

TRAFIKUTREDNING TIMMERUPPLAG VÄRÖ-BACKA

2021-08-27



TRAFIKUTREDNING TIMMERUPPLAG VÄRÖ- BACKA

KUND

Södra Skogsägarna

KONSULT

WSP Advisory

Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19
Tel: +46 10-722 50 00
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

KONTAKTPERSONER

Alexander Hörnquist, trafikanalytiker WSP
alexander.hornquist@wsp.com, +46 10-722 50 00

Lasse Brand, trafikutredare WSP
lasse.brand@wsp.com, +46 10-721 04 68

UPPDRAGSNAMN
Trafikutredning Timmerupplag
Värö-Backa

UPPDRAGSNUMMER
10322676

FÖRFATTARE
Alexander Hörnquist
Lasse Brand

DATUM
2021-08-27

ÄNDRINGSDATUM
2021-09-13

Granskad av
Alexander Hörnquist

Godkänd av
Alexander Hörnquist

INNEHÅLL

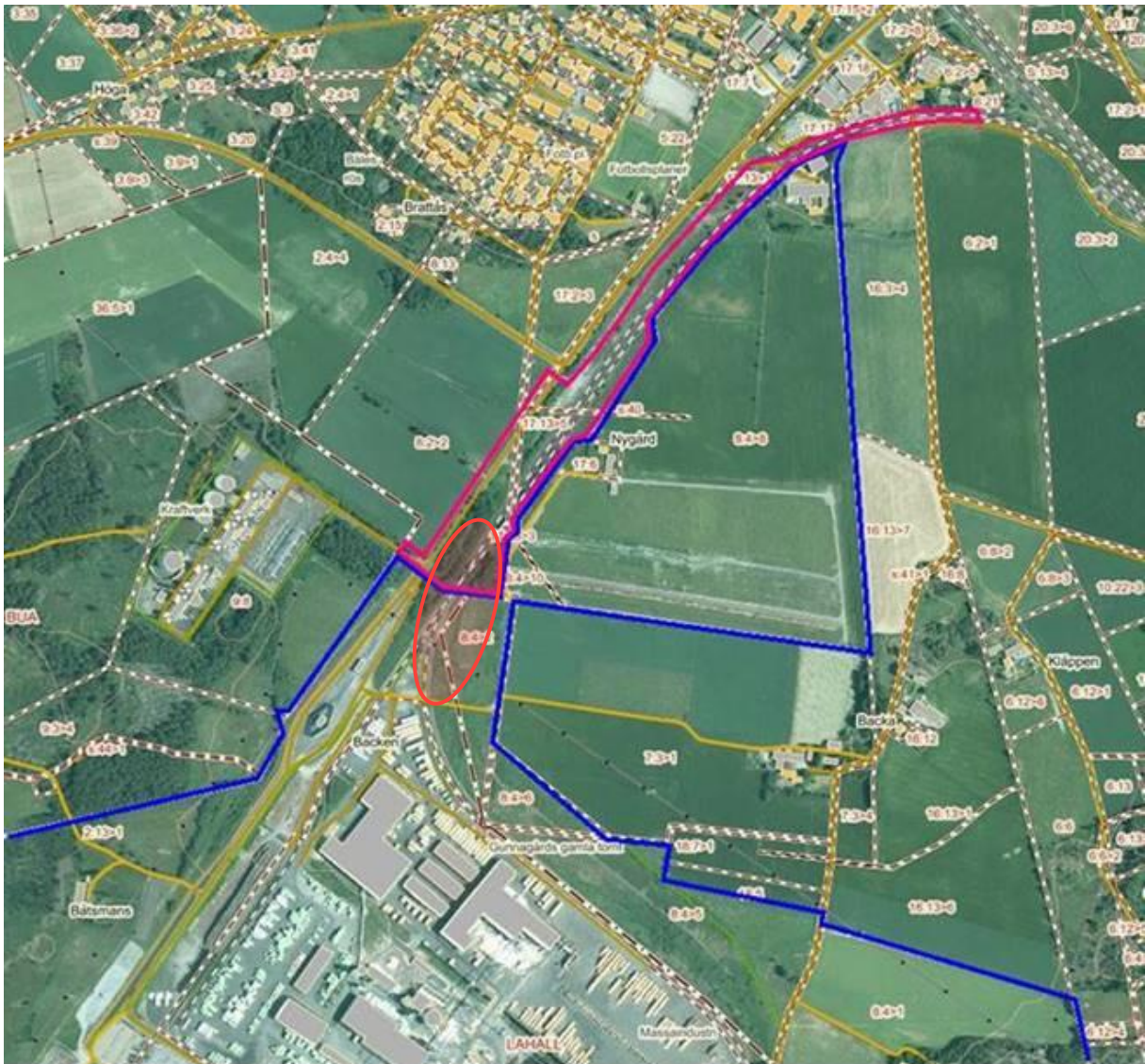
1 SYFTE OCH BAKGRUND	4
2 PÅVERKAN PÅ OMGIVANDE TRAFIKNÄT	5
Väg 850 5	
Omgivande fastigheter	5
Kattegattleden	5
Järnväg 6	
3 UTFORMNING INOM FASTIGHETEN	6
Trafiksäkerhet	7

