformningar utgör avvikelser från aktuell version av Trafikverkets utformningsriktlinjer VGU.

Alternativ D2 moderniserar och förbättrar trafikplats Mariebergs norra halva. Avfarten från E18V är idag enbart en kort kilavfart som dessutom snabbt går över i en brant och skymd kurva och i den gömmer sig trevägs-korsningen in till Stensta. Den nya avfarten placeras öster om den befintliga trafikplatsen och angör Stenstavägen i en ny droppformad cirkulationsplats. Nuvarande avfart kan avvecklas helt, liksom delar av påfarten. Även påfarten byggs om så att den ansluter till samma droppformade cirkulationsplats som avfarten. Detta gör att den lite väl branta kurvan i befintlig påfart kan tas bort. Se Figur 4 för bild.

Detta alternativ kräver vägplan för att kunna tillåtas. Relativt mycket berg behöver tas bort för att ordna avfarten. Avfart och påfart håller god standard enligt VGU för en väg med hastigheten 100 km/h. Alternativet bedöms kosta cirka 85 miljoner kronor att genomföra.

Alternativet valdes bort av flera skäl. Dels kräver den vägplan, dels är dess kostnad svår att motivera inom ramen för exploateringskalkylen för logistikområdet.



Figur 4 Alternativ D2 – ny av och påfart för den norra delen av trafikplats Marieberg.

3.3 D3 Nya västligt placerade av- och påfarter i norra delen av Trafikplats Marieberg

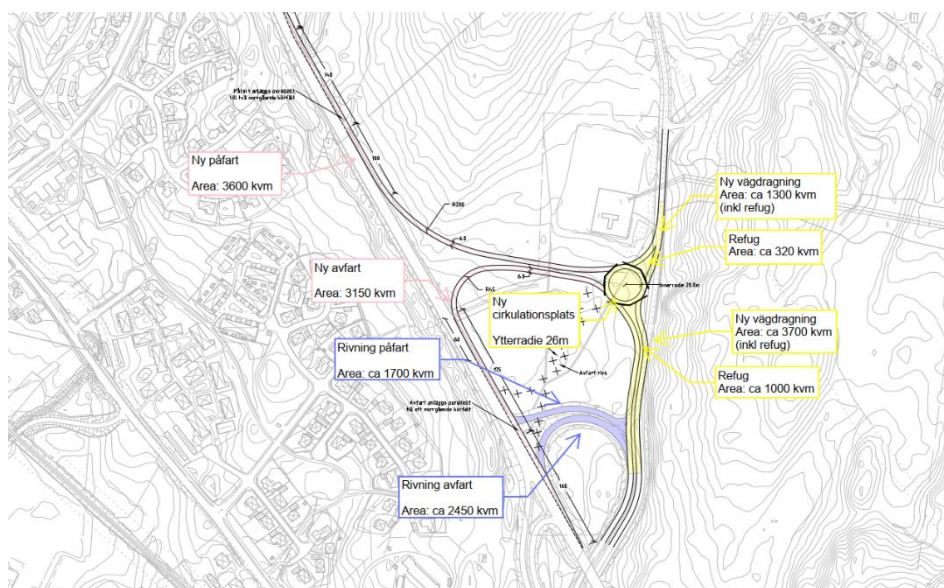
Alternativen D2-D4 är alternativ som tar sikte på att även lösa en eller två befintliga trafiksäkerhetsbrister i Trafikplats Marieberg. Dels den korta och skymda kilavfarten från E18V, dels den något branta kurvan vid påfarten till E18V. Båda dessa två utformningar utgör avvikelser från aktuell version av Trafikverkets utformningsriktlinjer VGU.

Alternativ D3 moderniserar och förbättrar trafikplats Mariebergs norra halva. Avfarten från E18V är idag enbart en kort kilavfart som dessutom snabbt går över i en brant och skymd kurva och i den gömmer sig trevägskorsningen in till Stensta. Även påfarten moderniseras genom att den lite väl branta kurvan i befintlig påfart kan tas bort.

