

RAPPORT
ANGÖRINGSALTERNATIV KULBACKEN



RAPPORT
2021-01-25

UPPDRAG 309874, Angöringsalternativ Kulbacken, Västervik

Titel på rapport: Angöringsalternativ Kulbacken

Status: Slutrapport

Datum: 2021-01-25

MEDVERKANDE

Beställare: Västerviks kommun

Kontaktperson: Fanny Hansson

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Mattias Tell

Handläggare: Elisabeth Alpner

SAMMANFATTNING

Området Kulbacken öster om Västerviks centrum finns med som en del i ett större planprogram för Tändstickan. Med planprogrammet ges förutsättningar för en utveckling av Kulbacken som målpunkt med möjligheter att bygga ut verksamhetslokalerna, förbättra angöring, parkering och tillgänglighet inom området. För att säkerställa goda förutsättningar att ta sig till området även med ökad trafik har alternativa anslutningsvägar utretts.

I denna utredning har fyra alternativ tagits med och utvärderats utifrån trafiksäkerhet, framkomlighet, tillgänglighet, påverkan på natur- och kulturvärden, kostnad samt övriga faktorer.

Det alternativ som visade sig bäst med tanke på faktorerna ovan var den anslutningsväg som används idag fast med förbättrade siktmöjligheter och ny placering av övergångsställe.

Övriga alternativ faller främst på sämre trafiksäkerhet och negativ inverkan på natur- och kulturvärden. Att behålla nuvarande infart med små justeringar är också ett av de billigaste alternativen.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND	6
2	NULÄGESBESKRIVNING	7
	2.1 MOTORTRAFIK.....	7
	2.2 GÅNG OCH CYKEL.....	7
	2.3 KOLLEKTIVTRAFIK.....	9
3	MÖJLIGA ANSLUTNINGSVÄGAR	10
	3.1 ALTERNATIV 1 – SLOTTHOLMSVÄGEN	10
	3.1.1 TRAFIKSÄKERHET	10
	3.1.2 FRAMKOMLIGHET	12
	3.1.3 TILLGÄNGLIGHET	12
	3.1.4 PÅVERKAN PÅ NATUR- OCH KULTURVÄRDEN	12
	3.1.5 KOSTNAD	13
	3.1.6 ÖVRIGT	13
	3.2 ALTERNATIV 2 – SPLINTGATAN/GRÄNSÖVÄGEN	13
	3.2.1 TRAFIKSÄKERHET	14
	3.2.2 FRAMKOMLIGHET	15
	3.2.3 TILLGÄNGLIGHET	15
	3.2.4 PÅVERKAN PÅ NATUR- OCH KULTURVÄRDEN	15
	3.2.5 KOSTNAD	16
	3.2.6 ÖVRIGT	16
	3.3 ALTERNATIV 3 – SLOTTSHOLMSVÄGEN/TÄNDSTICKSVÄGEN	16
	3.3.1 TRAFIKSÄKERHET	17
	3.3.2 FRAMKOMLIGHET	17
	3.3.3 TILLGÄNGLIGHET	17
	3.3.4 PÅVERKAN PÅ NATUR- OCH KULTURVÄRDEN	18
	3.3.5 KOSTNAD	18
	3.3.6 ÖVRIGT	18
	3.4 ALTERNATIV 4 – TÄNDSTICKSVÄGEN	19
	3.4.1 TRAFIKSÄKERHET	19
	3.4.2 FRAMKOMLIGHET	20
	3.4.3 TILLGÄNGLIGHET	20
	3.4.4 PÅVERKAN PÅ NATUR- OCH KULTURVÄRDEN	20
	3.4.5 KOSTNAD	20
	3.4.6 ÖVRIGT	20
4	RESULTAT/REKOMMENDATIONER	21

4.1	SAMMANSTÄLLNING FÖR ANGÖRINGSALTERNATIVEN	21
4.2	FÖRKASTADE ALTERNATIV.....	22
4.3	SLUTSATS.....	23

1 BAKGRUND

Området Kulbacken ligger nordost om Västerviks centrum och innehar verksamheterna Västerviks museum och Naturum samt en restaurang och Unos torn. Norr och öster om området finns också ett rekreativt grönområde med höga naturvärden som också delvis används av Kulbackens verksamheter.

