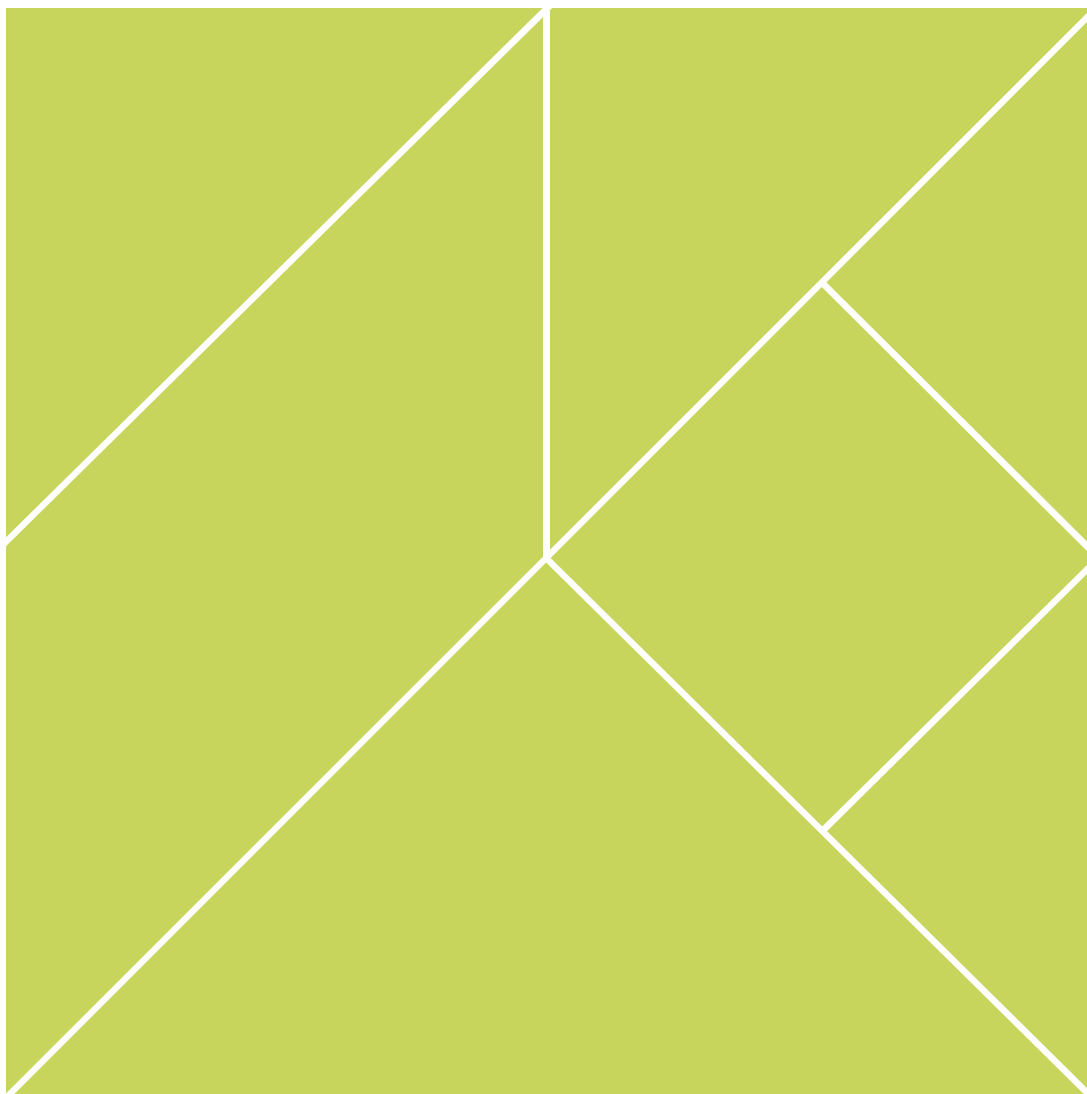


PM

ALTERNATIVA STRÄCKNING AV RINGVÄGEN IGGESUND



2013-10-15

Innehåll

1	Bakgrund	3
2	Förutsättningar.....	3
3	Sammanfattning	5
4	Kostnader och osäkerhetsfaktorer	8
5	Alternativ för gående och cyklister.....	9

1 Bakgrund

Holmen Timber har begärt en detaljplan för sågverkets expansion för att kunna utöka verksamhetens produktion. I det upprättade förslaget till detaljplan framgick att Ringvägen måste stängas för att en utökning av verksamheten ska vara möjlig. Tyréns har som följd av detta tidigare gjort en utredning över konsekvenser och möjligheter av om Ringvägen stängs, "Ringvägen – Iggesund. Konsekvenser och möjligheter" 2012-10-04.

