

TRAFIKUTREDNING TELEFONEN 1 M.FL

2022-12-13



TRAFIKUTREDNING TELEFONEN 1 M.FL

KUND

Karlskrona kommun

KONSULT

WSP Sverige AB

Box 34

371 21 Karlskrona

Besök: Högabergsgatan 3

Tel: +46 10-722 50 00

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

KONTAKTPERSONER

Christina Johansson, Karlskrona kommun

Pontus Petersson, WSP Sverige AB

UPPDRAGSNAMN

Trafikutredning Telefonen 1 m.fl.

UPPDRAGSNUMMER

10348908

FÖRFATTARE

Pontus Petersson

DATUM

2022-12-13

ÄNDRINGSDATUM

Granskad av

Elin Delvéus

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
2	FÖRUTSÄTTNINGAR	4
2.1	LÄGE OCH AVGRÄNSNING	4
2.2	PLANERAD UTBYGGNAD	4
2.3	BILTRAFIK	5
2.4	KOLLEKTIVTRAFIK	9
2.5	GÅNG- OCH CYKEL	9
2.6	MILJÖ	10
3	ANALYS & KONSEKVENSBEDÖMNING	11
3.1	TRAFIKSÄKERHET	11
3.2	FRAMKOMLIGHET	11
4	ÅTGÄRDSFÖRSLAG	13
4.1	ANSLUTNINGAR TELEFONEN 1	13
4.2	GÅNG- OCH CYKELBANA	19
5	SAMLAD BEDÖMNING	20

2.3 BILTRAFIK

I planområdets östra del finns Gullbernavägen som ansluter området till Lyckebyvägen. Gullbernavägen är cirka 6,5–7 meter bred och har den skyltade hastigheten 40 km/h. Söder om planområdet finns Lyckebyvägen, vilken i öster ansluter till Österleden som utgör infart till Karlskrona. Söder om planområdet är Lyckebyvägen cirka 6,5 meter bred och har den skyltade hastigheten 40 km/h. Korsningarna med Gullbernavägen och Österleden är utformade som cirkulationsplatser. Karlskrona kommun har utfört trafikmätningar på Gullbernavägen, Lyckebyvägen och infarten till handelsområdet Stadsträdgården under november 2022.

Norr om planområdet finns E22. På den aktuella sträckan är E22 utformad som motortrafikled med den närmaste trafikplatsen vid Karlskrona öst.



Figur 2. Översikt befintligt vägnät i anslutning till planområdet.



Figur 3. Befintlig utformning av korsningen Gullbernavägen/infart till Stadsträdgården samt befintlig utformning av Gullbernavägen med tillhörande gång- och cykelbana.

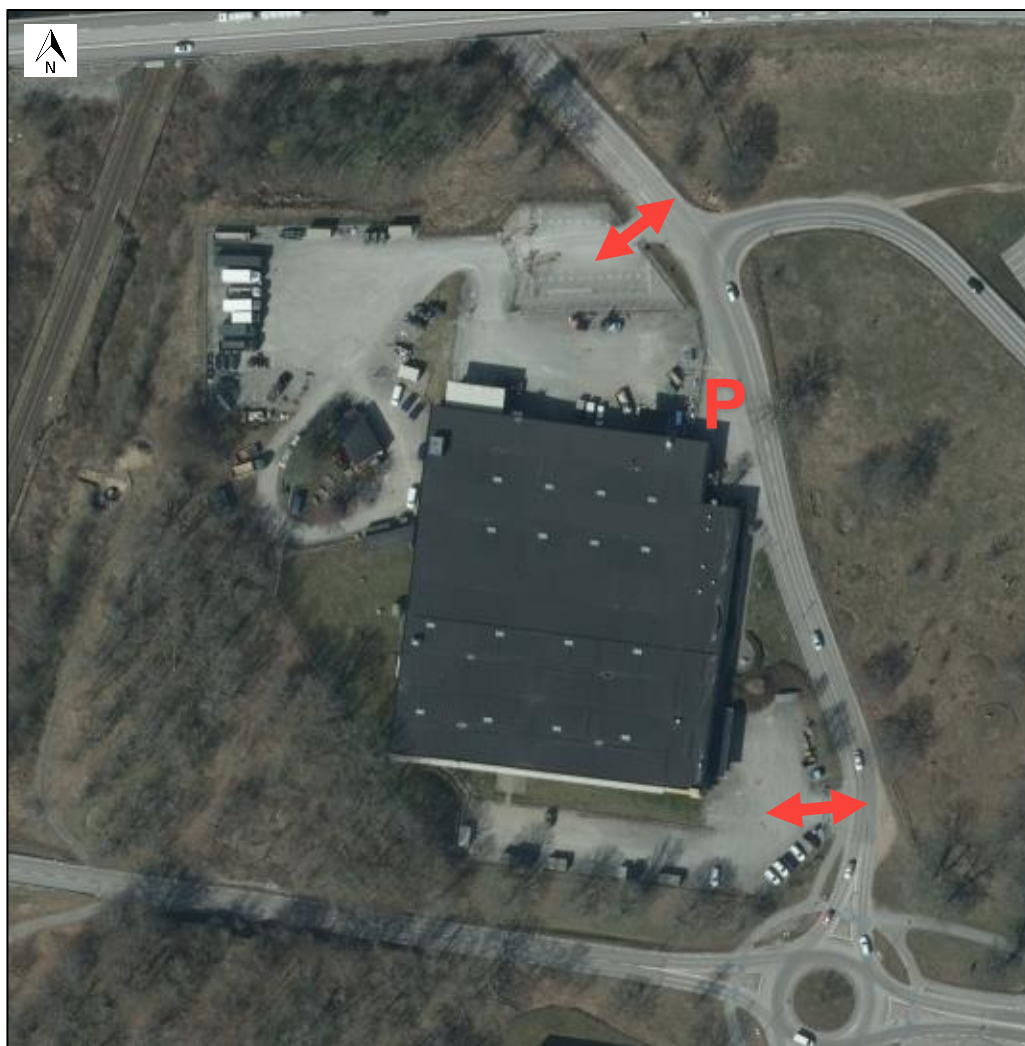
2.3.1 Anslutning planområdet

Den befintliga verksamheten inom fastigheten Telefonen 1 ansluts till Gullbernavägen via två anslutningar; en i den södra delen av fastigheten och en i den norra delen. Den befintliga anslutningen i norr är smal, vilket gör att lastbilar som ska svänga in och ut behöver nyttja båda körfälten på Gullbernavägen. Detta blir särskilt problematiskt eftersom anslutningen

