

TRAFIKUTREDNING MOTORN 3

2023-05-04



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

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	8
2.5	GÅNG- OCH CYKEL	9
3	ÅTGÄRDSFÖRSLAG	10
3.1	ANSLUTNING PLANOMRÅDET	10
3.2	GÅNG- OCH CYKEL	12
4	ANALYS & KONSEKVENSBEDÖMNING	14
4.1	TRAFIKSÄKERHET	14
4.2	FRAMKOMLIGHET	15
5	SAMLAD BEDÖMNING	18

1 INLEDNING

Karlskrona kommun arbetar med att ta fram en detaljplan för fastigheten Motorn 3. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en byggnation av tre snabbmatsrestauranger på fastigheten.

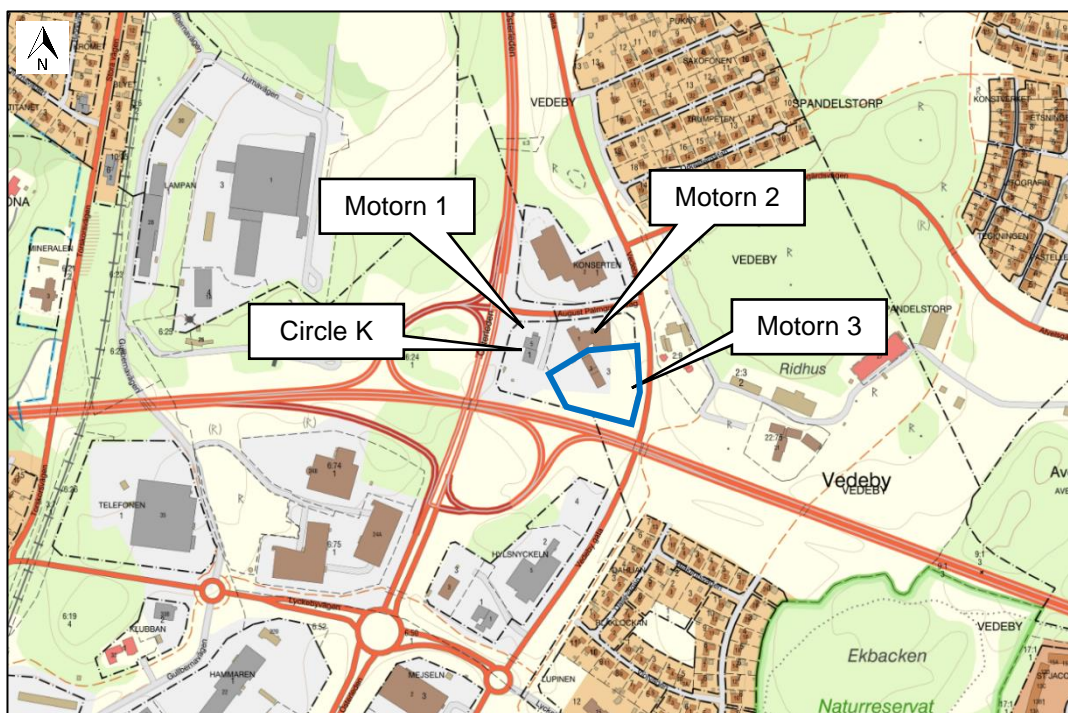
Rubricerad trafikutredning ska belysa nuvarande förutsättningar, visa på vilka konsekvenser planens genomförande får samt visa på vilka åtgärder som behöver genomföras för att området ska vara lämpligt för ändamålet. Utredningen kommer att ligga till grund för det fortsatta detaljplanearbetet.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 LÄGE OCH AVGRÄNSNING

Planområdet utgörs av fastigheten Motorn 3 och omfattar ett cirka 1 hektar stort område. I nuläget bedrivs hotellverksamhet inom fastigheten. Denna planeras att avvecklas och den befintliga byggnaden rivs för att ge plats åt tre snabbmatsrestauranger.

Fastigheten gränsar till Vedeby gata i öst, E22 i syd samt fastigheterna Motorn 1 och 2 i väst/norr. Inom dessa fastigheter finns Circle K samt lagerverksamhet.



