



PM Värnsnävägen (västra delen)

Utformningsförslag för del av huvudväg i Snurrom

Uppdrag

Ett detaljplanearbete pågår för fastigheterna Del av Kläckeberga 10:1 och Krafslösa 5:1 i Snurrom, Kalmar. Detaljplanen avser att möjliggöra för utveckling av centrum (med livsmedelsbutik) och kontor. Förslag på framtida utformning av Värnsnävägen (vid planområdet) ska tas fram och bidra som underlag till detaljplanen, därav detta PM.

Detaljplanen för Del av Kläckeberga 10:1 och Krafslösa 5:1 har arbetats med under de senaste åren och är på andra plats i Kalmar kommuns prioriteringslista för detaljplaner (lista från hösten 2024).

Syfte

Detta PM ska ge förslag på lämpliga trafikfunktioner/trafikutformningar vid västra delen av Värnsnävägen och utgöra underlag för pågående detaljplanearbete och projektering. Vid projekteringen studeras föreslagna åtgärder mer i detalj och vissa ändringar kan därmed komma att göras.

Bakgrund

Med anledning av de större målpunkter och exploateringsplaner som avses vid västra delen av Värnsnävägen bedömde Mobilitetsenheten tidigt i Snurroms planeringskede att delsträckan behövde byggas om för att klara av en ökad trafikkapacitet. Delsträckan utgör dessutom områdets "entré" mot Norra vägen och E22. Samtidigt finns det planer på att bygga ihop Värnsnävägen österut med Vänskapens väg vilket kommer att ändra förutsättningarna ytterligare då det möjliggör för genomfartstrafik genom Snurrom.

En korsningsanalys genomfördes under hösten 2023 av konsult (Sweco) för att ge svar på hur de tre korsningarna vid västra Värnsnävägen lämpligen ska utformas för att ge tillräcklig kapacitet. De korsningar som ingick i studien var Värnsnävägen/Norra vägen, Värnsnävägen/Lotusvägen och Värnsnävägen/Prästkragevägen. Resultatet från analysen är utgångspunkt i de trafikförslag som presenteras i detta PM.

Ett Planprogram för Snurrom har arbetats fram vilken ska redogöra planeringsriktlinjerna för området. Trafikförslagen i detta PM beaktar de riktlinjer som beskrivs i Planprogrammet.

Beskrivning av åtgärd

Nuläge

Värnsnäs vägen har i nuläget funktionen som en uppsamlingsgata i Snurrom med en friliggande gång- och cykelväg längs norra sidan. Gång- och cykelvägen är en utpekad huvudcykelväg. Längs södra sidan av Värnsnäs vägen finns en större grus-yta avsedd för bilparkering.

De båda övergångsställena vid Norra vägens cirkulationsplats är i behov av förbättring med trafiksäkerhetshöjande åtgärder, bland annat med förstärkt belysning samt utökad indragning från cirkulationsplatsens körbana.

Värnsnäs vägen avses att förlängas/kopplas på österut med en ny sammankopplad vägsträckning med Vänskapens väg (se *Figur 1*) och kommer att ha funktionen som huvudgata i Kalmars vägnät där bland annat områdets trafik primärt ska färdas, däribland tillkommande busstrafik. Värnsnäs vägens västra del blir således en del av huvudgatan.



Figur 1: Värnsnäs vägens västra del och framtida vägkoppling med Vänskapens väg

Trafikmängder i närområdet (veckomedeldygnstrafik):

Motortrafik

- Värnsnäs vägen: 2 680 med 6,7 % andel tung trafik (År 2024, mätpunkt mellan Norra vägen-Lotusvägen).

Cykeltrafik

- Norra vägen: 251 (År 2023, mätpunkt mellan Trafikplats Kalmar Norra-Värnsnäs vägen).
- Norra vägen: 608 (År 2024, mätpunkt mellan Värnsnäs vägen-Breda vägen).

