

TRAFIKUTREDNING MOTORN 3

2023-05-04, reviderad 2025-02-25



TRAFIKUTREDNING MOTORN 3

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 Motorn 3

UPPDRAGSNUMMER

10354846

FÖRFATTARE

Pontus Petersson

DATUM

2023-05-04

ÄNDRINGSDATUM

2025-02-11

Granskad av

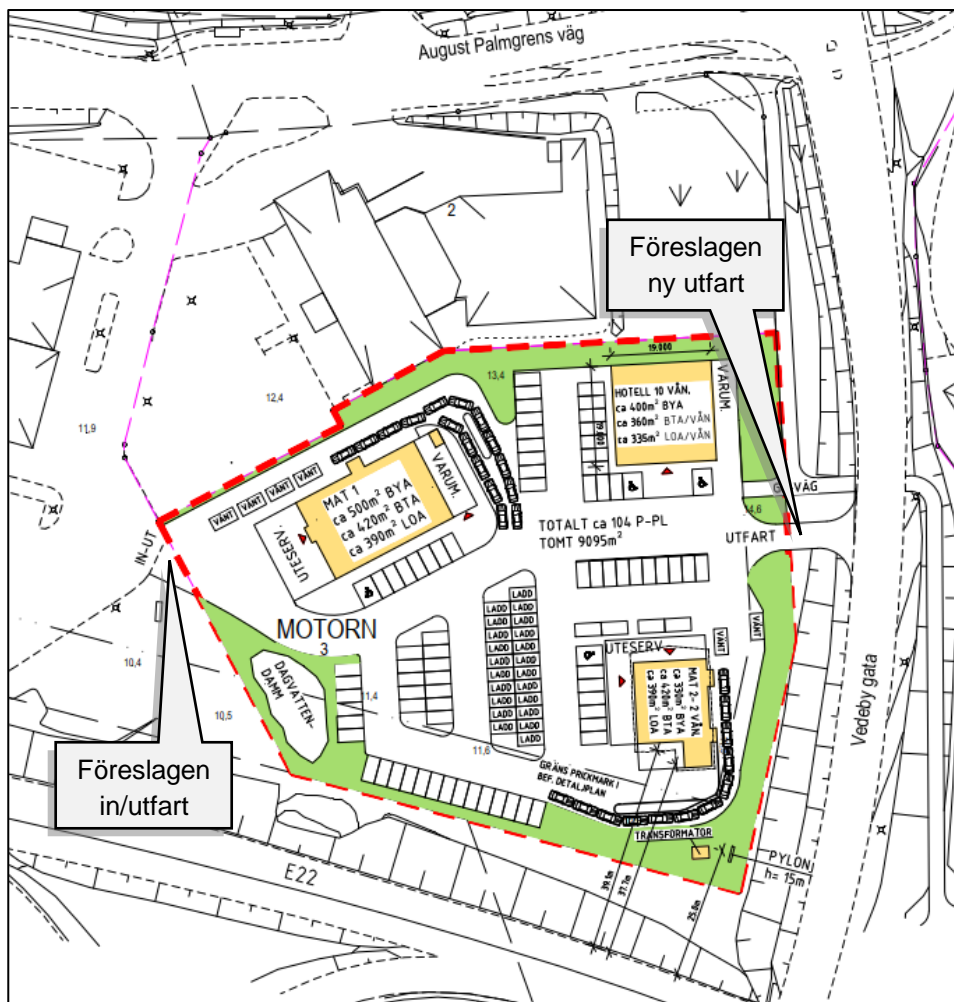
Elin Delvéus

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
2	FÖRUTSÄTTNINGAR	4
2.1	LÄGE OCH AVGRÄNSNING	4
2.2	PLANERAD UTBYGGNAD	5
2.3	BILTRAFIK	6
2.4	KOLLEKTIVTRAFIK	9
2.5	GÅNG- OCH CYKEL	10
3	ÅTGÄRDSFÖRSLAG	11
3.1	ANSLUTNING PLANOMRÅDET	11
3.2	GÅNG- OCH CYKEL	13
4	ANALYS & KONSEKVENSBEDÖMNING	18
4.1	TRAFIKSÄKERHET	18
4.2	FRAMKOMLIGHET AUGUST PALMGRENS VÄG OCH VEDEBY GATA	18
4.3	FRAMKOMLIGHET ÖSTERLEDEN / TRAFIKPLATS KARLSKRONA ÖSTRA	21
5	SAMLAD BEDÖMNING	30

2.2 PLANERAD UTBYGGNAD

Inom planområdet planeras för byggnation av tre nya snabbmatsrestauranger samt laddplatser för elbilar. Varje snabbmatsrestaurang förväntas locka cirka 400–500 kunder per dygn och sysselsätta cirka 50 personer. I den nordöstra delen av fastigheten planeras även ett hotell om 9 våningar och totalt 3 240 m² BTA, ovanpå en av snabbmatsrestaurangerna. In- och utfart till planområdet föreslås ske via fastigheten Motorn 1, där ett befintligt servitut finns för infart till Motorn 3. Därtill föreslås en ny utfart till Vedeby gata.



Figur 2. Förslag på utformning med tre nya snabbmatsrestauranger och hotell.

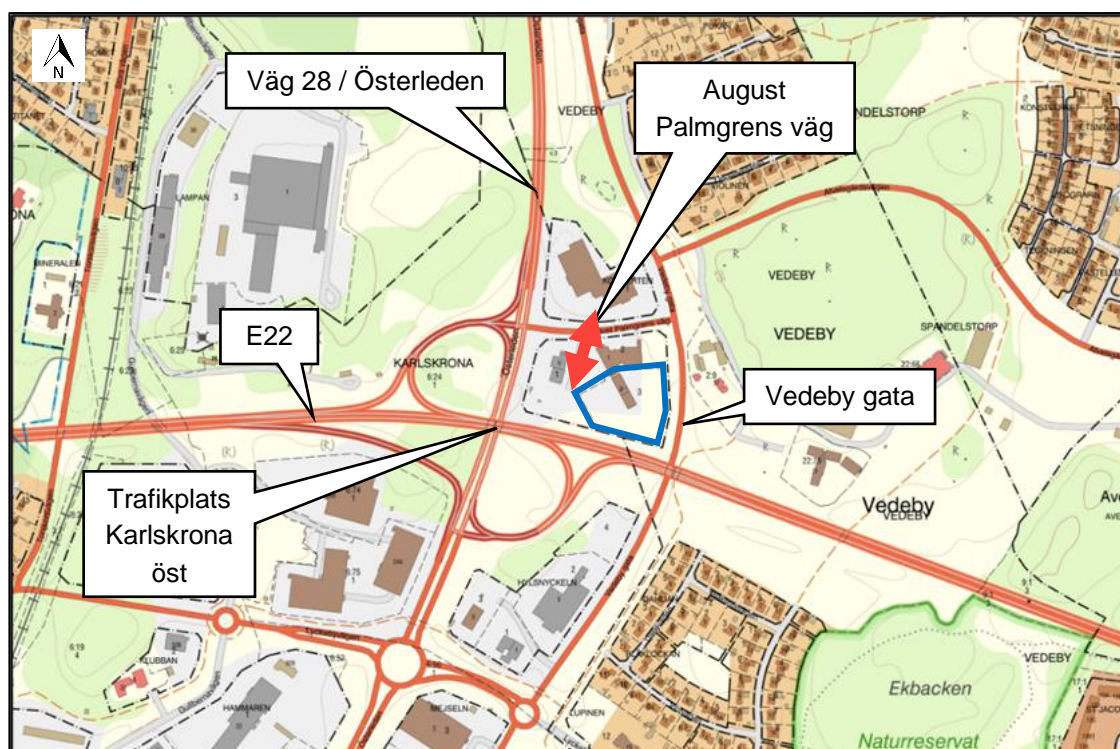


Figur 3. Delar av området som planeras att bebyggas med tre nya snabbmatsrestauranger och hotell.

2.3 BILTRAFIK

Norr om planområdet finns August Palmgrens väg. Den befintliga verksamheten inom fastigheten Motorn 3 samt de kringliggande fastigheterna Motorn 1 och 2 ansluts till August Palmgrens väg i en trevägskorsning. Anslutningen är placerad cirka 60 meter öster om August Palmgrens vägs anslutning till Österleden. August Palmgrens väg är cirka 6–7 meter bred och har den skyltade hastigheten 40 km/h. I öster ansluter August Palmgrens väg till Vedeby gata i en trevägskorsning. Vedeby gata passerar direkt öster om planområdet, i nuläget finns dock ingen anslutning från planområdet till gatan. På den aktuella sträckan är Vedeby gata cirka 9 meter bred. Den skyltade hastigheten är 40 km/h vid korsningen med August Palmgrens väg och 60 km/h förbi planområdet.

Söder om planområdet finns E22. På den aktuella sträckan är E22 utformad som mötesfri landsväg med den närmaste trafikplatsen vid Karlskrona öst.



Figur 4. Översikt befintligt vägnät i anslutning till planområdet. Områdets anslutning till August Palmgrens väg markerad med röd pil.



Figur 5. Befintlig utformning av August Palmgrens väg samt Vedeby gata förbi planområdet.

2.3.1 Nuvarande trafik

Utöver exploateringen inom planområdet planeras för flera andra stora utbyggnader i och kring Karlskrona, varav flertalet redovisas i Karlskrona kommuns översiktsplan. För att studera hur utbyggnaderna påverkar trafiksystemet i Karlskrona har kommunen tillsammans med Trafikverket tagit fram en åtgärdsvalsstudie – ”*Det övergripande infrastruktursystemet i Karlskrona*”, 2021-03-18. I samband med framtagandet av denna genomförde Karlskrona kommun manuella trafikräkningar i ett antal korsningspunkter längs Österleden, bland annat den signalreglerade korsningen väster om det aktuella planområdet. Dessa har använts tillsammans med automatiska trafikmätningar på Vedeby gata under 2022 genomförda av Karlskrona kommun för att beräkna trafiken för år 2023. Trafiksiffrorna har räknats upp till år 2023 med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal för Blekinge, vilka innebär en årlig ökning med cirka 1 % för personbilar och cirka 2 % för tung trafik.

Tabell 1. Beräknad trafik på de kringliggande gatorna år 2023, se figur 5 för mätpunkt på respektive gata.

Gata	Trafikmängd	Andel tung trafik
E22 ramp	9 600	10 %
Österleden N	13 810	10%
Österleden S	18 960	10 %
August Palmgrens väg	5 020	10 %
Vedeby gata	8 710	5 %

2.3.2 Trafikalstring från planområdet

Inom planområdet planeras för byggnation av tre nya snabbmatsrestauranger samt laddplatser för elbilar. Varje snabbmatsrestaurang förväntas locka 400–500 kunder per dygn och sysselsätta cirka 50 personer. Det aktuella kundantalet förväntas enligt exploitören ge upphov till 200–250 bilar/dygn och snabbmatsrestaurang. Detta ger 400–500 fordonsrörelser/dygn eftersom varje bil ger upphov till två fordonsrörelser. Kunderna till de tre nya snabbmatsrestaurangerna ger därmed upphov till en sammanlagd trafikstring på 1 200–1 500 fordonsrörelser/dygn. Utöver detta tillkommer trafik från snabbmatsrestaurangernas personal. Totalt förväntas de tre snabbmatsrestaurangerna sysselsätta 150 personer. Personalen arbetar dock olika tider och olika dagar, vilket gör att 75 personer bedöms arbeta på snabbmatsrestaurangerna per dag. Av de anställda bedöms 50 % köra bil till arbetet och övriga välja andra färdmedel. Detta ger att personalen bedöms alstra 75 fordonsrörelser/dygn.

