

Underlag till detaljplan och projektering

PM Trafik – Värnsnäsavägen (västra delen) Utformningsförslag del av huvudväg i Snurrom

Uppdrag

Ett detaljplanearbete pågår för fastigheterna *Del av Kläckeberga 10:1 och Krafslösa 5:1* i Snurrom, Kalmar. Detaljplanen avses att möjliggöra för utveckling av centrum, kontor och bostäder. Förslag på framtida utformning av Värnsnäsavägen (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 tredje plats i Kalmar kommuns prioriteringslista för detaljplaner (lista från hösten 2023).

Syfte

Detta PM ska ge förslag på lämpliga trafikfunktioner/trafikutformningar vid västra delen av Värnsnäsavägen 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 att ordnas vid västra delen av Värnsnäsavägen bedömde Mobilitetsenheten tidigt i Snurroms planeringsskede 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 Värnsnäsavägen 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 Värnsnäsavägen lämpligen ska utformas för att ge tillräcklig kapacitet. De korsningar som ingick i studien var Värnsnäsavägen/Norra vägen, Värnsnäsavägen/Lotusvägen och Värnsnäsavägen/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 grusad yta vilken används som bilparkering, trots att trafikskyltning/reglering saknas. Parkeringen utreds för närvarande om dess framtida roll i Snurrom.

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 (årsmedeldygnstrafik):

Motortrafik

- Värnsnäs vägen: 2 989 med 4,3 % andel tung trafik (År 2023, mätpunkt mellan Norra vägen-Lotusvägen).

Cykeltrafik

- Norra vägen: 251 (År 2023 januari-juni, mätpunkt mellan Trafikplats Kalmar Norra-Värnsnäs vägen).

Förslag

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

Korsning Värnsnävågen/Norra vägen – Byggs om till trafiksignalkorsning

Val av korsningstyp (trafiksignalkorsning, se *Figur 2*) vid denna punkt beror på att flödena är ojämnt fördelade i korsningens olika ben. Trafiksignaler kan bättre hantera flödet från E22:ans ramp då trafiksignalernas grönljus-tid kan anpassas efter behovet. Även vid ett scenario då rampen tas bort finns fördelar med trafiksignal med ovan resonemang om att flödena är ojämnt fördelade i korsningspunkten. Trafiksignal förenklar även bussprioritering då bussar kan tillåtas köra rakt fram i högersvängfält på Norra vägen. Liknande lösning finns idag på Norra vägen vid korsningen med Erik Dahlbergs väg (norra benet).

Trafiksignalreglering bedöms likaså som en trafiksäker lösning vid gång- och cykelpassage över Norra vägen. Övergångsställen med cykelpassage ska ordnas vid samtliga ben, inledningsvis enbart vid södra och östra benet. De andra två benen kan sedan ordnas i samband med exploatering vid Chokladvägen.

Det ska vara två inkommande körfält vid korsningens samtliga fyra ben. På Norra vägen ska det vara två utgående körfält och vid Chokladvägen samt Värnsnävågen ett utgående körfält vardera.