Figur 1. Aktuellt planområde markerat med blå linje.

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. 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.

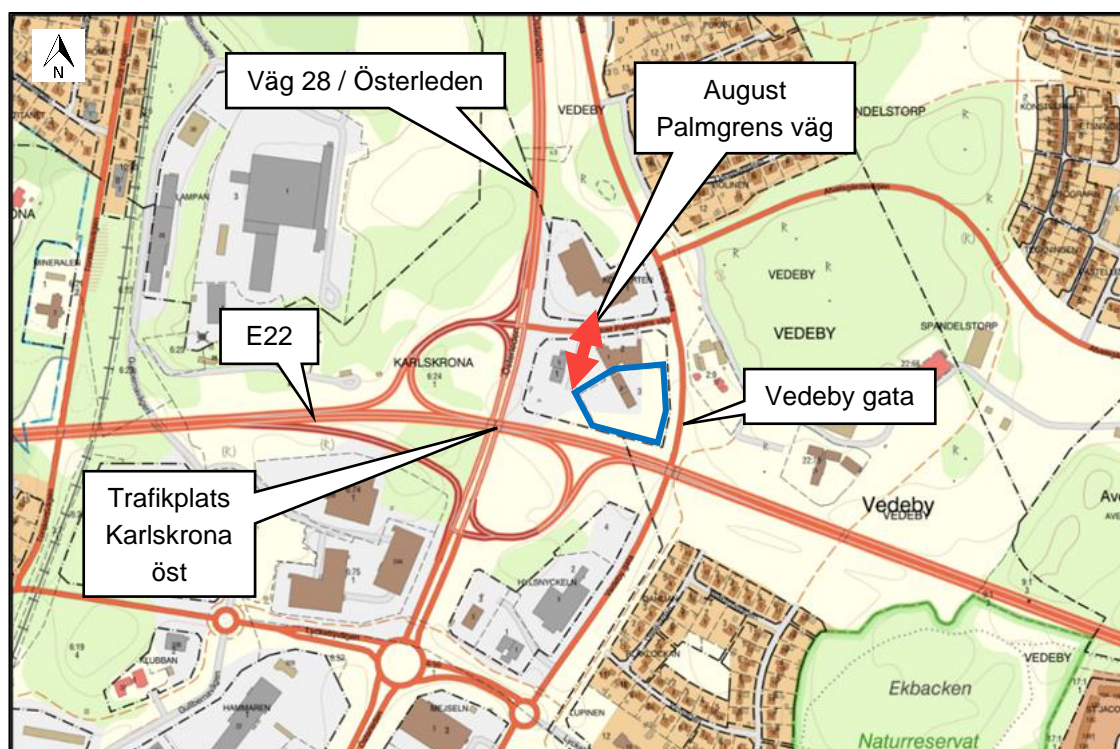


Figur 3. Delar av området som planeras att bebyggas med tre nya snabbmatsrestauranger.

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

Karlskrona kommun har utfört trafikmätningar på August Palmgrens väg och Vedeby gata under 2022. Siffrorna från trafikmätningen 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. Detta ger att årsdygnstrafiken (ÅDT) på August Palmgrens väg uppgår till cirka 3 910, varav 10 % tung trafik. På Vedeby gata uppgår ÅDT till cirka 8 710, varav 5 % tung trafik

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

Gata	Trafikmängd (ÅDT)	Andel tung trafik
August Palmgrens väg	3 910	10 %
Vedeby gata	8 710	5 %

2.3.2 Framtida trafik

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 snabbmatsrestauranger 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.