1 SYFTE OCH BAKGRUND

Södra skogsägarna planerar för en utökning av timmerupplag i Värö-Backa i Varbergs kommun. Framtagandet av detaljplanen görs av kommunen själva där WSP assisterar genom samordning och rådgivning i planfrågorna. Detaljplanen ska möjliggöra timmerupplag (stora vältor) på en fastigheten Värö-Backa 8:4, intill Södras befintliga sågverk i Värö-Backa. Fastigheten ligger precis intill ett industrispår samt en väg där Trafikverket är väghållare. In- och utfart planeras ske i anslutning till befintlig entré inom den egna fastigheten.

En trafikutredning behöver genomföras inom planarbetet för att förtydliga planernas påverkan på omgivande trafiknät, möjlig utformning och säkerställande av god trafiksäkerhet. Utredningen kommer belysa:

- Hur stor mängd transporter som alstras
- Påverkan på Trafikverkets väg
- Resonemang kring eventuell påverkan på Kattegattleden (cykelled)
- Beskrivning av järnvägens funktion och planens påverkan på den
- In- och utfarter till området och hur de utformas på ett trafiksäkert sätt



Figur 1: Översikt över planområde med fastighet som Södra ägt sedan tidigare i blå, nyinköpt fastighet i lila/rosa och område där nya in-/utfarter planeras markerat i röd.

2 PÅVERKAN PÅ OMGIVANDE TRAFIKNÄT

Väg 850

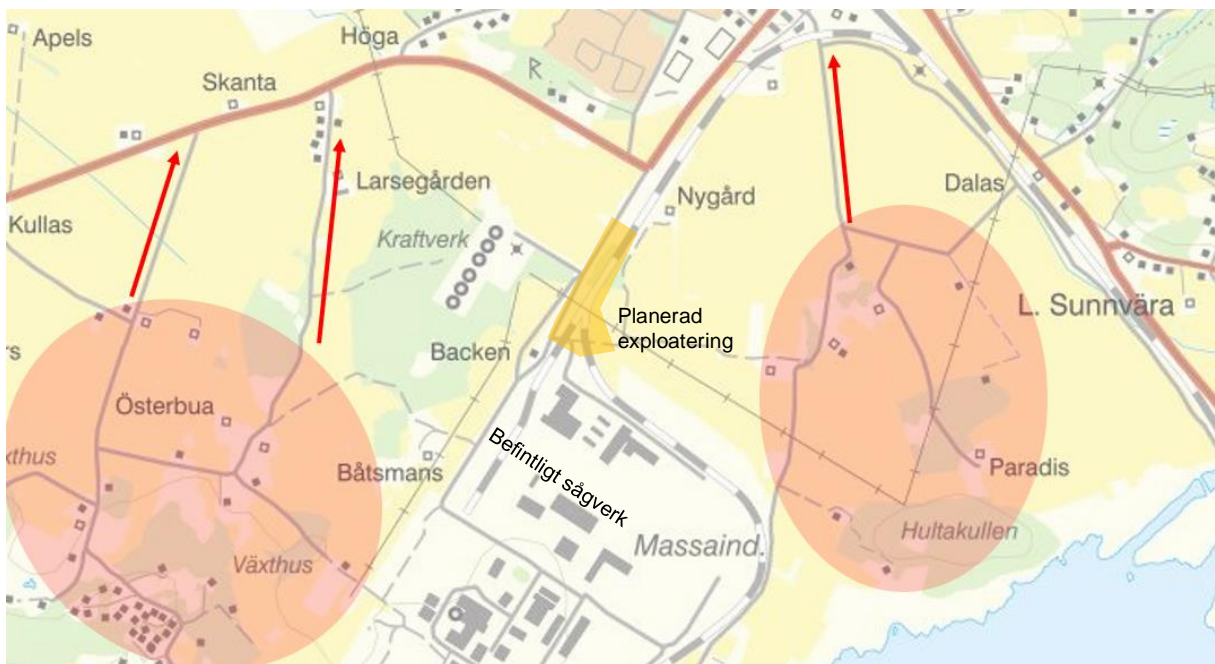
Timmerupplagets utökning bedöms inte medföra någon tillkommande trafikallstring då vare sig sågverket eller bruket ökar sin kapacitet utan endast ökar lagerkapaciteten. Dagens totala transporter beräknas därför kvarstå och att det i framtiden istället finns möjlighet att lagra större volymer i direkt närhet till bruket. Befintliga trafikmängder och trafiksituationer på väg 850 kommer därmed kvarstå.