Inom planområdet planeras även för ett hotell om 3 240 m² BTA, vilket bedöms motsvara cirka 80 hotellrum. Det nuvarande hotellet som planeras att rivas har 37 rum, vilket innebär att det totala antalet hotellrum inom planområdet kommer att öka med 43 rum. För att beräkna mängden ytterligare trafik som hotellet kan väntas alstra antas att beläggningen är 80 % och att samtliga gäster anländer via bil eller taxi. För varje rum antas två fordonsrörelser genomföras per dag. Det ger 69 fordonsrörelser/dygn för de tillkommande 43 rummen. Därtill tillkommer fordonsrörelser från personal, leveranser m.m. Dessa antas uppgå till 0,2 per rum, vilket motsvarar 9 fordonsrörelser/dygn. Detta ger totalt 78 tillkommande fordonsrörelser/dygn.

Sammantaget beräknas trafikstringen från planområdet uppgå till cirka 1 360–1 660 fordon/dygn. Vid kapacitetsberäkningar och analysen av planområdets påverkan på den kringliggande trafikmiljön har den högre siffran använts. Andelen tung trafik bedöms uppgå till cirka 2 % av ÅDT.

2.3.3 Trafikprognos år 2033 och år 2043

Baserat på trafikräkningarna i åtgärdsvalsstudien från år 2021 (se kapitel 2.3.1) samt de antaganden om framtida trafikallsträng och trafikfördelning som finns i åtgärdsvalsstudien har trafikprognoser för år 2033 och år 2043 tagits fram. Till respektive prognosår har ett antal utbyggnadsområden i kommunen antagits vara utbyggda, se Tabell 2. Utöver detta har trafiken i relationerna mellan de genomgående vägarna (E22 Ö, E22 V, Österleden samt väg 28 N Torskors) räknats upp med Trafikverkets uppräkningsstal för Blekinge. Detta innebär en uppräkningsfaktor på 1,01% årligen för persontrafik och 2,01% årligen för tung trafik fram till 2040. Därefter är uppräkningsfaktorn 0,81% årligen för persontrafik och 1,87% årligen för tung trafik.

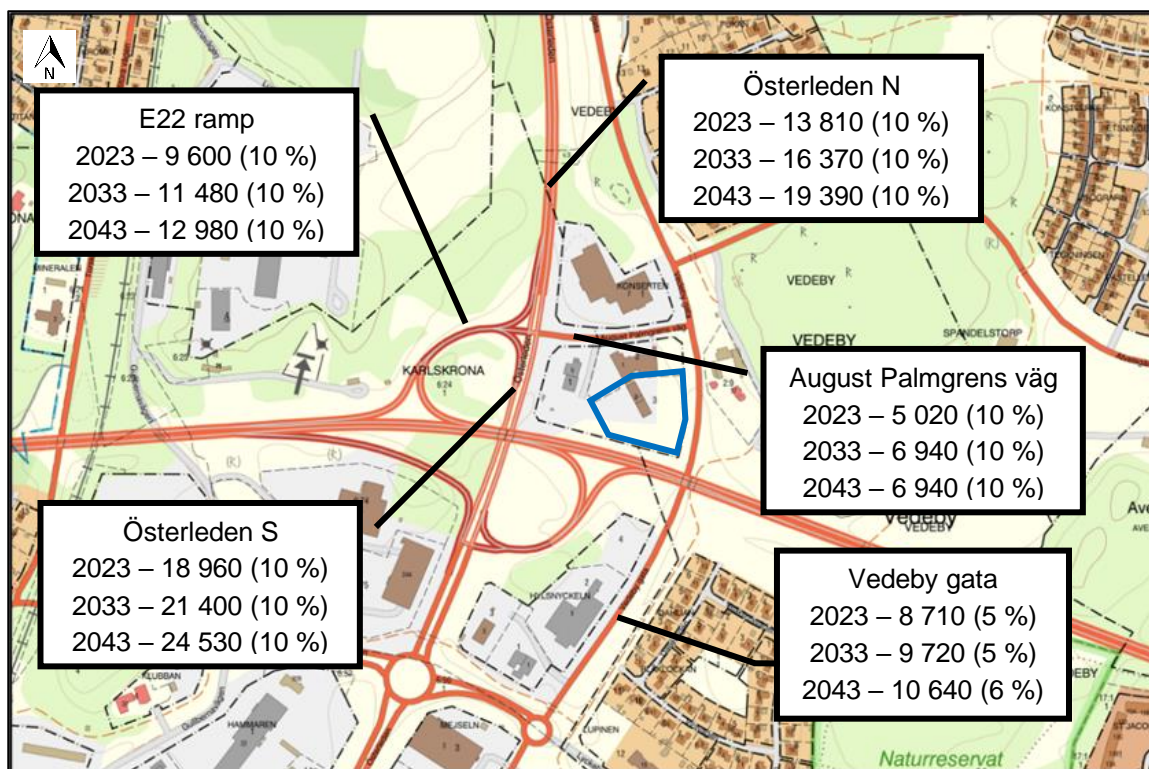
Tabell 2. Planerade utbyggnadsområden i kommun med förväntad total trafikallsträng till år 2033 respektive år 2043 som de genererar.

Utbyggnadsområde	Tillkommande trafikallsträng 2033	Tillkommande trafikallsträng 2043
Silvervägen	880	1 760
Motorn (aktuellt planområde)	1 660	1 660
Lampan	3 400	3 400
Mölletorp	1 500	1 500
Verkö	250	530
Torstäva/Säby	2 700	4 800
Bastasjö	-	2 005
Rödeby	-	1 895
Totalt	10 370	17 530

Enligt trafikprognosen bedöms trafikmängderna på de närmaste vägarna i området år 2033 respektive år 2043 vara enligt nedanstående tabell och figur. Efter att arbetet med att ta fram trafikprognosen gjordes har det skett förändringar i planeringen av utbyggnadsområdena. Exempelvis har inriktningen för planområdet Lampan som ligger strax nordväst om signalkorsningen Österleden / August Palmgrens väg ändrats från fokus på handelsetablering till industrietablering, vilket gör att trafikallsträngen från planområdet kan förväntas bli lägre än vad som anges i trafikprognosen. Därtill har den generella utbyggnadstakten av områdena varit låg de senaste åren, vilket gör att det kan förväntas ta längre tid innan områdena är fullt utbyggda än vad prognosen anger.

Tabell 3. Beräknad trafik på de kringliggande gatorna år 2033 och 2043. Andelen tung trafik inom parentes.

Gata	Trafikmängd 2033	Trafikmängd 2043
E22 ramp	11 480 (10 %)	12 980 (10 %)
Österleden N	16 370 (10%)	19 390 (10%)
Österleden S	21 400 (10%)	24 530 (10%)
August Palmgrens väg	6 940 (10 %)	6 940 (10 %)
Vedeby gata	9 720 (5 %)	10 640 (6 %)



Figur 6. Trafikmängder på gatorna i området år 2023, år 2033 och år 2043 (ÅDT). Andelen tung trafik inom parentes.

2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

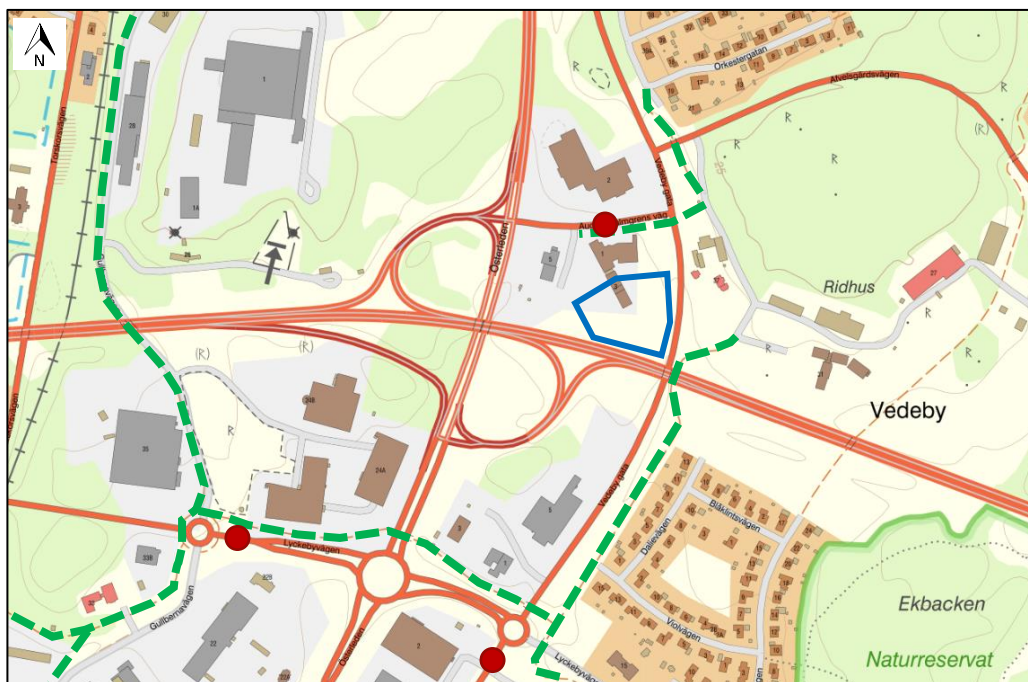
Områdets närmaste busshållplats finns på August Palmgrens väg, strax norr om planområdet, se Figur 7. Avståndet till busshållplatsen från planområdet är cirka 100 m. Hållplatsen trafikeras av snabbussarna på busslinje 3 och 4. Dessa trafikerar med 20-minuters trafik under perioderna 06:00-08:00 i riktning mot centrum respektive 14:30-17:00 i riktning från centrum på vardagar. Övriga tider trafikeras inte busshållplatsen.

Närmaste busshållplats med kontinuerlig trafik under hela dagen finns på Järvavägen. Avståndet till busshållplatsen från den södra delen av planområdet är cirka 500 m fågelvägen. Närmaste gångväg till hållplatsen är cirka 1 km. Detta innebär att avståndet till närmaste hållplats med kontinuerlig busstrafik är långt. 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 relativt väl sammanhängande gång- och cykelvägnät i områdena kring planområdet. Planområdet och de kringliggande fastigheterna ansluts till gång- och cykelvägnätet genom en gång- och cykelväg längs August Palmgrens väg, vilken korsar Vedeby gata vid en gång- och cykelpassage. Passagen är utformad med övergångsställe och refug.



Figur 7. Befintligt cykelvägnät i området. Cykelvägar markerade med streckade gröna linjer. Röda prickar visar placeringen av busshållplatser.



Figur 8. Befintlig gång- och cykelpassage vid korsningen August Palmgrens väg / Vedeby gata.