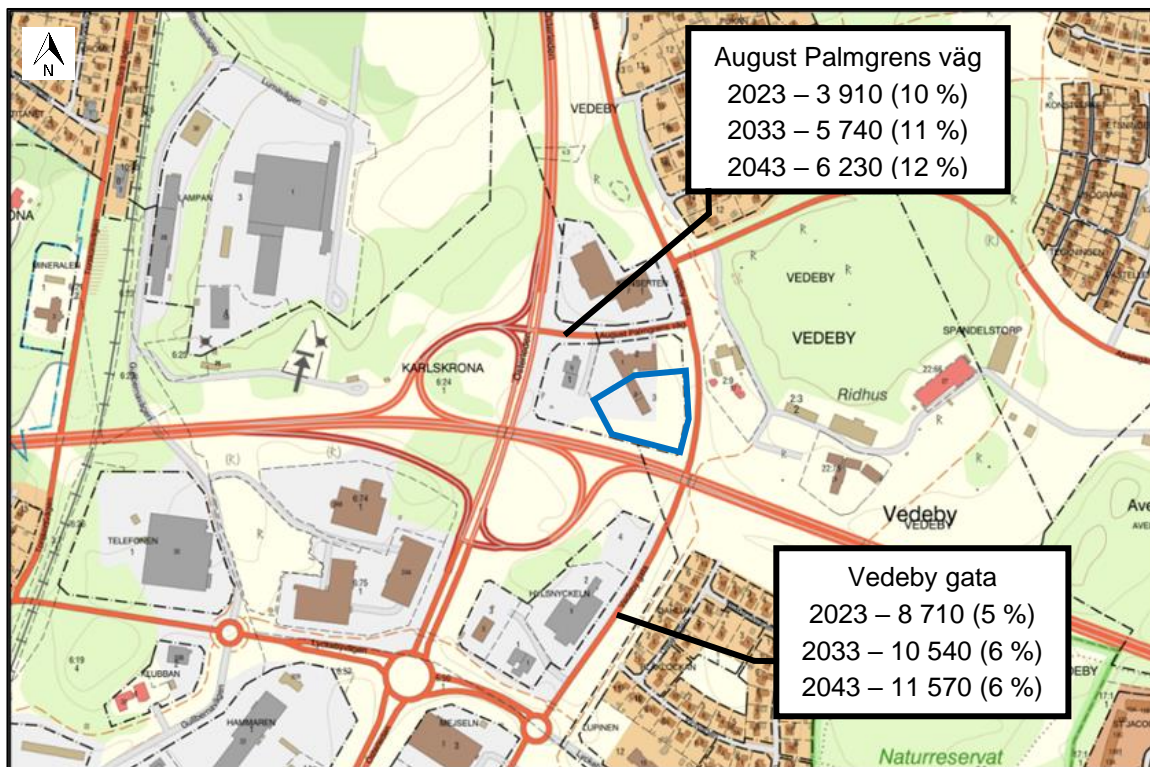
Sammantaget ger detta en trafikstring från planområdet på 1 275–1 575 fordon/dygn. Vid kapacitetsberäkningar och analysen av planområdets påverkan på den kringliggande trafikmiljön har den högre siffran använts.

Trafikprognos år 2033 och år 2043

Utöver exploateringen inom planområdet planeras för flera andra utbyggnader i och kring Karlskrona som kommer att påverka trafikmängden på de aktuella gatorna. Nordväst om trafikplats Karlskrona Östra planeras för ett nytt handels- och verksamhetsområde som planeras att anslutas till Österleden. Arbetet med detaljplanen för denna utbyggnad pågår parallellt med den aktuella detaljplanen. Inom ramen för det detaljplanearbetet görs en större trafikutredning med en microsimulering som studerar samtliga planerade utbyggnadsområdets påverkan på gatorna kring Karlskrona Östra. Bland dessa ingår trafikstringen från den aktuella detaljplanen för Motorn 3. Som underlag för microsimuleringen har en trafikprognos för åren 2033 och 2043 tagits fram. Trafikmängderna från denna har använts även i denna trafikutredning. Enligt trafikprognosen bedöms trafikmängderna på de närmaste gatorna i området år 2033 respektive år 2043 vara enligt nedanstående tabell och figur.

Tabell 2. Beräknad trafik på de kringliggande gatorna år 2033 och 2043. Andelen tung trafik inom parentes.

