

PM

Förstudie väg 742



2025-09-24



Uppdragsinformation

Uppdragsnamn	Tillstånd Sweden Ballistics
Uppdragsnummer	10376845
Författare	Sofia Eriksson, Anna Åhs
Datum	2025-08-14
Ändringsdatum	2025-09-24
Granskad av	Anna Åhs

Kund

Sweden Ballistics AB

Konsult

WSP

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

Kontaktpersoner

WSP Sverige

Anna Åhs (uppdragsledare)

Tel: 010-721 06 76

E-post: anna.ahs@wsp.com

Innehåll

1	INLEDNING	4
1.1	BAKGRUND	4
1.2	SYFTE	5
2	VÄGENS FÖRUTSÄTTNINGAR	6
2.1	ÖVERGRIPANDE VÄGINFRASTRUKTUR OCH TRAFIKFLÖDEN	6
2.2	VÄGNÄTET	6
2.2.1	<i>Vägbredd och mötesmöjligheter</i>	6
2.2.2	<i>Hastighet</i>	7
2.2.3	<i>Vägöverbyggnad</i>	7
2.2.4	<i>Bärighetsklass</i>	8
2.2.5	<i>Underhåll och inskränkningar</i>	9
2.2.6	<i>Landskaps- och naturvärden</i>	9
2.3	TRAFIKFLÖDEN	10
2.4	VÄG 742 – STRÄCKNING OCH BERÖRDA FASTIGHETER	12
2.5	GÄLLANDE PLANER	17
2.6	TILLKOMMANDE TRAFIK	17
2.6.1	<i>Verksamhetsbeskrivning</i>	17
2.6.2	<i>Transportflöden</i>	17
2.6.3	<i>Transporter av farligt gods</i>	17
3	ÅTGÄRDSFÖRSLAG	18
3.1	VÄGBREDD OCH MÖTESMÖJLIGHETER	18
3.2	VÄGÖVERBYGGNAD	19
3.3	HASTIGHET	19
3.4	SIKTFÖRHÅLLANDEN	20
3.5	KORSNINGSPUNKTER	21
4	SUMMERING OCH ÅTGÄRDSFÖRSLAG	25

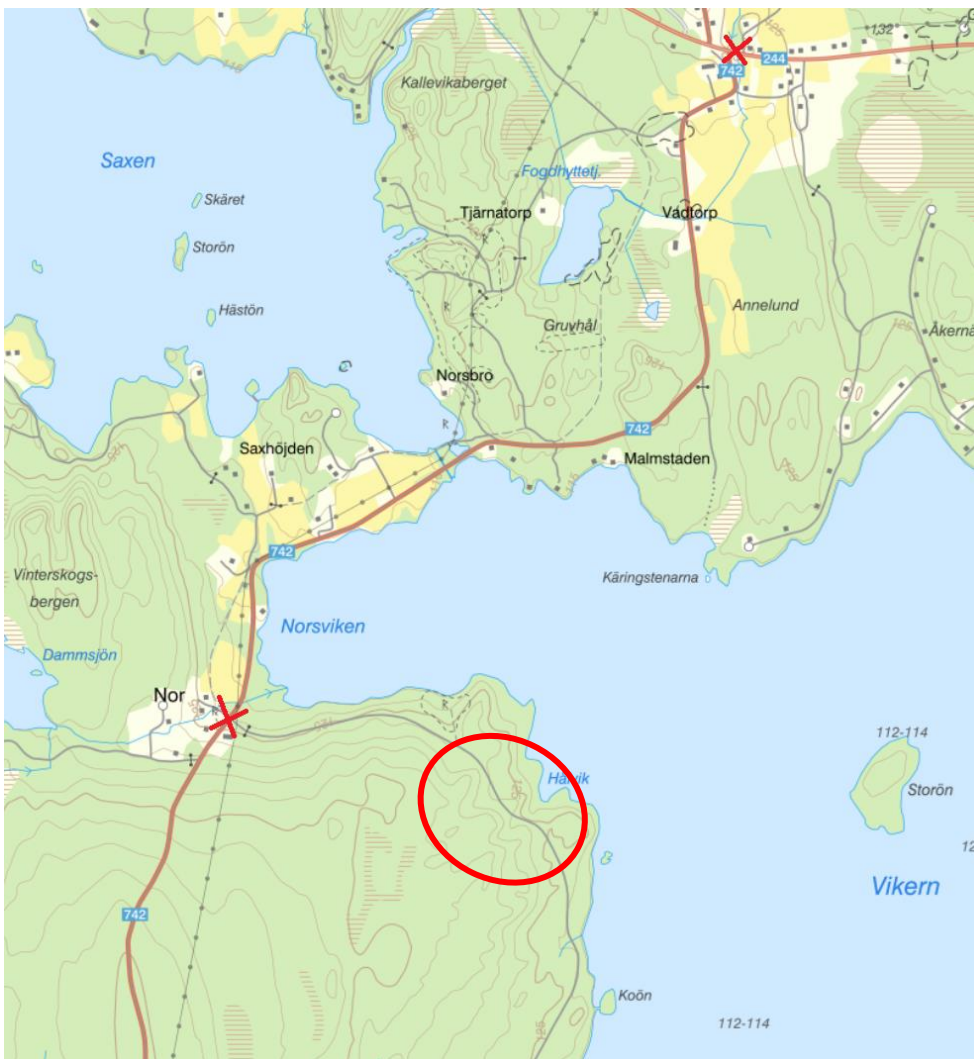
1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

I Nora kommun planeras etablering av industriverksamhet på fastighet som är belägen ca 4 km sydväst om Gyttorp, för vilket det idag pågår ett detaljplanearbete,

Anslutningsväg till anläggningen kommer kopplas till den statliga vägen 742, som är en smal grusväg med begränsade mötesmöjligheter. Trafikmängden på vägen är låg och planerad verksamhet kommer att innebära ett relativt stort tillskott i förhållande till dagens trafikvolym, vilket ställer högre krav på vägens framkomlighet, bärighet och anslutningar till andra vägar. Vägen är klassad som BK1 (max 64 tons bruttovikt), men tjällossning kan temporärt påverka bärigheten negativt.

Vägen söder om verksamhetsområdet anses inte lämplig på grund av att bebyggelsen ligger i nära anslutning till vägen och att fler mötesplatser och breddningar skulle krävas än i det norra alternativet. Längs sträckan finns också ett riksintresse för kulturmiljövård. Vidare har den södra delen av sträckan flera branta partier vilket inte är lämpligt för lastbilar att färdas på, framförallt under vintertid. Sträckan har också problem med bärigheten i samband med tjällossning. Av den anledningen behandlar denna förstudie enbart norra delen av väg 742, se Figur 1.



Figur 1. Översiktskarta som visar aktuell sträckdragning som utreds, markerad med kryss i vardera ände. Röd cirkel visar planområdets ungefärliga läge.