sammanfaller med infarten till handelsområdet Stadsträdgården. Detta medför att utformningen orsakar en negativ påverkan på såväl trafiksäkerheten som framkomligheten.

Den södra anslutningen är utformad med en manuell grind, vilken kräver att fordon som ska köra in och ut behöver vänta mellan grinden och Gullbernavägen under tiden som den öppnas. Avståndet mellan grinden, Gullbernavägen och den intilliggande gång- och cykelbanan är litet, vilket gör att väntande fordon blockerar gång- och cykelbanan och i vissa fall även Gullbernavägen. Detta medför en negativ påverkan på såväl trafiksäkerheten som framkomligheten.

Utöver de båda anslutningarna finns det även cirka 10 vinkelräta parkeringsplatser på fastigheten längs Gullbernavägen. Parkeringsplatserna innebär både att bilar som ska parkera korsar gång- och cykelbanan längs Gullbernavägen och att det förekommer backrörelser ut på Gullbernavägen.



Figur 4. Befintlig placering av anslutningar till planområdet markerade med pilar och befintlig parkeringsyta markerad med P.

2.3.2 Nuvarande trafik

Karlskrona kommun har utfört trafikmätningar på Gullbernavägen, Lyckebyvägen (väster om Gullbernavägen) och infarten till handelsområdet Stadsträdgården under november 2022. För att ge ett representativt ÅDT har siffrorna räknats om med månadsindex för trafikens variation enligt Trafikverkets trafikräknesystem. För de aktuella gatorna har månadsindex för närtrafik använts. På Gullbernavägen norr om planområdet har ingen trafikmätning genomförts, istället

har en bedömning av trafikmängden gjorts. En mycket stor andel av trafiken från fastigheten Telefonen 1 och handelsområdet Stadsträdgården, cirka 90 %, bedöms köra söderut på Gullbernavägen till Lyckebyvägen. De resterande 10 % bedöms köra Gullbernavägen norrut.

Tabell 1. Beräknad trafik på de kringliggande gatorna år 2022, se figur 5 för mätpunkt på respektive gata.
*Siffran är bedömd.

Gata	Trafikmängd (ÅDT)	Andel tung trafik
Gullbernavägen S	6 310	6 %
Gullbernavägen N*	1 760	19 %
Lyckebyvägen V	4 840	8 %
Infart handelsområdet Stadsträdgården	5 050	1 %

2.3.3 Framtida trafik

Trafikalstring från planområdet

Verksamheten inom fastigheten Telefonen 1 bedöms alstra ett per hundra fordon per dygn, varav 25 % bedöms vara tung trafik. En mer detaljerad trafiksiffra kan inte redovisa av hänsyn till verksamhetens känslighet. Antalet fordon som trafikerar planområdet kan förväntas öka framöver i takt med att verksamheten utökas.

Generell trafikökning

För att beräkna det framtida trafikflödet på gatorna i området har Trafikverkets trafikuppräkningsstal använts vid framtagandet av trafikprognosen för år 2040. För Blekinge innebär dessa en årlig trafikökning med cirka 1 % för personbilar och cirka 2 % för tung trafik. Ökad bostadsbebyggelse och fler verksamheter är till viss del inräknade i trafikuppräkningsstalen, vilket gör att den generella trafikuppräkningsprognosen kan förväntas bli mindre om trafik läggs på separat för ett utbyggnadsområde. Detta gäller i synnerhet för områden där genomfartstrafiken är begränsad vilket bedöms vara fallet för infarten till det befintliga handelsområdet Stadsträdgården som redan är fullt utbyggt. Därav kan den framtida trafikökningen på gatan förväntas bli relativt begränsad. Den generella uppräkningsprognosen på infarten har därav halverats, vilket innebär en årlig ökning på 0,5 % för personbilar och 1 % för tung trafik.