Gata	Trafikmängd (ÅDT) 2033	Trafikmängd (ÅDT) 2043
August Palmgrens väg	5 740 (11 %)	6 230 (12 %)
Vedeby gata	10 540 (6 %)	11 570 (6 %)



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

2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

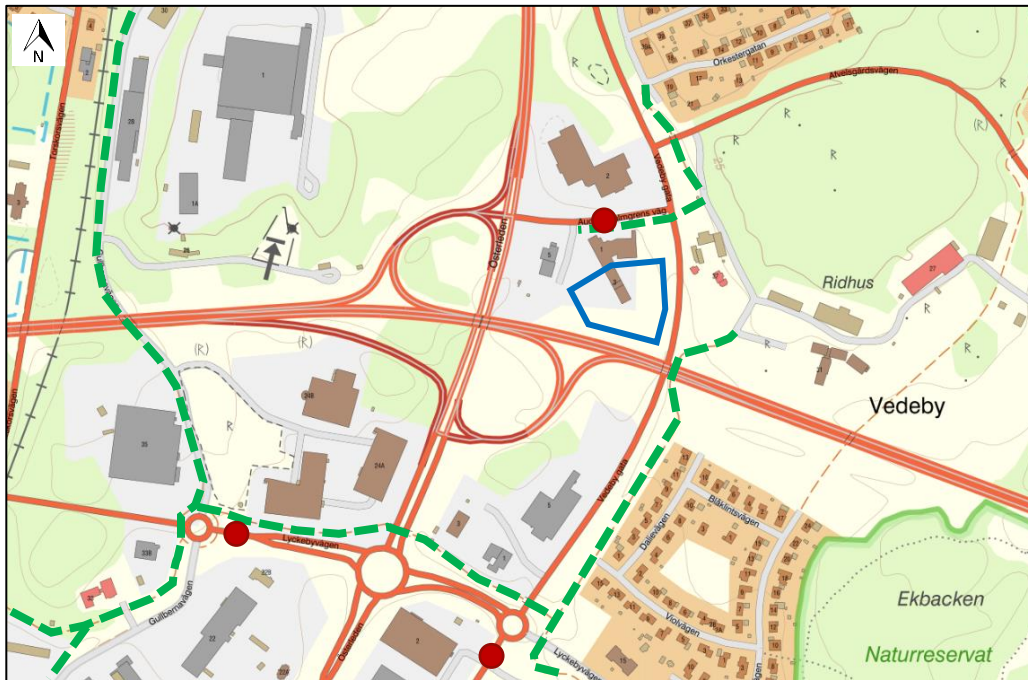
Områdets närmaste busshållplats finns på August Palmgrens väg, strax norr om planområdet, se Figur 7. Avståndet till busshållplatsen från planområdet är cirka 100 m. Hållplatsen trafikeras av snabbbussarna på busslinje 3 och 4. Dessa trafikerar med 20-minuters trafik under perioderna 06:00-08:00 i riktning 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 Järvägen. 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 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

