

TRAFIKUTREDNING FRAMTAGANDE AV DETALJPLAN FÖR TJURKÖ 15:1 MFL., KARLSKRONA

2024-11-18



TRAFIKUTREDNING FRAMTAGANDE AV DETALJPLAN FÖR TJURKÖ 15:1 MFL., KARLSKRONA

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

Malin Sjöstrand, Karlskrona kommun

Pontus Petersson, WSP Sverige AB

UPPDRAGSNAMN

Trafikutredning Tjurkö 15:1

UPPDRAGSNUMMER

10375509

FÖRFATTARE

Sara Sander

DATUM

2024-11-18

ÄNDRAD

2024-12-12

GRANSKAD AV

Pontus Petersson

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	7
2.5	GÅNG- OCH CYKEL	8
3	FRAMTIDA TRAFIKFÖRUTSÄTTNINGAR	8
3.1	TRAFIKPROGNOS 2050 SCENARIO 1: NOLLALTERNATIVET	9
3.2	TRAFIKPROGNOS 2050 SCENARIO 2: UTBYGGNAD ENLIGT DETALJPLAN	9
3.3	TRAFIKPROGNOS 2050 SCENARIO 3: UTBYGGNAD ENLIGT DETALJPLAN SAMT FRAMTIDA PLANER	10
4	ANALYS & KONSEKVENSBEDÖMNING	11
4.1	BEFINTLIGT VÄGNÄT	11
4.2	FRAMKOMLIGHET KORSNINGEN NORRA/SÖDRA TJURKÖVÄGEN OCH DJUPASUNDSLEDEN	12
4.3	KOLLEKTIVTRAFIK, GÅNG OCH CYKEL	13
5	ÅTGÄRDER	15
5.1	VÄGEN TILL DEN SÖDRA BUSSHÅLLPLATSEN	15
5.2	DJUPASUNDSLEDEN	16
6	SAMLAD BEDÖMNING	17

1 INLEDNING

Karlskrona kommun arbetar med att ta fram en ny detaljplan för fastigheten Tjurkö 15:1 m.fl., vilken ska möjliggöra byggnation av bostäder. Inför utbyggnaden av detaljplanen såväl som framtida planerade utbyggnationer behöver trafiksituationen på Tjurköbron, Djupasundsleden och Norra Tjurkövägen, som leder till planområdet, utredas för att kunna tillse att deras standard uppfyller de framtida kraven.

Rubricerad trafikutredning belyser nuvarande förutsättningar, vilken trafikbelastning vägarna klarar av samt vilka eventuella åtgärder som krävs för att säkerställa trafiksäkerheten och framkomligheten i området för alla trafikanter. Behovet av en ny busshållplats i anslutning till planområdet studeras, såväl som förutsättningarna för gångtrafikanter att ta sig mellan planområdet och busshållplatserna på ett tryggt och säkert sätt. Förutsättningarna för cyklister att ta sig till Herrgårdsvikens brygga och Sturkö studeras också.

Som en del av trafikutredningen tas en trafikprognos med tre utbyggnadsscenarier för år 2050 fram. Utredningen kommer att ligga till grund för det fortsatta detaljplanearbetet.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 LÄGE OCH AVGRÄNSNING

Planområdet är beläget på den norra halvan av Tjurkö, öster om Norra Tjurkövägen som går över ön i nord-sydlig riktning. Marken är stenig med mycket berg i dagen. Historiskt har en omfattande stenhuggeriverksamhet funnits på ön. Idag är planområdet och områdena söder, sydöst och väster om planområdet till största delen beväxt med ung blandskog. I den nordöstra delen av planområdet finns havsviken Store Lyckeviken som har en stenig strand med bryggor av varierande ålder. Norr om planområdet finns ett bostadsområde med helårsbostäder blandat med fritidsbostäder. Öst om planområdet finns två bostäder vars tillfartsväg passerar genom planområdet. Enstaka bebyggelse finns även sydväst om planområdet.