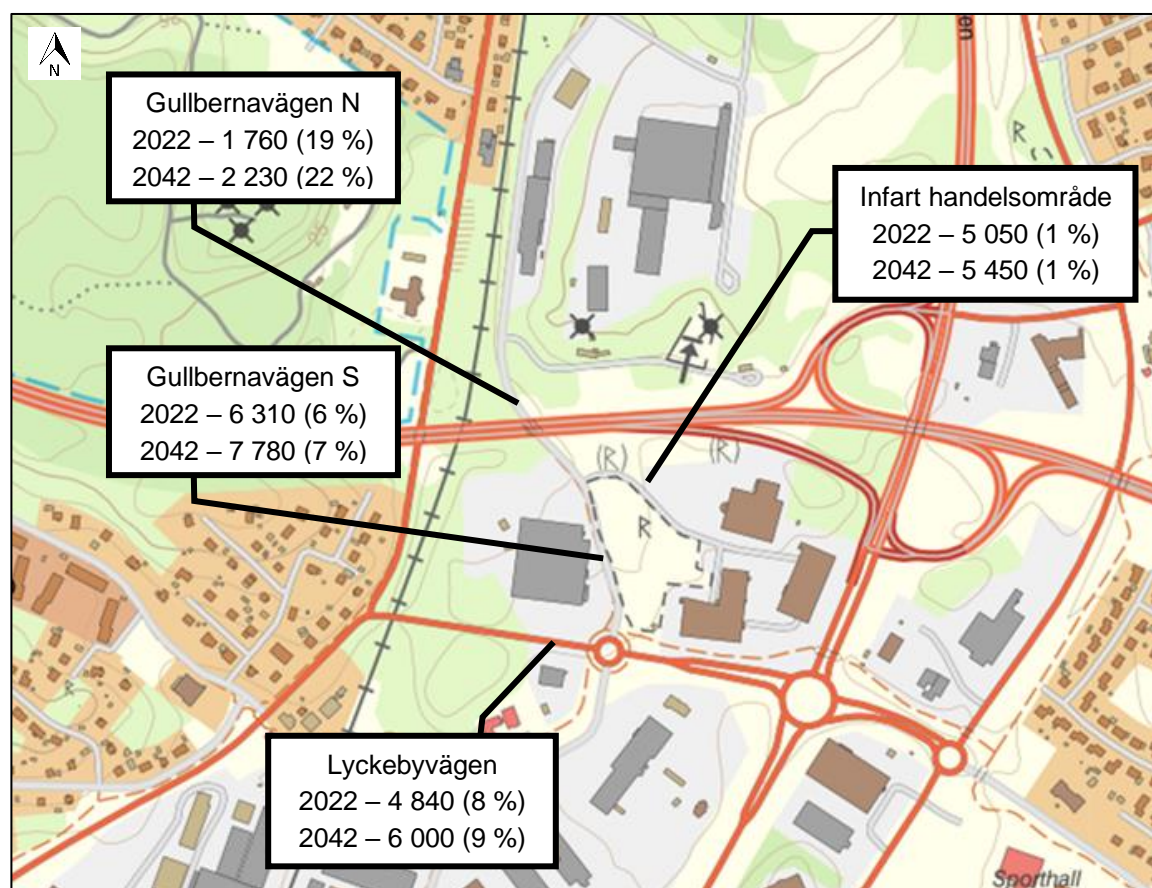
En betydande andel av trafiken på Gullbernavägen kommer också från handelsområdet, vilket gör att denna del av trafikökningen på gatan kan förväntas bli lägre. Gullbernavägen påverkas dock även av ökad trafik från planområdet och i viss mån av genomfartstrafik. Eftersom storleken på trafikökningen från planområdet är osäker har den antagits ingå i den generella uppräkningsprognosen. För att täcka detta har trafiken på Gullbernavägen räknats upp med Trafikverkets uppräkningsstal för Blekinge, trots att ökningen från handelsområdet kan förväntas vara lägre. Även för Lyckebyvägen har trafik räknats upp med uppräkningsstalen för Blekinge.

Trafikprognos år 2042

Baserat på den bedömda generella trafikökningen i området har en trafikprognos för år 2042 tagits fram. Utifrån detta bedöms trafikmängderna på gatorna i området år 2042 vara enligt nedanstående tabell och figur.

Tabell 2. Beräknad trafik på de kringliggande gatorna år 2042.

Gata	Trafikmängd (ÅDT)	Andel tung trafik
Gullbernavägen S	7 780	7 %
Gullbernavägen N	2 230	22 %
Lyckebyvägen V	6 000	9 %
Infart handelsområdet Stadsträdgården	5 450	1 %



Figur 5. Trafikmängder på gatorna i området år 2022 och år 2042 (ÅDT). Andelen tung trafik inom parentes.

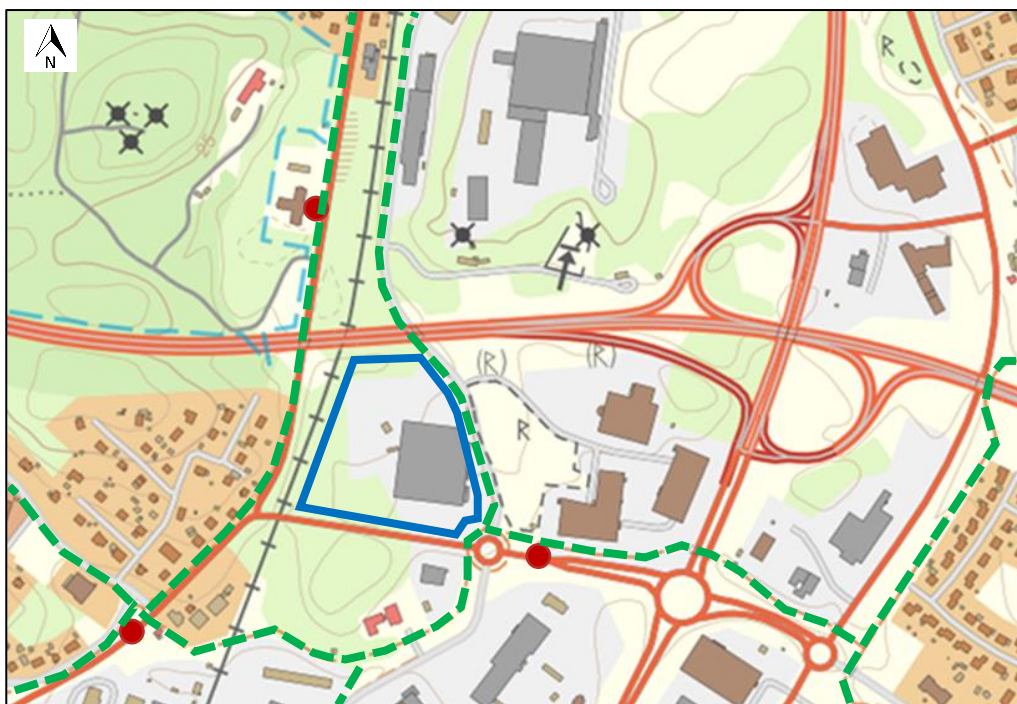
2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Områdets närmaste busshållplats finns på Lyckebyvägen, strax söder om Stadsträdgårdens handelsområde, se Figur 6. Avståndet till busshållplatsen från den södra delen av planområdet är cirka 100 m. Hållplatsen trafikeras av busslinje 1. Linje 1 trafikerar sträckan Saltö-Amiralen. Linjen trafikeras med 15-minuters trafik.