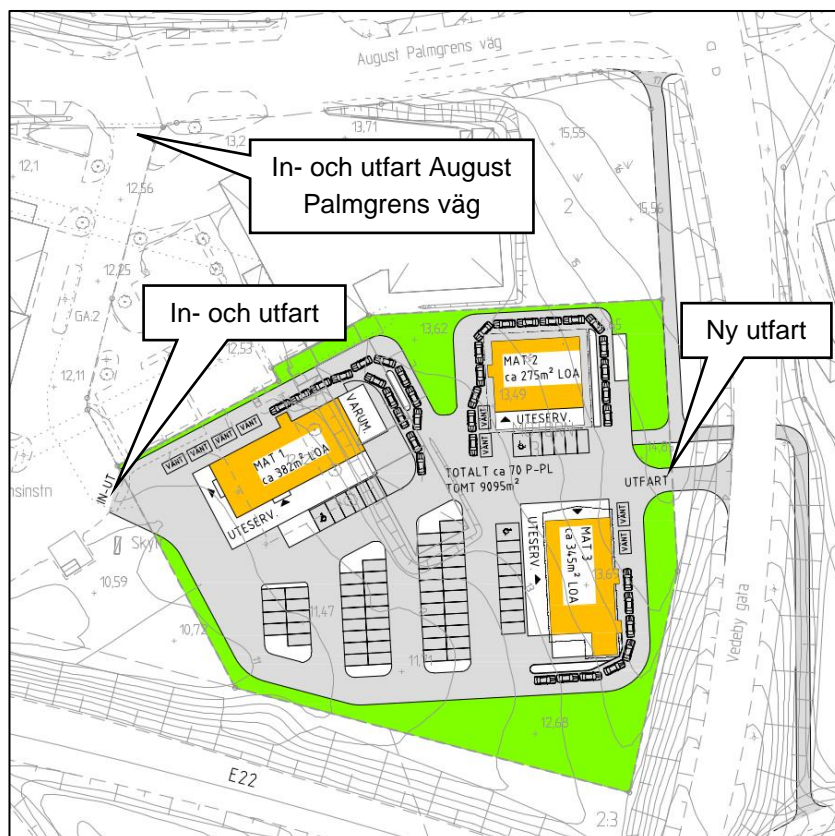
3.1 ANSLUTNING PLANOMRÅDET

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

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

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.



Figur 10. Befintlig anslutning till August Palmgrens väg.

Rekommendation

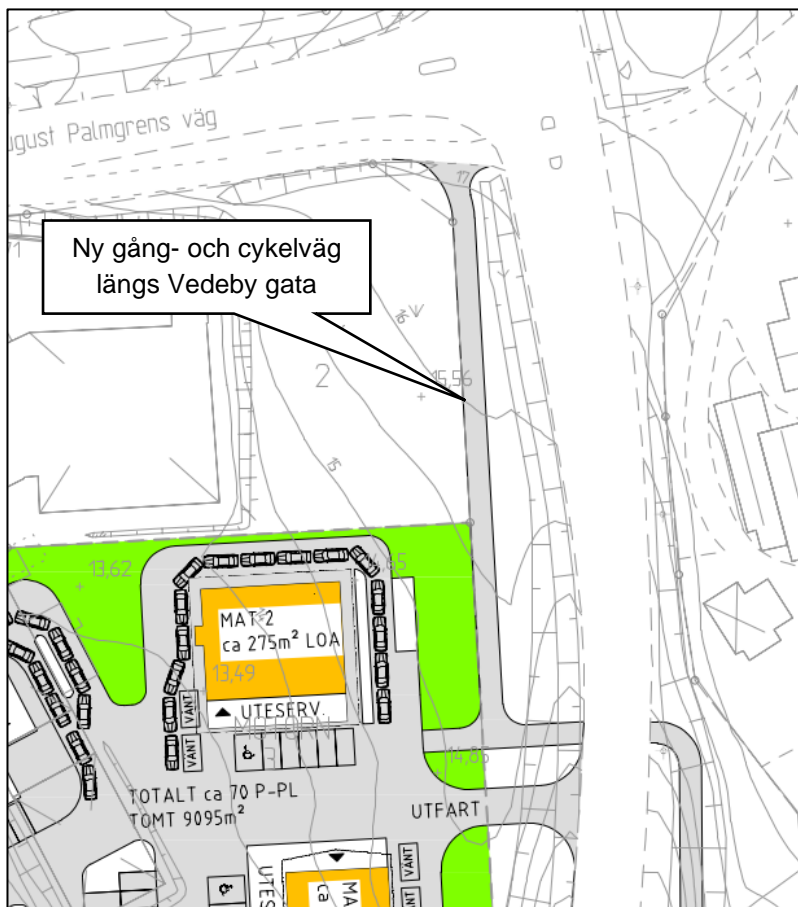
En utformning där befintlig anslutning kompletteras med en ny utfart till Vedeby gata bedöms medföra ett bra trafikflöde inom planområdet. Den nya utfarten bidrar samtidigt till att avlasta anslutningen till August Palmgrens väg, August Palmgrens väg och i viss mån även Österleden. Dessa fördelar bedöms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

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.

