



## **Förslag om ändring av bärighetsklass på sträcka från E4, trafikplats Vivsta till Timrå industriområde samt sträcka från E4, trafikplats Timrå till Östrand**

### **Första delen av förslaget berör vägar:**

- Den kommunala delen av trafikplats Vivsta (cirkulationsplatsen ovanför E4).
- Svetsarvägen, från trafikplats Vivsta till korsningen Per Uddéns väg o Ärvältsvägen.
- Ärvältsvägen, till korsningen Kabelvägen.
- Kabelvägen, 832m från korsningen Ärvältsvägen.

### **Andra delen av förslaget berör vägar:**

- E4 norrgående avfart (ej södergående avfart samt bron över E4 vilka fortsätter vara BK1 tills vi kan få en viktberäkning)
- Kyrkbacken
- Järnvägsgatan, från korsningen Kyrkbacken till Östrandsfabrikens andra infart.

### **Framställning:**

Trafikverket har i uppdrag från regeringen att genomföra uppgradering av stora delar av det statliga vägnätet till BK4. Visionen är att alla av dagens statliga BK1vägar ska bli BK4. Bakgrunden är att transportnäringen vill kunna köra mer last per transport, och därmed effektivisera kostnader och minska utsläpp. BK4 innebär att fordonen kan lastas med bruttovikt 74 ton, jämfört med dagens BK1 som är 64 ton. I Timrå kommun har några viktiga vägar redan omklassats på det statliga vägnätet. E4 och väg 684, från Stavreviken till strax efter Söråker industriområde.

Östrands massafabrik är ett av de företag som har stort behov av tunga transporter, och transportörerna behöver kunna köra bitvis även på våra kommunala vägar med de fordon som ska användas på BK4väg. Omställningen innebär stora investeringskostnader för transportföretagen att byta ut fordonsflottan till fordon som är godkända för BK4. Oro har framförts från transportörer att de kanske inte kan nyttja fordon investerat i fullt ut, utan blir tvungna att lasta enligt BK1 och därmed inte kunna nyttja sin investering. En del transportörer avvaktar fortfarande nyinvestering tills de vet att de kan köra på de sträckor som behövs.

De föreslagna sträckningarna i Timrå industriområde och Järnvägsgatan/Kyrkbacken beror på att SCA hyr yta för att kunna lasta produkter på järnväg. Det innebär många tur- och returtransporter från Östrand via E4 varje dygn, där antalet transporter kan minskas med de önskade BK4fordonen. Transporterna går via Järnvägsgatan,



Kyrkbacken, E4 och sedan in till industriområdet. 74-tonstransporterna går också från det nya timmerupplaget i Torsboda.

I nuläget kan vi lösa behovet av transporter på aktuell sträcka med dispenser. Däremot är det en strävan att samtliga vägar hellre ska ha rätt bärighetsklassning så att transportörer kan ta sig fram med rätt utrustade fordon utan att behöva för mycket onödig byråkrati, tidsåtgång och extra utgifter. En dispens är tidsbegränsad och kan dessutom återkallas, vilket skapar oro hos de transportörer som vill investera i ny fordonsflotta.

### **Övrigt:**

Ändring till BK4 kommer ej att öka kommunens handläggning. Bibehållen BK1 kommer att medföra ökad handläggning i och med ökat antal dispensansökningar. Dispens på de föreslagna sträckorna kan anses onödigt då vägarna har tillräcklig hållbarhet.

Av- och påfarterna från E4 vid trafikplatserna Timrå och Vivsta är ej BK4 klassade ännu, då Trafikverket behöver veta var behovet finns från kommunen. Trafikverket kommer att klassa om dessa av- och påfarter när beslut tagits hos kommunen om ändring av bärighet.

WSP har på uppdrag av Timrå kommun utfört broberäkning på den GC-bro i förslagen sträcka i Timrå industriområde som saknade tidigare beräkningar rörande lastvikter. Bron bedöms klara BK4.

### **Förslag:**

Ändra bärighetsklass på föreslagna sträckor till BK4.