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

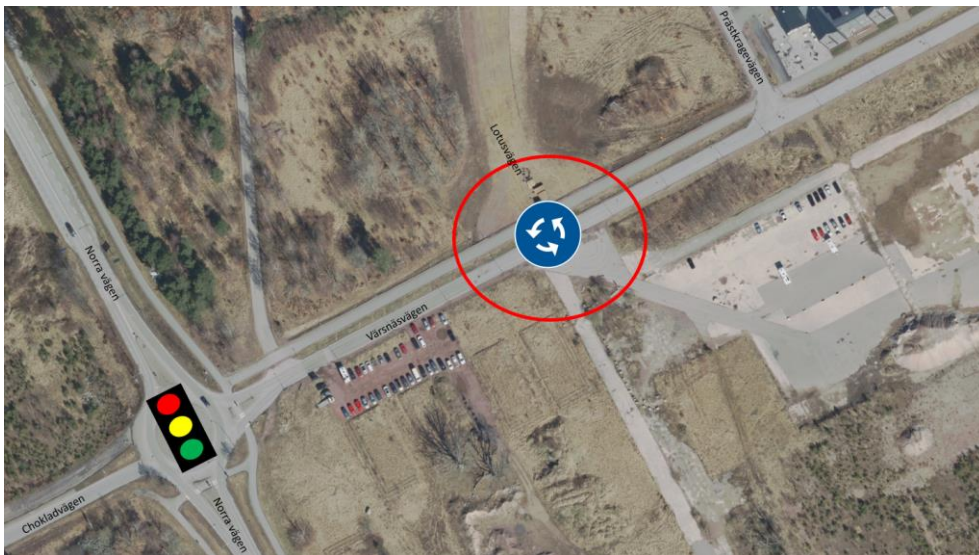


Figur 2: Trafiksignalkorsning föreslås vid Värnsnävågen/Norra vägen

Korsning Värnsnäs vägen/Lotus vägen – Byggs till en cirkulationsplats

Val av korsningstyp (cirkulationsplats, se *Figur 3*) vid denna punkt beror dels på att få ett fungerande samspel med Norra vägens kommande föreslagna trafiksignal samtidigt som korsningens förväntade stora fordonströden kräver en kapacitetshöjande åtgärd som en cirkulationsplats ger. Fördel med cirkulationsplats är dessutom att Värnsnäs vägen ”bryts av” vilket ger en hastighetsdämpande effekt. Cirkulationsplatsen ska ha fyra ben och vara enfilig och med en radie som ska dimensioneras för lämpligt större fordon för platsen.

Cirkulationsplats bedöms som en trafiksäker lösning vid gång- och cykelpassage över Värnsnäs vägen. Cirkulationsplatsen ska ha övergångsställe och cykelöverfart vid samtliga fyra ben. Farthinderramp ska placeras vid samtliga ben och enbart ”innan” gång- och cykelpassagen. Rampen ska placeras sex meter innan passagen (se textutklipp i kapitlet *Typritningar*).



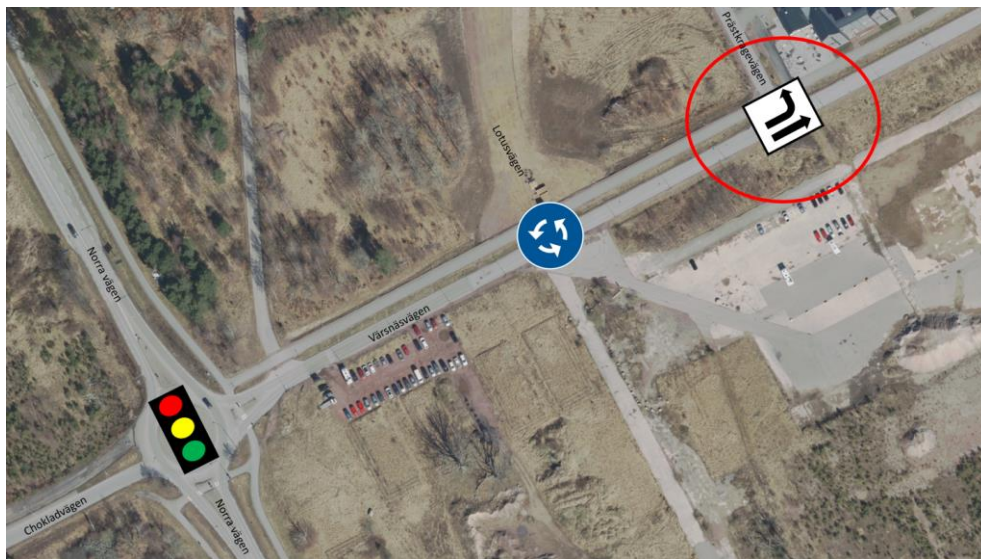
Figur 3: Cirkulationsplats föreslås vid Värnsnäs vägen/Lotus vägen