2.5.2 Gång- och cykeltrafik

Inga räkningar av gång- och cykeltrafik finns att tillgå, men det bedöms förekomma gång- och cykelvägtrafik i området. Gång- och cykeltrafiken på gång- och cykelvägen längs August Palmgrens väg bedöms utgöras av trafik med målpunkter i området. Mängden gång- och cykeltrafik till området förväntas öka när tre nya snabbmatsrestauranger och nytt hotell byggs. Dessa bedöms alstra både gående och cyklister från de kringliggande områdena. Både från de kringliggande bostadsområdena och från Lyckeby kunskapscentrum som ligger cirka 600 meter söder om planområdet fågelvägen.

3 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

3.1 ANSLUTNING PLANOMRÅDET

För anslutningen av planområdet till det kringliggande gatuvägnätet har två alternativa lösningar studerats.

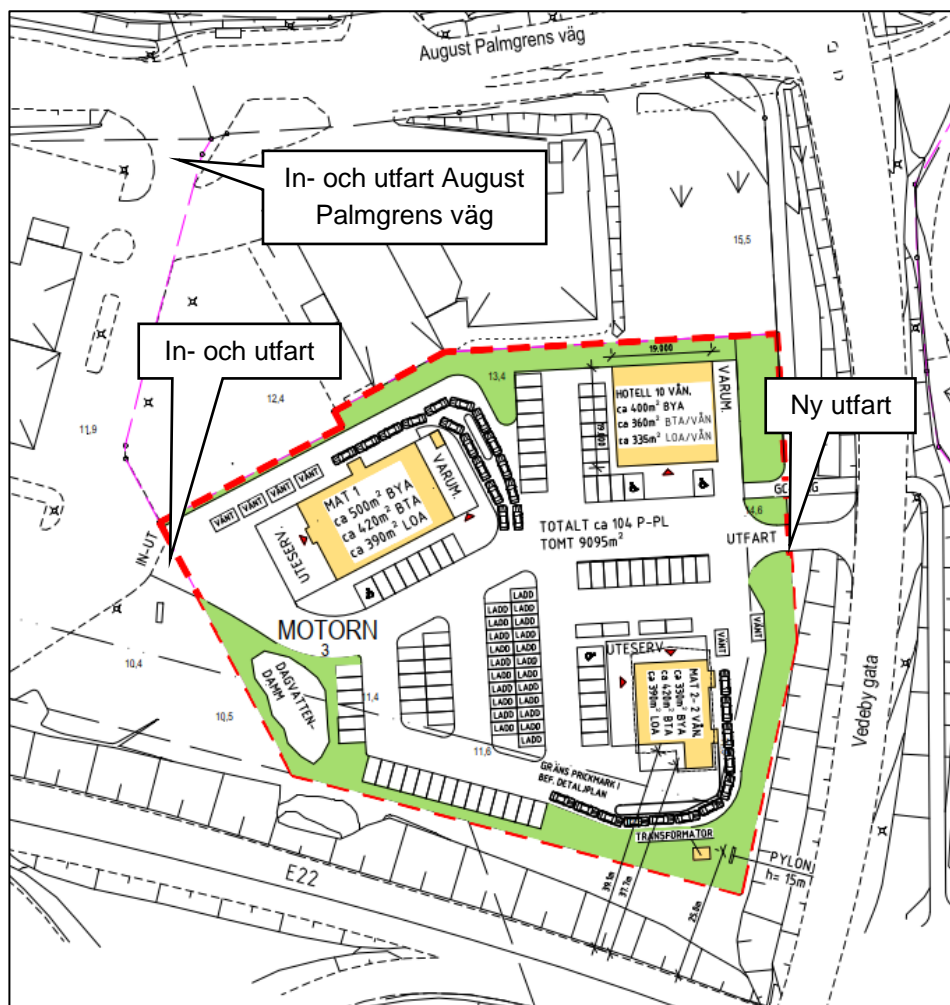
3.1.1 Alternativ 1 – Befintlig anslutning + ny utfart

Alternativet innebär att planområdet ansluts till det kringliggande gatunätet via den befintliga anslutningen till August Palmgrens väg samt en ny utfart till Vedeby gata. Anslutningen till August Palmgrens väg behåller sin befintliga utformning och fungerar som in- och utfart till planområdet. Från anslutningen leds trafiken över fastigheten Motorn 1. För att avlasta anslutningen till August Palmgrens väg byggs också en ny utfart till Vedeby gata. Genom att bygga en ny utfart blir det naturligt för planområdets besökare som har målpunkter söderut längs Österleden och inom Lyckeby/Verkö samt trafiken med målpunkter åt nordost att köra via Vedeby gata istället för via August Palmgrens väg. Detta bidrar till att avlasta planområdets anslutning till August Palmgrens väg och dess anslutning till Österleden.

Avlastningen av anslutningen till August Palmgrens väg bedöms bidra till en bättre trafikmiljö och trafiksäkerhet på sträckan. En ny utfart till Vedeby gata bedöms också leda till att det blir ett bättre trafikflöde inom planområdet. Den nya utfarten gör dock att det tillkommer en ny korsningspunkt på Vedeby gata, vilken idag har karaktären av en genomfartsgata. Detta är negativt för trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan. Att endast utfart blir tillåten innebär dock att det inte blir några svängrörelser från Vedeby gata. Detta gör att framkomligheten påverkas i liten omfattning och risken för upphinnandeolyckor minimeras. För att ytterligare minimera den negativa påverkan på trafiksäkerheten föreslås gränsen för hastigheten 40 km/h flyttas söderut så att även sträckan förbi den nya utfarten omfattas. Sammantaget gör detta att de negativa konsekvenserna bedöms bli acceptabla.



Figur 9. Befintlig anslutning till August Palmgrens väg.



Figur 10. Föreslagen ny utformning via befintlig anslutning och med ny utfart till Vedeby gata.

3.1.2 Alternativ 2 – Befintlig anslutning

Alternativet innebär att planområdet ansluts till det kringliggande gatunätet endast via den befintliga anslutningen till August Palmgrens väg. Anslutningen behåller sin befintliga utformning. Från anslutningen leds trafiken över fastigheten Motorn 1 till planområdet på samma sätt som i alternativ 1.

Utformningen innebär att all trafik till och från planområdet kommer att belasta anslutningen till August Palmgrens väg. Av hänsyn till August Palmgrens vägs korta kömagasin mot Österleden och den förväntade trafikökningen är det önskvärt att avlasta anslutningspunkten för att åstadkomma en bättre trafikmiljö och trafiksäkerhet. Detta åstadkoms inte med det aktuella alternativet. Utformningen gör också att trafikmängden inom fastigheten Motorn 1 blir högre jämfört med alternativ 1.

Till skillnad från alternativ 1 leder alternativ 2 dock inte till någon påverkan på Vedeby gata, på vilken den förväntade trafikmängden är större än på August Palmgrens väg. Detta gör att den goda framkomligheten kommer att bestå och gatan behåller sin karaktär av genomfartsgata. Avsaknaden av korsningspunkter på sträckan är också positivt för trafiksäkerheten längs sträckan.

3.1.3 Rekommendation

En utformning där befintlig anslutning kompletteras med en ny utfart till Vedeby gata bedöms medföra ett bra trafikflöde inom planområdet. Den nya utfarten bidrar samtidigt till att avlasta anslutningen till August Palmgrens väg, August Palmgrens väg och i viss mån även

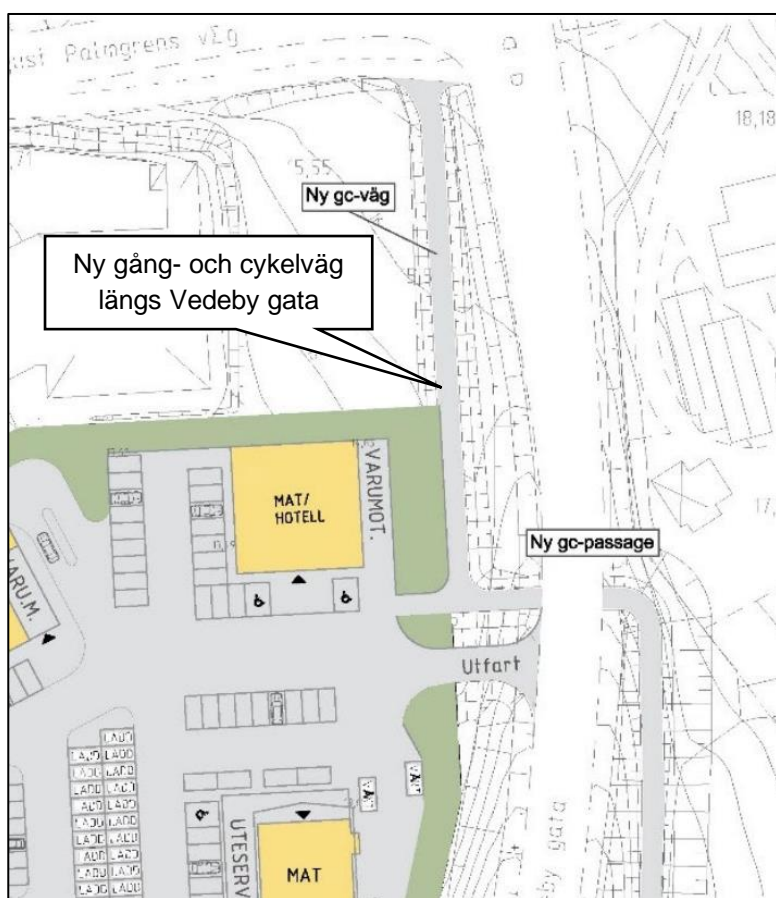
Österleden. Dessa fördelar bedöms överväga nackdelen som en ny anslutning till Vedeby gata innebär. Planområdet föreslås därför anslutas till det kringliggande gatuvägnätet i enlighet med alternativ 1.

3.2 GÅNG- OCH CYKEL

För att förbättra trafiksäkerheten och höja standarden för gående och cyklister som ska ta sig till planområdet föreslås två åtgärder i det kringliggande gång- och cykelvägnätet.

3.2.1 Ny gång- och cykelväg väster om Vedeby gata, norr om ny utfart

Åtgärden innebär att en ny gång- och cykelväg byggs på den västra sidan av Vedeby gata från gång- och cykelpassagen vid korsningen August Palmgrens väg / Vedeby gata till planområdet. Gång- och cykelvägen binder samman planområdet med det befintliga gång- och cykelvägnätet, vilket bidrar till att skapa gena relationer åt nordost. Den nya gång- och cykelvägen föreslås utformas 3 meter bred.