2.5 GÅNG- OCH CYKEL

2.5.1 Befintligt gång- och cykelvägnät

Det finns ett väl sammanhängande gång- och cykelvägnät i anslutning till planområdet. I direkt anslutning finns en gång- och bana på den västra sidan av Gullbernavägen. På delar av den aktuella sträckan skiljs gång- och cykelbanan dock endast från Gullbernavägen med målning, eftersom det finns infarter och parkering på sträckan förbi planområdet.



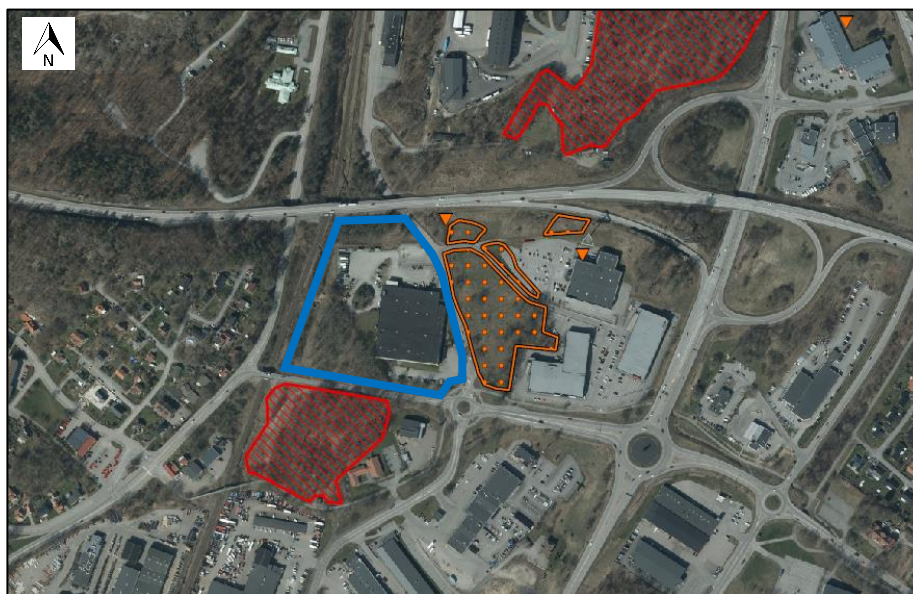
Figur 6. Befintligt cykelvägnät i området. Cykelvägar markerade med streckade gröna linjer. Röda prickar visar placeringen av busshållplatser.

2.5.2 Gång- och cykeltrafik

Inga aktuella räkningar av gång- och cykeltrafik finns att tillgå, men det bedöms förekomma frekvent gång- och cykelvägtrafik i området. Den bedöms utgöras av både genomgående trafik och trafik med målpunkter i området. Mängden gång- och cykeltrafik i området förväntas påverkas i liten omfattning av den planerade utbyggnaden.

2.6 MILJÖ

Öster om Gullbernavägen i anslutning till planområdet finns kända områden med kulturvärden. Dessa utgörs av gravfält och boplatsoområden. I området finns det också stenmurar. Söder om Lyckebyvägen i anslutning till planområdet finns en nyckelbiotop i form av en lövskogslund.



Figur 7. Kända kultur- och naturvärden i anslutning till planområdet. Orangea markeringar visar områden med kulturvärden och röda markeringar områden med naturvärden.

3 ANALYS & KONSEKVENSBEDÖMNING

3.1 TRAFIKSÄKERHET

Den planerade utökningen av verksamheten inom planområdet kommer att bidra till att trafikstringen av såväl personbilar som lastbilar kommer att öka. Särskilt det ökade antalet lastbilar är problematiskt med tanke på utformningen av de befintliga utfarterna. Detta eftersom den nordliga utfarten kräver att lastbilar använder båda körfälten på Gullbernavägen. Ur trafiksäkerhetspunkt är det därför önskvärt om den befintliga anslutningen byggs om så att det blir möjligt för lastbilar att både köra in och ut från via den norra infarten utan att nyttja båda körfälten på Gullbernavägen. Ombyggnaden behöver även ta hänsyn till trafiksäkerheten i den befintliga korsningen Gullbernavägen / infarten till Stadsträdgården. Även vid den södra infarten är det problematiskt med en ökande trafik, eftersom det saknas kömagasin som fordon kan använda under tiden som grinden vid infarten öppnas. Detta medför att väntande fordon blockerar gång- och cykelbana och i vissa fall även Gullbernavägen, vilket är problematiskt trafiksäkerhetsmässigt. Det är därför önskvärt att korsningen byggs om eller flyttas till ett nytt läge som medför bättre trafiksäkerhet.

Den befintliga gång- och cykelbanan längs Gullbernavägen korsas i nuläget av de två infarterna till planområdet samt ytan vid de tvärställda parkeringsplatserna öster om byggnaden inom planområdet. Detta gör att gång- och cykelbanan på en betydande del förbi planområdet endast skiljs från gatan med målning. Den bristfälliga avskiljningen i kombination med det stora antalet platser med korsande fordonsrörelser medför en försämrad trafiksäkerhet. Det är därför önskvärt att den befintliga gång- och cykelbanans utformning, anslutningarnas utformning samt placeringen av parkeringsplatserna ses över.