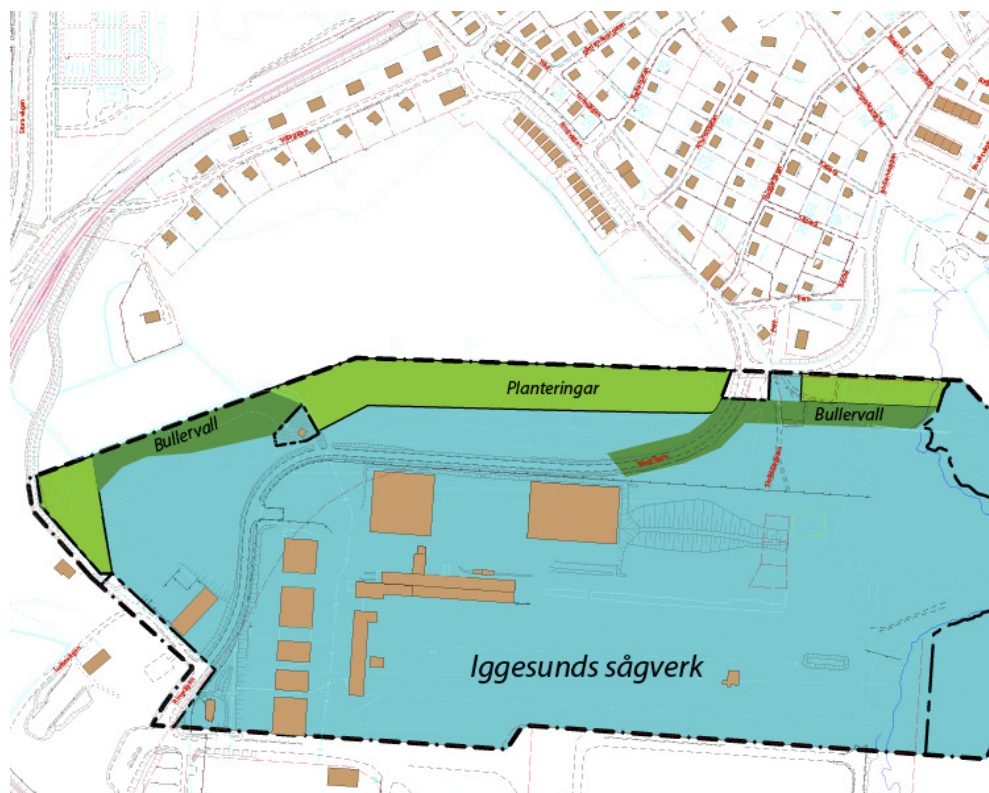
Vid det samråd som har varit kring detaljplanen, 2013-04-24 har både del av allmänheten och olika organisationer motsatt sig att vägen ska stängas varför kommunen begärde kompletterande lösningar till stängningen av Ringvägen.

Vid ett möte mellan Tyréns, kommunen och Holmen Timber den 3 juli i Iggesund diskuterades olika alternativ för en annan sträckning av Ringvägen. Detta PM redovisar tre alternativ för en annan dragning av Ringvägen under förutsättning att endast det detaljplanelagda området används för sågverkets utbyggnad.

2 Förutsättningar

2.1 Detaljplanen

Detaljplanen för sågverkets expansion innehåller åtgärder för att minska störningen från de anläggningar som ligger närmast bostadsbebyggelsen. På två sträckor är det föreskrivet en bullervall och på mellanliggande sträcka plantering.