1.2 SYFTE

Detta PM syftar till att beskriva förutsättningarna samt föreslå åtgärder för att anpassa den norra anslutningen av väg 742 till den ökade trafikeringen som ett genomförande av detaljplanen kan innebära, med särskilt fokus på tunga fordon och transporter med farligt gods, samt att säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet i anslutningspunkten till väg 244 i norr.

Som underlag till detta PM ligger en trafikutredning som tagits fram i samband med detaljplanearbetet *Trafikutredning-Verksamhetsetablering längs väg 742*.

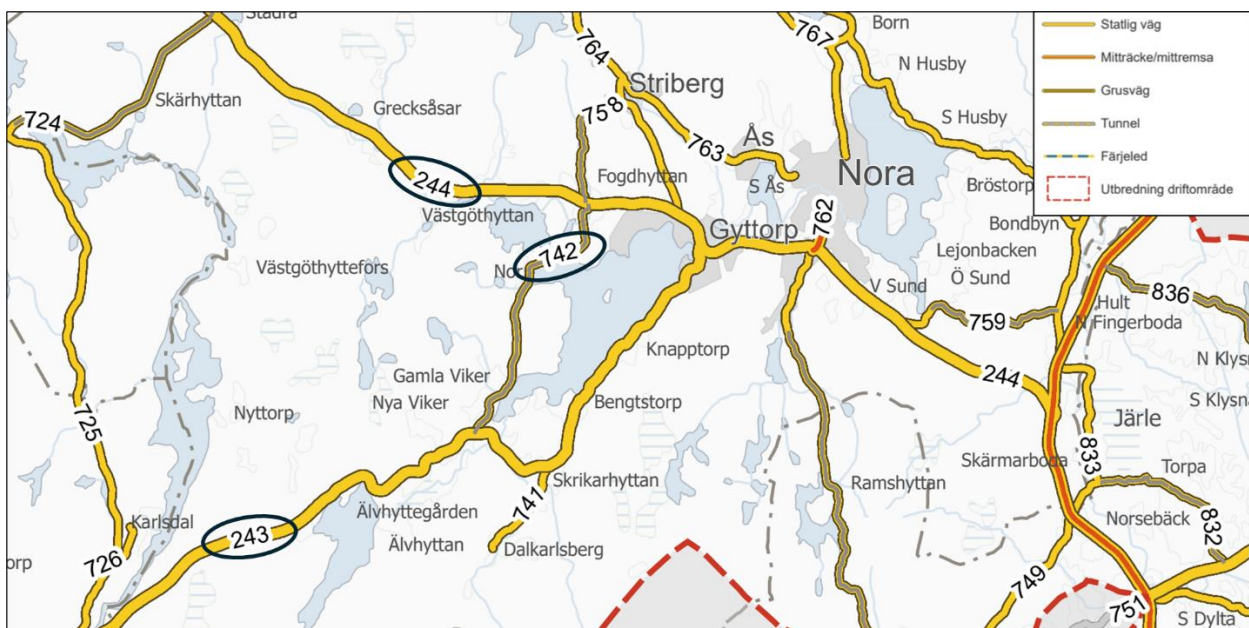
2 VÄGENS FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 ÖVERGRIPANDE VÄGINFRASTRUKTUR OCH TRAFIKFLÖDEN

I detta kapitel görs en övergripande beskrivning av kringliggande väginfrastruktur som berörs av eventuell etablering avseende standard och klassning. Här beskrivs även trafikflöden på aktuell väg, fastigheter som berörs samt om det finns aktuella planer i närområdet.

2.2 VÄGNÄTET

Väg 742 är en grusväg belägen sydväst om Nora tätort, väster om sjön Vikern, se Figur 2. Trafikverket är väghållare för hela dess sträckning. Den ansluter till de statliga vägarna 244 i norr och 243 i söder. Verksamhetsområdet planeras anslutas till väg 742 ca 3,5 km söder om väg 244. Väg 244 leder mot Örebro i sydostlig riktning och mot Hällefors i nordvästlig riktning medan väg 243 leder söderut mot Karlskoga.



Figur 2. Väg 742 är en grusväg som ansluter till väg 244 i norr och 243 i söder. Berörda vägar är markerade med svart ring. Karta: Trafikverket.

2.2.1 Vägområde, vägbredd och mötesmöjligheter

Väg 742 har ett vägområde med en bredd om ca 9-12 meter, inom vägområdet ingår förutom körytan, diken, slänter och sidoområde vilken varierar med en bredd om 0-2 meter beroende på om det är anslutande mot fastighetsmark (0.0 m), åkermark (0.5 m) eller skogsmark (2.0 m).

Väg 742 har en vägbredd på 3,5–4 meter och är klassad som 3,5 m i NVDB, (Trafikverkets Nationella vägdatabas). Vägen är som bredast norr om bron mellan sjöarna Saxen och Vikern.

Längs väg 742 finns inga utpekade mötesplatser. Möjliga platser för möten är små och ej skyltade fickor, se exempel nedan.



Figur 3. Exempel på ej skyltad mötesficka längs väg 742. Foto: Google maps.

2.2.2 Hastighet

Väg 742 går genom landsbygdsområde med gles omgivande bebyggelse. Bashastighet på landsbygd, enligt Trafikverkets tidigare version av VGU Krav (Vägars och gators utformning, 2022:001), är 70 km/h. För vägar med bashastighet (70 km/h) behöver vägen inte nödvändigtvis utformas eller vara utformad för att alltid kunna trafikeras i 70 km/h. Ansvar ligger på den enskilda föraren att anpassa hastigheten utifrån vägförhållandena. Trafikverket får ta beslut om högre hastighet på landsbygdsvägar, ett beslut som ska grundas på en avvägning mellan framkomlighet, säkerhet och miljö. Beslut om lokala hastighetssänkningar tas av Länsstyrelsen, eller inom tätbebyggt område, av berörd kommun.

Skyltad hastighet längs väg 742 är 70 km/h, vilket är i linje med ovan beskrivet.

2.2.3 Vägöverbyggnad

Geotkniska undersökningar visar att vägen består av fyllning av grusig sand ovan friktionsjord, främst sandig morän, lokalt med inslag av silt och torrskorpelera.

Längs väg 742 finns en vägbro som enligt uppgifter från Nora kommun ska vara en gammal järnvägsbro. Brons skick och bärighet är i nuläget inte helt klarlagd, men kan vara lägre än för övriga vägnätet. Däremot är bron kort, ca 10–15 meter, vilket innebär att bron endast trafikeras av ett axelpar åt gången. Det kan i viss mån kompensera för en lägre bärighet och ändå möjliggöra vägfordon enligt BK1 (64 ton brutto).



Figur 4. Bron strax norr om Nor. Källa: Google maps.