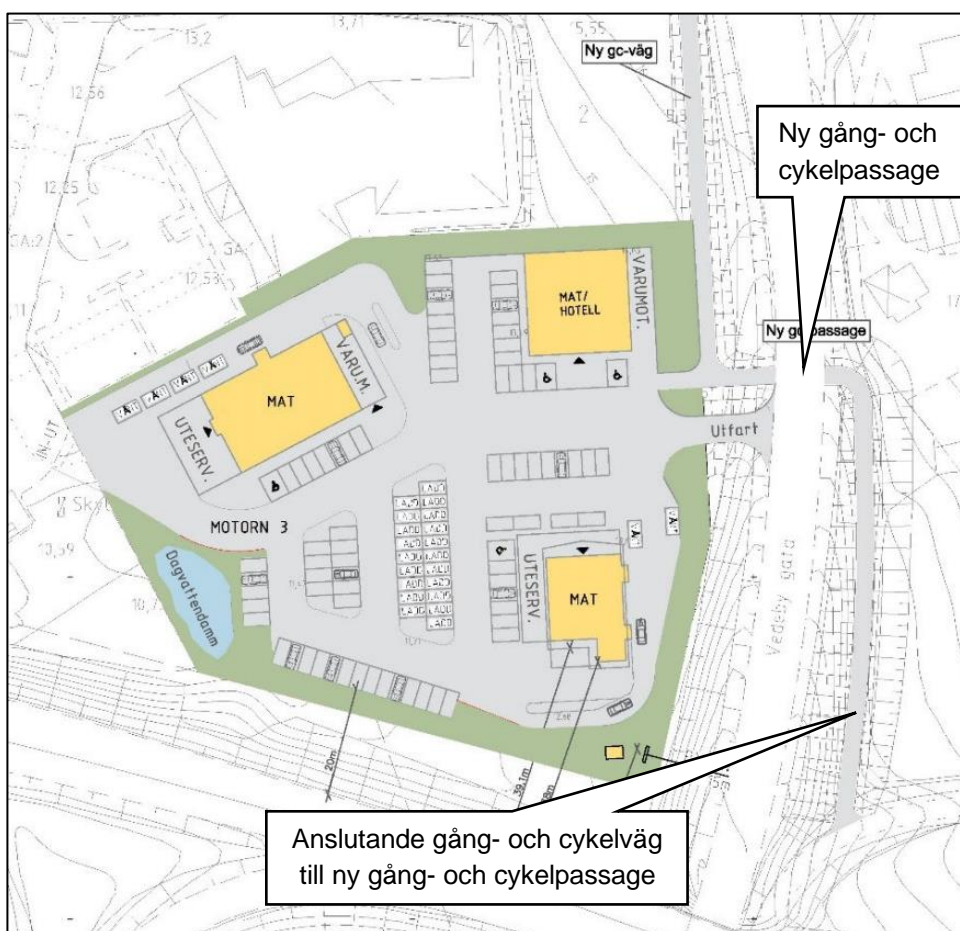
Figur 11. Föreslagen sträckning för ny gång- och cykelväg på den västra sidan av Vedeby gata.

3.2.2 Byggnation av ny gång- och cykelväg söder om ny utfart

Alternativ 1: Gång- och cykelväg öster om Vedeby gata

Alternativet innebär att en ny gång- och cykelpassage anläggs över Vedeby gata i anslutning till den nya utfarten från planområdet. Från passagen anläggs en cirka 100 meter lång anslutande gång- och cykelväg på den östra sidan av Vedeby gata. Denna föreslås utformas 3 meter bred.

En placering av gång- och cykelpassage i det aktuella läget innebär en gen sträckning för oskyddade trafikanter som kommer söderifrån till planområdet. Färdvägen blir cirka 400 meter kortare än om de oskyddade trafikanterna ska färdas via den befintliga gång- och cykelpassagen. Utan en passage i det aktuella läget är sannolikheten stor att oskyddade trafikanter kommer att välja att korsa Vedeby gata i det aktuella läget ändå för att slippa ta den långa omvägen runt den befintliga passagen. Detta medför en trafiksäkerhetsrisk både för de som korsar vägen och för trafiken på Vedeby gata som kan tvingas till plötsliga inbromsningar.



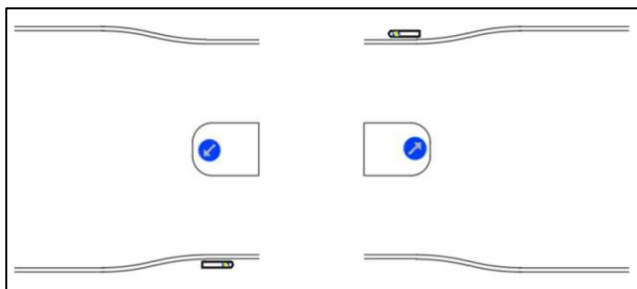
Figur 12. Studerad placering för ny gång- och cykelpassage med tillhörande anslutning söderut.

För att förtydliga gång- och cykelpassagen och höja dess trafiksäkerhet bör den utformas med refug eller avsmalning av körfälten. En utformning med refug är att föredra då en sådan utformning möjliggör för oskyddade trafikanter att korsa vägen i två steg och tydliggör passagen för bilisterna. Den befintliga gatubredden tillåter dock bara byggnation av en smal refug, vilket gör att möjligheterna att korsa vägen i två steg blir sämre än med en bredare refug. Även en smal refug bidrar dock till att förtydliga passagens läge. För att inrymma en refug med högre standard krävs en breddning av gatan, vilket medför en högre kostnad.

Alternativet till att bygga en refug är att smalna av körfältens ytterkant förbi gång- och cykelpassagen. Därigenom minskas gatubredden vid passagen. Detta gör att det tar kortare tid för oskyddade trafikanter att korsa gatan, vilket minskar exponeringen och höjer

trafiksäkerheten. Avsmalningen gör också att bilisterna uppmärksammas på passagen och bidrar till en viss hastighetsdämpning. En avsmalning utan refug ger dock inte en lika god trafiksäkerhet som en utformning med refug.

Den slutgiltiga utformningen av gång- och cykelpassagen behöver studeras i samband med detaljprojekteringen av passagen och den intilliggande utfarten.



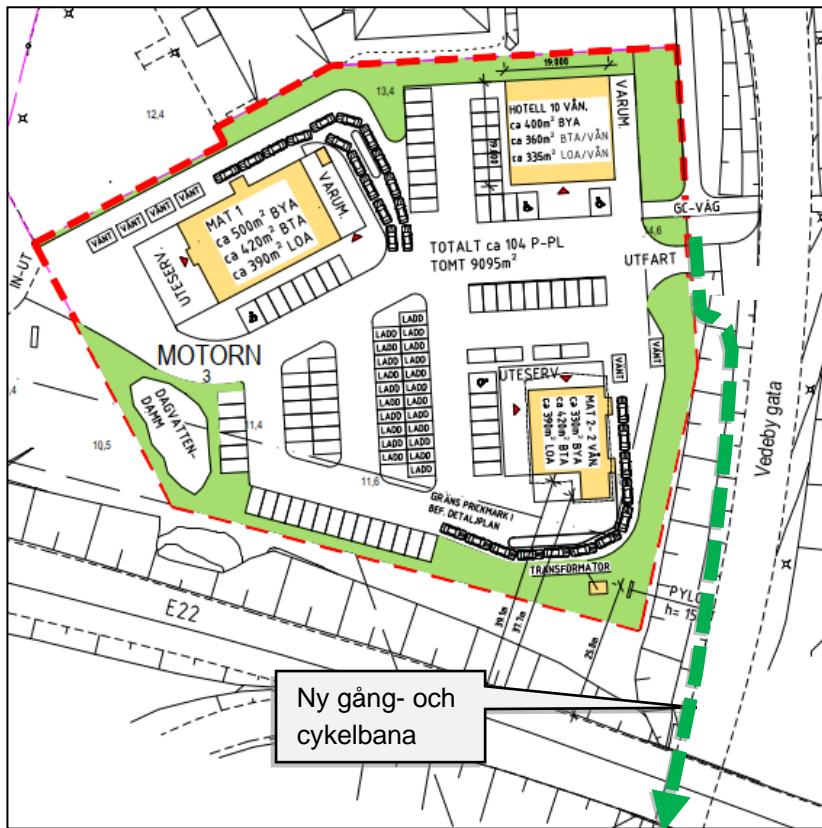
Figur 13. Exempel på utformning av gång- och cykelpassage med avsmalnade körfält och refug.

Alternativ 2: Gång- och cykelbana väster om Vedeby gata

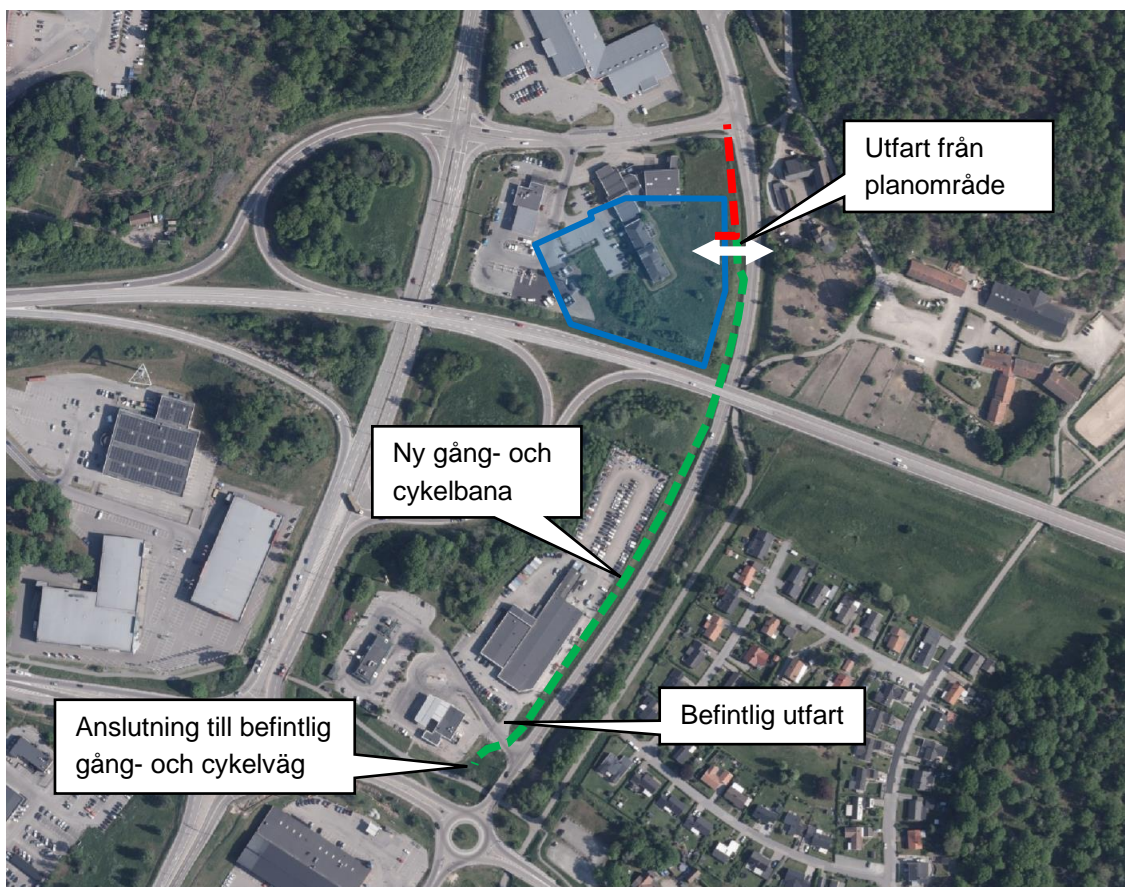
Alternativet innebär att en gång- och cykelbana anläggs söder om den nya utfarten från planområdet, längs den västra sidan av Vedeby gata. Gång- och cykelbanan ansluts till gång- och cykelvägen som passerar under Vedeby gata norr om cirkulationsplatsen i korsningen med Lyckebyvägen. Den nya gång- och cykelbanan blir cirka 450 meter lång. Likt alternativ 1 innebär detta alternativ en gen sträckning för oskyddade trafikanter som kommer söderifrån och ska till planområdet. Sträckningen blir också gen för de som kommer söderifrån och ska vidare norrut mot Spandelstorp. Det gör att även genomgående cykeltrafik i norr/sydlig riktning kan förväntas välja denna väg i stället för den befintliga gång- och cykelvägen öster om Vedeby gata. Detta innebär att fler cyklister kommer att korsa Vedeby gata vid den befintliga gång- och cykelpassagen vid korsningen med August Palmgren väg, vilket gör att belastningen på korsningen ökar något och att antalet som korsar Vedeby gata i plan istället för planskilt ökar.