3.2 FRAMKOMLIGHET

Kapaciteten och framkomligheten för biltrafiken på Gullbernavägen och Lyckebyvägen bedöms vara god även efter utbyggnaden av planområdet förutsatt att anslutningarna till området utformas på ett sätt som gör att lastbilar inte behöver använda båda körfälten.

3.2.1 Gullbernavägen / Infart till handelsområde

För att studera framkomligheten i korsningen där handelsområdet Stadsträdgården ansluts till Gullbernavägen har en kapacitetsberäkning genomförts. Kapacitetsanalysen har gjorts i programmet Capcal. Programmet beräknar bland annat vad en specifik korsning har för kapacitet och belastningsgrad (flöde/kapacitet) under maxtimmen (den timme då fordonsflödet är som störst under ett dygn). Maxtimmen har bedömts uppkomma på eftermiddagen med riktningsfördelningen 50 % in mot handelsområdet och 50 % ut från handelsområdet. Vid beräkningen har trafiken i maxtimmen antagits uppgå till 10 % av ÅDT och riktningsfördelningen i korsningen vara enligt figuren nedan. Enligt VGU (Vägar och gators utformning) bör belastningsgraden i en väjningsreglerad korsning inte överstiga 0,6.



Figur 8. Trafikflöden och belastningsgrader i maxtimmen med trafiken för år 2042 i korsningen Gullbernavägen / infart till Stadsträdgården.

Belastningsgraderna understiger med god marginal 0,6 för samtliga tillfarter i korsningen, vilket innebär god standard. På Gullbernavägen uppstår ingen köbildning varken från norr eller söder. På infarten till Stadsträdgården uppgår medelkölängden i maxtimmen till 0,4 fordon och 90-percentilen till 0,7 fordon. Utöver de trafikflöden som redovisas i figuren ovan påverkas korsningen av trafik från infarten till fastigheten Telefonen 1, av hänsyn till verksamheten vissa denna dock inte i figuren ovan. Trafiken till fastigheten Telefonen 1 gör dock att den verkliga belastningen kan förväntas vara något högre. Påverkan bedöms dock vara relativt marginell. Sammantaget gör detta att den befintliga korsningsutformningen bedöms medför en god framkomlighet i korsningen även med trafiken för år 2042.

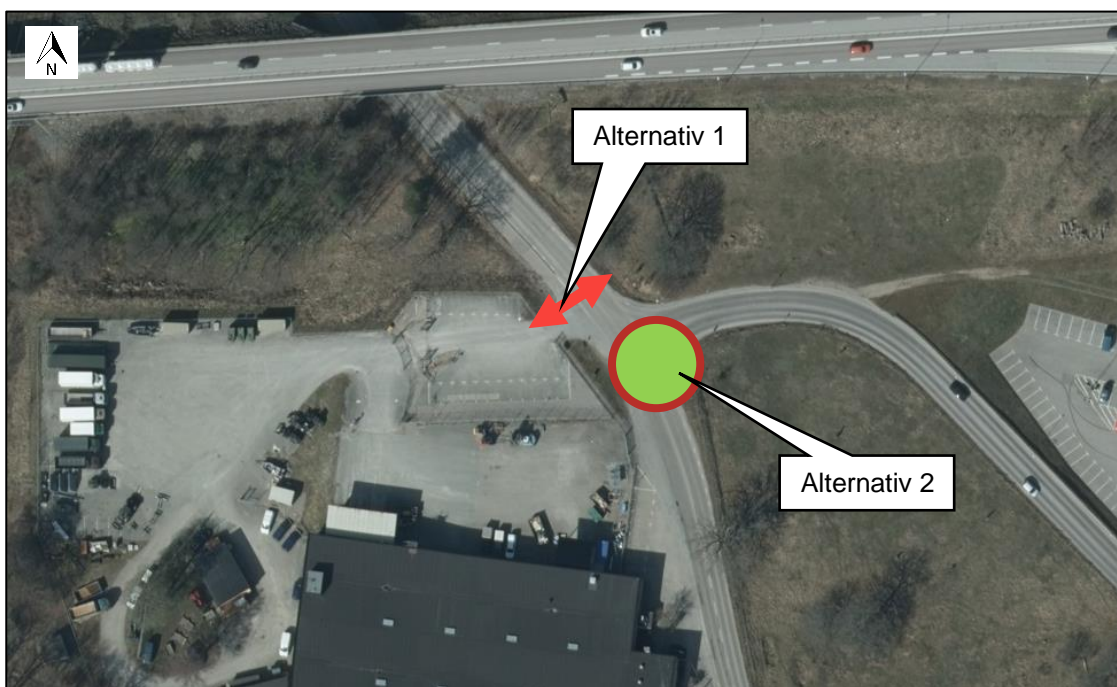
4 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

4.1 ANSLUTNINGAR TELEFONEN 1

Fortifikationsverket och Försvarmakten har även fortsättningsvis behov av två anslutningar till sin verksamhet. En i den norra delen av planområdet och en i den södra delen. Detta eftersom det saknas förutsättningar för att köra mellan den norra och den södra delen av fastigheten. Det bedöms inte heller vara möjligt att anlägga en sådan koppling inom fastigheten beroende på terrängförhållandena väster om byggnaden. Därav har åtgärder för att förbättra anslutningarna både i norr och söder studerats.

4.1.1 Nordlig anslutning

I den norra delen av fastigheten har två alternativa utformningar av anslutning till fastigheten identifierats.



Figur 9. Röd pil och grön cirkel med röd ram visar lägena för studerade infarter i den norra delen av fastigheten Telefonen 1.