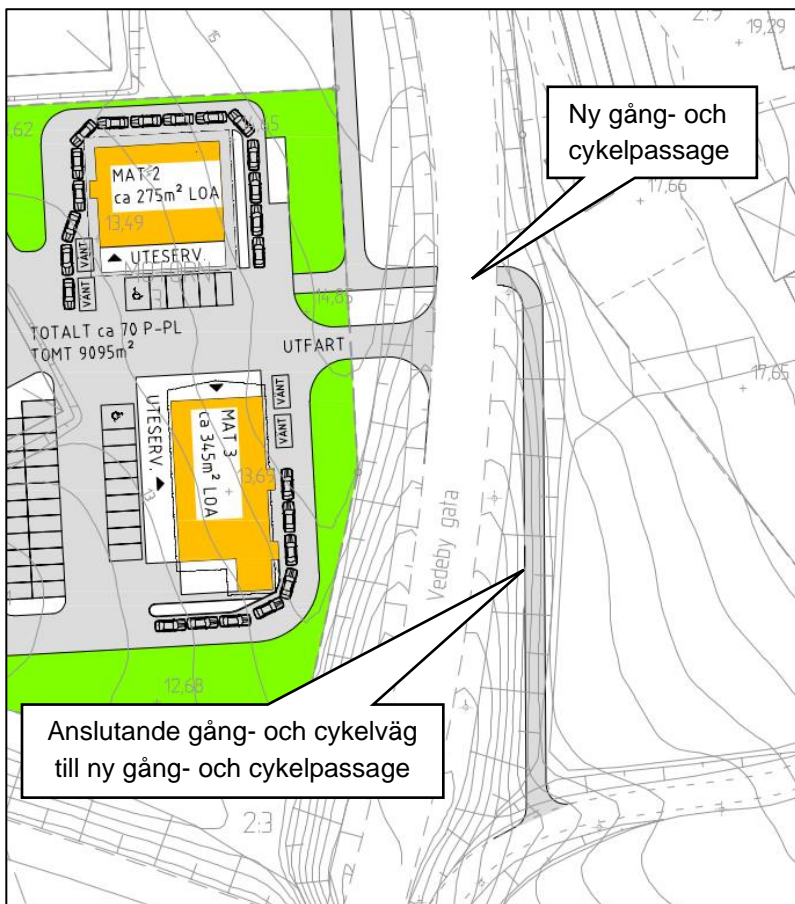


Figur 11. Föreslagen sträckning för ny gång- och cykelväg på den västra sidan av Vedeby gata.

3.2.2 Byggnation av ny gång- och cykelpassage vid ny utfart

Åtgärden innebär att en ny gång- och cykelpassage anläggs över Vedeby gata i anslutning till den nya utfarten från planområdet. Från passagen föreslås en 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.

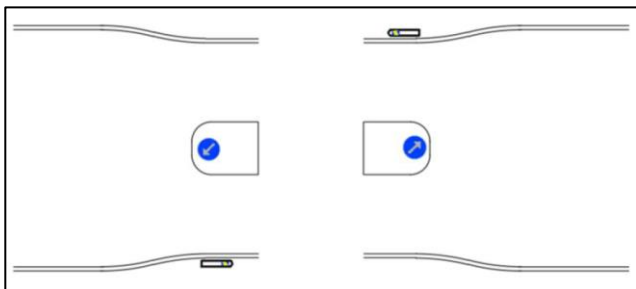


Figur 12. Föreslagen placering för ny gång- och cykelpassage med tillhörande anslutning söderut.

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.