Figur 1. Ortofoto över planområdet. Ungefärlig planområdesgräns visas med streckad röd linje. Exakt planområdesgräns är ännu ej fastställd.

2.2 PLANERAD UTBYGGNAD

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utbyggnad med cirka 80 bostäder. Utöver detta finns framtida planer i gällande översiktsplan på utbyggnad av ytterligare cirka 64 bostäder på ön, 14 väster om aktuellt planområde och 50 norr om planområdet.



Figur 2. Skiss över planerad utbyggnad på Tjurkö. Aktuellt planområde ritat med heldragen svart linje. Ungefärliga områden för framtida planerad utbyggnad ritade med streckade svarta linjer.

2.3 BILTRAFIK

Väster om planområdet går Norra Tjurkövägen i nord-sydlig riktning. Norra Tjurkövägen är en cirka 4 meter bred asfalterad enfältsväg med den skyltade hastigheten 50 km/h. Cirka 1 km söder om planområdet ansluter Djupasundsleden österifrån till Norra Tjurkövägen i en trevägskorsning. Djupasundsleden är en cirka 4,5 meter bred asfalterad enfältsväg med den skyltade hastigheten 70 km/h mellan Tjurköbron och cirka 100 meter öster om korsningen med Norra Tjurkövägen, där hastigheten blir 50 km/h. Söder om korsningen med Djupasundsleden övergår Norra Tjurkövägen i Södra Tjurkövägen. Södra Tjurkövägen är precis som Norra Tjurkövägen en cirka 4 meter bred enfältsväg och har den skyltade hastigheten 50 km/h.

Cirka 1,5 km öster om korsningen finns Tjurköbron som leder över till Sturkö, från vilken det sedan går att ta sig till fastlandet. Tjurköbron är cirka 5,5 meter bred och har den skyltade hastigheten 70 km/h.



Figur 3. Översikt av befintligt vägnät i anslutning till planområdet. Ungefärlig planområdesgräns markerad med röd streckad linje.

2.3.1 Nuvarande trafik

Trafikverket genomförde trafikmätningar på de aktuella vägarna år 2023. Siffrorna från trafikmätningarna har räknats upp till år 2024 med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal, se tabell nedan. För Blekinge innebär dessa en årlig ökning med cirka 0,7 % för personbilar och cirka 1 % för tung trafik.

Tjurkö är populärt bland besökare under sommarhalvåret. Vid årsskiftet 2023/2024 fanns det drygt 100 permanentbostäder och cirka 260 fritidshus på ön. Antalet trafikanter på ön bedöms därför vara betydligt högre under sommartid, vilket även framgår av de genomförda trafikmätningarna. För att visa på hur stor trafiken är under sommaren har årsdygnstrafiken (ÅDT) därför viktats med hjälp av Trafikverkets schabloner för trafikvariationer beroende på månad för att motsvara trafikmängden under juli månad, när den är som störst. Det innebär att personbilstrafiken räknas upp till 177,7 % av ÅDT och den tunga trafiken till 121,8 % av ÅDT. Resultat av detta ligger väl i linje med de trafikmätningar som genomförts under sommarperioden.

Tabell 1. Beräknad trafik på de aktuella vägarna år 2024, årsdygnstrafik (ÅDT) respektive sommartrafik. Se Figur 5–7 för ungefärlig mätpunkt.

Gata	Trafikmängd (ÅDT)	Andel tung trafik	Trafikmängd sommartid	Andel tung trafik sommartid
Norra Tjurkövägen	320	7 %	560	5 %
Djupasundsleden	550	5 %	950	3 %
Södra Tjurkövägen	180	1 %	310	1 %

2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Det finns två busshållplatser intill planområdet, vilka trafikeras av Blekingetrafikens linje 123 Tjurkö - Sturkö - Trummenäs - Karlskrona. Hållplatsen Stora Lycke Tjurkö är belägen i en vändögla längs Norra Tjurkövägen, i planområdets nordvästra hörn. Längs Norra Tjurkövägen i närheten av planområdets sydvästra hörn finns hållplatsen Sundetvägen. Hållplatserna trafikeras med cirka 10 turer i riktning mot Karlskrona och cirka 7 turer i riktning mot Tjurkö på vardagar.