Kulbackens verksamhet förväntas öka vilket kommer leda till fler besökare och högre trafikflöden till området. Det angöringsalternativ som finns idag för motortrafik är bristfällig när det gäller framkomlighet och trafiksäkerhet och med de troligen ökande trafikmängderna behöver alternativa angöringsalternativ utredas.



Figur 1. Kulbacken i förhållande till Västerviks centrum (Eniro Kartor)

De närliggande vägar som finns kring Kulbacken är Slottholmsvägen, Gränsövägen, Tändsticksvägen samt Splintgatan, se figur 2.



Figur 2. Närliggande vägar. Kulbacken markerad med rött (Eniro Kartor)

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 MOTORTRAFIK

Den angöringsväg som används i dagsläget ansluter via Slottsholmsvägen. Under högtrafik på sommarmånaderna är det höga flöden på denna väg. Alla de anslutande vägarna har en hastighetsbegränsning på 50 km/h.

2.2 GÅNG OCH CYKEL

Det är i dag goda gång- och cykelmöjligheter till området. Gång- och cykelbanor sträcker sig från centrala Västervik över Slottsholmsbron, fram till området och vidare

norrut mot Piperskärr. Gång- och cykeltrafikanter behöver korsa bilvägen i närheten av området, antingen söder om korsningen med Tändsticksvägen eller sydväst om den infart för motortrafik som finns idag. Det finns dock inga cykelpassager eller cykelöverfarter utan endast övergångsställen och inga av de närliggande övergångsställena är hastighetssäkrade. För att gång- och cykeltrafik österifrån, längs Gränsövägen, ska kunna nå centrala Västervik eller andra målpunkter längs med Slottholmsvägen behöver övergångsstället i anslutning till dagens anslutningsalternativ till Kulbacken användas.



Figur 3. Cykelbana vilken går förbi Kulbacken samt övergångsställe vid befintlig anslutning för biltrafik



Figur 4. Övergångsställe vid Tändsticksvägen (StreetSmart)

2.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Det finns en busshållplats i nära anslutning till området, Tändsticksvägen. Denna är dock endast trafikerad på vardagar och bara 4-5 ggr/dag. Centrala Västervik där det både finns lokala och regionala förbindelser ligger en knapp kilometer från området. Busshållplatsen är inte tillgänglighetsanpassad.



Figur 5. Hållplats Tändsticksvägen (StreetSmart)

3 MÖJLIGA ANSLUTNINGSVÄGAR

3.1 ALTERNATIV 1 – SLOTT HOLMSVÄGEN

Den tillfartsväg som används i dagsläget ansluter till Kulbacken från nordväst via Slottsholmsvägen. Ca 10 meter söder om tillfartsvägen finns ett övergångsställe som även används av cykeltrafik. Denna tillfart mot Kulbacken används även för en annan verksamhet (Gränsö Ljustöperi). Vid fortsatt användning av detta alternativ föreslås att vissa siktförbättringar görs samt att övergångsstället flyttas till norr om utfarten.



Figur 6. Angöringsalternativ via Slottsholmsvägen markerat i rött (Eniro Kartor)

3.1.1 TRAFIKSÄKERHET

I korsningen med Slottsholmsvägen är gångpassagen inte hastighetsäkrad vilket medför den utgör en trafiksäkerhetsrisk för gående och cyklister. Sikten söderut i korsningen är till viss del begränsad men kan dock förbättras genom flytt av skylt samt att delar av slänten söderut schaktas bort, se figur 7 och 8.