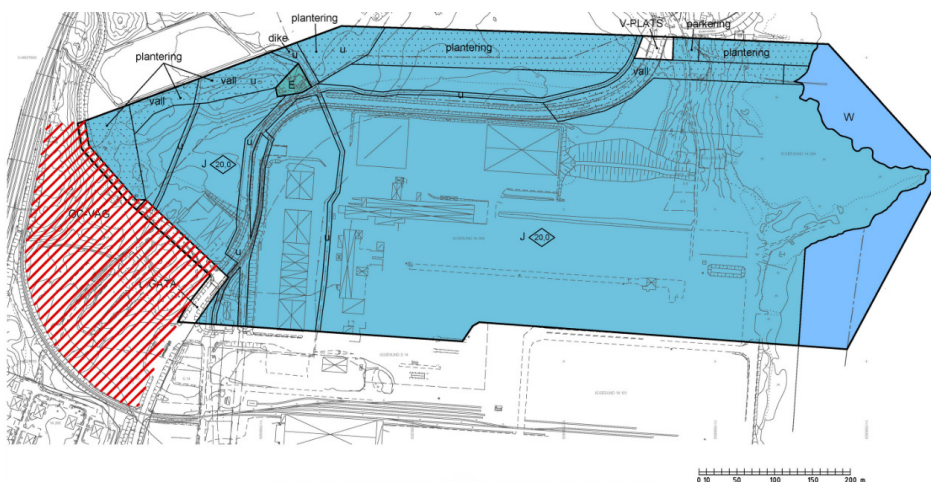
Karta 2.1-1: Detaljplanens utgångspunkt

Inom det område som detaljplanen visar kommer Holmen Timber att inrymma nya torkanläggningar, magasin, nya interna vägar samt utökade lagringsytor.

2.2 Framtida expansion

För framtida expansion som bl.a. kan innefatta en terminal för ökade transporter på järnväg behöver ytterligare mark tas i anspråk. Det enda området som finns kvar är det rödmarkerade området på karta 2.2.-1.

Detta område ligger mellan Herbert Ruths väg och järnvägen och är klassat som kulturområde. Vid en framtida expansion behöver även detta område tas i anspråk vilket innebär att långsiktiga väglösningar är svåra att finna.

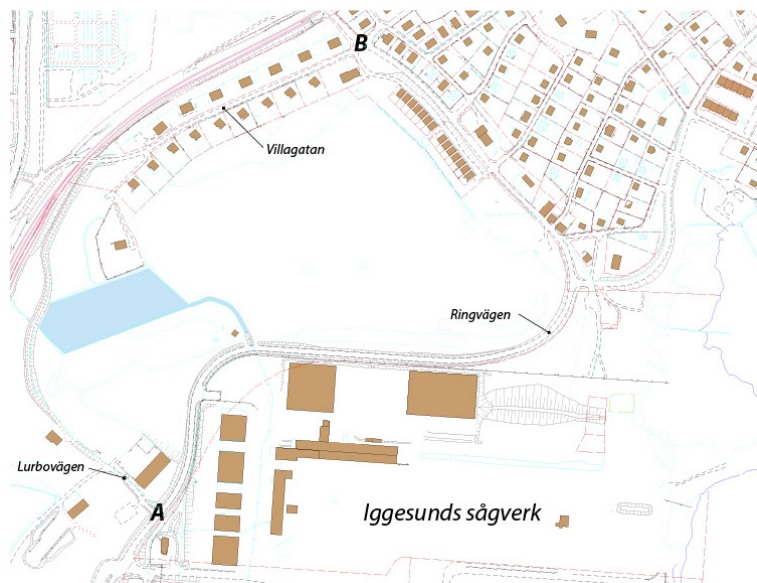


Karta 2.2-1: Framtida expansionsområde (rödmarkerat)

2.3 Dagens situation

I den västra delen finns ett våtmarksområde (blåmarkerat) som avvattnats till ett dike. Våtmarksområdet är känsligt för intrång och skulle medföra högre kostnader för en väg som skulle passera området.

Mellan punkt A och B på kartan är längden idag 1250 meter. Med vägens hastighet, 50 km/tim innebär det en restid på 90 sekunder.



Karta 2.3-1: Dagens situation

3 Sammanfattning

Tre olika alternativ för Ringvägen har studerats men långsiktiga lösningar är svåra att finna eftersom allmänna vägar inte kan planeras i ett industriområde, med tanke på de problem med trafikkonflikter och trafiksäkerhetsrisker som då uppstår.