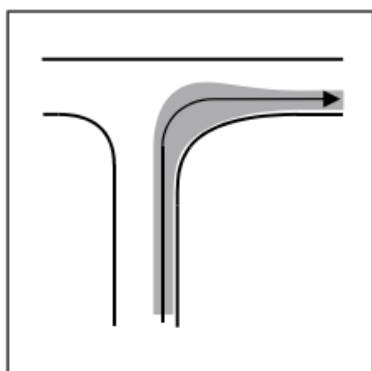
Alternativ 1 - Trevägs korsning

Alternativet innebär att fastigheten Telefonen 1 även fortsättningsvis ansluts till Gullbernavägen i en trevägs korsning, norr om korsningen Gullbernavägen / infart till Stadsträdgården. Alternativet innebär att majoriteten av trafiken som ska köra in på fastigheten, vilken kommer söderifrån på Gullbernavägen, även fortsättningsvis kommer att behöva svänga vänster från Gullbernavägen. Anslutningen sammanfaller också med infarten till Stadsträdgården. Detta gör att anslutningen påverkar framkomligheten i såväl korsningen som på sträckan negativt.

Utformningen innebär också att trafiken till och från fastigheten även fortsättningsvis kommer att behöva korsa gång- och cykelbanan längs den västra sidan av Gullbernavägen. Denna behöver därför behålla sin nuvarande utformning med målning som avskiljning från Gullbernavägen förbi anslutning. Detta i kombination med förekomsten av korsande trafik som ska till och från fastigheten Telefonen 1 är negativt för trafiksäkerheten för de som går och cyklar på den aktuella sträckan.

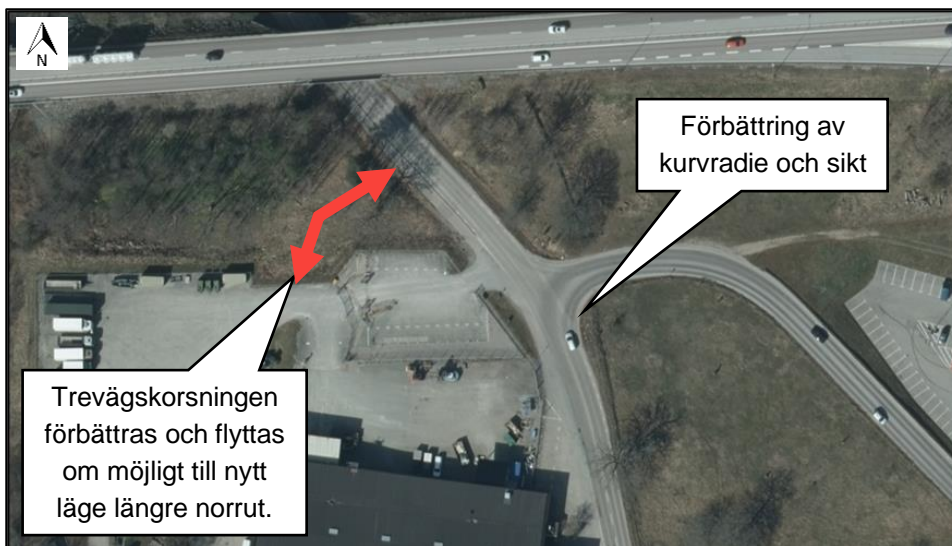
För att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i anslutningen föreslås utformningen göras om och placeringen om möjligt flyttas längre norrut. En flytt av anslutningen längre norrut på Gullbernavägen skulle skapa två förskjutna trevägskorsningar och bidra till en ökad tydlighet. Två trevägskorsningar innebär färre korsande fordonsrörelser än en fyrvägskorsning, vilket bidrar till en bättre trafiksäkerhet. En flytt längre norrut skulle också minska trafikmängden vid anslutningen, då den inte skulle påverkas av den dominerande delen av trafiken till och från handelsområdet Stadsträdgården. Att flytta korsningen norrut innebär ett behov av att bygga om och ändra användningen för delar av verksamhetsytorna inom fastigheten.

Oavsett om det befintliga läget behålls eller korsningen flyttas längre norrut föreslås anslutningen göras bättre anpassad för lastbilar. Detta genom att göra det möjligt för lastbilar med släp att både köra in och ut från fastigheten Telefonen 1 utan att inkräkta på det motstående körfältet, i enlighet med nedanstående figur. Därigenom kan dagens problematik med lastbilar som behöver använda båda körfälten på Gullbernavägen för att köra in och ut från fastigheten Telefonen 1 åtgärdas, vilket bidrar till att skapa ett bättre flöde och en högre trafiksäkerhet. För att möjliggöra detta krävs att anslutningen breddas och att korsningsradien ökas. Detta kräver att delar av den kringliggande marken tas i anspråk.



Figur 10. Exempel på eftersträvat körmönster för lastbilar från fastigheten Telefonen 1.

För att ytterligare förbättra framkomligheten på Gullbernavägen samt på infarten till Stadsträdgården bör även en förbättring av korsningen mellan de båda gatorna övervägas. Den nuvarande utformningen innebär att lastbilar med släp behöver använda båda körfälten på infarten när de ska köra från Gullbernavägen till Stadsträdgården, vilket påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten på infarten negativt. Den nuvarande korsningsutformningen innebär också en begränsad sikt för de som kommer från Stadsträdgården och ska svänga in på Gullbernavägen. Genom att öka den södra kurvradien och förbättra sikten skulle en bättre framkomlighet och trafiksäkerhet kunna åstadkommas i korsningen. Detta skulle också skapa ett bättre trafikflöde och mindre köbildning i korsningen. En utökning av korsningsradien kräver dock ett intrång i fornlämningen söder om korsningen.