Förslag

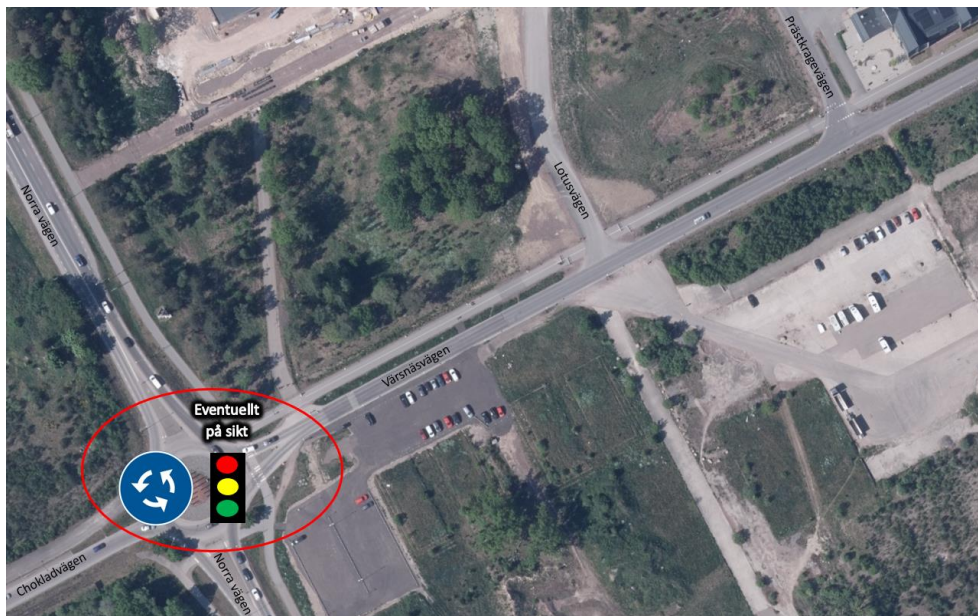
Med utgångspunkt från Snurroms Planprogram samt genomförd korsningsanalys föreslås nedan åtgärder. Beroende på utbyggnadsfasen av Snurrom påverkas tidplanen/behovet för mobilitetsåtgärderna (se *Figur 8*).

Korsning Värnsnävägen/Norra vägen – Byggs initialt till tvåfältig cirkulationsplats

Val av korsningstyp (tvåfältig cirkulationsplats, eventuellt trafiksignal på sikt, se *Figur 2*) vid denna punkt beror på att flödena är ojämnt fördelade i korsningens olika ben. Initialt byggs befintlig cirkulationsplats om till en tvåfältig sådan för att öka kapaciteten. Det krävs ingen större ombyggnation och kan ordnas med relativt små medel.

I takt med att Snurrom byggs ut, främst söder om Värnsnävägen (inklusive ny huvudgata med Vänskapens väg), kan det bli aktuellt att ordna en signalreglerad fyrvägs korsning beroende på hur trafikutvecklingen blir i området. Eftersom korsningspunkten är i direkt anslutning till E22:ans avfartsramp söderifrån kommer samråd att ske med Trafikverket om val av utformning.

Svängmöjlighet in på Chokladvägen möjliggörs först då E22-rampen flyttas från korsningen.