Korsning Värnsnävägen/Prästkragevägen – Byggs med vänstersvängfält

Val av korsningstyp (vänstersvängfält, se *Figur 4*) vid denna punkt är inte lika ”stor” som de övriga två korsningarna på grund av antagandet att trafikmängderna inte bedöms vara lika stora som vid de övriga två korsningarna. Det är på så vis betydande att bebyggelsen vid västra Snurrom så långt det är möjligt kopplas på den mer kapacitetsstarka cirkulationsplatsen.

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

Övergångsställe föreslås att ordnas vid det norra och östra benet där båda ska förses med kantstensmittrefug och farthinderramp ”innan” gång- och cykelpassagen. Båda ska vara indragna minst sex meter så att en bil kan ”mellanlanda” innan övergångsstället passeras. Farthinderrampen föreslås placeras sex meter innan passagen (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. Inspiration för utformning kan ses vid Trollbackevägen i Kalmar (strax väser om Olvonstigen).



Figur 4: Vänstersvängfält föreslås vid Värnsnävägen/Prästkragevägen

Värnsnävågen (delstråcka Norra vågen-Lotusvågen)

Vid denna delstråcka förvåntas en större mängd trafik. Trafikprognoser visar att trafikmångden för motortrafik vid ett fårdigutbyggt Snurrom blir likt dagens situation på Norra vågen vid Skålbyallén med cirka 10 000 VaDT.

Det ska vara tvåfilig bilvåg för västgående trafik i så lång utstråckning som möjligt på stråckan för att dels öka kapaciteten, men även skapa bättre linjeföring till trafikljusens båda kömagasin (se *Figur 5-7*). Det ska vara enfiligt för östgående trafik. Mittrefug med kantsten föreslås att ordnas hela vågen mellan Norra vågen-Lotusvågen med anledning av att tydliggöra trafiksituationen och bättre styra trafiken.

På norra sidan om vågen ska kantstensparkeringar ordnas. Det är viktigt att dem placeras minst tio meter från gång- och cykelpassage för att säkerställa god sikt. Vid denna delstråcka bedöms sex stycken parkeringsplatser för personbil att ordnas vid dess östra del.

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

Vårnsnävågen (delstråcka Lotusvågen-Pråstkragevågen)

Vid denna delstråcka förvåntas likaså en större mängd trafik, dock inte lika mycket som tidigare nämnd delstråcka. Trafikprognoser visar att trafikmångden för motortrafik vid ett fårdigutbyggt Snurrom blir likt dagens situation på Stationsgatan i Kalmar med cirka 6 000 VaDT.

Vånstersvångfålt föreslås ordnas från Vårnsnävågen till Pråstkragevågen.

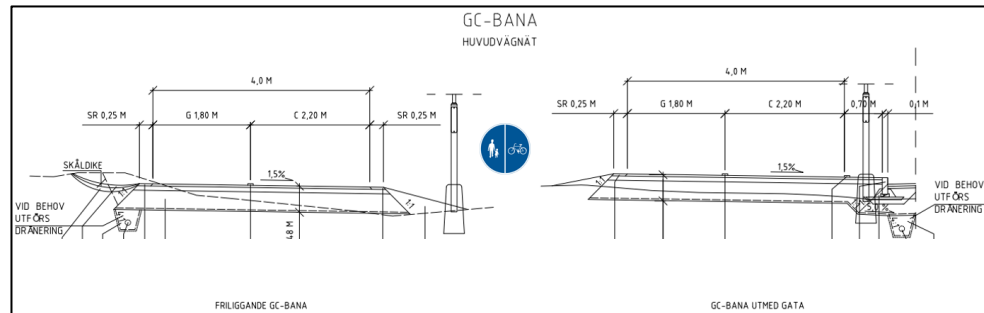
Huvudcykelvåg föreslås ordnas på båda sidor och utformas enligt kommunens standardritning (se *Typritning* nedan).