2.2.4 Bärighetsklass

Det finns totalt fyra bärighetsklasser, BK1, BK2, BK3 och BK4. Alla allmänna vägar är indelade i någon av dessa nivåer. Nivåerna bestämmer fordonets viktbegränsningar till en viss vägsträcka. Bärighetsklass 1 (BK1) och 4 (BK4) gäller majoriteten av svenska allmänna vägar. Alla andra vägar har bärighetsklass 2 (BK2) eller 3 (BK3), alternativt specifika lokala viktbegränsningar¹. Tabell 1 illustrerar de olika bärighetsklasserna samt tillåten maxvikt.

Tabell 1. Bärighetsklass och maxvikter i Sverige¹.

Bärighetsklass (nivå)	Max tillåten vikt
BK1	64 ton
BK2	51,4 ton
BK3	37,5 ton
BK4	74 ton

Väg 742 har idag bärighetsklass BK1, vilket tillåter fordonståg med maxvikt 64 ton. Av det allmänna vägnätet (vägar och broar) utgör ca 95% bärighetsklass BK1 om inget annat har föreskrivits. Uppklassificering av Väg 742 från BK 1 till BK 4 bedöms knappast rimligt och ej heller nödvändigt.

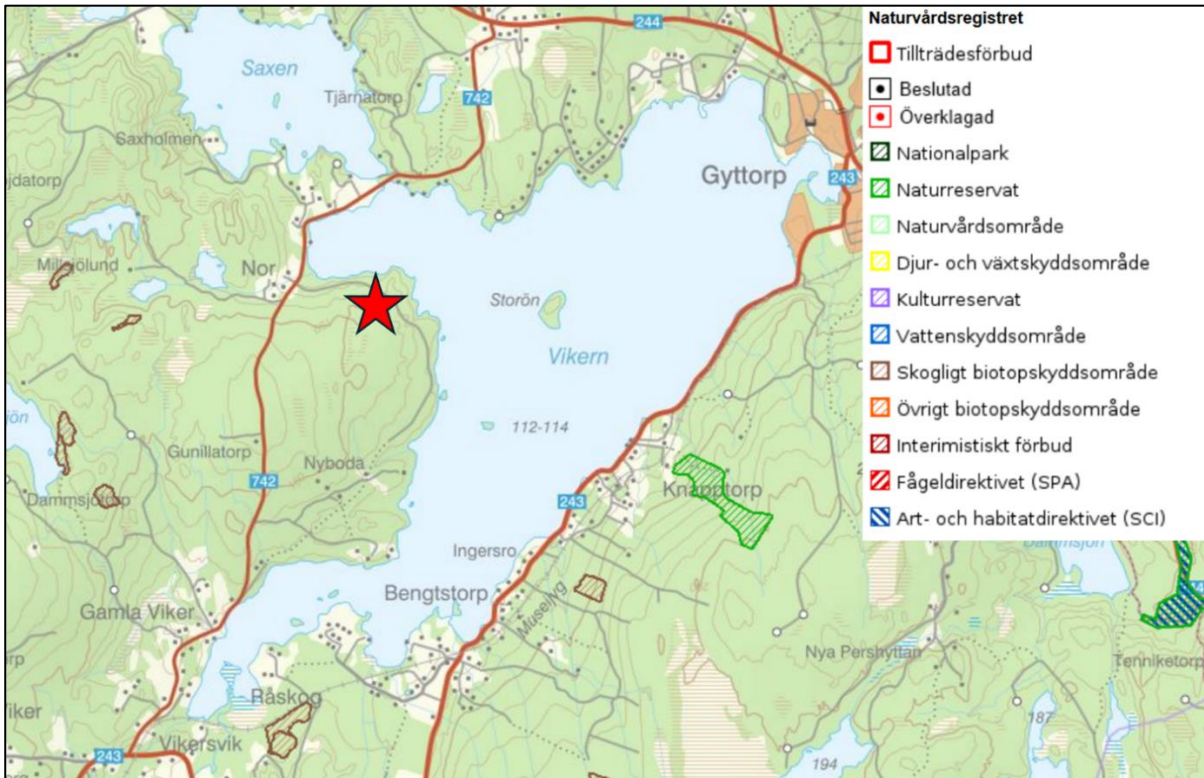
¹ [Bärighetsklasser \(BK\) på vägar och broar \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se/bearighetsklasser-bk-pa-vaegar-och-broar)

2.2.5 Underhåll och inskränkningar

Väg 742 har i Trafikverkets klassificering lägst underhållsklass, d v s är graderad som klass 6, "övrig väg" och bedöms inte utgöra en central och viktig väg för näringslivet eller landsbygden avseende vägunderhåll. Det är också kopplat till den i dagsläget låga trafikmängden på vägen.

2.2.6 Landskaps- och naturvärden

Området längs Väg 742 är inte vattenskyddsområde eller skyddsklassat utifrån andra natur- eller kulturvärden, vilket framgår av Figur nedan.



Figur 5. Skyddade områden avseende natur- och/eller kulturvärden, verksamhetsområdet markerat med stjärna. Källa: Naturvårdsverkets karttjänst Skyddad natur, bearbetningar WSP.

Däremot är den omgivande miljön på båda sidor av väg 742 klassificerad som artrik, se Figur . En artrik vägmiljö innebär att fridlysta och/eller skyddade arter kan förekomma längs vägens sidoområde. Det krävs samråd eller dispens från Länsstyrelsen om sådana arter riskerar att påverkas av eventuella åtgärder längs med väg 742.



Figur 6. Väg 742 har en artrik vägmiljö. Källa NVDB, Trafikverket.

2.3 TRAFIKFLÖDEN

För väg 742 är ÅDT lägre än 200 fordon rörelser per dygn. Senaste trafikmätning längs väg 742 genomfördes år 2019, vid en mät punkt ca 4 km söder om verksamhetsområdets planerade anslutning, se Figur . ÅDT var vid detta tillfälle 97 fordon rörelser per dygn, varav 5% tung trafik, summa båda riktningar.



Figur 7. Mät punkt för trafikmätning år 2019 längs väg 742, verksamhetsområdet markerat med stjärna. Karta: Lantmäteriet, bearbetningar WSP.

Trafikverket tar fram trafikutvecklingstal som uppdateras årligen och redovisar en genomsnittlig trafikutveckling per län för perioderna 2019–2045 och 2019–2065. Trafikutvecklingstalen är tillämpliga för trafikutredningar och rimlighetsbedömningar men tar inte hänsyn till lokala avvikelser.

För personbil är utvecklingstalet i Örebro län 0,83% per år (2019–2045) och för lastbil 1,31% per år enligt aktuella trafikutvecklingstal från Trafikverket 2024².