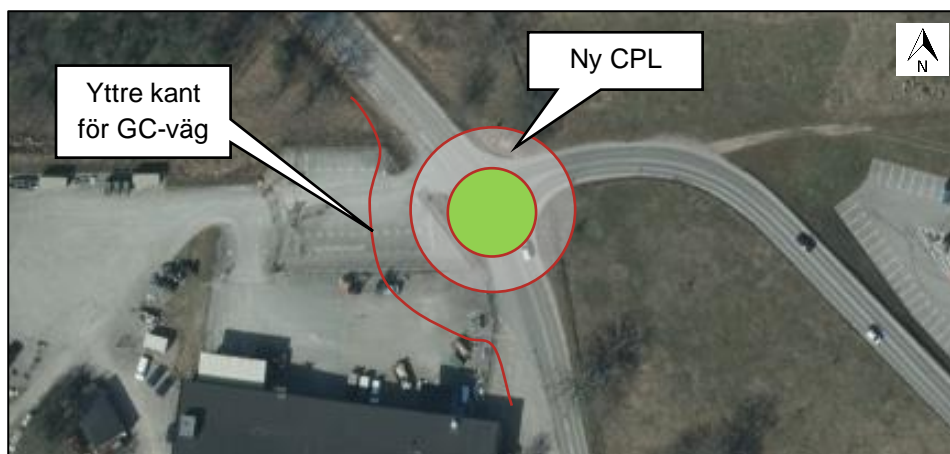


Figur 11. Föreslagna åtgärder med alternativ 1. Röd pil visar eventuell ny placering av infart.

Alternativ 2 - Cirkulationsplats

Alternativet innebär att en ny cirkulationsplats byggs i korsningen Gullbernavägen / infarten till Stadsträdgården. I den nya cirkulationsplatsen blir det möjligt att ansluta fastigheten Telefonen 1 i ett västligt ben. Utformningen innebär en hög trafiksäkerhet och en god framkomlighet för alla trafikströmmar i korsningen. Lösningen är dock ytkrävande och innebär ett större ombyggnadsbehov än om lösningen med en trevägskorsning behålls. Ytbehovet gör också att gång- och cykelbanans sträckning längs Gullbernavägen kommer att bli något mindre eftersom den behöver byggas runt cirkulationsplatsen.

Ytbehovet gör att det krävs ett intrång i kringliggande mark både på den västra och den östra sidan av Gullbernavägen. I den nedanstående figuren illustreras utbredningen av en cirkulationsplats i det aktuella läget. Den västliga röda linjen visar den ungefärliga yttre gränsen som krävs för att inrymma en gång- och cykelväg på den västra sidan av cirkulationsplatsen. På den östra sidan av Gullbernavägen krävs ett intrång i områdena med kulturvärden, i form av gravfält och boplatzområden. Därtill kommer delar av den befintliga stenvallen längs gatan behöva rivas. På den västra sidan innebär markanspråket att nyttjandet av delar av de befintliga ytorna inom fastigheten Telefonen 1 behöver förändras. För att möjliggöra anslutning till cirkulationsplatsen behöver infarten flyttas söderut jämfört med det nuvarande läget. Denna behöver också breddas upp samt sträcka sig längre in på fastigheten än vad den gör idag. För att inrymma detta krävs även ianspråktagande av ytor väster om den västra röda linjen i figuren nedan. Detta innebär att betydande ytor inom fastigheten Telefonen 1 inte kommer att vara möjliga att använda för befintlig verksamhet, vilket påverkar möjligheterna att utöka verksamheten negativt.



Figur 12. Röda cirklar visar den ungefärliga utbredningen av en ny cirkulationsplats i korsningen. Den vänstra röda linjen visar den yttre kanten av utrymmet som krävs för anläggande av gång- och cykelbana.

Rekommendation

Anläggandet av en cirkulationsplats i den aktuella korsningen skulle påverka möjligheterna att utöka verksamhetsytan inom fastigheten Telefonen negativt, jämfört med om lösningen med en trevägskorsning behålls. En cirkulationsplats medför också negativa effekter för kulturmiljön i området. Samtidigt som de positiva effekterna för framkomligheten och trafiksäkerheten är begränsade jämfört med om de befintliga trevägskorsningarna förbättras. Sammantaget gör detta att anslutningen till fastigheten Telefonen 1 även fortsättningsvis föreslås utformas som en trevägskorsning. Anslutningen föreslås dock flyttas längre norrut på Gullbernavägen, för att ska två förskjutna trevägskorsningar. Standarden på anslutningen föreslås dock förbättras genom anläggande av en bredare korsning, vilken är bättre anpassad för lastbil.

4.1.2 Sydlig anslutning

I den södra delen av fastigheten har två alternativa placeringar av anslutning till fastigheten identifierats.



Figur 13. Röda pilar visar lägena för studerade infarter i den södra delen av fastigheten Telefonen 1.

Alternativ 1

Alternativet innebär att den befintliga anslutningens läge behålls. Detta innebär att majoriteten av trafiken som ska köra in på fastigheten, vilken kommer söderifrån på Gullbernavägen, även fortsättningsvis kommer att behöva svänga vänster från Gullbernavägen. I det aktuella fallet är detta särskilt problematiskt eftersom grinden kräver manuell öppning och det saknas kömagasin att använda för det väntande fordonet. Detta innebär att väntande fordon under tiden som grinden öppnas blockerar gång- och cykelbanan och lastbilar även minst ett av körfälten på Gullbernavägen. Detta påverkar framkomligheten negativt på gatan och i högtrafik finns det risk för att köbildning uppstår, vilken i värsta fall kan sträcka sig in i cirkulationsplatsen. Utformningen innebär också en betydande trafiksäkerhetsrisk både för trafiken på gång- och cykelbana på Gullbernavägen. Det är också svårt att bygga om korsningen för att avhjälpa denna problematik, särskilt för lastbil. För att skapa ett tillräckligt stort kömagasin för lastbil med släp som inte påverkar gång- och cykelbanan skulle grinden behöva flyttas in cirka 20 meter på fastigheten. Detta skulle innebära att mer än halva den befintliga asfaltsytan skulle behöva ianspråktagas, vilket inte bedöms vara önskvärt. Problematiken skulle också kunna lindras genom att byta ut den befintliga manuella grinden mot en automatisk grind. Det skulle kraftigt korta tiden som fordon behöver vänta vid infarten, men det skulle fortsatt finnas en viss väntetid.