Den befintliga kilavfarten förlängs till god VGU-standard för vägar med hastigheten 100 km/h. Detta gör att avfarten avslutas betydligt längre västerut än idag. Det gör att även påfarten behöver flytta med västerut, en lyckosam bieffekt av det är att man då kan flacka ut den lite för branta kurvan i påfarten. Trevägskorsningen till Stenstavägen ersätts av en cirkulationsplats för att minska risker för köbildning av fordon som ska svänga upp till logistikområdet. I området innanför avfarten bildas ett utrymme som skulle kunna användas på något sätt, ex dagvattenmagasin eller någon slags servicestation (med infart från cirkulationsplatsen. Se Figur 5 för bild.

Detta alternativ kräver vägplan för att kunna tillåtas. Avfart och påfart håller god standard enligt VGU för en väg med hastigheten 100 km/h. Alternativet bedöms kosta cirka 90 miljoner kronor att genomföra.

Alternativet valdes bort av flera skäl. Dels kräver den vägplan, dels är dess kostnad svår att motivera inom ramen för exploateringskalkylen för logistikområdet.



Figur 5 Alternativ D3 Nya västligt placerade av- och påfarter i norra delen av Trafikplats Marieberg

3.4 D4 – en variant av D3 Nya västligt placerade av- och påfarter i norra delen av Trafikplats Marieberg

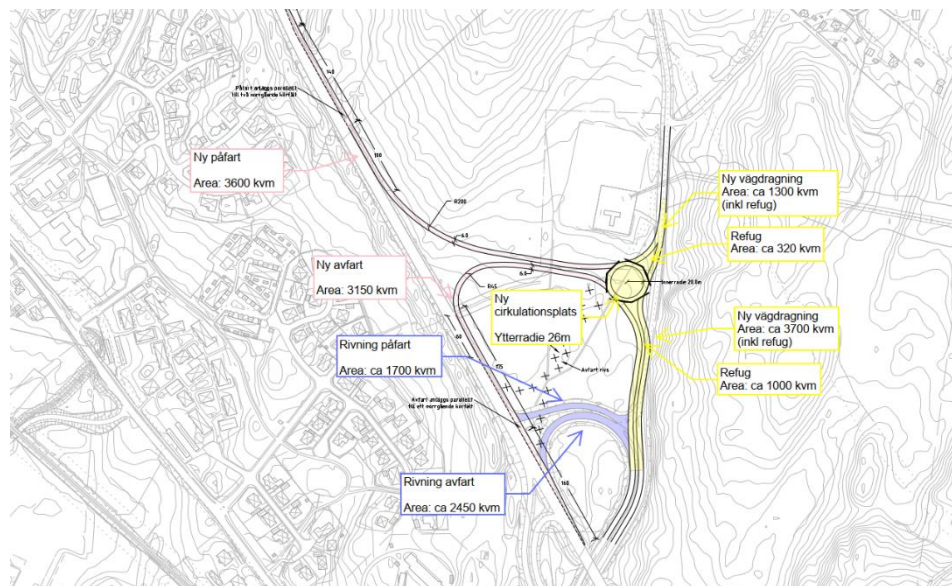
Alternativen D2-D4 är alternativ som tar sikte på att även lösa en eller två befintliga trafiksäkerhetsbrister i Trafikplats Marieberg. Dels den korta och skymda kilavfarten från E18V, dels den något branta kurvan vid påfarten till E18V. Båda dessa två utformningar utgör avvikelser från aktuell version av Trafikverkets utformningsriktlinjer VGU.

Alternativ D4 moderniserar och förbättrar trafikplats Mariebergs norra halva. Avfarten från E18V är idag enbart en kort kilavfart som dessutom snabbt går över i en brant och skymd kurva och i den gömmer sig trevägskorsningen in till Stensta. Även påfarten moderniseras genom att den lite väl branta kurvan i befintlig påfart kan tas bort.

Alternativ D4 är en variant av D3, där skillnaden ligger i att cirkulationsplatsen vid Stenstavägen läggs längre norrut, för att göra området innanför avfarten lite större och därmed mer användbar. Se Figur 6/figur 5 för bild.

Detta alternativ kräver vägplan för att kunna tillåtas. Avfart och påfart håller god standard enligt VGU för en väg med hastigheten 100 km/h. Alternativet bedöms kosta cirka 105 miljoner kronor att genomföra.

Alternativet valdes bort av flera skäl. Dels kräver den vägplan, dels är dess kostnad svår att motivera inom ramen för exploateringskalkylen för logistikområdet.



Figur 6 D4 Nya västligt placerade av- och påfarter i norra delen av Trafikplats Marieberg