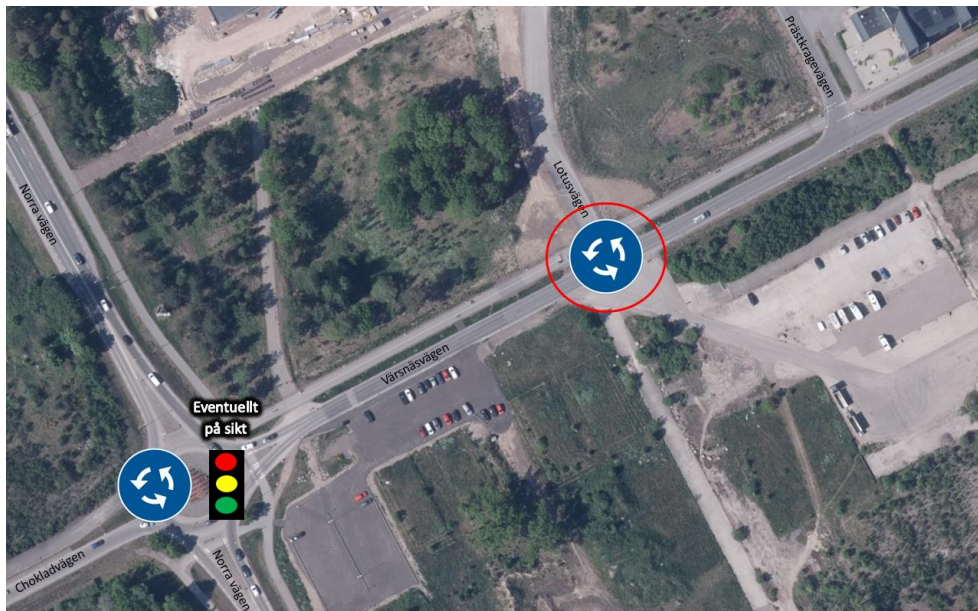


Figur 2: Tvåfältig cirkulationsplats föreslås initialt vid Värnsnävägen/Norra vägen

Korsning Värnsnävägen/Lotusvägen – Byggs till en cirkulationsplats

Val av korsningstyp (cirkulationsplats, se *Figur 3*) vid denna punkt beror på att de förväntade stora fordonsslödena kräver en kapacitetshöjande åtgärd som en cirkulationsplats ger. Fördel med cirkulationsplats är dessutom att Värnsnävägen "bryts av" vilket ger en hastighetsdämpande effekt. Cirkulationsplatsen ska ha fyra ben och vara tvåfältig.

Cirkulationsplats bedöms som en trafiksäker lösning vid gång- och cykelpassage över Värnsnävägen. Cirkulationsplatsen ska ha övergångsställe vid samtliga fyra ben, och cykelöverfart är att aktuellt att addera på det norra och södra övergångsstället. Övriga ben ska ha cykelpassage ihop med övergångsstället. Farthinderramp ska placeras vid samtliga ben och enbart "innan" gång- och cykelpassagen. Rampen ska placeras sex meter innan passagen (se textutklipp i kapitlet *Typritningar*).



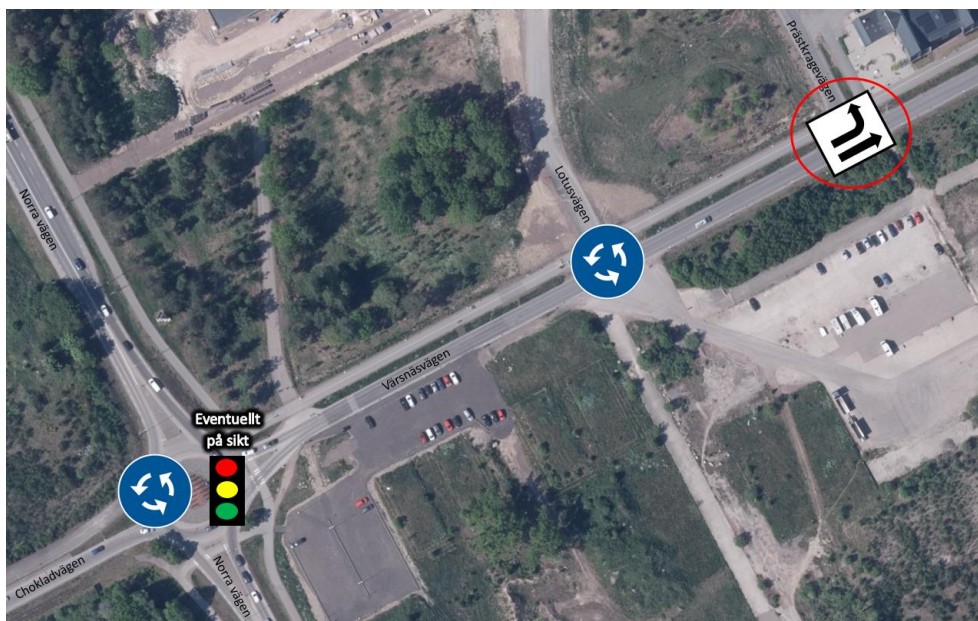
Figur 3: Cirkulationsplats föreslås vid Värnsnävägen/Lotusvägen

Korsning Värnsnävägen/Prästkragevägen – Byggs med vänstersvängfält

Val av korsningstyp (vänstersvängfält, se *Figur 4*) vid denna punkt blir en inte lika "stor" byggnation som de övriga två korsningarna då trafikmängderna bedöms bli lägre här. Det är på så vis betydande att bebyggelsen vid sydvästra Snurrom så långt det är möjligt kopplas på den mer kapacitetsstarka cirkulationsplatsen vid korsningen med Lotusvägen.

