

PM – VÄGTRAFIK

Detaljplan industrispår i Rundvik, Nordmaling.

Bakgrund och syfte

Detaljplanen syftar till att skapa planmässiga förutsättningar till att koppla på ett industrispår till befintlig växel på Botniabanan. Intill industrispåret ska en terminalanläggning för lastning och lossning kunna byggas. Detta ska skapa förutsättningar för ett logistiknav i Rundvik samt öka godstransporter på järnvägen.

Skogsindustrin är Rundviks största arbetsgivare och sysselsätter ca 60 personer. Planer på ett industrispår från Botniabanan till Rundvik har funnits sedan byggnationen av Botniabanan och spåret finns omnämnt i de tillägg som gjordes år 1999 till gällande översiktsplan.

I Rundvik finns en mötesstation med tre spår i nära anslutning till trafikplatsen mellan väg E4 och väg 500 som leder till Rundvik. Nordmalings kommun och befintliga industrier i området, Masonite och SCA, har ambitionen att anlägga en lastnings- och lossningsplats för godshantering på järnväg i Rundvik. Etableringen av ett nytt industrispår samt terminalanläggning utgör en satsning på miljövänliga transporter, från lastbil till spårbunden trafik.

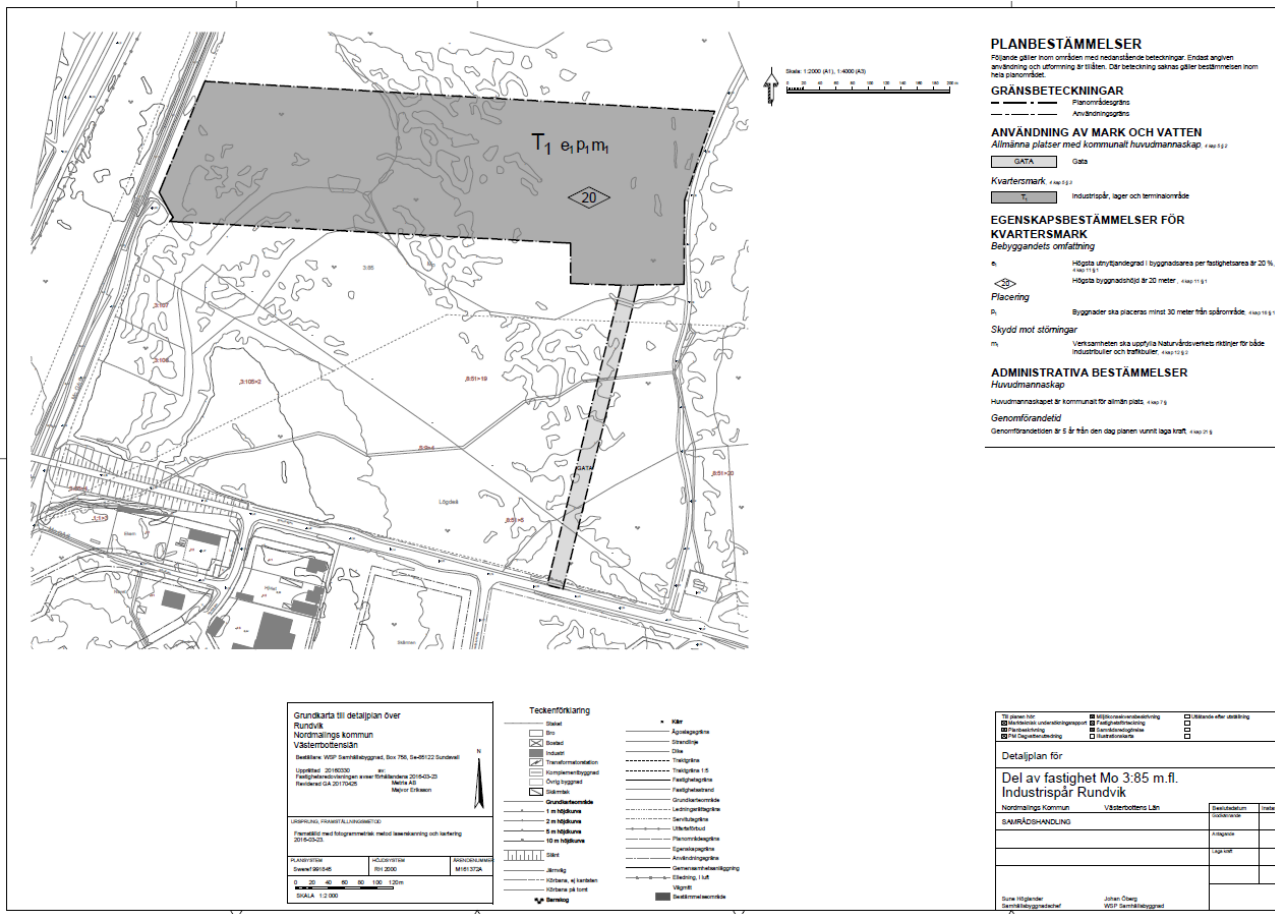
Syftet med aktuellt PM är att utreda de vägtrafikfrågor som finns kopplat till detaljplanens genomförande. De frågor som i huvudsak ska besvaras är:

- Var bör anslutningsvägar till området anläggas, med avseende på kraven i VGU.
- Påverkar tillkommande vägtrafik befintligt vägnät.
- Hur bör räddningsvägar anslutas till området.

Trafiken inom själva terminalområdet studeras inte i aktuellt PM.

Detaljplanens utformning

Godsterminalen utformas med i huvudsak en in- och utfart till området. In- och utfarten ska hantera såväl transporter av gods samt fungera som infart för de som arbetar eller verkar inom området.



Figur 1 Detaljplanens utformning

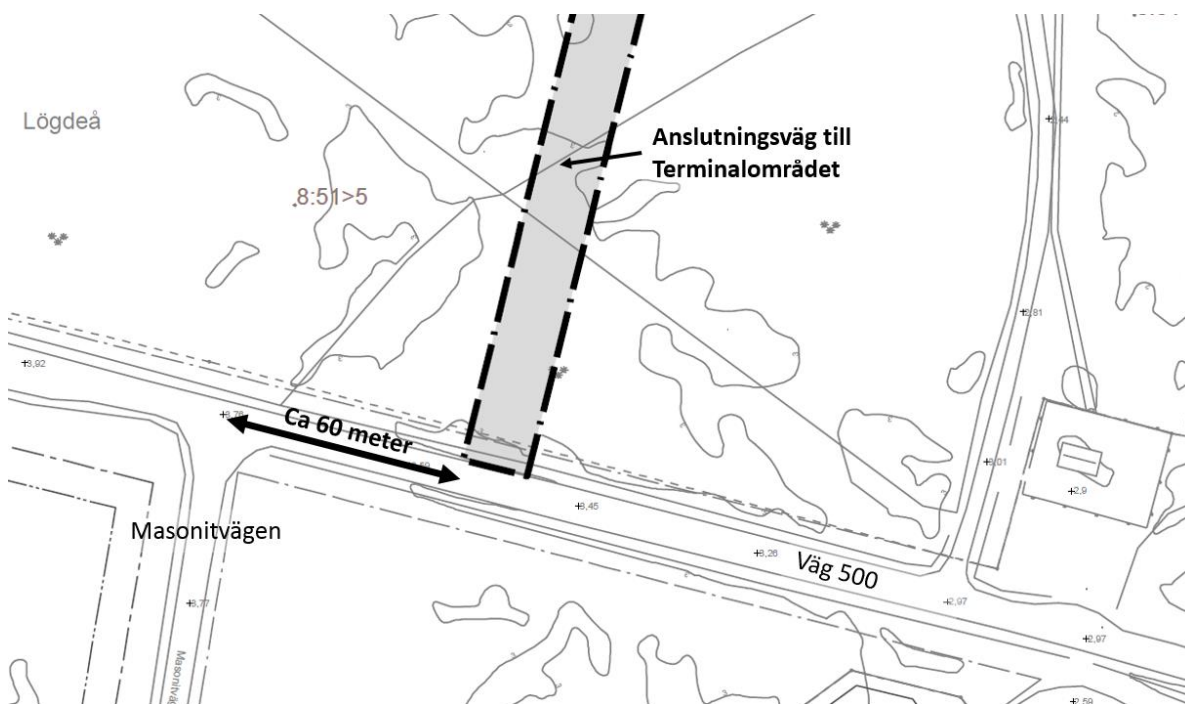
Trafikflöden och trafikgenerering

Enligt SCA så lastar man idag i Rundvik in cirka 700 000 m³ timmer per år. En lastbil rymmer cirka 50-60 m³ timmer. Timret kommer bara på vardagar vilket ger cirka 60 lastbilar per dag. Knappt 20 lastbilar per vardag lämnar idag området med produkter från industrin. Totalt ger det cirka 180 lastbilar till och från området. Utöver det tillkommer fordon för övriga leveranser såsom exempelvis drivmedel, servicefordon osv. Enligt Trafikverkets trafikmätningar på Strandvägen (väg 500) från 2016 är antalet tunga fordon i höjd med planområdet cirka 210 i ÅDT (årsdygnstrafik). Det totala antalet fordon är 1620 i ÅDT.

Godsterminalen kommer i första hand inte genererar mer tung trafik till området utan snarare minska behovet av godstransporter till Rundvik då en betydande andel av inkommande och avgående gods kan transporteras via järnvägen. Mellan godsterminalen och Rundvik kommer dock flödet av tunga fordon vara ungefär som idag.

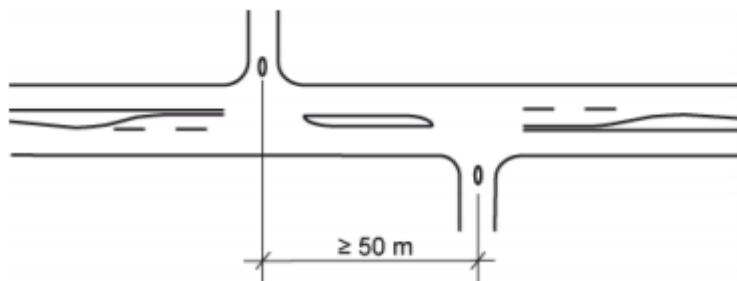
Utfarter – sikt/trafiksäkerhet

In- och utfarten till området planeras i huvudsak ske via en ny väg, i enlighet med illustrationen i Figur 2. I detaljplanen är det utritade området för vägen cirka 20 meter, för att möjliggöra mindre justeringar av vägens läge i ett senare skede. Anslutningen till väg 500 sker vinkelrätt. Området är i princip helt plant, varför inga problem med lutningar förekommer.



Figur 2 Föreslagen anslutningspunkt för in- och utfart till terminalområdet.