In/utfarten till timmerupplaget planeras ske i anslutning till befintlig entré inom den egna fastigheten (se Figur 4 och Figur 1). In/utfarten till framtida bränslestation planeras ske inom Södras nyinköpta fastighet, där vägen är en gemensamhetsanläggning. Därmed kvarstår befintlig utformning i norr mot Trafikverkets väg och **trafiksituationen på väg 850 kommer inte påverkas**.

Omgivande fastigheter

Vägsträckningen från väg 850 till Södras sågverk och timmerupplag kan antas nyttjas nästan uteslutande av Södras leverantörer och anställda. Vägen är idag inte någon allmän väg utan en enskild väg där Södra är väghållare (i den norra delen som del av en gemensamhetsanläggning).

Omgivande fastigheter har idag goda väganslutningar till vägnätet utanför planområdet. Både fastigheterna öster om sågverket och de väster om sågverket har genare körvägar till väg 850 utanför planområdet än genom Södras enskilda väg (se Figur 2). **Omgivande fastigheters trafiksituation kommer därmed inte påverkas väsentligt** av planerna.



Figur 2: Illustration över angränsande fastigheters närmaste anslutningar till omkringliggande vägnätet i rött. Framtida anslutning och tillkommande bränslestation planeras att placeras inom orange markerat område och återges i detalj inom Figur 4.

Kattegattleden

Kattegattleden är en 390 kilometer cykelled som sträcker sig längs kusten från Helsingborg genom Halland till Göteborg. Där cykelleden passerar genom planområdet (se Figur 3) förs den på en separerat GC-bana utmed den västra vägsidan. De planerade in- och utfarterna ansluter från östra vägsidan och **kommer därmed inte påverka Kattegattleden**.