Skisser på föreslagna mobilitetsåtgärder Värnsnäs vägen (västra delen)

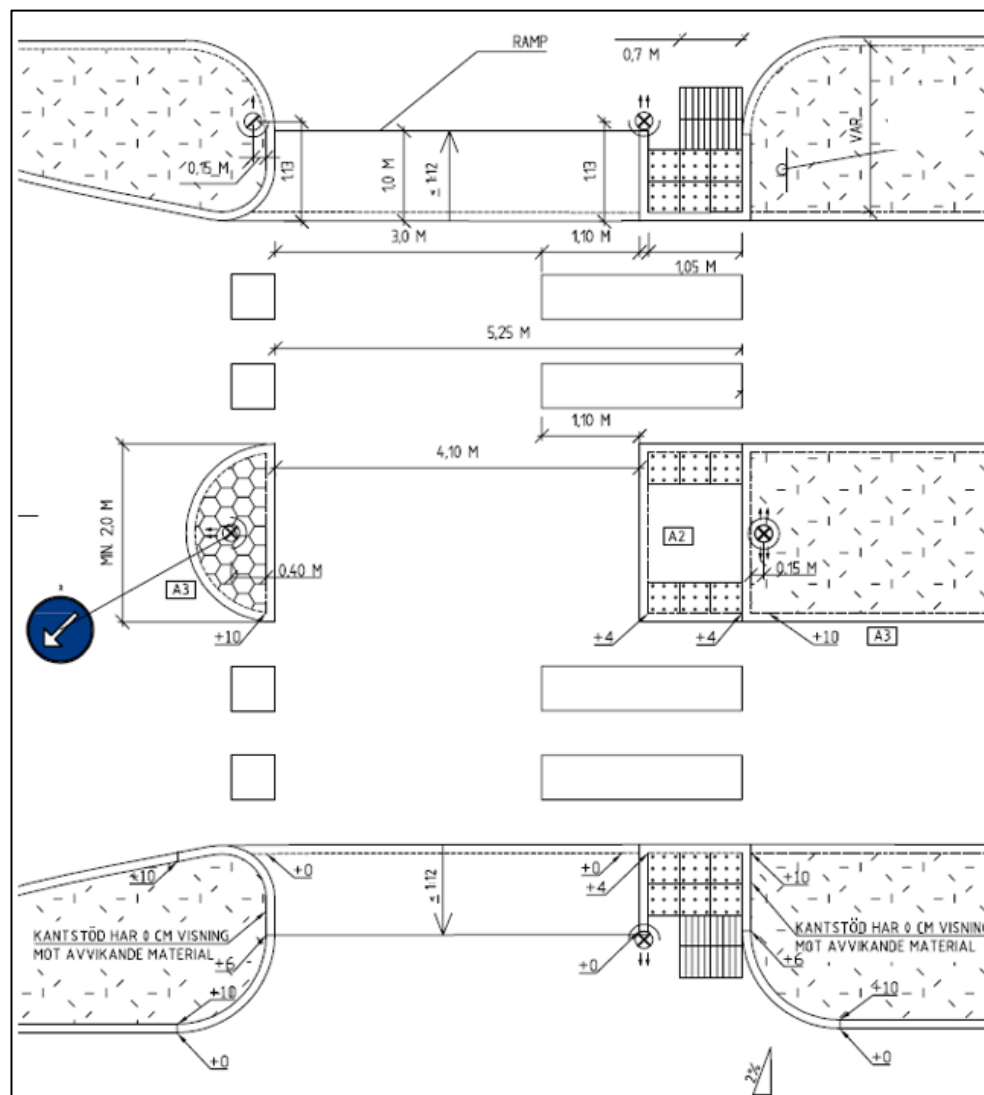


Figur 5-7: Föreslagna mobilitetsåtgärder vid västra Värnsnäs vägen. Sektionen nederst är ett nägsnitt på Värnsnäs vägen vid kantstensparkeringarna, mellan Norra vägen och Lotusvägen med blick österut.