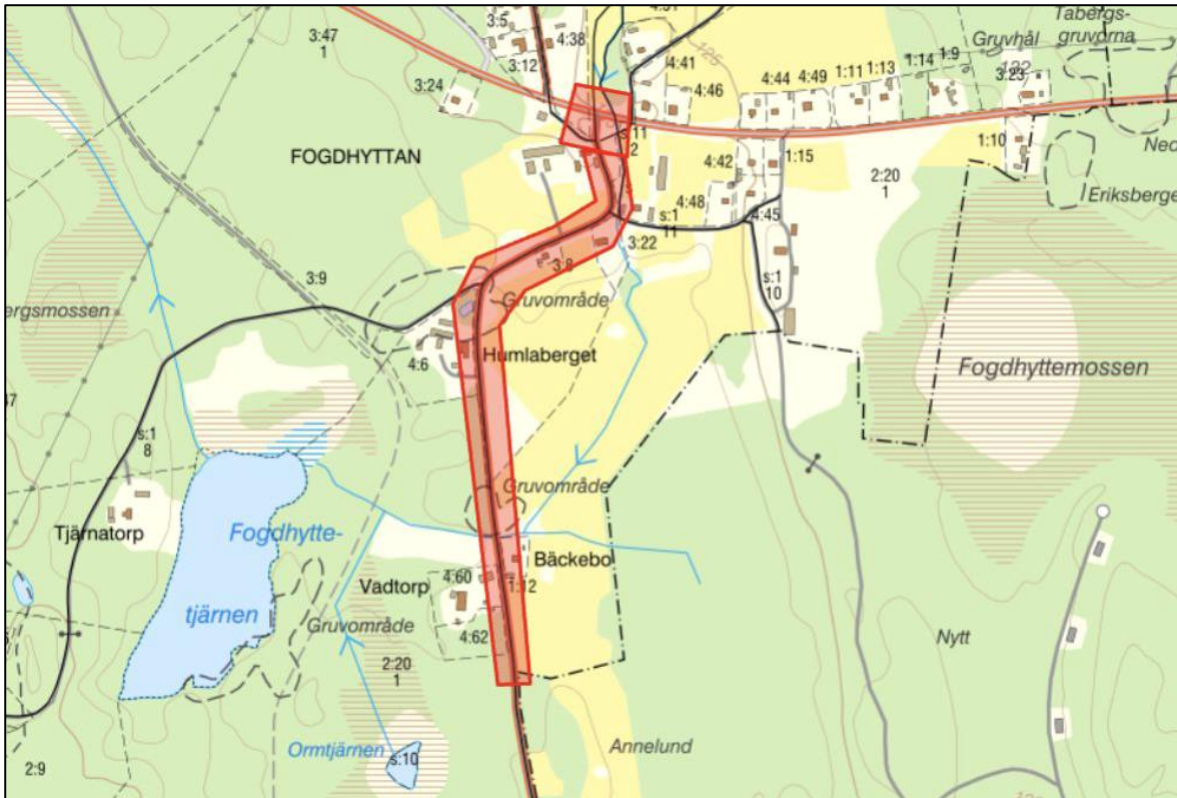
Med en antagen trafiktillväxt enligt Trafikverkets trafikutvecklingstal, bedöms trafikvolymen idag (2025) uppgå till en ungefärlig total ÅDT på 103 fordonsrörelser per dygn och andel tung trafik 6% längs väg 742. Uppräknad trafikmängd till prognosår 2045 bedöms uppgå till en ungefärlig total ÅDT på 121 fordonsrörelser per dygn med 6% andel tung trafik.

² Trafikutvecklingstal väg (Trafikverket, 2024)

2.4 VÄG 742 – STRÄCKNING OCH BERÖRDA FASTIGHETER

Längs väg 742 finns ett antal bostadsfastigheter, varav ett tiotal finns belägna inom 25 meter från väg 742.

Vid Fogdhyttan i den nordligaste delen av Väg 742, inom 750 meter från väg 244, finns åtta bostadsfastigheter belägna intill väg 742, se Figur nedan.



Figur 8: Delsträcka av Väg 742 med flest fastigheter nära och inom påverkansområde av vägen. Källa: Lantmäteriet, bearbetad.



Figur 9. Byggnad mindre än 5 meter från vägmitt, nordligast längs Väg 742. Foto: Google maps



Figur 2. Byggnad mindre än 10 meter från vägmitt. Foto: Google maps.

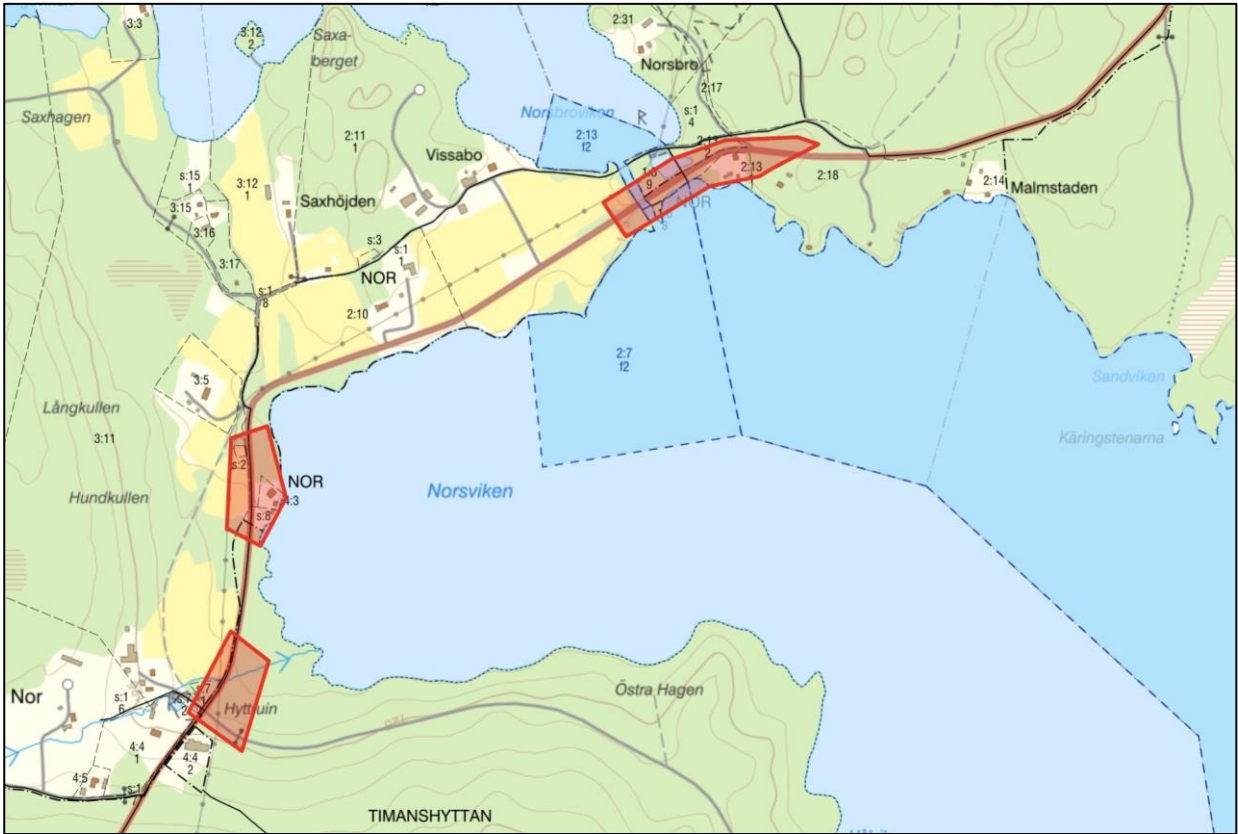


Figur 3. Byggnad ca 10 meter från vägmitt. Foto: Google maps.