Cirka 1,3 km nordväst om planområdet finns bryggstoppet Herrgårdsviken som under sommarhalvåret trafikeras av Skärgårdstrafikens skärgårdsbåtar, på uppdrag av Blekingetrafiken.

Inga aktuella räkningar av antalet personer som pendlar med kollektivtrafik finns att tillgå. De flesta yrkesverksamma permanentboende i upptagningsområdet antas arbetspendla med bil och underlaget för kollektivtrafiken bedöms därför vara lägre under vinterhalvåret. En stor andel av bussresenärerna utgörs generellt av skolbarn och ungdomar, vilket antas vara fallet även på Tjurkö. Antalet bussresenärer kan väntas öka när planområdet byggs ut.



Figur 4. Översikt över busshållplatser och bryggstopp i området. Röda prickar visar lokaliseringen av planområdets närmsta busshållplatser och blå prick visar lokaliseringen av bryggstoppet för skärgårdsbåtarna. Ungefärlig planområdesgräns markerad med röd streckad linje.

2.5 GÅNG- OCH CYKEL

Tjurkö saknar gång- och cykelvägar, vilket gör att gång- och cykeltrafikanter idag är hänvisade till att färdas i blandtrafik. Inga aktuella räkningar av gång- och cykeltrafik finns att tillgå, men det bedöms förekomma gång- och cykeltrafik längs de aktuella vägarna, särskilt sommartid. Antalet gång- och cykeltrafikanter kan förväntas öka i samband med planerade nybyggnationer på ön.

3 FRAMTIDA TRAFIKFÖRUTSÄTTNINGAR

Trafikalstring från nybyggnad

Inom planområdet planeras för byggnation av cirka 80 nya bostäder, vilka antas uppföras som småhus. Därtill planeras ytterligare 64 bostäder i närheten av planområdet, i ett framtida skede. Dessa antas också uppföras som småhus. Baserat på erfarenhetsvärden och Trafikverkets Trafikalstringsverktyg kan småhus förväntas ge upphov till cirka 4–5 bilrörelser per dygn. För trafikprognosen antas varje småhus ge upphov till 5 bilrörelser per dygn. Detta innebär att de totalt 144 nya småhusen kan förväntas alstra cirka 720 fordonsrörelser/dygn. Av dessa bedöms cirka 2 % utgöras av tung trafik. I trafikprognosen har den nyalstrade trafiken från såväl det aktuella planområdet som framtida planerade utbyggnader antagits köra till/från Djupasundsleden. Detta då andelen av de nyalstrade trafikrörelserna till och från Södra Tjurkövägen bedömts vara mycket få.

Tabell 2. Förväntad tillkommande trafikalstring per dygn (ÅDT), avrundat till närmaste tiotal.

Bebyggelsestyp	Antal bostäder	Trafikalstring (ÅDT)	Andel tung trafik
Småhus inom planområdet	80	400	2 %
Småhus i framtida skede	64	320	2 %
Totalt	144	720	2 %

Generell trafikökning

Utöver den förväntade trafikalstringen från planområdet har Trafikverkets trafikuppräkningsstal använts vid framtagandet av trafikprognosen för år 2050. För Blekinge innebär dessa en årlig trafikökning fram till år 2045 med cirka 0,7 % för personbilar och cirka 1 % för tung trafik. Mellan år 2045 och 2050 innebär de en årlig trafikökning med cirka 0,6 % för personbilar och cirka 0,5 % för tung trafik. Trafikuppräkningsstalen inkluderar tillkommande trafik från nya exploateringar, vilket gör att den tillkommande trafiken delvis blir dubbelräknad om det även läggs på trafik separat från utbyggnadsområden, särskilt på vägar med begränsad genomfartstrafik. Därför har den generella trafikökningen utifrån Trafikverkets trafikuppräkningsstal halverats i beräkningarna för Norra Tjurkövägen och Djupasundsleden.