Alla tre alternativ påverkas negativt när Holmen Timber behöver mer område för att kunna öka transporter från en ny järnvägsterminal (karta 2.2-1). Detta gör att den alternativa vägen (Lurbovägen) måste stängas.

För att inte komma i konflikt med våtmarken och för att minimera intrånget i det grönområde som är upp mot bebyggelsen vid Villagatan och Ringvägen har vägen i både alternativ A och B till största delen lagts inom gränsen för den föreslagna detaljplanen. Detaljplanen behöver ändras då marken för vägen inte är avsedd för en väg.

För både alternativ A och B finns möjligheterna att dra vägen norr om eller genom våtmarken. Vägen norr om våtmarken innebär en något längre väg som hamnar i konflikt med fastigheten som ligger närmast våtmarken med risk för intrång/inlösen. Alternativ genom våtmarken innebär ett intrång i våtmarken med högre kostnader.

Den bullervallen som är i den västra delen av planområdet får i både alternativ A och B ersättas av ett bullerplank eller en kombination av mindre vall och plank för att vägen ska rymmas inom planområdet. Promenadstigar och naturliga barriärer som finns i området mot sågverket kommer också att påverkas av de alternativen.

Alternativ C innebär stor påverkan på Villagatan som följd av den kraftigt ökande trafik som blir om gatan öppnas för trafik.

3.1 Alternativ A

Innebar en 800 meter ny väg med en bredd av 6,5 m. 200 meter av Lurbovägen rustas upp till samma vägbredd och standard som den nya vägen. Vägsträckan att köra från A till B på karta 2.3-1 blir 1450 meter (idag 1250 meter).



Karta 3.1-1: Alternativ A

3.2 Alternativ B

Följer samma princip som i alternativ A, men vägen har en rakare sträckning mot Ringvägen. Korsningen utformas som en 3-vägs korsning. Alternativet innebär en 750 meter ny väg som måste byggas. Vägsträckan att köra från A till B på karta 2.3-1 blir samma som idag 1250 meter.

Den genare sträckningen med anslutningen till Ringvägen medför en plan/samrådsprocess med de södra fastigheterna på Ringvägen.

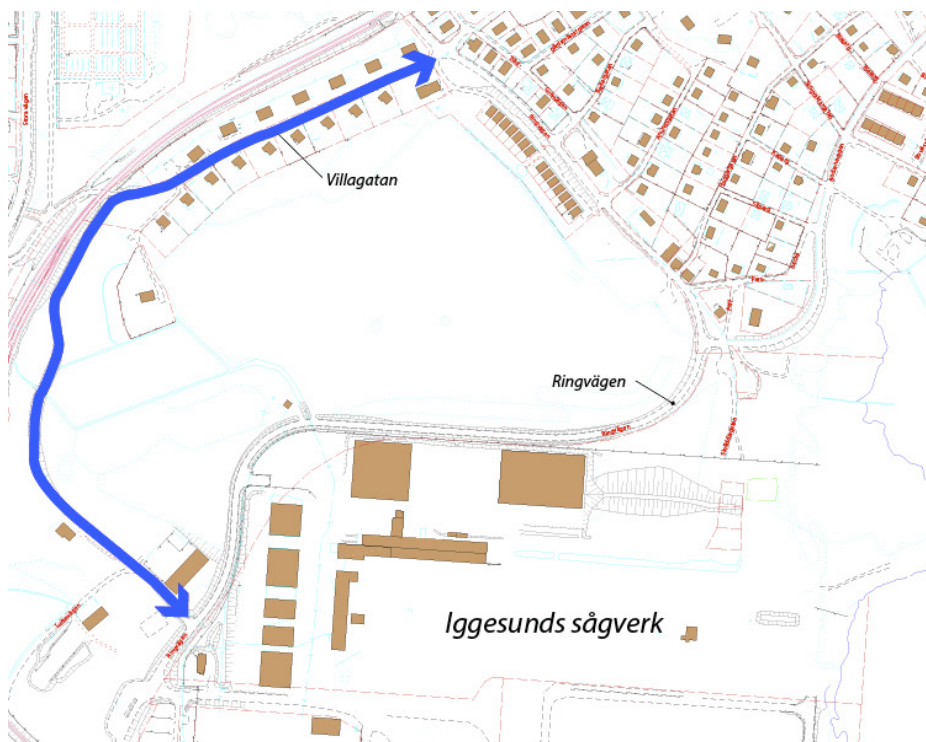
Anslutningen mot Ringvägen blir en 3-vägs korsning där den stora andelen svängande trafik kan göra korsningen till en inofficiell svängande huvudled.