2018-08-10

KULTUR- OCH TEKNIKFÖRVALTNINGEN

Glenn Mattsson  
Trafikingenjör

### **Bilagor**

Kartor

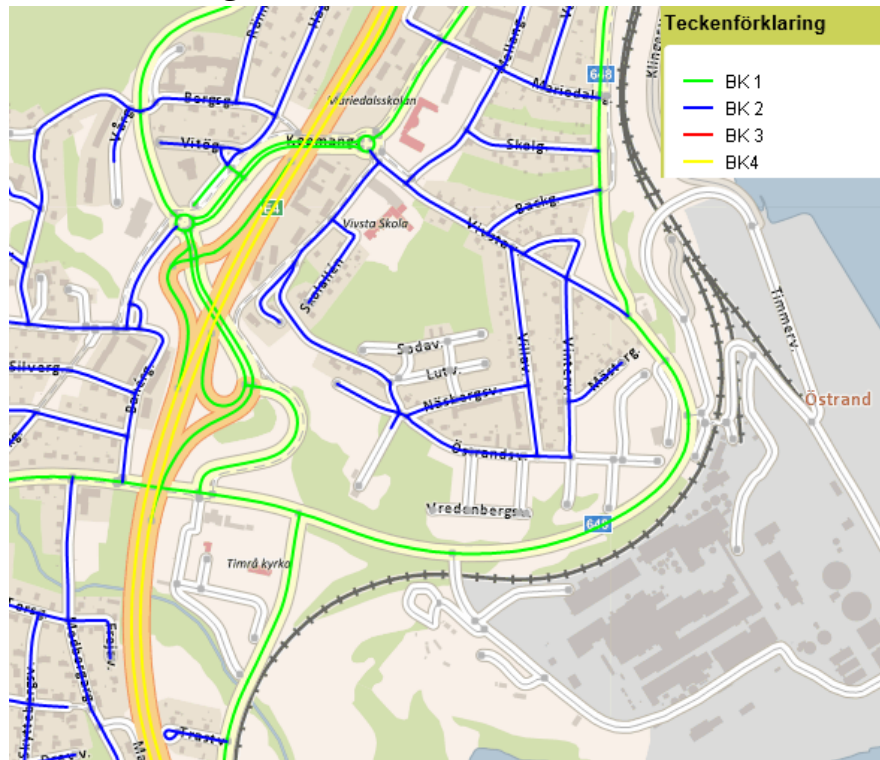
Bärighet bro Trafikplats Vivsta

Broberäkning GC-bro vid hockeyrondellen/Svetsarvägen