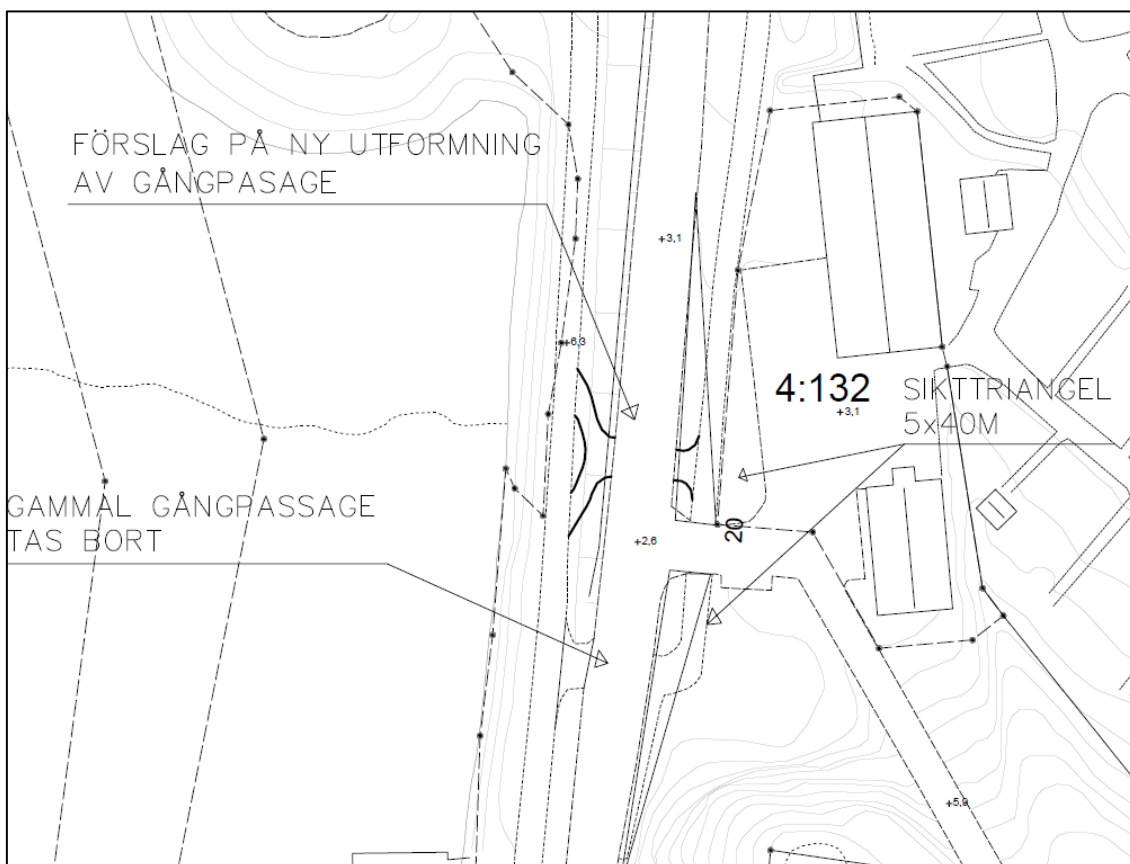


Figur 8. Korsning med Slottholmsvägen. Röd markering visar var siktförbättringar kan ske.



Figur 7. Korsning med Slottholmsvägen. Röd markering visat var siktförbättringar kan ske. (Eniro Kartor)

För att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanter som passerar övergångsstället föreslås att nuvarande övergångsställe tas bort och ett nytt övergångsställe anläggs norr om korsningen, se figur 9. Detta så att trafik som kommer från museiområdet, vilka främst svänger söderut, ej passerar övergångsstället.



Figur 9. Förslag på ny placering av övergångsställe

3.1.2 FRAMKOMLIGHET

Vid höga trafikflöden finns det svårigheter att ta sig ut på Slottsholmsvägen från tillfartsvägen. Detta skulle kunna förbättras något genom att säkerställa god sikt.

Anslutningsvägen är så pass smal att det är svårt för två fordon att mötas på den men då den är kort och har bra sikt längs med ger detta bara mindre framkomlighetsproblem.

3.1.3 TILLGÄNGLIGHET

Anslutningsvägen går direkt mellan den mer trafikerade vägen i området upp till museiområdet samt att oskyddade trafikanter utöver att kunna ta denna väg också kan ta en anslutningsväg som ligger närmare centrum bidrar till en god tillgänglighet.

3.1.4 PÅVERKAN PÅ NATUR- OCH KULTURVÄRDEN

Då inga större ombyggnationer berörs vid detta förslag blir det ingen påverkan på natur- eller kulturvärden.

3.1.5 KOSTNAD

Kostnaden ligger främst i att delar av kullen söder om korsningen behöver schaktas bort för en ökad siktlängd.

3.1.6 ÖVRIGT

Lutningen på tillfartsvägen ligger mellan 13–17% på en sträcka av ca 40m vilket inte justeras med detta förslag. Det är en liknande lutning som förslag 3 medan den är högre än för förslag 2 och 4.

En alternativ dragning av vägen har också utretts. Effekten av denna bedömdes inte ha tillräckligt stor påverkan för att motivera en ombyggnation.