Karta 2.3-1: Alternativ B

3.3 Alternativ C

I detta alternativ utnyttjas Villagatan och den gång- och cykelväg som är mellan Villagatan och Lurbovägen breddas till en bredd av 6,5 meter.



Karta 3.3-1: Alternativ C

Detta alternativ innebär att Villagatan får ta en kraftigt ökande trafik. Om all den trafik som kör på Ringvägen idag skulle välja detta alternativ handlar det om nästan 1000 fordon/dygn. Det blir en minst 10-dubbling av trafiken.



Foto 3.3-2: Villagatan

Som framgår av fotografiet och kartan är Villagatan en rak gata som kommer att inbjuda till högre hastigheter än de 50 km/tim som gäller idag. Gatans bredd 5 meter kan behöva breddas beroende på vilken trafik som ska tillåtas. Vägsträckan att köra från A till B på karta 2.3-1 blir 1000 meter (idag 1250 meter).

Med mötande lastbilar och 30 km/tim behövs en bredd på 6,3 meter och med mötande personbil och lastbil 5,5 meter. För att inte Villagatan ska användas av tung trafik bör förbud mot lastbilstrafik införas på gatan.

Trots att detta alternativ blir det kortaste kommer en hastighet på 30 km/tim med hänsyn till boende att öka restiden med 30 sekunder i jämförelse med Ringvägen idag (mellan punkt A och B på karta 2.3-1).

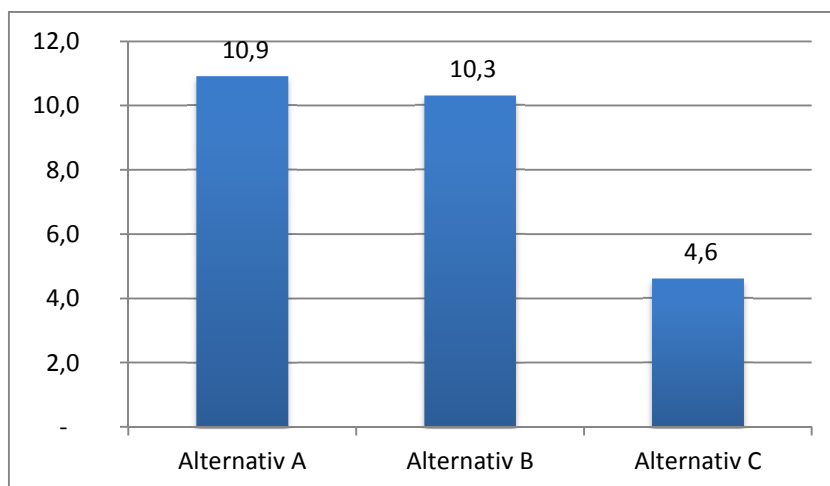
Med en ökad trafik kan det bli behov av farthinder som säkerställer att hastigheten blir låg. Det kan också behövas gång- och cykelbana efter gatan.

För de bostadshus som ligger närmast gatan kan det bli aktuellt med åtgärder mot ökat trafikbuller.

Ett öppnande av cykelvägen för biltrafik innebär en dialog med boende och kan medföra att planer för området kan behöva ändras.

4 Kostnader och osäkerhetsfaktorer

En successiv kalkyl har tagits fram för de tre alternativen. Successiv kalkyl bygger på att för de olika kostnadsposterna så sätts ett värde för min, trolig och max-nivå på kostnaden. Detta ger som resultat en trolig schablonkostnad med 50 % sannolikhet i miljoner kronor.