Busstrafik föreslås att trafikera Prästkragevägen vilket ställer högre krav på framkomlighet. Därmed är det aktuellt med tvåfiligt ut från Prästkragevägen till Värnsnävägen med körfält för höger- respektive vänstersvängande.

Övergångsställe föreslås att ordnas vid det norra och östra benet där båda ska förses med mittrefug och farthinderramp "innan" gång- och cykelpassagen, från båda håll. Farthinderramp föreslås placeras sex meter innan passagerna (se textutklipp i kapitlet *Typritningar*). Det norra övergångsstället ska förutom övergångsställe även vara en cykelöverfart, det östra benet ska i sin tur adderas med cykelpassage.



Figur 4: Vänstersvängfält föreslås vid Värnsnävägen/Prästkragevägen

Värnsnäsvägen (delsträcka Norra vägen-Lotusvägen)

Vid denna delsträcka förväntas en större mängd trafik. Trafikprognoser visar att trafikmängden för motortrafik vid ett färdigutbyggt Snurrom blir cirka 10 000 VaDT, vilket att jämföra med dagens situation på Norra vägen vid Skälbyallén.

Det ska vara tvåfilig bilväg för västgående trafik för att öka kapacitet och framkomlighet, exempelvis kan högersvängande placeras i ett körfält (se *Figur 5-7*). Det ska även vara tvåfiligt för östgående trafik. Mittrefug med kantsten föreslås att ordnas hela vägen mellan Norra vägen-Lotusvägen med anledning av att tydliggöra trafiksituationen och bättre styra trafiken. Vid mittrefugen finns möjlighet till grönska, vilket kan bidra till en lugnare trafikmiljö.

På norra sidan om vägen kan kantstensparkeringar ordnas. Placeringen behöver ta hänsyn till att säkerställa goda siktförhållanden för intilliggande gång- och cykelpassager.

Huvudcykelväg föreslås ordnas på båda sidor och utformas enligt kommunens standardritning (se *Typritning* nedan).

Värnsnäsvägen (delsträcka Lotusvägen-Prästkragevägen)

Vid denna delsträcka förväntas likaså en större mängd trafik, dock inte lika stor som tidigare nämnd delsträcka. Trafikprognoser visar att trafikmängden för motortrafik vid ett färdigutbyggt Snurrom blir cirka 6 000 VaDT, vilket att jämföra med dagens situation på Stationsgatan i Kalmar.

Vänstersvängfält föreslås ordnas från Värnsnäsvägen till Prästkragevägen. Huvudcykelväg föreslås ordnas på båda sidor och utformas enligt kommunens standardritning (se *Typritning* nedan).

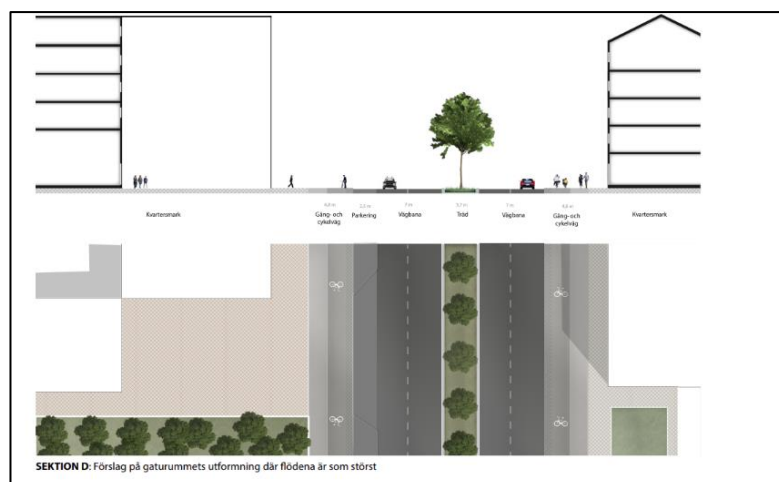
Föreslagna mobilitetsåtgärder Värnsnsvägen (västra delen)



Figur 5: Förslag för västra Värnsnsvägen (tvåfältig cirkulationsplats på Norra vägen). Övergångsställena på Norra vägens västra och norra ben kan tillkomma i ett senare skede, då trafikplatsen byggts om.