Figur 14. Byggnad ca 15 meter (till höger) från vägmitt. Foto: Google maps.

Vid Nor längs väg 742, inom ca 1,5 km från anläggningens tilltänkta anslutning, finns två bostadsfastigheter belägna nära vägen och en smal vägbro, se Figur - Figur .



Figur 13. Sydligare del av Väg 742 med smal bro och till vägen närbelägna fastigheter. Källa: Lantmäteriet, bearbetad.



Figur 14. Byggnad ca 5 meter från vägmitt. Foto: Google maps.



Figur 15. Byggnad ca 25 meter från vägmitt. Foto: Google maps.



Figur 16. Bro längs väg 742. Foto: WSP, 2025.

2.5 GÄLLANDE PLANER

Vägen är inte planlagd med vägplan.

2.6 TILLKOMMANDE TRAFIK

I kommande stycken redovisas vilken typ av verksamhet som kommer att vara aktuell för anslutande planområde samt av verksamheten tillkommande trafik.

2.6.1 Verksamhetsbeskrivning

Verksamhet som kan komma i fråga för etablering antas vara Sevesoklassad industriverksamhet, exempelvis för tillverkning av kemisk produkt. Sådan verksamhet förväntas generera en mindre mängd transporter (<20 fordonsrörelser per dygn) men som till stor del kan komma att utgöras av farligt gods.

Denna typ av verksamhet antas bedrivas i fyra eller fem skift dygnet runt inklusive helger. En ungefärlig uppskattad personalstyrka kan uppgå till ca 50 personer vid anläggningen.

2.6.2 Transportflöden

Material samt råvaror kommer att levereras in till industrianläggningen med lastbilsekipage och nominellt antal årliga transporter är ca 600 enligt sammanställningen ovan. Beträffande utgående flöden av produkt uppgår det nominella antalet transporter till ca 600 årligen. Vald lokalisering gör att andra transportalternativ än lastbil saknas.

In- och uttransporterna av råvaror respektive färdiga produkter kommer att ske längs väg 742 norrut till väg 244 och sedan vidare till slutdestinationen.

Transporterna av råvaror och färdigprodukter kommer att ske helgfria vardagar kl. 07.00 – 17.00 och beräknas uppgå till ca 12 fordonsrörelser per dag. Därutöver tillkommer personalens personbilstrafik om ca 80 fordonsrörelser per dag till och från arbetet.

Utöver ovan nämnda löpande transporter av råvaror och produkter, kommer anläggningen att få leveranser av diverse förnödenheter och unika försändelser. Dessa kommer sannolikt att fraktas av gängse speditörer/distributörer. Denna typ av transporter utförs generellt med tung lastbil utan släp (Lbn). Vidare kommer viss mängd verksamhetsavfall att behöva hämtas, vanligen också med tung lastbil utan släp. Dessa övriga transporter av förnödenheter och avfall förväntas ge upphov till i snitt tre lastbilsankomster per dag, det vill säga cirka sex lastbilsrörelser per vardag.

2.6.3 Transporter av farligt gods

Löpande transporter till och från verksamheten med råvaror och produkt antas till stor del utgöras av farligt gods. Därtill tillkommer leveranser av diverse förnödenheter och unika försändelser, som nämnts ovan. De senare bedöms inte vara farligt godstransporter.

Ämnen i form av flytande bulk transporteras troligen till anläggningen i tanktrailers. Ungefärlig mängd gods per lastad transport blir ca 35–40 m³.

3 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

I tidigare kapitel har nuvarande infrastrukturella och trafikala förhållanden beskrivits liksom den planerade industriverksamheten med avseende på dess godsvolymer och trafikflöden. I detta kapitel beskrivs konsekvenser av den tillkommande trafiken och alternativa åtgärdsförslag för att hantera denna.

Med en trafikvolym (ÅDT) idag (2025) på Väg 742, enligt kapitel 2, på ungefär 103 fordonsrörelser per dygn och andel tung trafik 6% och för prognosår 2045 ungefärligen total 121 fordonsrörelser per dygn med 6% andel tung trafik, innebär en eventuell anläggningsetablering lite drygt dubbla trafikmängden på vägen. Gällande den tunga trafikandelen, skulle denna därmed mer än trefaldigas.

Då Väg 742 i nuläget är en landsbygdsväg med låg standard föränsleds därmed en översyn av konsekvenser och möjliga åtgärder.

3.1 VÄGBREDD OCH MÖTESMÖJLIGHETER

Ett bedömt tillskott om upp till 18 fordonsrörelser med lastbilsekipage per vardagsdygn innebär ungefär, som nämnts ovan, en tredubbling av trafikintensitet med tunga fordon jämfört med idag per årsmedel dygn längs väg 742. Trafiken till och från anläggningen kommer primärt pågå mellan klockan 07 och 17, vilket vid – teoretiskt – helt jämnt fördelad trafik innebär ungefär ett lastbilsekipage per timme i respektive riktning. Då det i huvudsak är fråga om en dynamisk mix av inkommande transporter med råvaror och utgående transporter av färdig produkt, kommer lastbilsankomster och -avgångar vid anläggningen inte att vara jämnt fördelade över tid. Det ökar därmed sannolikheten för fordonsmöten längs väg 742.

En vägbana utan mittseparering ska enligt VGU innehålla körbanor och vägrenar (K233039). En körbanabredd mindre än 5,5 meter eller vägbanebred mindre än 6 meter får inte delas in i körfält (K233040). Enligt VGU ska vägen förses med mötesplatser om vägbanebredden är smalare än 5 meter (K233041), vilket är fallet med Väg 742. Vidare ska mötesplatserna placeras så att fri sikt motsvarande mötesikt finns mellan dem (K259729). Vägrenarnas bredd ska vara minst 0,25 meter (K261231).