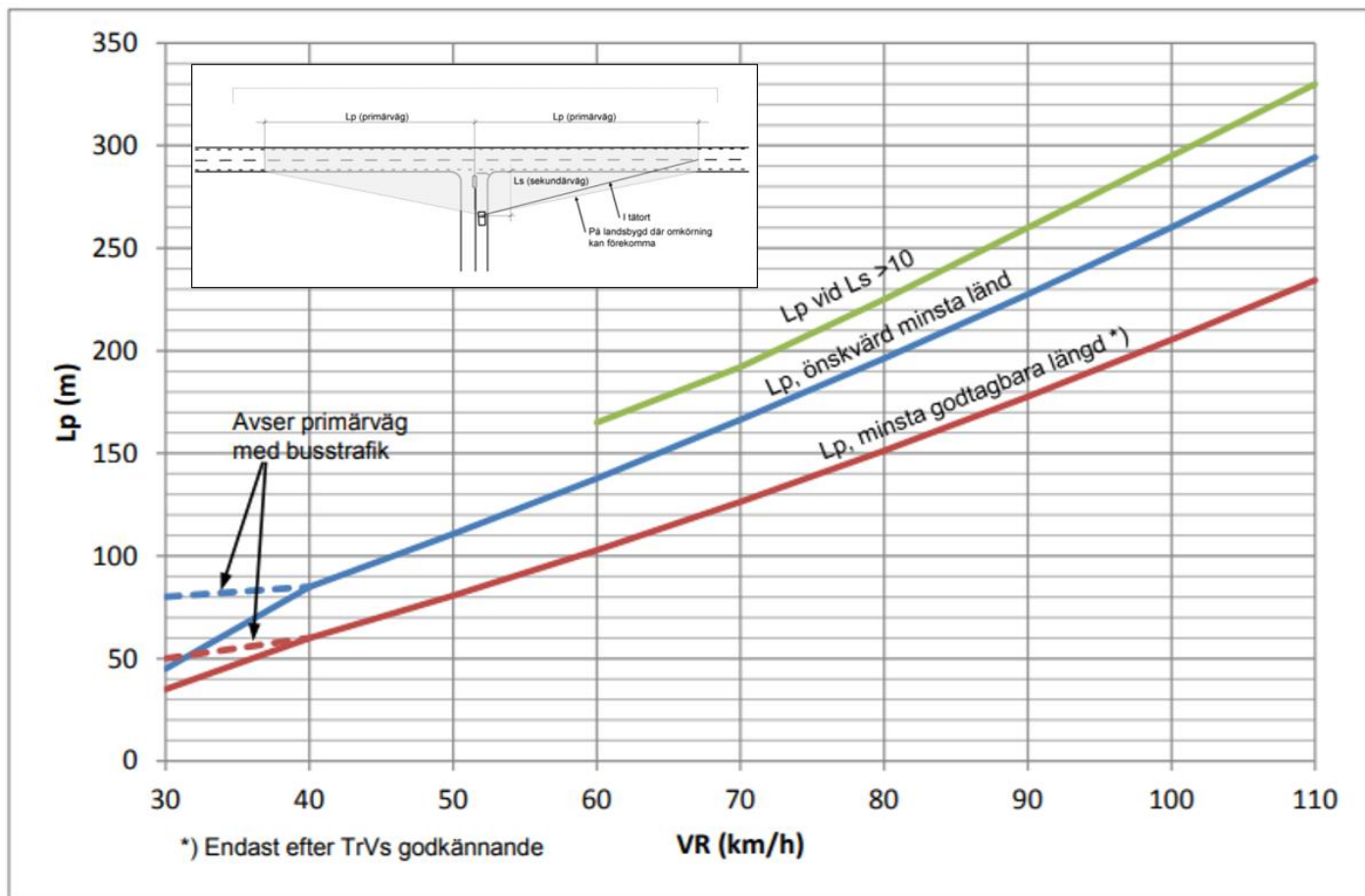
Den nya anslutningen från godsterminalen hamnar knappt 60 meter öster om Masonitvägens anslutning till väg 500, i enlighet med kravet på minsta avstånd mellan anslutningar i VGU (Vägar och gators utformning), Figur 3.



Figur 3 Krav från VGU gällande avstånd mellan anslutning till primärväg.

Lokaliseringen av den föreslagna in- och utfarten medför att kraven