Alternativet innebär också att trafiken till och från fastigheten även fortsättningsvis kommer att behöva korsa gång- och cykelbanan längs den västra sidan av Gullbernavägen. Denna behöver därför behålla sin nuvarande utformning med målning som avskiljning från Gullbernavägen förbi anslutning. Detta i kombination med förekomsten av korsande trafik som ska till och från fastigheten är negativt för trafiksäkerheten för de som går och cyklar på den aktuella sträckan.

Alternativ 2

Alternativet innebär att det anläggs en ny infart till fastigheten från Lyckebyvägen, på vilken trafikmängden är något lägre än på Gullbernavägen. Placeringen innebär att trafiken till och från fastigheten inte behöver korsa någon gång- och cykelväg, vilket är positivt för trafiksäkerheten och standarden på gång- och cykelvägen längs Gullbernavägen.

Lyckebyvägen har dock karaktären som genomfartsgata, vilken binder samman den västra och östra infarten till Karlskrona. Gatan trafikeras också av busstrafik. På genomfartsgator är det önskvärt att antalet anslutningar och korsningar är lågt, vilket det också är på Lyckebyvägen. Anläggandet av en ny infart skulle motverka detta och till viss del påverka gatans funktion som genomfart negativt. Eftersom en klart dominerande andel av trafiken till och från fastigheten Telefonen 1 bedöms komma från Österleden skulle flertalet av svängarna från Lyckebyvägen till den nya anslutningen komma att ske med högersväng, vilket gör att den negativa påverkan på framkomligheten och trafiksäkerheten begränsas. I det aktuella läget finns det också möjligheter att utforma anslutningen med ett kömagasin, som möjliggör för fordon att vänta på att grinden ska öppnas utan att påverka trafiken på Lyckebyvägen. För att ytterligare förbättra standarden bör den nya grinden också utformas med automatisk öppning.

För att en ny anslutning inte ska påverka cirkulationsplatsen i korsning Gullbernavägen / Lyckebyvägen behöver den placeras så att det finns ett väl tilltaget kömagasin för trafiken som ska köra in i cirkulationsplatsen västerifrån. Av hänsyn till terrängen bedöms en placering cirka 60 meter väster om cirkulationsplatsen vara den mest lämpliga. Avståndet bedöms också vara tillräckligt för att skapa ett tillräckligt långt kömagasin. En ny anslutning behöver utformas så det blir möjligt för lastbilar med släp att både köra in och ut från fastigheten Telefonen 1 utan att inkräkta på det motstående körfältet.

Rekommendation

Den befintliga anslutningen till den södra delen av fastigheten Telefonen 1 är problematisk ur framkomlighets och trafiksäkerhetssynpunkt. Avsaknaden av kömagasin gör att fordon behöver vänta utanför grinden i samband med öppning och stängning, vilket gör att de blockerar gång- och cykelbana samt i vissa fall Gullbernavägen. För att bygga bort denna problematik, reducera antalet vänstersvängar samt minska antalet korsningspunkter på gång- och cykelbanan längs Gullbernavägen föreslås den södra infarten till fastigheten Telefonen 1 flyttas till Lyckebyvägen. Den nya anslutningen föreslås utformas med kömagasin och ges en utformning som är anpassad för lastbilar.

4.2 GÅNG- OCH CYKELBANA

För att förbättra trafiksäkerheten och höja standarden för gående och cyklister längs Gullbernavägen föreslås den befintliga gång- och cykelbanan rustas upp. För att möjliggöra detta föreslås de befintliga parkeringsplatserna längs Gullbernavägen tas bort och den aktuella ytan inkluderas i verksamhetsområdet. När parkeringarna flyttas in på verksamhetsområdet blir det möjligt att ersätta huvuddelen av den avskiljande målningen mellan körbanan och gång- och cykelbanan med ett GCM-stöd. En sådan utformning ger en tydligare och trafiksäkrare utformning för gående och cyklister. Framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras också när gående och cyklister inte längre behöver blandas med bilar som ska parkera.

Vidare föreslås den befintliga sydliga anslutningen till fastigheten Telefonen 1 flyttas från Gullbernavägen till Lyckebyvägen. Detta gör att en korsningspunkt försvinner på gång- och cykelvägen, vilket ytterligare bidrar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten.



Figur 14. På sträckor med röd linje föreslås huvuddelen av den befintliga målningen av cykelfält ersättas med ett avskiljande GCM-stöd mellan gång- och cykelvägen och körbanan. På sträckor med grön linje föreslås befintlig separering behållas.

5 SAMLAD BEDÖMNING

För att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i området föreslås anslutningarna till fastigheten Telefonen 1 byggas om. Anslutningen i den norra delen av fastigheten föreslås även fortsättningsvis vara utformad som en trevägskorsning. Standarden föreslås dock förbättras genom en breddning av korsningen, som är bättre anpassad för lastbilar. Den södra anslutningen till fastigheten föreslås flyttas från Gullbernavägen till Lyckebyvägen och utformas med en högre standard. Detta bidrar till att minimera antalet vänstersvängar och skapa ett bättre kömagasin.

De befintliga parkeringsplatserna längs Gullbernavägen föreslås ta bort. Detta i kombination med ombyggnaden av korsningarna skapar förutsättningar för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten på gång- och cykelbanan längs Gullbernavägen.

Sammantaget bidrar de föreslagna åtgärderna till att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för samtliga trafikslag i området.

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 48 700 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB
Box 34
371 21 Karlskrona
Besök: Högabergsgatan 3

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
wsp.com