Möjligheterna att inrymma en friläggande gång- och cykelväg längs den västra sidan av Vedeby gata är dock begränsade. Det gör att det mest lämpliga bedöms vara att smalna av gatan för att använda en del av den befintliga vägbredden till en gång- och cykelbanan. På tvåfältsvägar som ingår i huvudvägnätet ska enskilda körfält för biltrafik vid referenshastigheten 60 km/h vara minst 3,25 meter enligt VGU, och vägrenen ska vara minst 0,25 meter. Det innebär en total vägbredd på 7 meter. Vedeby gata är idag cirka 9 meter bred, vilket gör att den kan smalnas av med 2 meter för att göra plats för gång- och cykelbanan. Då en gång- och cykelbana bör vara minst 2,5 meter bred behöver vägen dock även breddas. För att även få plats med GCM-stöd mot vägbanan föreslås att vägen breddas med cirka 1 meter. Detta bedöms rymmas under vägbron där E22 passerar över Vedeby gata. Längs sträckan söder om bron behöver det befintliga vägdiket byggas om.

Längst i söder föreslås en separat gång- och cykelväg byggas som ansluter till den befintliga gång- och cykelvägen längs Lyckebyvägen.



Figur 14. Studerad sträckning för ny gång- och cykelbana söderut längs den västra sidan av Vedeby gata.



Figur 15. Studerad sträckning för ny gång- och cykelbana söderut längs den västra sidan av Vedeby gata. Föreslagen gång- och cykelväg norrut från den nya utfarten i rött, den föreslagna nya gång- och cykelbana längs Vedeby gata i grönt.

En gång- och cykelbana enligt alternativ 2 gör att en passage över Vedeby gata kan undvikas för oskyddade trafikanter som kommer söderifrån och ska till planområdet. Däremot krävs en passage vid den nya utfarten från planområde samt en passage vid in- och utfarten till Shell, McDonalds och Holmgrens Bil. Passagerna behöver förse med vägmarkeringar och kan med fördel även utformas med upphöjning för att säkerställa en god trafiksäkerhet.

Då den befintliga gång- och cykelvägen längs Lyckebyvägen i söder är belägen i en svacka kommer anslutningen till denna behöva ske i en sluttning. För att undvika kollisionsrisker bör anslutningen placeras med ett tillräckligt stort avstånd från bron för att åstadkomma en godtagbar sikt gentemot oskyddade trafikanter som kommer österifrån genom porten under Vedeby gata.

Rekommendation

Båda alternativen till ny gång- och cykelkoppling söderut från planområdet bedöms medföra en mer gen och trafiksäker anslutning till planområdet för oskyddade trafikanter. Detta då gående och cyklister inte behöver välja mellan att färdas i blandtrafik längs Vedeby gata eller att ta den cirka 400 meter långa omvägen via den befintliga passagen.

Alternativ 1 innebär dock en passage över Vedeby gata i plan, vilket innebär en sämre trafiksäkerhet för de som ska till planområdet jämfört med alternativ 2 där passagen av Vedeby gata sker planskilt. Att passagen sker planskilt i en befintlig gång- och cykelport gör också att det inte skapas en ny passage över Vedeby gata, vilket är positivt för komplexiteten på sträckan. Alternativ 2 innebär dock två passager av utfarter i plan, trafikmängden på dessa är dock väsentligt lägre och det finns bra förutsättningar att anordna hastighetsdämpande åtgärder. Utöver den förbättrade kopplingen till planområdet bidrar alternativ 2 till att förbättra tillgängligheten för gående och cyklister som kommer söderifrån och ska vidare norrut mot Spandelstorp. Detta kommer dock medföra att de behöver korsa Vedeby gata i plan söder om korsningen med August Palmgrens väg, vilket är negativt trafiksäkerhetsmässigt.

Alternativ 2 innebär också en avsmalning av Vedeby gata, vilket marginellt kan förväntas försämra framkomligheten. Detta kan dock förväntas bidra till en något lägre hastighet, vilket är positivt då en ny utfart planeras att anläggas längs sträckan.

Kostnadmässigt bedöms de båda alternativen vara relativt likvärdiga.

Sammantaget bedöms de båda alternativen bidra med liknande nyttor. Alternativ 2 bedöms dock ge något större positiva effekter då det innebär att det inte behöver tillskapas en ny gång- och cykelpassage i plan på Vedeby gata. För de som ska till planområdet söderifrån är det också positivt att passagen av Vedeby gata kan ske planskilt.

4 ANALYS & KONSEKVENSBEDÖMNING

4.1 TRAFIKSÄKERHET

De planerade snabbmatsrestaurangerna och hotellet inom planområdet kommer att bidra till att trafikstringen från området kommer att öka. Detta kommer att påverka såväl trafiken inne på fastigheterna Motorn 1–3 som den befintliga in- och utfarten till fastigheterna från August Palmgrens väg. Andra exploateringar som påverkar gatorna i området kommer också att bidra till att trafiken på August Palmgrens väg kommer att öka, vilket bidrar till att anslutningspunkten blir mer belastad.

I korsningen mellan Österleden och August Palmgrens väg är kömagasinet längs August Palmgrens väg så pass kort att kön stundtals bedöms orsaka framkomlighetsproblem vid anslutningar längs vägen. För att minska trafikbelastningen och antalet trafikanter som svänger vänster in på August Palmgrens väg och därmed problematiken med det korta kömagasinet föreslås en ny utfart från planområdet till Vedeby gata. En sådan utfart bidrar till att avlasta både den befintliga utfarten till August Palmgrens väg och korsningen August Palmgrens väg/Österleden.

En ny utfart kommer dock innebära en ny korsningspunkt på Vedeby gata, vilket försämrar trafiksäkerheten på denna. Genom att endast tillåta utfart kommer det dock inte förekomma några svängrorelser från Vedeby gata, vilket gör att den negativa påverkan på trafiksäkerheten bedöms som acceptabel. För att ytterligare minska den negativa påverkan bör även den befintliga sträckan med 40 km/h förlängas till att även omfatta sträckan förbi den nya utfarten.

Utöver att påverka trafiksäkerheten vid anslutningspunkterna till de kringliggande gatorna kommer den ökade trafikstringen bidra till fler fordonsrörelser inom fastigheterna Motorn 1–3. Detta är negativt för de som rör sig inom området, främst oskyddade trafikanter. Detta kan dock motverkas genom att tydliga körvägar anordnas inom området, vilket bidrar till möjligheterna att förutse fordonstrafikens rörelser. En ny utfart till Vedeby gata bedöms också bidra till bättre förutsättningar att skapa tydliga körvägar och ett bra trafikflöde inom fastigheterna.

De nya snabbmatsrestaurangerna och hotellet kommer också att innebära att fler gående och cyklister ska ta sig till planområdet. För att detta ska kunna ske på ett trafiksäkert sätt behöver gång- och cykeltvägarna i anslutning till planområdet förbättras. Den gång- och cykelpassage som idag finns över Vedeby gata är lokaliserad till korsningen Vedeby gata/August Palmgrens väg. Placeringen gör att gående och cyklister som ska tas till planområdet söderifrån (boende, elever på Lyckeby kunskapscentrum, kollektivtrafikresenärer m.fl.) behöver ta en omväg på cirka 400 meter. Ett så stort avstånd gör att det finns stor risk för att oskyddade trafikanter kommer välja att korsa Vedeby gata i anslutning till planområdet strax norr om E22. Detta innebär en betydande trafiksäkerhetsrisk både för de oskyddade trafikanterna och för bilisterna som kan tvingas till häftiga inbromsningar. Dessa trafiksäkerhetsrisker bedöms kunna minskas genom anläggande av en ny gång- och cykelförbindelse söderut från den nya utfarten längs Vedeby gata.

4.2 FRAMKOMLIGHET AUGUST PALMGRENS VÄG OCH VEDEBY GATA

För att studera framkomligheten i anslutning till planområdet har kapacitetsberäkningar gjorts för den befintliga korsningspunkten där fastigheterna Motorn 1–3 ansluts till August Palmgrens väg samt för ny föreslagen korsningspunkt på Vedeby gata. Kapacitetsanalyserna har gjorts i programmet Capcal version 4.9 med trafikmängden för år 2043. 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 planområdet och 50 % ut från planområdet. Riktningsfördelningen i maxtimmen på August Palmgrens väg och Vedeby gata har bedömts vara 60 % åt norr/öster och 40 % åt söder/väster. 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.

Vid beräkningarna har trafiken från planområdet med målpunkter söderut längs Österleden och inom Lyckeby/Verkö samt trafiken med målpunkter åt nordost antagits köra ut från området via den nya utfarten till Vedeby gata. Troligen kommer en viss del av denna trafik att köra via den befintliga infarten men detta bedöms kompenseras av att en del av trafiken från Circle K m.fl. kommer att välja att använda den nya utfarten. Trafikalstringen från Circle K och övriga befintliga verksamheter inom fastigheterna Motorn 1–3 har bedömts vara cirka 1 000 fordon/dygn. Den trafiken har antagits ha samma målpunktsfördelning som den tillkommande trafiken, vilken den framtagna trafikprognosen bygger på. Trafiken från de befintliga verksamheterna har i sin helhet antagits köra via den befintliga anslutningen.