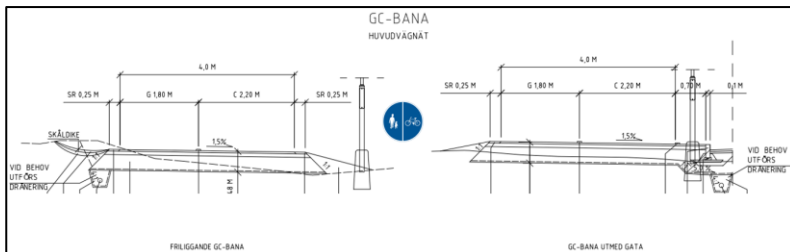


Figur 6: Förslag för västra Värnsnsvägen (trafiksinal Korsning på Norra vägen). Övergångsställena på Norra vägens västra och norra ben kan tillkomma i ett senare skede, då trafikplatsen byggts om.

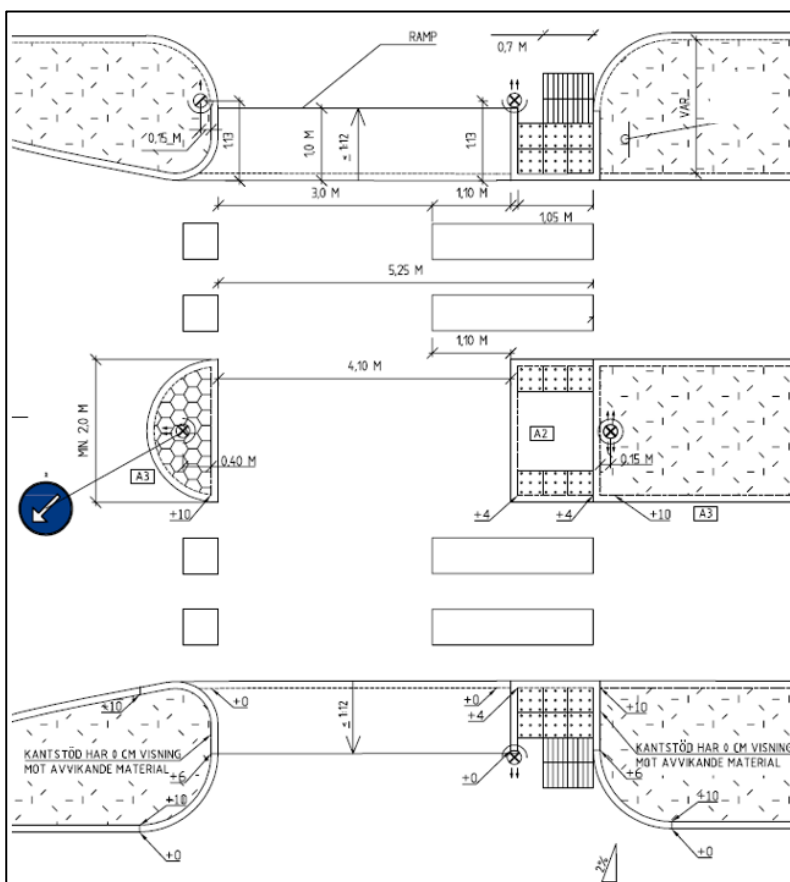


Figur 7: Föreslagen sektion Värnsnsvägen (delsträcka Norra vägen-Lotusvägen)

Typritningar



GC-bana huvudvägnät
Kalmar kommun



Övergångsställe med
Cykelpassage
Kalmar kommun/WSP

Hastighetssäkring

Cykelöverfarter ska hastighetssäkras. Även övergångsställen bör hastighetssäkras. Hastighetssäkring är också förstahandsval för gång- och cykelpassager, för att åstadkomma en säkrare korsningssituation. Det är en fördel om hastighetssäkringen kan placeras 5-10 meter före passagen. Avståndet gör att bilförare väljer att reducera sin fart något tidigare före passagen, vilket ger ökad trygghet för de oskyddade trafikanterna. Dessutom kan de oskyddade trafikanterna påbörja passagen tidigare.