För att åstadkomma förbättrade mötesmöjligheter längs Väg 742 föreligger två tänkbara, alternativa åtgärder:

- Partiell breddning – i form av mötesplatser
- Breddning av vägen

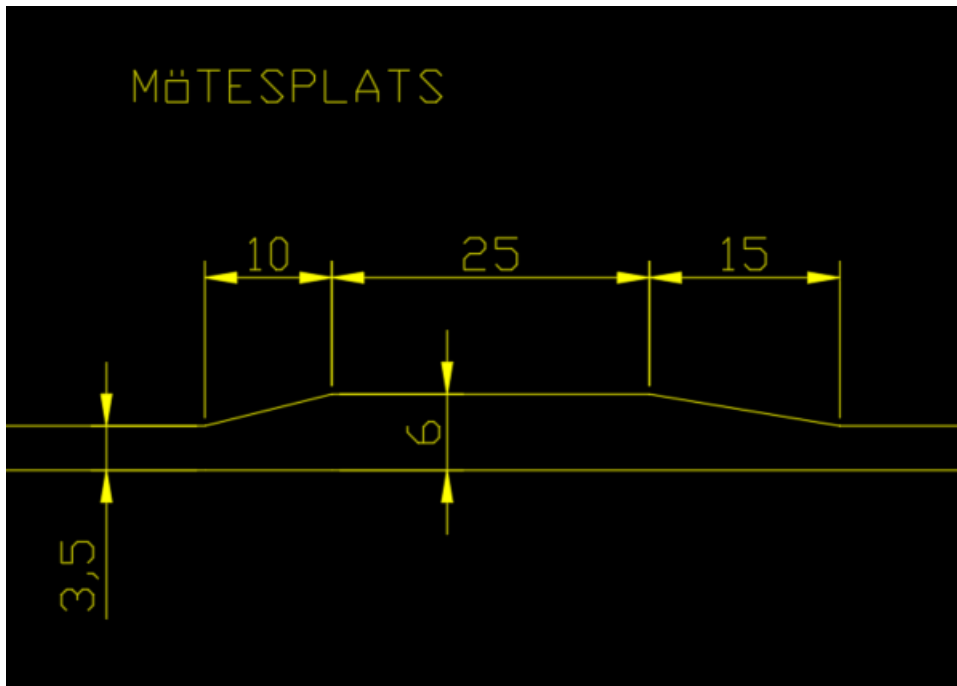
Med hänsyn till tidigare nämnda klassificering som artrik vägsträcka på båda sidor av vägen, samt med hänsyn till de låga trafikvolymerna, även efter eventuell etablering, bedöms mötesplatser vara en rimligare nivå på framkomlighetsfrämjande insats och som bedöms möjligt att genomföra inom befintligt vägområde..

Enligt tidigare version av VGU Råd (Vägars och gators utformning, 2022:003), angavs att mötesplatser ska finnas med ett avstånd på max 500 meter. För den aktuella vägsträckningen från väg 244 söderut till Nor, innebär det (matematiskt) ett behov av minst sju mötesplatser. Detta gäller för vägar där personbilstrafik dominerar.

I det aktuella fallet på Väg 742 får det inte uppstå situationer där lastbilar behöver backa vid mötande trafik, då vägkanterna troligen inte är förlåtande vid felmanövrer och utrymmet för sådana är klart begränsat på grund av den smala vägbredden. Därför kan det komma att krävas fler mötesfickor för att säkerställa framkomlighet för lastbilsekipage. Viktigt att påpeka är, att kolonnkörning till/från anläggning inte bör ske då ett eventuellt möte med lastbil från andra hållet gör att möte mellan tre lastbilar inte kan ske.

Enligt tidigare version av VGU Krav (Vägars och gators utformning, 2022:001), ska vägbanebredden vid mötesplatser vara minst 6 meter. Det innebär att mötesfickan bör vara minst 2,5 meter bred. Längden på

mötesfickan bör vara 50–60 meter varav minst 25 meter uppställbar längd för att rymma ett lastbilsekipage³. Utformning av mötesplats enligt figur 17. Vid anläggande av mötesplatser kan kulvertering av diken komma att krävas för att vägbredden ska hålla sig inom befintligt vägområde.



Figur 17. Utformning av mötesplats. bearbetning WSP

Med hänsyn till vägens över lag smala vägbana bör beaktas, att det vid drifthållning vintertid med snö, kan bredden på vägbanan komma att begränsas ytterligare av upplagade snövallar längs vägkanterna.

Då väg 742 söder om infarten till verksamhetsområdet inte anses lämplig för lastbilstrafik kommer all tung trafik att enbart få anslutas norr ifrån, därav kommer inga åtgärder på den södra sträckan att behöva utföras.

3.2 VÄGÖVERBYGGNAD

Vägöverbyggnaden på befintlig väg liksom breddning ska klara den klassning som finns på vägen idag d.v.s. BK1. Geotekniska undersökningar har genomförts både på befintlig väg för att utreda vägens uppbyggnad samt vid sidan av vägen för utredningar av markens förutsättningar för breddning som visar att vägen består av fyllning av grusig sand ovan friktionsjord, främst sandig morän, lokalt med inslag av silt och torrskorpelera. Vid sidan av vägen förekommer ytligt humushaltiga lager följt av silt, torrskorpelera och sandig morän, med fast botten i form av morän eller berg på större djup.

Detta visar på att förstärkningsåtgärder kommer behöva göras på befintlig väg samt på vilken uppbyggnad som krävs på breddning av vägen för att säkerställa vägens bärighet och klassning för BK1.

3.3 HASTIGHET

Längs väg 742 råder, som tidigare nämnts, 70 km/h bashastighet, vilket bedöms högt i förhållande till vägens standard. I praktiken håller fordon lägre hastigheter.

³ Enligt utformning av rastficka i tidigare version av VGU Krav (Vägars och gators utformning, 2022:001), med modifikation för 2,5 meter bredd istället för 5 meter.