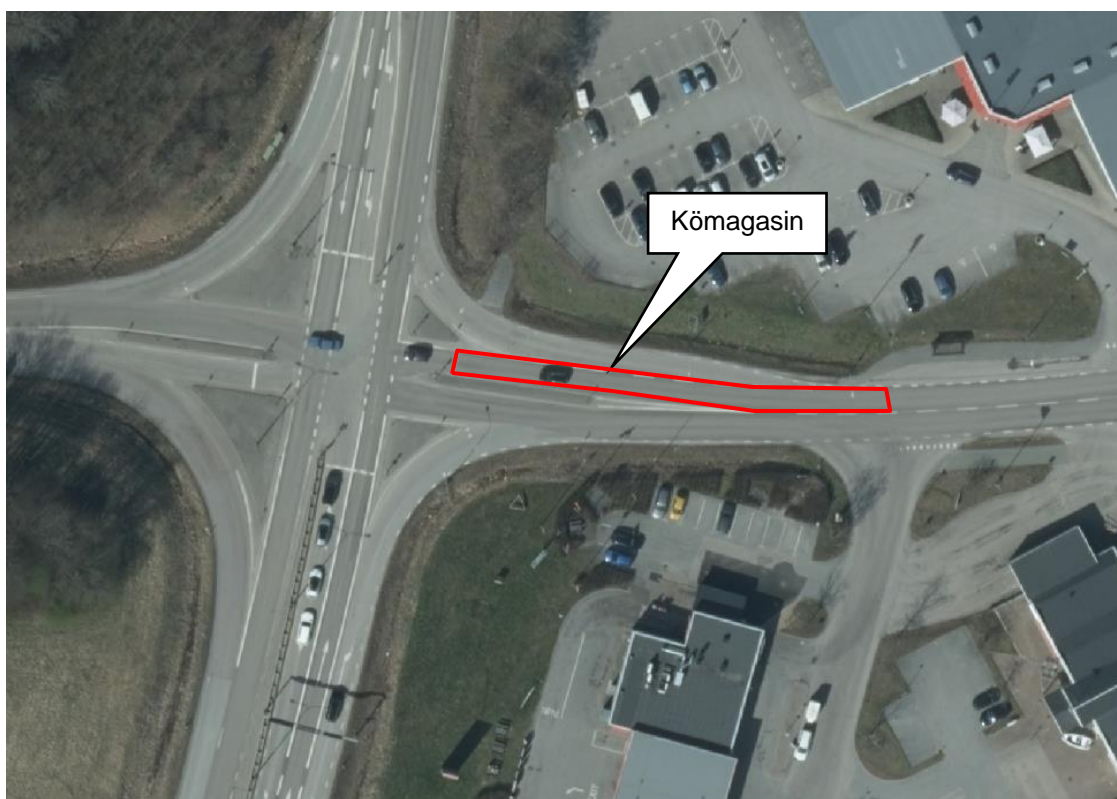
4.2.1 August Palmgrens väg / befintlig anslutning



Figur 16. Trafikflöden och belastningsgrader i maxtimmen med trafiken för år 2043 i korsningen August Palmgrens väg / befintlig anslutning.

Belastningsgraderna understiger med god marginal 0,6 för samtliga tillfarter i korsningen, vilket innebär god standard. På August Palmgrens väg uppstår ingen köbildning. På den befintliga anslutningen från planområdet m.fl. uppgår medelkölängden i maxtimmen till 0,1 fordon och 90-percentilen till 0,1 fordon, vilket i stort innebär att ingen köbildning uppstår. Sammantaget gör detta att den föreslagna utfarten bedöms medför en god framkomlighet i korsningen med trafiken för år 2043.

Anslutningen från planområdet m.fl. till August Palmgrens väg ligger cirka 60 meter från dess stopplinje vid signalkorsning med Österleden. Detta innebär att kömagasinet på August Palmgrens väg från Österleden till anslutningen från planområdet m.fl. är relativt kort. I en kö tar en bil upp cirka 7 meter och en lastbil med släp cirka 25 meter. Det innebär att det aktuella kömagasinet inrymmer cirka 8 bilar eller 2 lastbilar med släp innan den köande trafiken påverkar anslutningspunkten från planområdet m.fl. Eftersom August Palmgrens gatas anslutning till Österleden är reglerad med signal bedöms sådan köbildning uppkomma stundtals, vilket försvårar trafikmiljön i den aktuella korsningen. Denna problematik analyseras mer i kapitel 4.3.



Figur 17. Tillgängligt kömagasin på August Palmgrens väg mellan signalregleringen mot Österleden och anslutningen från planområdet m.fl. markerat med rött.

4.2.2 Vedeby gata / Ny utfart



Figur 18. Trafikflöden och belastningsgrader i maxtimmen med trafiken för år 2043 i korsningen Vedeby gata / ny utfart från planområdet.

Belastningsgraderna understiger med god marginal 0,6 för samtliga tillfarter i korsningen, vilket innebär god standard. På Vedeby gata uppstår ingen köbildning varken från norr eller söder. På utfarten från planområdet uppgår medelkölängden i maxtimmen till 0,1 fordon och 90-percentilen till 0,1 fordon, vilket innebär att i stort ingen köbildning uppstår. Sammantaget gör detta att den föreslagna utfarten bedöms medför en god framkomlighet i korsningen med trafiken för år 2043.

4.3 FRAMKOMLIGHET ÖSTERLEDEN / TRAFIKPLATS KARLSKRONA ÖSTRA

Exploateringen inom planområdet kommer att bidra till att trafikmängden på de kringliggande gatorna ökar. Detta gör bland annat att belastningen i korsningarna vid trafikplats Karlskrona Östra och längs Österleden kommer att öka. För att studera framkomligheten i korsningen Österleden/trafikplats Karlskrona Östra har kapacitetsberäkningar gjorts i programmet Capcal version 4.9. Framkomligheten i korsningen har studerats med hjälp av tre olika scenarion:

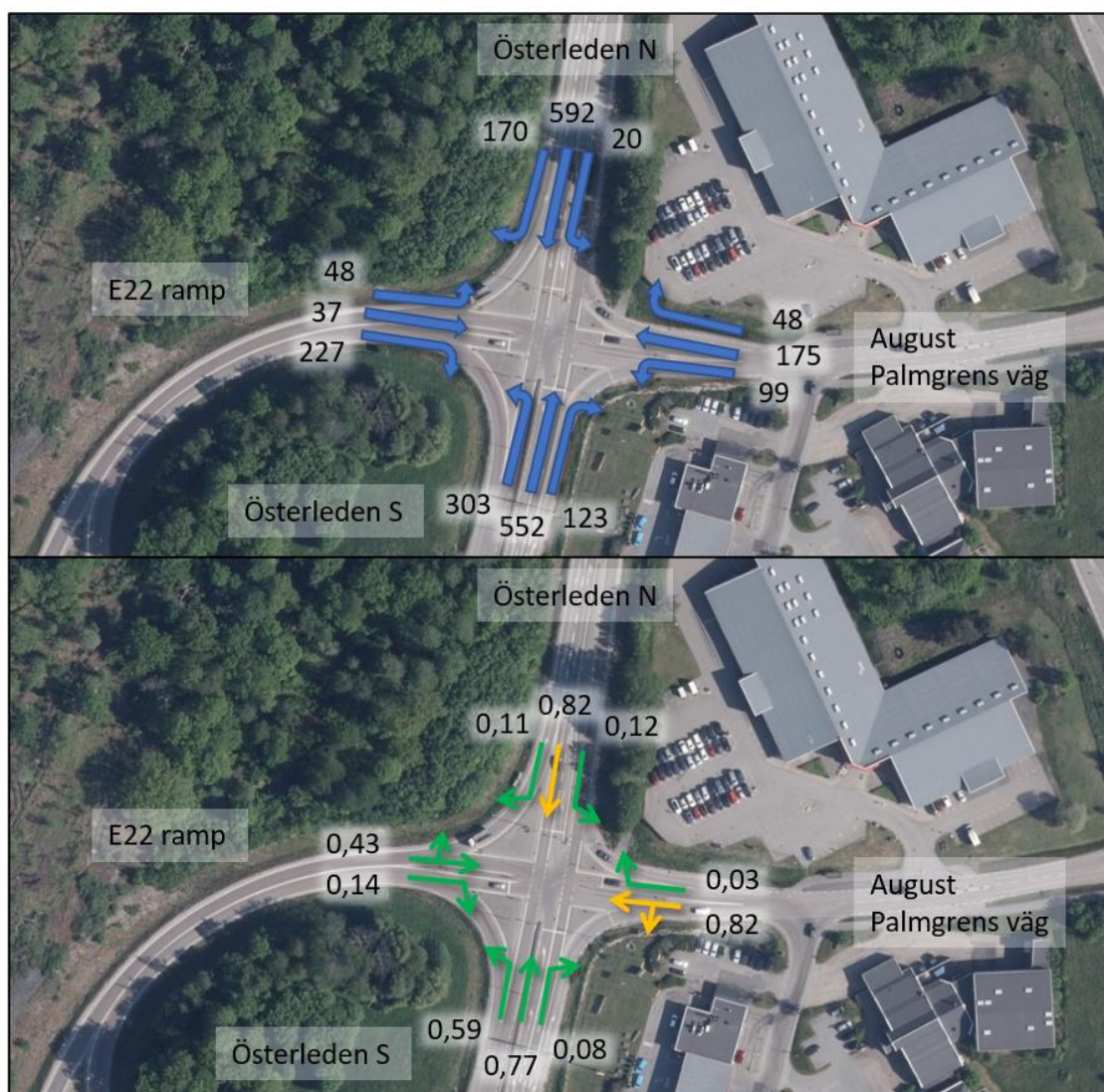
- Nuläge år 2023
- Trafikprognos för år 2033
- Trafikprognos för år 2033 utan tillkommande trafik från andra exploateringsområden än Motorn 3

I det sistnämnda scenariot har alltså endast tillkommande trafik för Motorn lagts till utöver den generella uppräknningen.

Maxtimmen har bedömts uppkomma på eftermiddagen. Vid beräkningen har trafiken i maxtimmen antagits uppgå till 10 % av ÅDT. Riktningfördelningen i korsningen har antagits vara enligt figuren nedan, baserat på svängandelarna i den genomförda trafikräkningen. Enligt VGU (Vägar och gators utformning) bör belastningsgraden i en signalreglerad korsning inte överstiga 0,8. Under maxtimmen kan en belastningsgraden upp till 1,0 accepteras.

Programmet saknar stöd för att kunna utforma korsningens fria högersvängar exakt som de ser ut i verkligheten, men detta bedöms ha begränsad påverkan på resultatet av beräkningarna.

4.3.1 Nuläge år 2023



Figur 19. Trafikflöden och belastningsgrader i maxtimmen med trafiken för år 2023 i korsningen Österleden / Trafikplats Karlskrona Östra.

Belastningsgraderna för trafiken i nuläget understiger 0,8 med god marginal för trafik från rampen, höger och vänstersvängande på Österleden samt högersvängande på August Palmgrens väg, vilket innebär god standard. För trafiken söderifrån på Österleden som kör rakt är belastningsgraden 0,77, och börjar därmed närma sig 0,8. För trafiken norrifrån längs Österleden som kör rakt och trafiken som kör rakt samt svänger vänster från August Palmgrens väg är belastningsgraden 0,82, vilket innebär mindre god standard.