i VGU gällande siktsträckor uppfylls, se Figur 4. Åt öster är siktsträckan drygt 250 meter och åt väster är det en nästan 800 meter lång raksträcka. Väg 500 har en idag

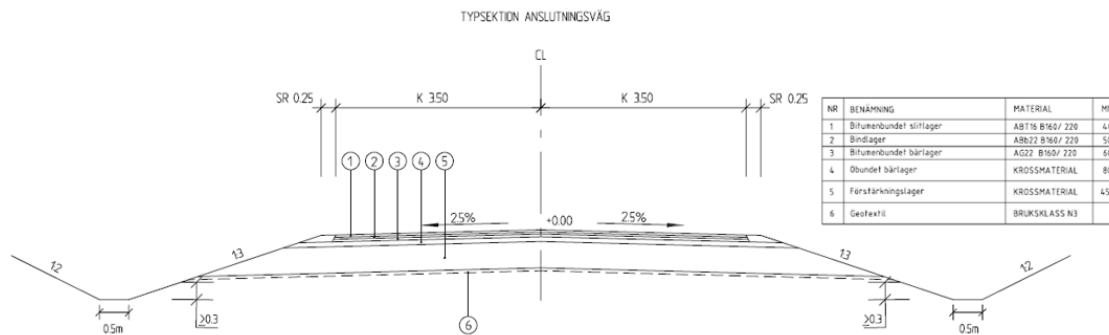
en hastighetsbegränsning på 70 km/h. Siktområdet för sekundärvägen, Ls, kommer med största sannolikhet överstiga 10 meter, varför den övre gröna linjen gäller för kravet på primärvägen.