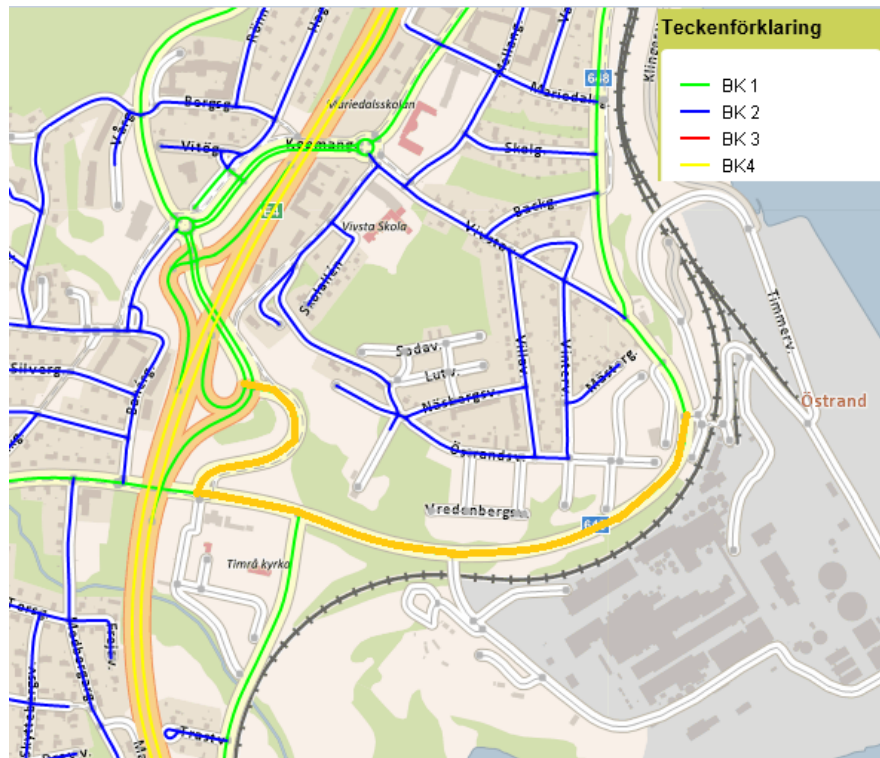


## Kartor

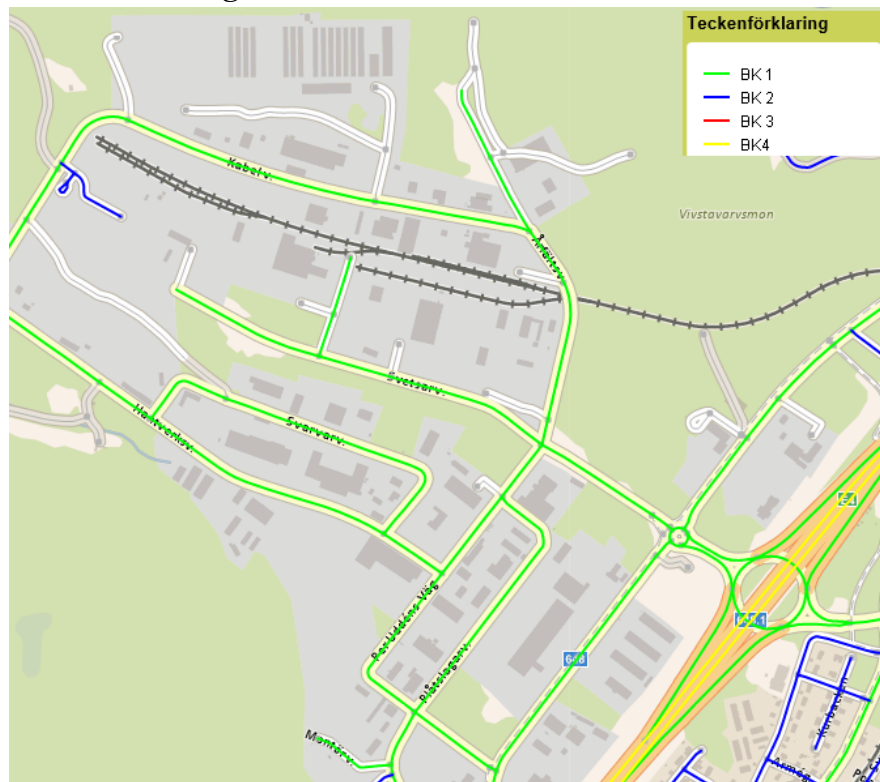
### Nuvarande bärighetsklass Östrand:



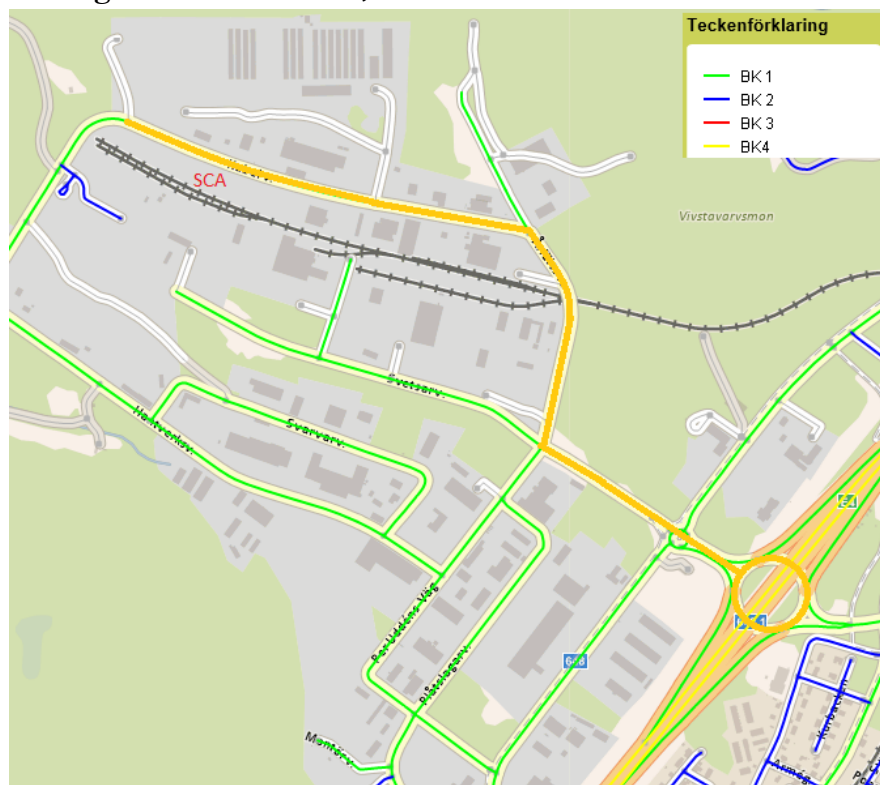
### Förslagen sträcka för BK4, Östrand:



**Nuvarande bärighetsklass Timrå industriområde:**



**Förslagen sträcka för BK4, Timrå industriområde:**





## Lastvikter bro Trafikplats Vivsta

### Bro över väg e4 (södra bron) vid tpl vivsta å väg 648

Anl/Knr: 22-987-1 (2) Ägare: Timrå kommun Förvaltare: Timrå kommun Status: Byggd <  
IdNr2: Timrå2 Vägnr: 648.1 Bandel: Km tal: >



#### Bärighet - Tillåten last

#### Konstruktiv indelning

Tvärsystem		Längdsystem			
Nr	Bredd m	Nr	Konstruktionstyp	Material	Spännvidder m
1	10,0	1	Plattram 2-leds	Betong armerad	20,3 + 20,3

#### Klassning

Nybyggnadsår	1976
Senaste klassningsdatum	1992-12-31
Nedsatt framkomlighet	
Klassning giltig tom	
Klassningssätt	Generellt klassad
Typfordon	VV publ 1998:78, fordon b-i
Anmärkning	Trafiklast i vägbanemitt är inte beräknade utan konverterade värden.

#### Vägtvärsektion

Vägtvärsektion i vägens framåtriktning mot Saknas vid konvertering

#### Bärighet

##### Bärighet Väg bana (VB)

Riktning - - vägens framåtriktning

##### Dimensionerande trafiklast ton

Eget körfält		Vägbanemitt		Vägbanemitt med motriktad trafik		
Axellast	Boggilast	Bruttovikt	Axellast	Boggilast	Bruttovikt	
16,0	18,0		16,0	24,0		

##### Tillåten trafiklast ton

Eget körfält		Vägbanemitt		Vägbanemitt med motriktad trafik			Utmattning
Axellast	Boggilast	Bruttovikt	Axellast	Boggilast	Bruttovikt	Boggilast	
16,0	18,0		16,0	24,0			



## GC-Bro vid hockeyrondellen/Svetsarvägen

### 1 UPPDRAG

På uppdrag av Timrå Kommun har WSP Sverige AB gjort en utredning av en befintlig gång- och cykeltunnel vid hockeyrondellen i Timrå. Utredningen består i att kontrollera om GC-bron klarar av de ökade belastningarna om vägen ska ändra bärighetsklass från BK1 till BK4. Vid BK4 är den största tillåtna bruttovikten 74 ton för ett fordonsekipage istället för 64 ton som är tillåtet på en BK1 väg.

Bron har en bredd på 14,0m samt en spännvidd av 4,4m, det är en armerad betongkonstruktion med vingar i betong.

Underlag för detta PM är faktaunderlag från BaTMan samt befintliga ritningar upprättade av Kjessler och Mannerstråle AB daterade 1994-09-21.

### 2 RESULTAT

Tillåtet axeltryck, boggityck samt trippelaxeltryck är oförändrat från BK1 till BK4. Det är först vid större axelavstånd på 8,2m eller mer som större bruttolaster är tillåtna.

Spännvidden för bron är endast 4,4m, vilket betyder att belastningen är oförändrad om belastningsklassen skulle ändras från BK1 till BK4. Med undantag för eventuella små förändringar som kan uppstå vid bromsverkan eller liknande vilket skulle kräva en mer utförlig beräkning för att utreda.

Då ingen tidigare beräkning för BK1 finns registrerad har en förenklad beräkning utförts för att kontrollera konstruktionen. Trippelaxellast på 24 ton bedöms vara dimensionerande, vilken har multiplicerats med faktor 1,5 för säkerhetsklass samt faktor 1,2 för dynamisk faktor. Med aktuell armering från befintliga ritningar inlagd får då konstruktionen en nyttjandegrad på 52%. Bedömningen görs därför att bron har tillräcklig bärförmåga för att klara lasterna från BK1 och BK4.

Johan Engström

2018-07-02

WSP Byggprojektering