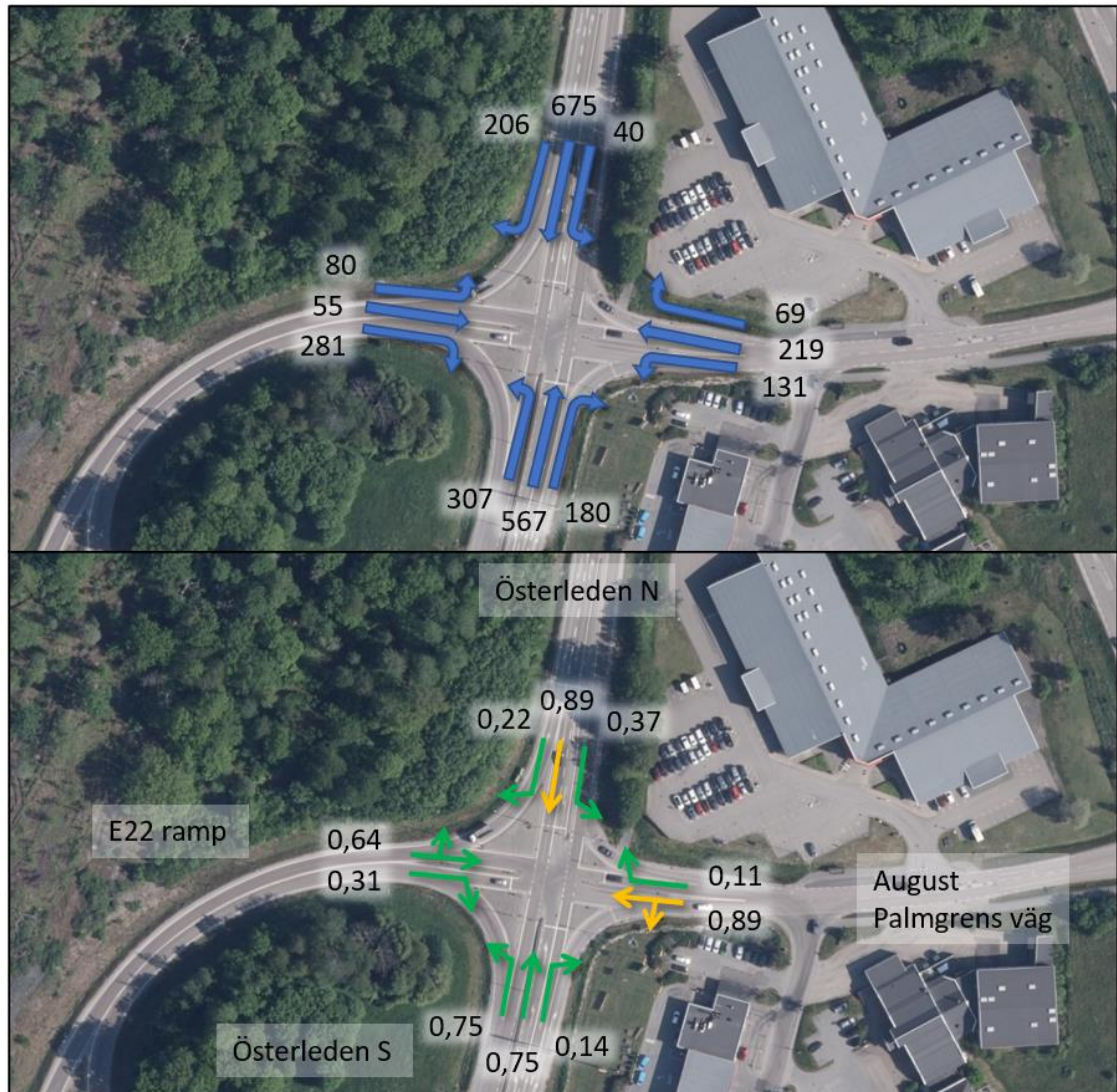
Köbildningen beräknas vara enligt tabellen nedan. För högersvängande längs Österleden och August Palmgrens väg har kölängden inte kunnat beräknas. För trafik från rampen samt vänstersvängande norrifrån längs Österleden uppstår ingen eller i princip ingen köbildning. För vänstersvängande som kommer söderifrån längs Österleden uppgår medelkölängden i maxtimmen till 4,1 fordon och 90-percentilen till 6,3 fordon vilket innebär att en måttlig köbildning uppstår. För de som kör rakt eller svänger vänster från August Palmgrens väg uppgår medelkölängden i maxtimmen till 6,1 fordon och 90-percentilen till 8,9 fordon. Eftersom kömagasinet är så pass kort innebär detta att köbildningen riskerar att påverka framkomligheten vid anslutningspunkter längs August Palmgrens väg, se resonemang under kapitel 4.2.1.

Kölängden är som längst för de som kör rakt längs Österleden. För de som kommer söderifrån längs Österleden uppgår medelkölängden i maxtimmen till 8,3 fordon och 90-percentilen till 11,6 fordon. För de som kommer norrifrån längs Österleden uppgår medelkölängden i maxtimmen till 9,2 fordon och 90-percentilen till 12,7 fordon. Denna köbildning är relativt omfattande och bedöms orsaka en måttlig fördröjning. Sammantaget bedöms korsningen i nuläget ha en acceptabel framkomlighet, med mindre god standard i enstaka trafikflöden.

Tabell 4. Belastningsgrader och fördröjning i korsningen Österleden/Trafikplats Karlskrona Östra med trafiken år 2023. *Beräkningen kunde inte genomföras i det aktuella beräkningsprogrammet.

Gata	Riktning	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	Kölängd 90-percentilen
E22 ramp	Höger	0,14	0,0	0,0
	Rakt/vänster	0,43	1,2	2,3
Österleden N	Höger	0,11	*	*
	Rakt	0,82	9,2	12,7
	Vänster	0,12	0,2	0,5
Österleden S	Höger	0,8	*	*
	Rakt	0,77	8,3	11,6
	Vänster	0,59	4,1	6,3
August Palmgrens väg	Höger	0,03	*	*
	Rakt/vänster	0,82	6,1	8,9

4.3.2 År 2033



Figur 20. Trafikflöden och belastningsgrader i maxtimmen med trafiken enligt trafikprognosen för år 2033 i korsningen Österleden / Trafikplats Karlskrona Östra.

Belastningsgraderna med den prognosticerade trafiken för år 2033 understiger 0,8 för samtliga flöden förutom trafiken norrifrån längs Österleden som kör rakt och trafiken som kör rakt samt svänger vänster från August Palmgrens väg, vilket innebär god standard. För trafiken norrifrån längs Österleden som kör rakt och trafiken som kör rakt samt svänger vänster från August Palmgrens väg är belastningsgraden 0,89, vilket innebär mindre god standard.

Köbildningen beräknas vara enligt tabellen nedan. För separata högersvängfält som inte ansluter i ett eget körfält efter svängen är det inte möjligt att beräkna kölängden i Capcal, därav redovisas inga kölängder för högersvängfälten. Enligt beräkningarna understiger belastningen i körfälten på rampen från E22 0,8. Eftersom kömagasinet för de som svänger vänster och kör rakt fram i korsningen är kort kommer dock den köbildning som uppstår i dessa körfält stundtals att blockera den fria högersvängen, vilket inte fångas i beräkningen. Köbildning på rampen påverkar framkomligheten vid den fria högersvängen, vilket ökar köbildningen ytterligare. Manuella beräkningar har gjorts för köbildningens längd på rampen i 90-percentilen. Kölängden beräknas uppgå till cirka 115 meter, vilket ger en marginal på cirka 100 meter, eller motsvarande 14 personbilar, innan kön på rampen börjar påverka framkomligheten på E22.



Figur 21. Röd streckad linje visar köbildningens ungefärliga längd på rampen från E22 med trafiken för år 2033.

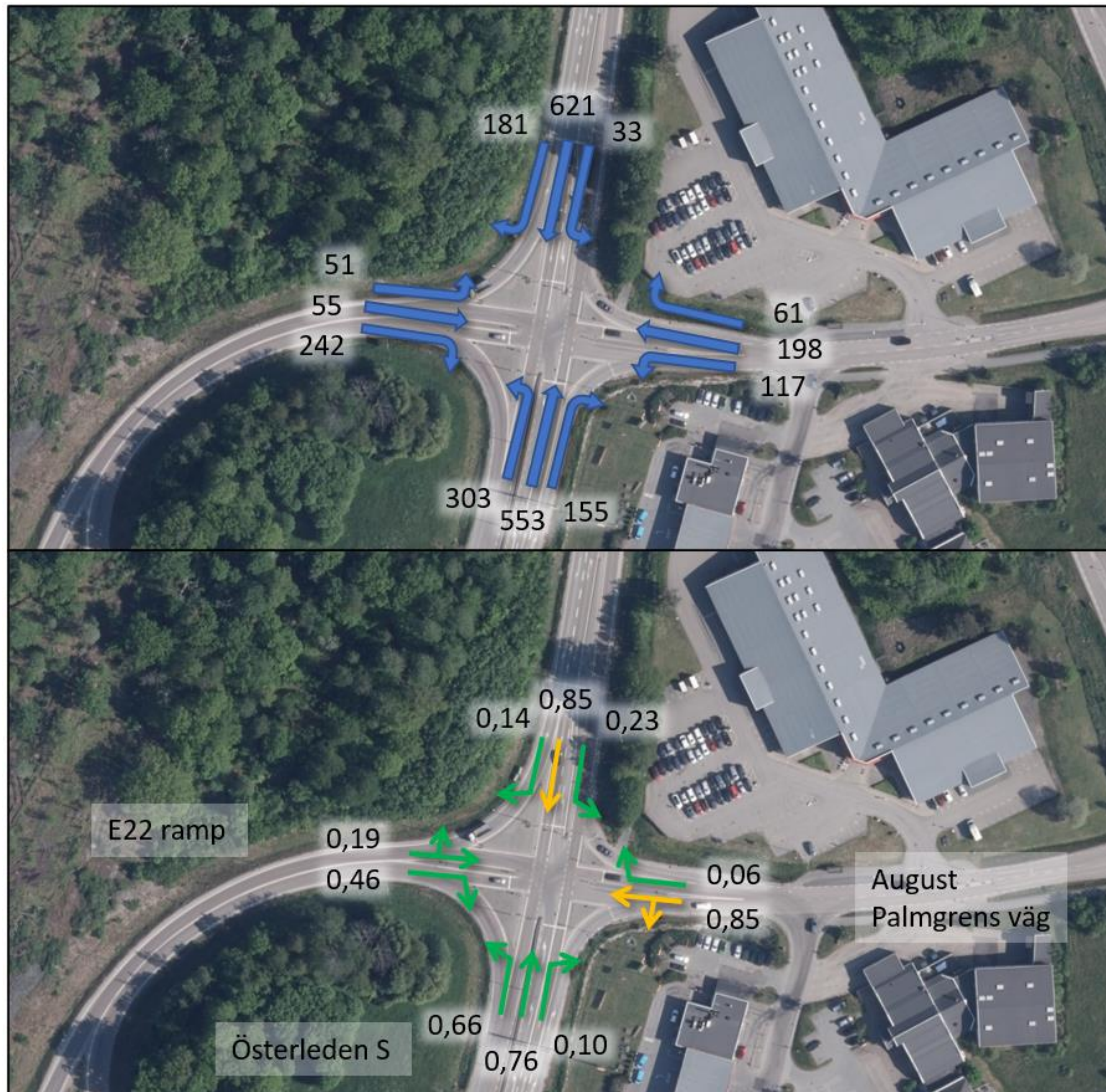
För vänstersvägande norrifrån längs Österleden uppgår medelkölängden i maxtimmen till 0,8 fordon och 90-percentilen till 1,6 fordon, vilket är en försumbar köbildning. För övriga tillfarter i korsningen uppgår medelkölängden i maxtimmen till 8,3–15,9 fordon och 90-percentilen till 11,7–21,3 fordon vilket innebär att en betydande köbildning uppstår. Eftersom kömagasinet på August Palmgrens väg är så pass kort innebär detta att köbildningen påverkar framkomligheten vid anslutningspunkter längs August Palmgrens väg. Kölängden är som längst för de som kör rakt längs Österleden. Denna köbildning är relativt omfattande och bedöms orsaka en måttlig fördröjning.