Avstånd farthinder
SKR/Trafikverket

*6 meter i detta fall

Analys och konsekvenser

Beroende på utbyggnadsfaser av Snurrom påverkas tidplanen för mobilitetsåtgärder (se Figur 8).

FAS 1 Befintlig cirkulationsplats vid Norra vägen/Värnsnäs vägen har kapacitet Exploatering NORR om Värnsnäs vägen, dvs - BFA - Livsmedelsbutik - Bostäder etapp 1-3 - Förskola - Flytt av hållplats Snurrom - Ingen ytterligare exploatering av verksamhetsområdet möjlig - Låg risk för kö E22-ramp	FAS 2 CPL i fas 1 har INTE längre kapacitet, utan måste ersättas av Trafikljusreglerad 4-vägs-korsning Exploatering SÖDER om Värnsnäs vägen, dvs - Skola F-9 - Vänskapens väg - Bostäder etapp 4-6 - Bussprio i korsning Norra vägen - Ingen ytterligare exploatering av verksamhetsområdet möjlig - Ökad risk för kö E22-ramp, dock regleras flödet med trafikljusen <i>Det finns sannolikt visst utrymme för exploatering i övergångsperioderna, från en fas till en annan.</i>	FAS 3 Fas 2 kompletteras av Ny trafikplats Kalmar Norra, enligt förslag i ÄVS, dvs - Fortsatt exploatering av verksamhetsområdet möjlig, dvs tung trafik upphör i bostadsområden - Exploatering av fastighet norr om Chokladvägen - Exploatering av fastighet söder om Chokladvägen - Risken för köbildning på E22-ramp helt eliminerad <i>4-vägs-korsningen behövs alltså för att</i> <i>- säkerställa fortsatt bussprio</i> <i>- framkomlighet för verksamheter vid fastigheterna vid Chokladvägen</i> <i>- skapa tidslucka för utfart vid cirkulationsplats BFA</i> <i>- skapa tidslucka för utfart Breda vägen</i>
--	--	--

Figur 8: Föreslagen mobilitetsåtgärd i förhållande till exploateringsobjekt (utifrån konsultanalys från Sweco)

Gång- och cykeltrafik

Flertalet gång- och cykelpassager utformade med hastighetsdämpande åtgärder avses att ordnas på sträckan med anledning av att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter. Ett större gång- och cykelflöde förväntas tillkomma till området, inte minst till kommande bad- och friskvårdsanläggning. Cykelöverfart föreslås vid vissa platser vilket ger ökad framkomlighet för cykeltrafik då cykelöverfart ger samma företräde som gående har vid ett övergångsställe.

Kollektivtrafik

Enligt konsultutredningen ska busstrafik kunna flyta på bra vid korsningen Värnsnäs vägen/Prästkragevägen (efter föreslagen ombyggnation) och att trafiksignal vid korsningen med Norra vägen skulle vara till fördel då möjlighet skapas att få fram busstrafiken på ett snabbare sätt genom bussprioritering. Farthinderramper medför försämrade komfort för bussförare och resenärer och därmed måste antalet ramper väljas med omsorg. Dock har flera betydande gång- och cykelpassager identifierats som bedöms vara i behov av ökad trafiksäkerhet, inte minst invid planerat skolområde.

Motortrafik

Genomförd korsningsanalys har utgått från motortrafikens kapacitet och framkomlighet, föreslagna åtgärder syftar till att ordna tillräcklig infrastruktur för motortrafik.

Gällande korsning Norra vägen/Värnsnäs vägen behöver återkommande trafikmätningar genomföras för att följa upp trafikutvecklingen och då studera när/om det är lämpligt att tillföra trafiksignaler till korsningen.

Förväntat resultat

Med föreslagna åtgärder förväntas både framkomligheten och trafiksäkerheten vara god och har tagit hänsyn till den exploatering som förväntas att ske. Det är betydande att mobilitetsåtgärder ordnas i ett tidigt läge så att kapacitet finns när den behövs efter exploateringar.

Ekonomi

PM:et utgör underlag för projektering vilken i sin tur redogör för föreslagna åtgärders kostnader.

Anton Johansson
Trafikplanerare