För de olika alternativen finns det osäkerhetsaspekter som kan påverka både tidsaspekten och kostnader för alternativen. För alla alternativ blir det en ny process för vägen, antingen att man gör en smärre avvikelser av gällande detaljplan (alternativ A) eller om det krävs nya planer för alternativ B eller C. Risken för överklagande och motstånd mot vägarna är stor från boende som blir berörda.

Alternativ A och B kan innebära konflikt med våtmarken vilken kan innebära fördjupande utredningar på vilken effekt det blir. Det kan även behövas geotekniska undersökningar för att säkerställa vägen uppbyggnad vid våtmarken.

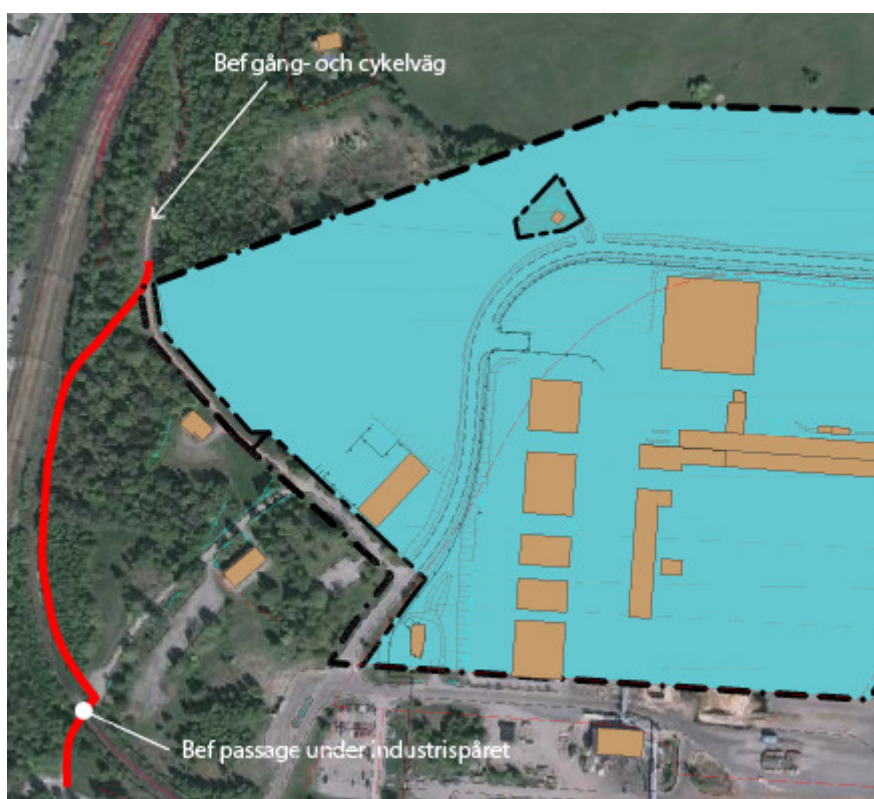
Alternativ C som innebär en kraftigt ökad trafik på Villagatan som kan medföra åtgärder både mot ökat buller och för att öka trafiksäkerheten, gångbana, cykelbana, farthinder mm efter gatan.

5 Alternativ för gående och cyklister

Om Ringvägen inte kan ersättas utan måste stängas som följd av det framtida expansionsområde för en terminal (karta 2.2-1) är det viktigt om man kan hitta alternativ så att gående och cyklister inte drabbas av den långa omväg som skulle bli på cirka 2,2 kilometer (mellan punkt A och B på karta 2.3-1).

Ett alternativ är att bygga en cirka 400 meter lång cykelväg som följer industrispåret och passerar under den i den planskildhet som finns där idag. En passage som behöver rustas upp så att denna upplevs som ett bra alternativ. Cykelvägen skulle ansluta till Kryllbovägen.

En sådan lösning kan innebära vissa begränsningar för hur en framtida terminal spårtekniskt kan ansluta till det befintliga industrispåret. Kan en cykelväg rymmas mellan spåret och sågverksområdet fram till passagen under industrispåret är en fråga som måste studeras vidare i så fall.



Karta 4-1: Alternativ för en cykelväg om inte Ringvägen ersätts (rödmarkerad).

Tyréns AB

Ola Olsson, Rune Karlberg