3.2 ALTERNATIV 2 – SPLINTGATAN/GRÄNSÖVÄGEN

Norr om Kulbackenområdet går en grusstig vilken leder till Splintgatan. Splintgatan går söderut genom ett villaområde och norrut leder den till Gränsövägen. De nordligaste delarna av Splintgatan är idag avstängda för motortrafik för att förhindra genomfartstrafik genom villaområdet. Korsningen Splintgatan/Gränsövägen har dessutom bedömts ha låg trafiksäkerhetsstandard.

Kulbackens koloniområde som ligger norr om museiområdet har sin enda ingång via grusgången och har i anslutning till den också en parkeringsyta. Även längs splintgatan finns en parkeringsyta ämnad att användas för besökare av koloniområdet.

Föreslaget angöringsalternativ skulle gå via grusgången till Splintgatan och vidare norr ut mot Gränsövägen.



Figur 10. Angöringsalternativ via Gränsövägen/Splintgatan markerat i rött (Eniro Kartor)

3.2.1 TRAFIKSÄKERHET

De största trafiksäkerhetsriskerna med detta förslag ligger vid korsningen Splintgatan/Gränsövägen. Korsningen ligger med ett krön väster ut vilket leder till vissa siktproblem både mot bilvägen och GC-vägen som ligger innan bilvägen, se figur 11. Bilar som kör fram för att få bra sikt kan också riskera att blockera GC-vägen.



Figur 11. Korsningen Splintgatan/Gränsövägen (StreetSmart)

3.2.2 FRAMKOMLIGHET

Framkomlighetsmässigt ger detta alternativ relativt goda förutsättningar där den största bristen finns i korsningen Slottsholmsvägen/Gränsövägen. Under högsäsong kan det bli stora flöden på Slottsholmsvägen vilka kan göra det svårt att svänga ut på den från Gränsövägen.

Både befintlig och potentiell ny väg i detta förslag är så smala att det blir problem för bussar att mötas. Sträckan är så pass lång och bitvis med så dålig sikt att flertalet mötesplatser skulle behöva anläggas för framkomlighetens skull. På delar av sträckan skulle en breddning av vägen kunna ske men på grund av terrängen skulle detta inte vara möjligt på hela sträckan.

3.2.3 TILLGÄNGLIGHET

Detta angöringsalternativ kan upplevas som en omväg då den leder förbi Kulbackenområdet och angör norr ifrån. Det blir ca 500 m längre väg än det är i nuläget. Gång och cykeltrafik har dock andra angöringsvägar och påverkas inte i särskild stor utsträckning av detta alternativ.

3.2.4 PÅVERKAN PÅ NATUR- OCH KULTURVÄRDEN

För ombyggnation av grusgången som går mellan Kulbackenområdet och Splintgatan till en väg utformad för motortrafik hade den både behövt breddas och gå i skrå och/eller på bank på vissa sträckor. Då grusgången är belägen på mark med både höga natur- och kulturvärden skulle denna ombyggnation göra stora intrång på dessa.



Figur 12. Bild på grusgången vilken skulle behöva byggas om till anslutningsväg

3.2.5 KOSTNAD

Ombyggnationen av grusgången till en trafikerad väg skulle innebära stora kostnader, framförallt för höjdskillnader som behöver utjämnas

3.2.6 ÖVRIGT

Entrén till Kulbackens koloniområde ligger vid en del av grusgången som skulle behöva höjas för att få till en bra lutning på en potentiell väg. Detta skulle leda till stora svårigheter för de som behöver ta sig till koloniområdet då detta är den enda entrén.

3.3 ALTERNATIV 3 – SLOTTSHOLMSVÄGEN/TÄNDSTICKSVÄGEN

Anslutningen via korsningen Slottsholmsvägen/Tändsticksvägen används i dagsläget som gångväg. Utformningen vid korsningen tillåter en inbjudande vy upp mot Kulbacken och passar sig bra som en entrépunkt för oskyddade trafikanter. Detta alternativ utreder om denna anslutning kan anpassas till motortrafik.



Figur 13. Angöringsalternativ via Tändsticksvägen/Slottsholmsvägen markerat i rött (Eniro Kartor)

3.3.1 TRAFIKSÄKERHET

Korsningen Slottsholmsvägen/Tändsticksvägen har inte en utformning som ger goda förutsättningar för motortrafik längs det som idag är en anslutning för gångtrafik till området. Trafik bestående av både gående, cyklister och bilar i flera riktningar i korsningen medför svårigheter att överblicka trafiksituationen vid in- och utfart.