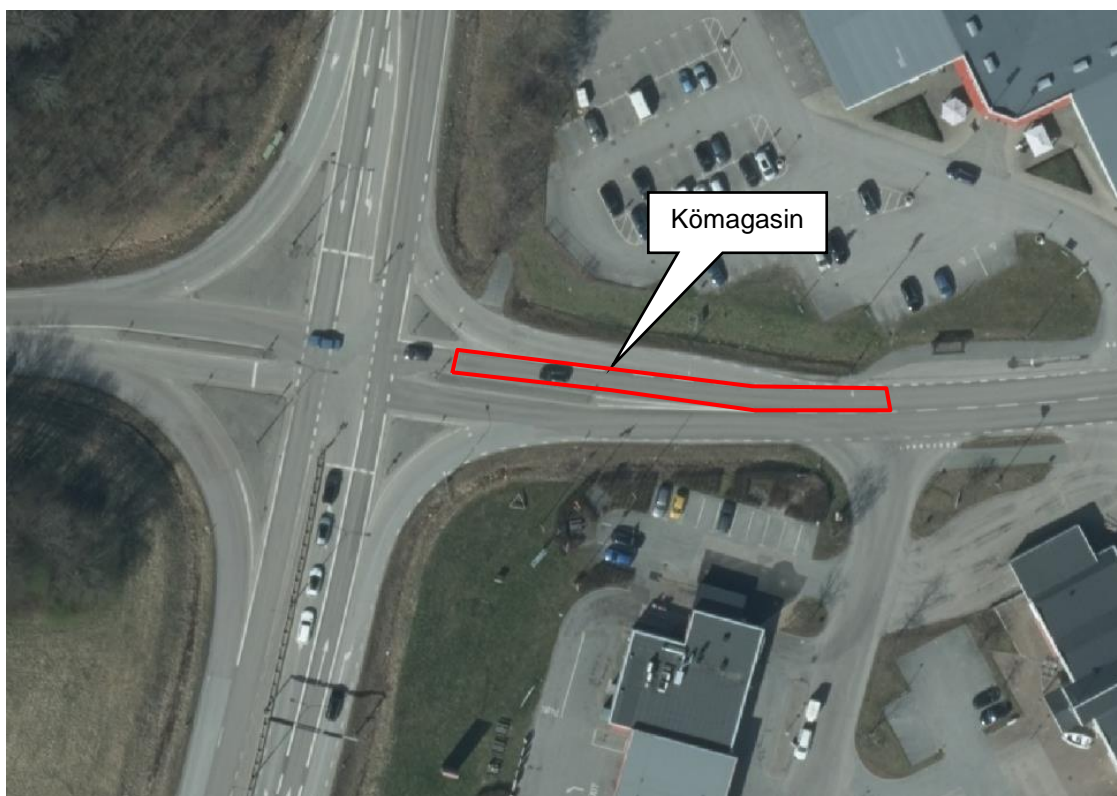


Figur 13. Exempel på utformning av gång- och cykelpassage med avsmalnad körfält och refug.

4 ANALYS & KONSEKVENSBEDÖMNING

4.1 TRAFIKSÄKERHET

De planerade snabbmatsrestaurangerna 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. 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.



Figur 14. Tillgängligt kömagasin på August Palmgrens väg mellan signalregleringen mot Österleden och anslutningen från planområdet m.fl. markerat med rött.

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. Avlastningen bedöms bidra till att förbättra trafiksäkerheten på August Palmgrens väg.

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 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 cykelvägarna 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 ta sig 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 cykelpassage i anslutning till den nya utfarten.

4.2 FRAMKOMLIGHET

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 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 15. 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 västerifrån uppstår ingen köbildning. Österifrån på August Palmgrens väg samt på den befintliga anslutningen från planområdet m.fl. 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.

4.2.2 Vedeby gata / Ny utfart



Figur 16. 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 medelkörlängden 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.

4.2.3 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. Belastningen i de aktuella korsningarna förväntas dock främst öka beroende på andra stora exploateringar i och runt Karlskrona. I området nordväst om korsningen Österleden / August Palmgrens väg planeras för ett nytt handels- och verksamhetsområde med anslutning till Österleden, vilket också kommer att påverka framkomligheten i anslutning till Karlskrona Östra. I samband med detaljplanearbetet för handels- och verksamhetsområdet görs en större trafikutredning med en microsimulering som studerar samtliga planerade utbyggnadsområdens påverkan på gatorna och korsningarna kring Karlskrona Östra. I denna analys tas hänsyn även till den planerade utbyggnaden inom Motorn 3. Därav görs ingen ytterligare bedömning av påverkan på Österleden / Trafikplats Karlskrona Östra i denna utredning.

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. Den nya korsningspunkten på Vedeby gata föreslås endast utformas 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 planerade exploateringen kommer att göra att antalet oskyddade trafikanter som ska ta 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 gång- och cykelpassage anläggas vid den nya utfarten. Den nya gång- och cykelpassagen syftar till att förbättra planområdets koppling söderut, genom att korta färdvägen med cirka 400 meter. 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 gång- och cykelpassagen.

Sammantaget bedöms de föreslagna åtgärderna bidra till att säkerställa framkomligheten och trafiksäkerheten i och kring planområdet.

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