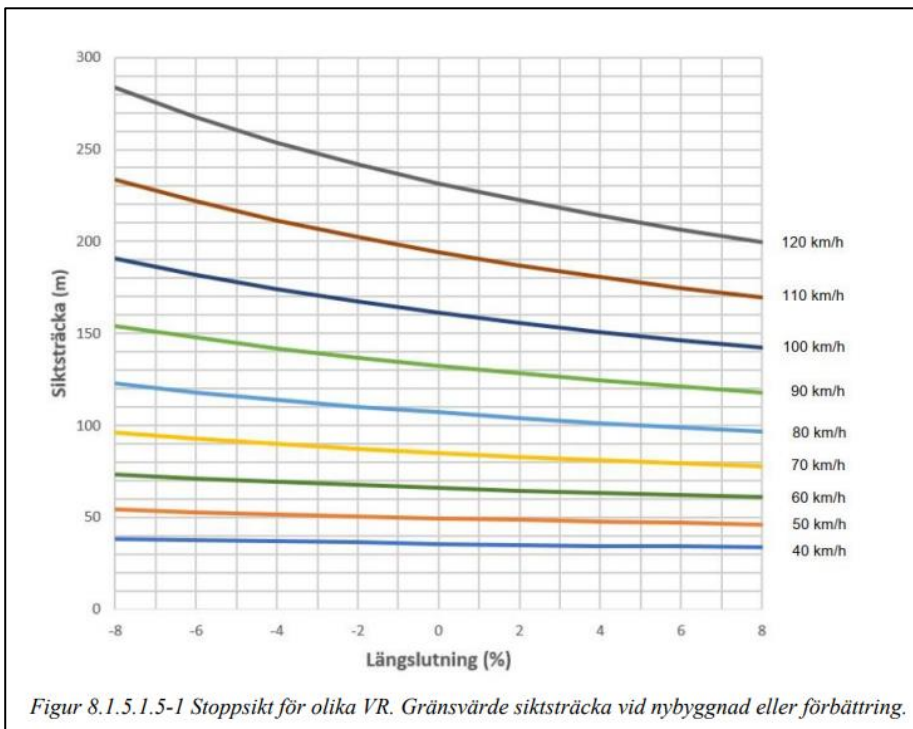
Enligt Trafikverket⁴ medför högre hastigheter "större krockvåld och sannolikheten att det blir större konsekvenser av en olycka ökar med hastigheten. Större krockvåld medför större sannolikhet för läckage vid olyckor med transporter av farligt gods, vilket kan medföra svåra konsekvenser."

Rekommendation är därför att göra en översyn av hastighetsbegränsningen och sänka hastighetsgränsen på väg 742. Detta på grund av att det i nordligaste delen vid Väg 244 är förhållandevis tätt med bostäder, vilka ligger nära vägen dessutom. Tillåten hastighet på 40 km/h anses vara lämplig på hela den norra sträckningen från verksamhetsområdet ut till väg 244.

3.4 SIKTFÖRHÅLLANDEN

Enligt VGU ska en vägs utformning medge kontinuerlig stoppsikt för avsedd referenshastighet vid färd med personbil (K236184). Om siktlinjen är utanför vägområde (t ex i kurva) ska markåtkomst för siktröjning vara säkerställd (K236186).

För referenshastighet 70 km/h ska stoppsiktsträckan vara minst 85 meter vid längslutning 0% (helt plan mark) för personbil, medan vid referenshastighet 40 km/h gäller stoppsiktsträcka 35 meter enligt Figur 5 nedan.



Figur 5. Siktsträcka vid olika referenshastigheter och längslutning. Källa: Trafikverket VGU.

Det kan konstateras, att en hastighetssänkning på 30 km/h, från 70 till 40 km/h innebär en sänkning av stoppsiktsträckan på 50 meter. För lastbilsekipage blir generellt stoppsiktsträckorna något längre. Utefter vägvägsnitt med kurvor och/eller krön bör översyn med avseende på närliggande vegetation göras och viss avverkning ske för att förbättra siktförhållandena. Vidare är det motiverat att se över och införa en sänkning av hastigheten till 40 km/h.

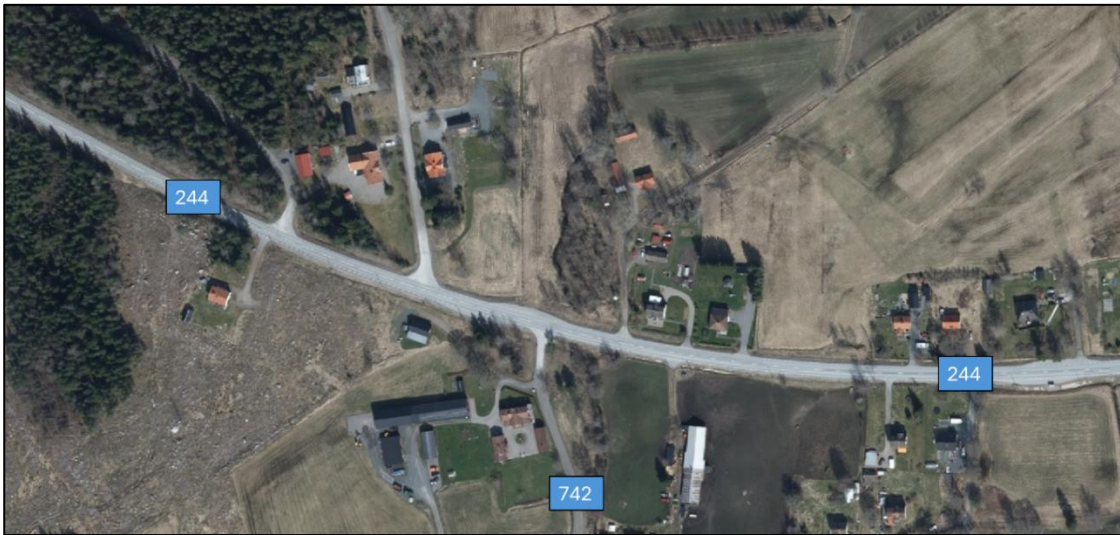
⁴ [Trafikverket - Planeringsförutsättningar för farligt gods \(www.bransch.trafikverket.se\)](http://www.bransch.trafikverket.se)

3.5 KORSNINGSPUNKTER

Konflikter mellan trafikanter uppstår oftast i korsningspunkter varför de i anslutning till anläggningen studeras och beskrivs i avsnittet nedan.

Den nordligaste delen av Väg 742 löper nära inpå ett antal fastigheter med tillhörande in- och utfarter.

Korsningen i norr som ansluter till Väg 244 utgörs av en trevägskorsning där Väg 244 har en sträckning i långsträckt, svag kurva, se Figur 6.



Figur 6. Korsning mellan väg 244 och väg 742. Källa: Lantmäteriet, bearbetningar WSP.

I aktuell korsning utgör väg 742 sekundärväg med väjningsplikt gentemot väg 244. Geometrierna i korsningspunkten behöver vara dimensionerade så att två lastbilsekipage ska kunna mötas, d v s att en lastbil som väntar på att svänga ut på väg 244 inte får hindra en lastbil som ska svänga in på väg 742. Lastbilsekipage får inte riskera att bli hindrade från infart på Väg 742 och därmed hindra övriga trafik på Väg 244.

Väg 742 är enfältig fram till korsningspunkten (Figur 7) och behöver breddas en sträcka på drygt 50 meter, för att rymma två väntande lastbilsekipage, närmast korsningspunkten. Centralt är således, att förhindra att en ansamling av lastbilsekipage ska utgöra ett problem vid korsningen. Något särskilt vänstersvängfält på Väg 244 bedöms inte aktuellt som åtgärd på grundval av för liten total trafikmängd på Väg 244.



Figur 7: Infart på Väg 742 sedd från Väg 244. Källa: Google maps.