Figur 3: Kattegattledens sträckning (röd streckad) kring planområdet

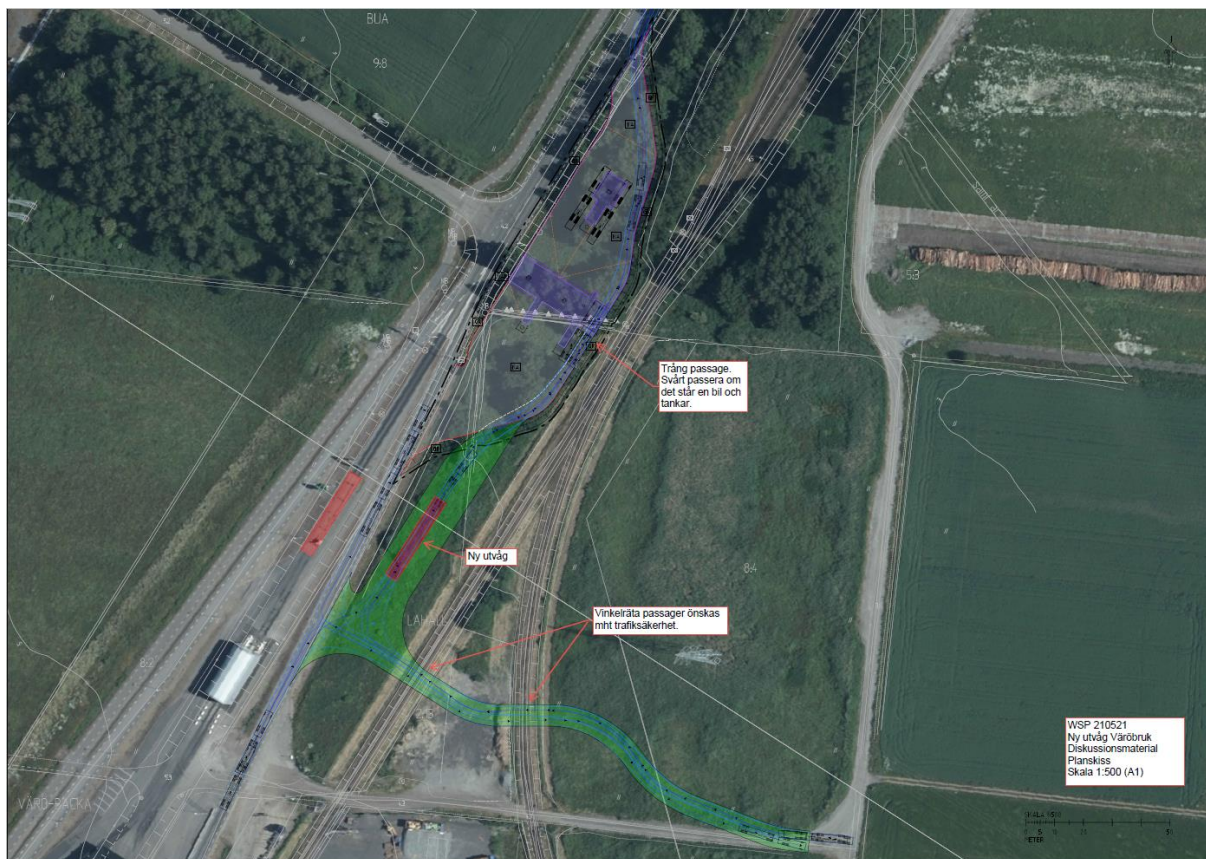
Järnväg

Järnvägen inom planområdet är ett industrispår som uteslutande nyttjas av Södras anläggning. Tågtrafiken på spåret är därför lågfrekvent och håller en låg hastighet. Plankorsningarna är idag obevakade och samspelet fungerar väl mellan tåg och övrig trafik. Det högre antal lastbilar som kommer korsa spåret i och med utökningen av timmerupplaget bedöms fortsättningsvis kunna samsas med tågtrafiken via plankorsningarna och förhålla sig till varandra på ett trafiksäkert sätt. Järnvägen kommer ha företräde vid korsningspunkter och därmed inte påverkas av en ökad mängd passager. **Järnvägens funktion kommer inte påverkas nämnvärt.**

3 UTFORMNING INOM FASTIGHETEN

Exploateringsens tänkta utformning och anslutning till befintligt trafiknät inom fastigheten har granskats ur ett säkerhetsperspektiv samt ur ett framkomlighetsperspektiv för timmerbilar.

En ny in/utfart till framtida timmerupplag planeras, vilken kommer ansluta till Södras huvudväg mot väg 850 (se Figur 4, grön markerat). Likt idag kommer endast Södras leverantörer och anställda ha tillträde till anläggningen med förbud mot obehörig trafik. In/utfarten till den nya bränslestationen planeras ske inom Södras nyinköpta fastighet där vägen är en gemensamhetsanläggning (se Figur 4, blå markerat). I anslutning till bränslestationen planeras även en våg att anläggas (markerat i rött i Figur 4).

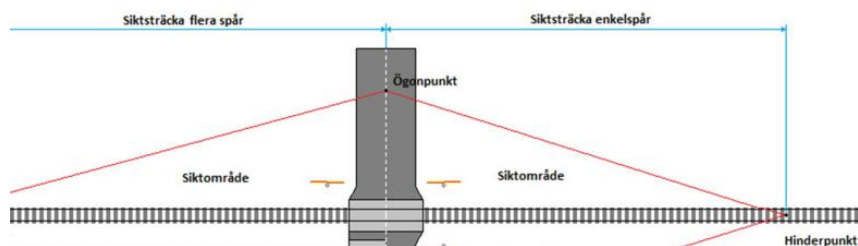


Figur 4: Planskiss som visar ny infart till Nygård där framtida plankorsning illustreras i grönt och bränslestation i lila

Trafiksäkerhet

I det fall transporter till det nya uppläggningsområdet skall passera befintlig våg rekommenderas att tillräckligt med utrymme säkerställs via körspårsanalyser. Transporterna behöver i så fall utföra en 180 graders sväng efter att de passerat befintlig våg för att ansluta framtida järnvägspassager.

De nya passagerna är vinkelräta mot järnvägsspåren, vilket förbättrar siktvinkeln i anslutning till korsningarna. Därtill rekommenderas vägen öster om spåren att fortsätta i den vinkelräta riktningen minst 15 meter från korsningspunkten för att säkerställa goda siktförhållanden en god sträcka innan korsningen av spåret. Goda siktförhållanden krävs utmed en siktsträcka på minst tre gånger den högsta tillåtna hastigheten för industrispåret. Siktområdet skall vara fritt från hinder och skymmande föremål.



Figur 5: Illustration över siktområde och siktsträcka. Ögonpunkten skall vara minst 5 m från spåret, men rekommenderas till 10-15 från spåret.

Det återfinns idag begränsat med utrymme invid korsningarna och vid ett stopp för transporter finns risk att andra färdvägar blockeras. T.ex bedöms inte tillräckligt utrymme finnas för en längre timmerbil mellan de två spårkorsningspunkterna. Detta utgör dock inget problem för tågtrafiken som inte kan nyttja spåren samtidigt intill plankorsningen. En väntande lastbil riskerar även att försvåra anslutningen till den nya vägen i väntan på att passera spåret.

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB
Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