3.3.2 FRAMKOMLIGHET

Korsningens utformning lämpar sig inte heller ur framkomlighetssynpunkt. Anslutningen hamnar väldigt nära Slottsholmsvägen och endast ett fåtal bilar som väntar på att köra ut från Tändsticksvägen blockerar in- och utfart från/till anslutningsvägen. Anslutningsvägen skulle påverka befintlig gångpassage över Tändsticksvägen och konflikt med trafiken från Tändsticksvägen mot Slottsholmsvägen uppstår.

Den potentiella anslutningsvägen är så pass smal, även om den skulle breddas något, att det är svårt för två fordon att mötas på den men då den är kort och har bra sikt längs med ger detta bara mindre framkomlighetsproblem.

3.3.3 TILLGÄNGLIGHET

Från centrum är detta den närmaste vägen till Kulbackeområdet. Används den som en angöringsväg både för motortrafik och oskyddade trafikanter kan dock den upplevda tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna minska från hur det är idag.

3.3.4 PÅVERKAN PÅ NATUR- OCH KULTURVÄRDEN

Ombyggnaden av detta förslag, vilken består av breddning av vägen, ger i sig ingen större inverkan på natur- eller kulturvärden, men den tillkommande motorfordonstrafiken har en negativ inverkan på upplevelsen av platsen.

3.3.5 KOSTNAD

För breddning av vägen hade det blivit en medelstor kostnad.

3.3.6 ÖVRIGT

Lutningen på detta alternativ, liksom alternativ 1, förblir hög, upp mot 18 %.

Att bygga om befintlig gångväg till bilväg skulle innebära att den välkomnande entré som idag finns för gående delvis går förlorad. Gåendes uppmärksamhet som tidigare kunnat riktas på den omkringliggande miljön behöver istället riktas på trafik.



Figur 14. Vy från Kulbacken ner mot Västervik centrum

Ett möjligt alternativ som skulle förbättra trafiksituationen i korsningen Tändsticksvägen/Slottsholmsvägen är att anlägga tillfartsvägen ca 15 meter österut längs Tändsticksvägen. Detta alternativ kräver dock att berg sprängs bort och att värdefulla träd behöver fällas (till vänster i Figur 14).

3.4 ALTERNATIV 4 – TÄNDSTICKSVÄGEN

Det går i dagsläget en stig från Tändsticksvägen, runt östra sidan av Kulbacken och som sedan ansluter till området norrifrån. Denna stig har stora höjdskillnader samt går längs ett område med natur- och kulturvärden.



Figur 15. Angöringsalternativ via Tändsticksvägen markerat i rött (Eniro Kartor)

3.4.1 TRAFIKSÄKERHET

Korsningen mellan den nya angöringsvägen och Tändsticksvägen hamnar på en punkt där Tändsticksvägen både har en skarp kurva samt har en betydlig lutning. Detta medför siktproblem i korsningen.



Figur 16. Tändsticksvägen öster om möjlig korsning med föreslagen anslutningsväg (StreetSmart)

3.4.2 FRAMKOMLIGHET

Tillfälligt höga trafikflöden på Tändsticksvägen och Slottsholmsvägen kan innebära svårigheter att köra ut från föreslagen anslutningsväg.

Anslutningsvägen i detta förslag är så smala att det blir problem för bussar att mötas. Sträckan är så pass lång och bitvis med så dålig sikt att flertalet mötesplatser skulle behövas för framkomlighetens skull.

3.4.3 TILLGÄNGLIGHET

Detta alternativ hade gett ungefär lika god tillgänglighet som den angöringsväg som finns idag.

3.4.4 PÅVERKAN PÅ NATUR- OCH KULTURVÄRDEN

Mycket mark skulle behöva tas i anspråk längs den stig som finns idag mellan Tändsticksvägen och Kulbackeområdet. Det beror dels på att en väg som är bredare än stigen skulle behöva byggas samt dels att vissa av de stora höjdskillnaderna skulle behöva utjämnas. Detta skulle leda till ett stort intrång på de natur- och kulturvärden som finns öster och norr om Kulbacken. En stuga som tillhör museiområdet nere vid Tändsticksvägen skulle dessutom behöva rivas eller flyttas.

3.4.5 KOSTNAD

Att anlägga en ny väg som dessutom behöver hantera stora höjdskillnader skulle leda till en hög kostnad.