Figur 4 Sikttriangel och siktängder vid anslutning mellan sekundärväg och primärväg

Dimensionering

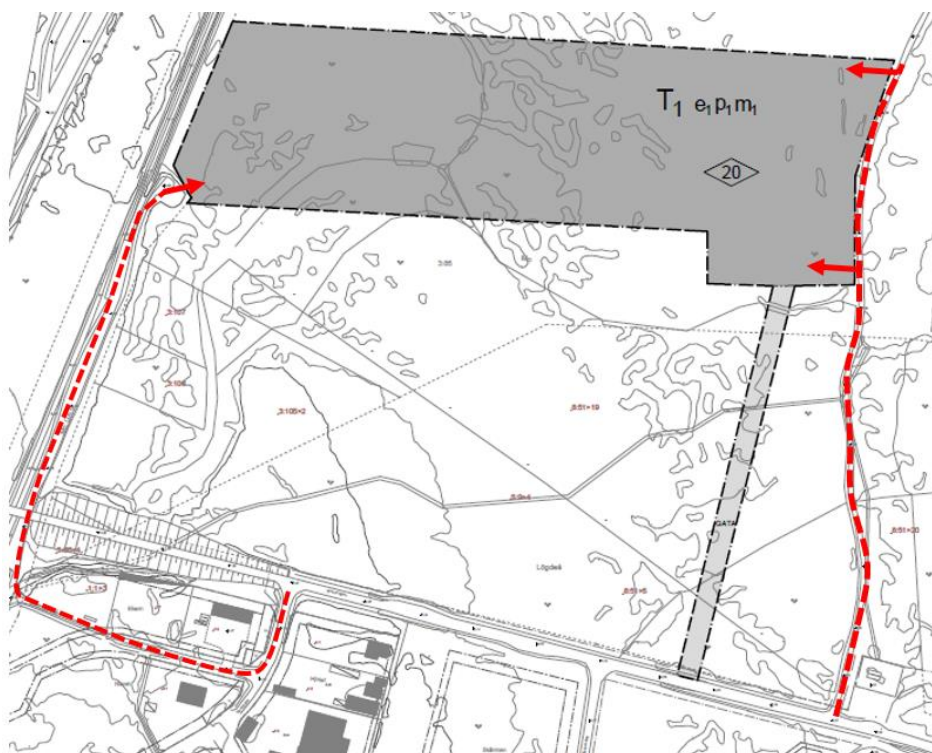
Anslutningsvägen anläggs som en sju meter bred belagd väg, enligt typsektionen i Figur 5.



Figur 5 Förslag till dimensionering av ny anslutningsväg

Räddningstjänst

Som komplement till den huvudsakliga in- och utfarten till planområdet finns två möjliga alternativa anslutningsvägar, som kan nyttjas som räddningsvägar, enligt Figur 6. Öster om den nya infarten finns en befintlig väg som går från väg 500 till ett reningsverk som ligger norr om planområdet. Från denna väg kan anslutningar till planområdet, vid en eller flera punkter anordnas. Längs järnvägen, väster om planområdet finns en befintlig grusväg som kan användas för att möjliggöra åtkomst till planområdet från väster.



Figur 6 Alternativa anslutningsvägar till planområdet

Kollektivtrafik

Längs väg 500, strax öster om den föreslagna anslutningsvägen finns en busshållplats som trafikeras av buss i linjetrafik. För att ta sig till och från hållplatsen behöver man gå i vägrenen.

Gång – och cykel

Det saknas gång- och cykelvägar i anslutning till planområdet. I detaljplanen finns inga planer på nya gång- och cykelvägar till området. Flödena med gående och cyklister till och från området bedöms som små.

Drift och underhåll

Anslutningsvägen anläggs med sådan bredd och linjeföring att normala drift- och väghållningsfordon kan användas på tillkommande vägar. I detaljplanen är det kommunalt huvudmannaskap på den nya anslutningsvägen.

Slutsats

Detaljplanen innebär att en stor mängd gods kan transporteras via järnvägen istället för idag som på lastbil. Anslutningen från terminalområdet till det befintliga vägnätet kan utföras på ett sådant sätt att kraven i VGU uppfylls. Det finns även goda möjligheter att tillskapa alternativa anslutningsvägar till området. Utifrån den information som finns tillgänglig i dagsläget finns inget som talar för att detaljplanens genomförande skulle innebära försämring eller skapa negativa konsekvenser utifrån ett vägtrafikperspektiv.

Örnsköldsvik 2018-06-04

WSP Sverige AB

Sebastian Arnehed