Sammantaget bedöms framkomligheten i korsningen med trafiken för år 2033 vara acceptabel men den börjar närma sig gränsen för när betydande trafikstörningar i det kringliggande trafiksystemet kan förväntas uppkomma. Det finns också en risk att kringliggande korsningar har en negativ påverkan på signalkorsningen, vilket kan göra att framkomlighetsproblematiken i korsningen är större än vad beräkningarna visar. Trafikmängderna bedöms i maxtimmen orsaka problem med framkomligheten längs August Palmgrens väg. Köbildningen på rampen bedöms inte påverka framkomligheten på E22 förbi avfarten. Fördröjningen under maxtimmen till följd av köbildningen för övrigt bedöms bli relativt stor men acceptabel.

Tabell 5. Belastningsgrader och fördröjning i korsningen Österleden/Trafikplats Karlskrona Östra med trafiken enligt trafikprognosen för år 2033. *Beräkningen kunde inte genomföras i det aktuella beräkningsprogrammet. **På grund av begränsningar i Capcal blir resultatet av beräkningen missvisande, därför har det i detta fall tagits bort ur redovisningen.

Gata	Riktning	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	Kölängd 90-percentilen
E22 ramp	Höger	0,31	**	**
	Rakt/vänster	0,64	**	**
Österleden N	Höger	0,22	*	*
	Rakt	0,89	15,9	21,3
	Vänster	0,37	0,8	1,6
Österleden S	Höger	0,14	*	*
	Rakt	0,75	11,8	15,8
	Vänster	0,75	8,3	11,7
August Palmgrens väg	Höger	0,11	*	*
	Rakt/vänster	0,89	11,2	15,1

4.3.3 År 2033 – endast Motorn 3



Figur 22. Trafikflöden och belastningsgrader i maxtimmen med trafiken enligt trafikprognosen för år 2033 utan tillkommande trafik från andra exploateringsområden än Motorn 3 i korsningen Österleden / Trafikplats Karlskrona Östra.

Belastningsgraderna med den prognosticerade trafiken för år 2033, utan tillkommande trafik från andra exploateringsområden än Motorn 3 understiger 0,8 för samtliga flöden förutom trafiken norrifrån längs Österleden som kör rakt och trafiken som kör rakt samt svänger vänster från August Palmgrens väg, vilket innebär god standard. För trafiken norrifrån längs Österleden som kör rakt och trafiken som kör rakt samt svänger vänster från August Palmgrens väg är belastningsgraden 0,85, vilket innebär mindre god standard.

Köbildningen beräknas vara enligt tabellen nedan. För separata högersvängfält som inte ansluter i ett eget körfält efter svängen är det inte möjligt att beräkna kölängden i Capcal, därav redovisas inga kölängder för högersvängfälten. Enligt beräkningarna understiger belastningen i körfälten på rampen från E22 0,8. Eftersom kömagasinet för de som svänger vänster och kör rakt fram i korsningen är kort kommer dock den köbildning som uppstår i dessa körfält stundtals dock att blockera den fria högersvängen, vilket inte fångas i beräkningen. Köbildning på rampen påverkar framkomligheten vid den fria högersvängen, vilket ökar köbildningen ytterligare. De manuella beräkningar som genomfördes för scenariot med trafikprognosen för år 2033 ovan visade på en marginal på cirka 100 meter innan kön på rampen börjar påverka framkomligheten på E22. Eftersom trafikflödena enligt detta scenario är lägre bedöms marginalen här vara större.

För vänstersvängande norrifrån längs Österleden uppgår medelkölängden i maxtimmen till 0,8 fordon och 90-percentilen till 1,6 fordon, vilket är en försumbar köbildning. För övriga tillfarter i korsningen uppgår medelkölängden i maxtimmen till 5,7–11,4 fordon och 90-percentilen till 8,4–15,3 fordon vilket innebär att en relativt betydande köbildning uppstår. Eftersom kömagasinet på August Palmgrens väg är så pass kort medför detta att köbildningen påverkar framkomligheten vid anslutningspunkter längs August Palmgrens väg. Kölängden är som längst för de som kör rakt längs Österleden. Denna köbildning är relativt omfattande och bedöms orsaka en måttlig fördröjning.

Sammantaget bedöms framkomligheten i korsningen med trafiken för år 2033 utan tillkommande trafik från andra exploateringsområden än Motorn 3 vara acceptabel. Trafikmängderna bedöms i maxtimmen orsaka problem med framkomligheten längs August Palmgrens väg. Fördröjningen under maxtimmen till följd av köbildningen för övrigt bedöms bli måttlig men acceptabel. Det finns dock en risk att kringliggande korsningar ha en negativ påverkan på signalkorsningen, vilket kan göra att framkomlighetsproblematiken i korsningen är större än vad beräkningarna visar.

*Tabell 6. Belastningsgrader och fördröjning i korsningen Österleden/Trafikplats Karlskrona Östra med trafiken enligt trafikprognosen för år 2033 utan tillkommande trafik från andra exploateringsområden än Motorn 3. *Beräkningen kunde inte genomföras i det aktuella beräkningsprogrammet. **På grund av begränsningar i Capcal blir resultatet av beräkningen missvisande, därför har det i detta fall tagits bort ur redovisningen.*

Gata	Riktning	Belastningsgrad	Medelkölängd (antal fordon)	Kölängd 90-percentilen
E22 ramp	Höger	0,19	**	**
	Rakt/vänster	0,46	**	**
Österleden N	Höger	0,14	*	*
	Rakt	0,85	11,4	15,3
	Vänster	0,23	0,5	0,9
Österleden S	Höger	0,10	*	*
	Rakt	0,76	9,3	12,9
	Vänster	0,66	5,7	8,4
August Palmgrens väg	Höger	0,06	*	*
	Rakt/vänster	0,85	7,9	11,1

4.3.4 Bedömning

Beräkningarna visar att korsningen i nuläget har en acceptabel framkomlighet. Den tillkommande trafiken från exploateringen av Motorn 3 till år 2033 kommer att medföra trafikmängden i korsningen ökar, vilket försämrar framkomligheten. Särskilda konsekvenser kan detta förväntas få för framkomligheten vid anslutningarna längs August Palmgrens väg där köbildningen stundtals kan göra det svårt att ta sig ut från Motorn 1-3. Genom byggnationen av den nya utfarten till Vedeby gata skapas dock en ny utfart från området, vilket säkerställer möjligheten att köra ut från området även i maxtimmen och därmed reducerar framkomlighetsproblemet.

För övriga flöden bedöms fördröjningen under maxtimmen till följd av ökad köbildning vara acceptabel. Risken att omfattande köbildning uppstår på rampen från E22 bedöms också vara låg, även i maxtimmens 90-percentil.

Läggs trafik till år 2033 även på för övriga större exploateringar i Karlskrona bedöms belastningen i korsningen fortsatt vara acceptabel. Korsningen börjar dock närma sig gränsen för när betydande trafikstörningar i det kringliggande trafiksystemet kan förväntas uppkomma. Risken ökar då också för att kringliggande korsningar har en negativ påverkan på signalkorsningen som bidrar till att förvärra framkomlighetsproblematiken. Denna utveckling beror dock till stor del på den generella trafikökningen och andra större planerade exploateringar i Karlskrona, vilket innebär att problematiken kommer att uppstå oavsett om utbyggnaden av Motorn 3 sker.

Efter att arbetet med att ta fram trafikprognosen, vilken ligger till grund för kapacitetsberäkningarna, har det dock skett förändringar i planeringen av utbyggnadsområdena i Karlskrona. Exempelvis har inriktningen för planområdet Lampan som ligger strax nordväst om signalkorsningen Österleden / August Palmgrens väg ändrats från fokus på handelsetablering till industrietablering, vilket gör att trafikallsträngen från planområdet kan förväntas bli lägre än vad som anges i trafikprognosen. Därtill har den generella utbyggnadstakten av områdena varit låg de senaste åren, vilket gör att det kan förväntas ta längre tid innan områdena är fullt utbyggda än vad prognosen anger. Därmed kan trafikmängden år 2033 förväntas bli lägre än vad prognosen visar. Detta innebär att även framkomligheten kan förväntas vara något bättre än vad beräkningarna visar.

Fram till år 2043 kan trafiken sedan förväntas öka ytterligare och då kommer med stor sannolikhet inte den nuvarande utformning av trafiksystemet i området klara av att hantera trafikflödena i maxtimmen. Det kommer därför på sikt finnas ett behov till ombyggnadsåtgärder i såväl signalkorsningen som de kringliggande korsningarna längs Österleden. Detta bedöms dock inte krävas för att det ska vara möjligt att bygga ut Motorn 3 i enlighet med detaljplanen.

5 SAMLAD BEDÖMNING

För att skapa ett bra trafikflöde inom planområdet samt avlasta den befintliga anslutningen till August Palmgrens väg föreslås att en ny utfart anläggs till Vedeby gata. Utfarten bidrar till att avlasta planområdets anslutning till August Palmgrens väg och dess anslutning till Österleden. Avlastningen av anslutningen till August Palmgrens väg bedöms bidra till en bättre trafikmiljö och trafiksäkerhet på sträckan, vilket är särskilt viktigt för att säkerställa framkomligheten i maxtimmen. Den nya korsningspunkten på Vedeby gata föreslås utformas endast för utfart, vilket gör att den negativa påverkan på trafiksäkerheten på sträckan begränsas. För att ytterligare minimera den negativa påverkan på trafiksäkerheten föreslås den befintliga sträckan med hastigheten 40 km/h på Vedeby gata förlängas förbi den nya utfarten.

Den tillkommande trafiken från exploateringen av Motorn 3 kommer att medföra ökade trafikmängder i korsningen Österleden/Trafikplats Karlskrona Östra. Framkomligheten i korsningen bedöms med trafiken för år 2033 vara acceptabel. Korsningen börjar dock närma sig gränsen för när betydande trafikstörningar i det kringliggande trafiksystemet kan förväntas uppkomma. Denna utveckling beror dock stor del på den generella trafikökningen och andra större planerade exploateringar i Karlskrona, vilket innebär att problematiken kommer att uppstå oavsett om utbyggnaden av Motorn 3 sker eller inte. Fram till år 2043 kan trafiken sedan förväntas öka ytterligare och då kommer med stor sannolikhet inte den nuvarande utformningen av trafiksystemet i området klara av att hantera trafikflödena i maxtimmen. Det kommer därför på sikt finnas ett behov av ombyggnadsåtgärder i såväl signalkorsningen som de kringliggande korsningarna längs Österleden. Detta bedöms dock inte krävas för att det ska vara möjligt att bygga ut Motorn 3 i enlighet med detaljplanen.

Den planerade exploateringen kommer att göra att antalet oskyddade trafikanter som ska tas sig till och från planområdet kommer att öka. För att förbättra deras framkomlighet och trafiksäkerhet föreslås en ny 3 meter bred gång- och cykelväg att byggas på den västra sidan av Vedeby gata från korsningen August Palmgrens väg / Vedeby gata till planområdet. Därtill föreslås en ny 2,5 meter bred gång- och cykelbana anläggas längs den västra sidan av Vedeby gata från planområdet söderut till den befintliga gång- och cykelvägen längs Lyckebyvägen.

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