3.4.6 ÖVRIGT

Alternativa dragningar av angöringsvägen har utretts både vid korsningen av Tändsticksvägen samt vid angöring till området. En alternativ dragning vid korsningen

till Tändsticksvägen hamnade antingen för nära villabebyggelse eller gav inte en förbättrad trafiksäkerhet i förhållande till nuvarande förslag. Alternativ för dragning i anslutning till museiområdet gav antingen olämplig trafik in på området eller mycket stora höjdskillnader.

4 RESULTAT/REKOMMENDATIONER

4.1 SAMMANSTÄLLNING FÖR ANGÖRINGSALTERNATIVEN

Tabell 1. Sammanställning för angöringsalternativen. Grönt=bra/neutralt, Gult=Något sämre, Rött=Dåligt

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4
Trafiksäkerhet	Viss risk pga. ej hastighets-säkrat övergångsställe	Korsningen Splintgatan/ Gränsövägen har dåliga trafiksäkerhets-förutsättningar	Korsning inte utformad för motortrafik på denna anslutningsväg	Angörings-alternativets korsning med Tändsticksvägen har dåliga siktförhållanden
Framkom-lighet	Kan vara svårt att ta sig ut i korsning vid höga trafikflöden	Kan vara svårt att ta sig ut i korsningar vid höga trafikflöden	Korsning inte utformad för motortrafik på denna anslutningsväg	Kan vara svårt att ta sig ut i korsningar vid höga trafikflöden
Tillgänglighet	Direkt anslutning med bättre anslutning för oskyddade trafikanter	Betydligt längre att köra än i dagsläget för motortrafik	Inverkar negativt på oskyddade trafikanters tillgänglighet	Tillgänglighet likt dagsläget
Påverkan på Kultur- och Naturvärden	Kultur- och Naturvärden påverkas ej märkbart	Byggnationen går genom område med höga värden	Kulturvärdena påverkas något av att få in biltrafik på området	Nybyggnationen går genom område med höga värden
Kostnad	Flytt av gångpassage samt vissa siktförbättrings-åtgärder	Nybyggnation med stora höjdskillnader	Breddning av väg	Nybyggnation med stora höjdskillnader
Övrigt	Hög lutning	Gör koloniområdes entré otillgänglig	Bidrar negativt till en välkomnande Entré	Ingen kommentar

4.2 FÖRKASTADE ALTERNATIV

Flertalet alternativa dragningar av alternativen har diskuterats och förkastats. Se dessa i figur 17 och tabell 2.



Figur 17. Utredda alternativ heldraget i rött, förkastade alternativ sträckande i rött (Eniro Kartor)

Tabell 2. Beskrivning av förkastade alternativ och anledning till förkastning.

Förkastat alternativ, se figur 17.	Beskrivning	Anledning till förkastning
1.	Utfarten läggs mer söder ut än nuläget	Ger endast små vinster vad gäller höjdskillnader till en ökad kostnad.
2.	Utfarten läggs mer öster om korsningen Slottholmsvägen/Tändsticksvägen	Ger endast små vinster vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet mot en högre kostnad p.g.a. att berg hade behövt sprängas samt att viktig växtlighet hade behövt tas bort.
3.	Lägga infarten till museiområdet något mer söder ut och komma in mellan bebyggelsen på området.	Ogenomförbart p.g.a. mycket stora höjdskillnader.
4.	Lägga infarten till museiområdet söder om bebyggelsen på området	Biltrafik på denna plats ger mycket negativa konsekvenser för kulturvärdet och verksamheten på området.
5.	Dragning av utfarten mer åt öster på Tändsticksvägen.	Ger en något bättre siktssituation men kommer in på tomtmark.
6.	Dragning av utfarten något mer åt öster på Tändsticksvägen.	Förändrar inte siktssituationen.

4.3 SLUTSATS

Av de utredda alternativen anses Angöringsalternativ 1-Slottholmsvägen vara det mest genomförbara alternativet. Även om vissa problem kvarstår efter de åtgärder som genomförs vid detta alternativ har övriga alternativ fler negativa aspekter vilket gör detta alternativ till det mest fördelaktiga.

Angöringsalternativ 1 ger ingen eller endast en begränsad ökning av trafikkapaciteten till området. Vid en utökad verksamhet vid Kulbacken behöver detta tas i beaktande så att utvecklingen kan ske utan en ökad bil- och busstrafik på anslutningsvägarna. Åtgärder som tex extern bussparkering och förbättrad infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik kan vara anpassningar som behöver göras.