Typritningar



Kalmar kommun
Gatustandard



Kalmar kommun
/WSP
Övergångsställe
med Cykelpassage

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.

SKR/Trafikverket
*6 meter i detta fall

Analys och konsekvenser

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

<p>FAS 1 Befintlig cirkulationsplats vid Värnsnäs vägen har kapacitet</p> <p>Exploatering NORR om Värnsnäs vägen, dvs</p> <ul style="list-style-type: none"> - BFA - Livsmedelsbutik - Bostäder etapp 1-3 - Förskola - Flytt av hållplats Snurrom - Ingen ytterligare exploatering av verksamhetsområdet möjlig - Låg risk för kö E22-ramp 	<p>FAS 2 CPL i fas 1 har INTE längre kapacitet, utan måste ersättas av Trafikljusreglerad 4-vägs-korsning</p> <p>Exploatering SÖDER om Värnsnäs vägen, dvs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Skola F-9 - Vänskapens väg - Bostäder etapp 4-6 - Ingen ytterligare exploatering av verksamhetsområdet möjlig - Bussprio i korsning Norra vägen - Ökad risk för kö E22-ramp, dock reglerad med trafikljus <p><i>Det finns sannolikt visst utrymme för exploatering i övergångsperioderna, från en fas till en annan. Objekt i en viss mobilitetsfas får dock påbörjas först när även rubricerad mobilitetslösning planeras och finansieras.</i></p>	<p>FAS 3 Fas 2 kompletteras av Ny trafikplats Kalmar Norra, enligt förslag i ÅVS, dvs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fortsatt exploatering av verksamhetsområdet möjlig, dvs tung trafik upphör i bostadsområdet - Exploatering av fastighet norr om Chokladvägen - Exploatering av fastighet söder om Chokladvägen - Risken för köbildning på E22 helt eliminerad <p><i>4-vägs-korsningen behövs alltiämt för att</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - säkerställa fortsatt bussprio - framkomlighet för verksamheter vid fastigheterna vid Chokladvägen - skapa tidslucka för utfart vid cirkulationsplats BFA - skapa tidslucka för utfart Breda vägen
---	---	---

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

Gång- och cykeltrafik

Flertalet gång- och cykelpassager utformade med hastighetsdämpande åtgärder avses att ordnas på sträckan med anledning av ett förväntat större gång- och cykelflöde i området. 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 är 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.

Från konsultens (Sweco) korsningsanalys ges följande slutsatser:

- Trafiksignal fungerar bättre än en tvåfältig cirkulationsplats pga köbildningen som sker på avfartsrampen

- Det är fortfarande trögt på avfartsrampen med en trafiksignal så det stora trafikflödet som prognostiseras från E22 är problematiskt att hantera
- Trafiksignal har möjlighet att styra trafikflödet om problem på avfartsrampen identifieras. Kan växla mellan signalscheman beroende på hur stora trafikströmmarna kan komma att bli
- Trafiksignal har möjlighet att få fram busstrafiken på ett snabbare sätt genom bussprioritering
- Mellan korsningspunkterna cpl Lotusvägen och trafiksignal Norra vägen/ Vårsnäsvägen går det trögt. Trögare än med tvåfältig cirkulationsplats det kan dock ha att göra med att fler fordon hinner matas in under maxtimmen
- Tvåfältig cirkulationsplats kan fungera om trafikflödet från avfartsrampen blir något lägre än i prognos. Brytpunkten ligger trots allt nära (minskad trafik med 10-20 procent)

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 mobilitetsåtgärderna inte ordnas i ett för sent läge, utan ordnas i fas i förhållande till planerad bebyggelse.

Ekonomi

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

Anton Johansson

Trafikplanerare