Vidare behöver svänggradier för lastbilsekipage beaktas i korsningspunkten. Enligt VGU ska tillräckligt utrymme utformas med hänsyn till körspår för dimensionerande fordon vilket kan och bör kontrolleras med hjälp av olika typer av körspårsprogram (K236436). I detta fall bör dimensionerande fordon vara lastbil med släp (upp till 25,25 meters längd) samt för dragbil med trailer.

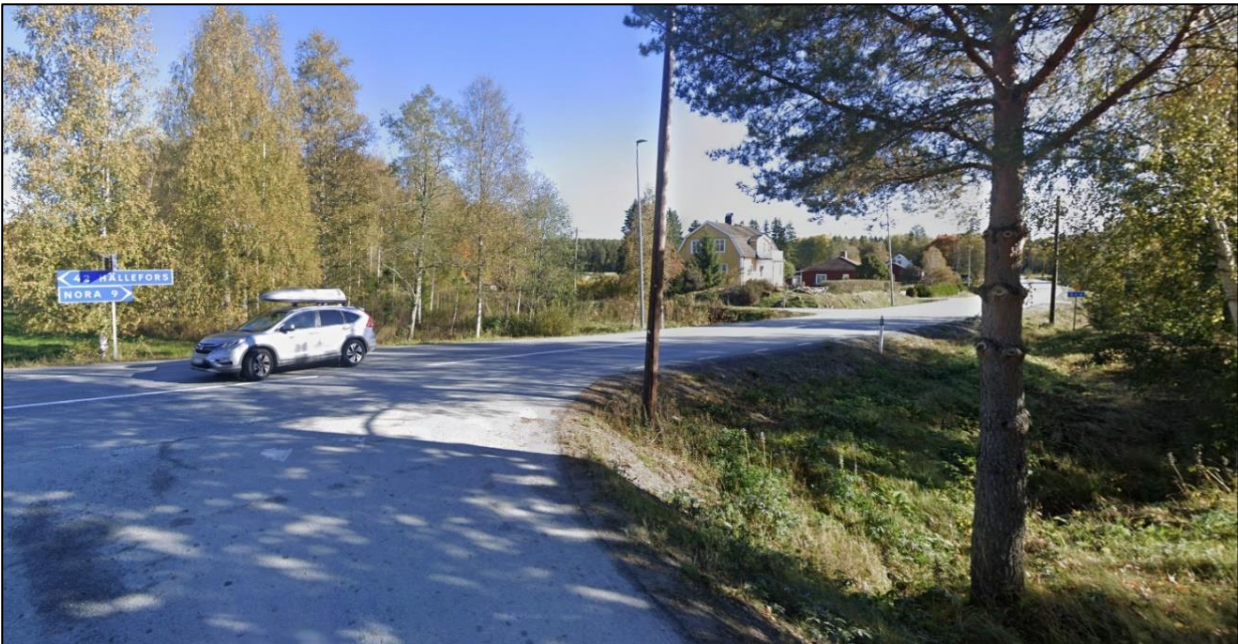
Lutningar för anslutningsvägen upp mot väg 244 bör minimeras, för att inte start i backe från stillastående ska bli aktuellt för tunga utgående fordon. Den sista ca 20 metrarna av Väg 742 är asfalterade invid korsningspunkten med Väg 244. Denna korta sträcka har en nivåskillnad upp mot Väg 244 på ca en meter, vilket enligt ovan bör planas ut.

Vid utfart från väg 742 till väg 244 finns vegetation på vänster sida om väg 742 som skymmer sikten västerut, vilket framgår av Figur 8 nedan. Enligt VGU är minsta önskvärda siktsträcka 170 meter fritt åt båda håll från en punkt fem meter in på den anslutande vägen vid utfart i korsning för lastbil typ Lps, d v s lastbil med påhängsvagn eller släpvagn (K236480). Det föreligger därför behov av viss avverkning längs den västra sidan om väg 742 för att få längre siktsträcka åt väster.



Figur 8. Begränsad sikt västerut längs väg 244 vid utfart från väg 742. Foto: Google maps.

Siktförhållandena är bättre österut längs väg 244 men då ögonhöjd är högre i lastbil än i personbil kan tallkronan skymma sikten österut, se Figur 9.



Figur 9. Delvis begränsad sikt österut längs väg 244 vid utfart från väg 742 samt tydlig stigning upp till 244. Foto: Google maps.

Sydväst om korsningen med väg 244 finns ytterligare en korsning med en enskild väg som bör beaktas. Korsningen är idag anlagd som en trevägskorsning men för fordon som kommer söderifrån är korsningsvinkeln mot väster väldigt snäv och svår för större fordon att ta sig igenom, se figur 23.



Figur 210. Korsning med enskild väg. Foto: WSP.

In- och utfart till verksamhetsområdet planeras ske via en anslutningsväg ut till väg 742, Figur 11 nedan, för vilken en projektering pågår. Nuvarande sträckning och korsningspunkt nyttjas, vilken ger tillfredsställande siktsträckor i både sydlig och nordlig riktning utefter väg 742. Med hänsyn till att trafik till och från anläggningen föreslås ansluta enbart norrifrån behöver anslutningen ses över så att det försvårar en vänstersväng söderut. Anslutningsvägen till verksamhetsområdet kommer att breddas för att möjliggöra möte och korsningen till väg 742 ses över och justeras så att lastbilstrafiken styrs åt norr.



Figur 11. Område för primär in-/utfartsväg till väg 742 för verksamheten. Karta: Lantmäteriet.

4 SUMMERING OCH ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Baserat på vad som behandlats och beskrivits i tidigare kapitel, görs här en summering och en listning av föreslagna åtgärder i väginfrastrukturen på norra delen av väg 742. För södra delen av väg 742 förslås trafik med farligt gods förbjudas.

Föreslagna åtgärder:

- Anläggande av mötesplatser utefter norra delen av Väg 742 med längd på mötesplatserna på ca 50–60 meter för att möjliggöra möten mellan två lastbilsekipage.
- Sänkning av hastighet till 40 km/h
- Tillskapande av tillräckligt breda (tvåfältiga) buffertzoner med längd tillräcklig för två lastbilsekipage i väntan på utfart vid anslutningen till 244.
- Breddning av utfart till väg 244
- Förstärkning av väggkropp – utifrån behov enligt ovan
- Diken och vägkanter behöver inventeras och rensas från hårda och vassa/uppstickande föremål/vegetation.
- Kulvertering av diken där befintligt vägområde är för smalt för att annars inrymma tillkommande mötesplatser.
- Vegetationsrensning/trädfällning längs vägkanter, inom befintligt vägområde– primärt vid kurvor för ökad siktsträcka.

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande konsultbolag och rådgivare inom samhällsutveckling. Vi utvecklar allt ifrån städer och transportsystem till vattenförsörjning och höga hus. Med 67 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP

WSP Sverige AB

Org. nr:556057-4880

wsp.com