Trafik under sommartid

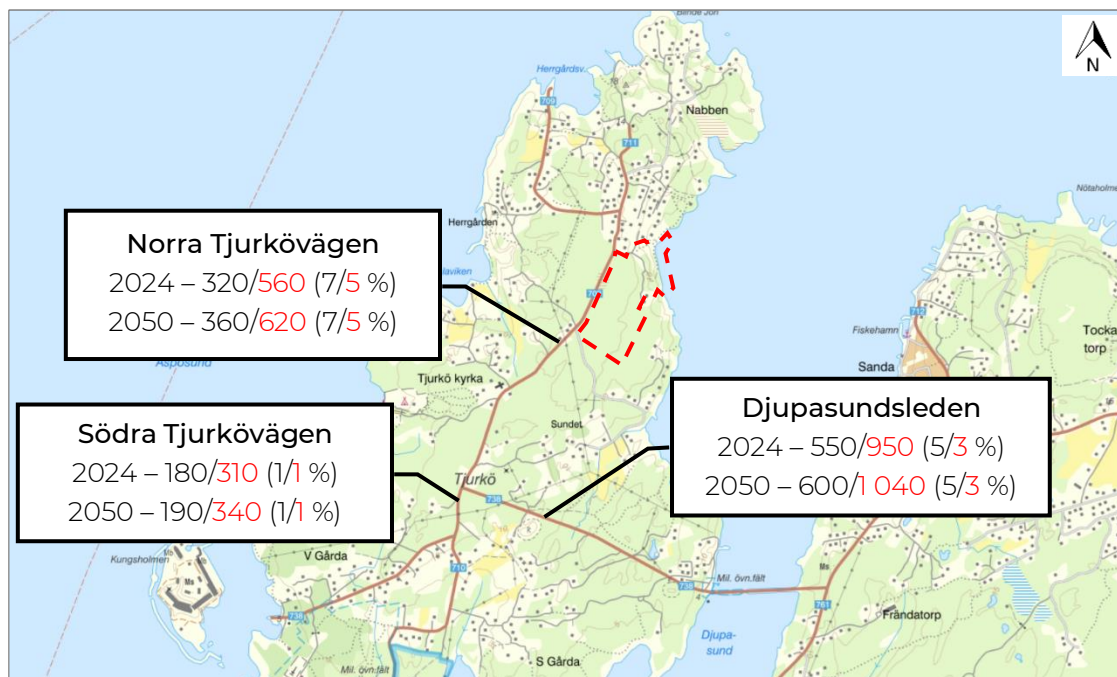
Årsdygnstrafiken har viktats med hjälp av Trafikverkets schabloner för trafikvariationer beroende på månad för att motsvara trafikmängden under juli månad, när den är som störst. Det innebär att personbilstrafiken räknas upp till 177,7 % av ÅDT och den tunga trafiken till 121,8 % av ÅDT.

Trafikprognos år 2050

Baserat på den förväntade trafikallstringen från planområdet och den generella trafikuppräkningsen har tre olika scenarier för år 2050 tagits fram. Det första scenariot är baserat på att ingen nybyggnation enligt planerna sker, det andra på att endast den aktuella detaljplanen byggs ut, och det tredje är baserat på att detaljplanen och de framtida utbyggnadsområdena byggs ut. De tre scenarierna redovisas nedan.

3.1 TRAFIKPROGNOS 2050 SCENARIO 1: NOLLALTERNATIVET

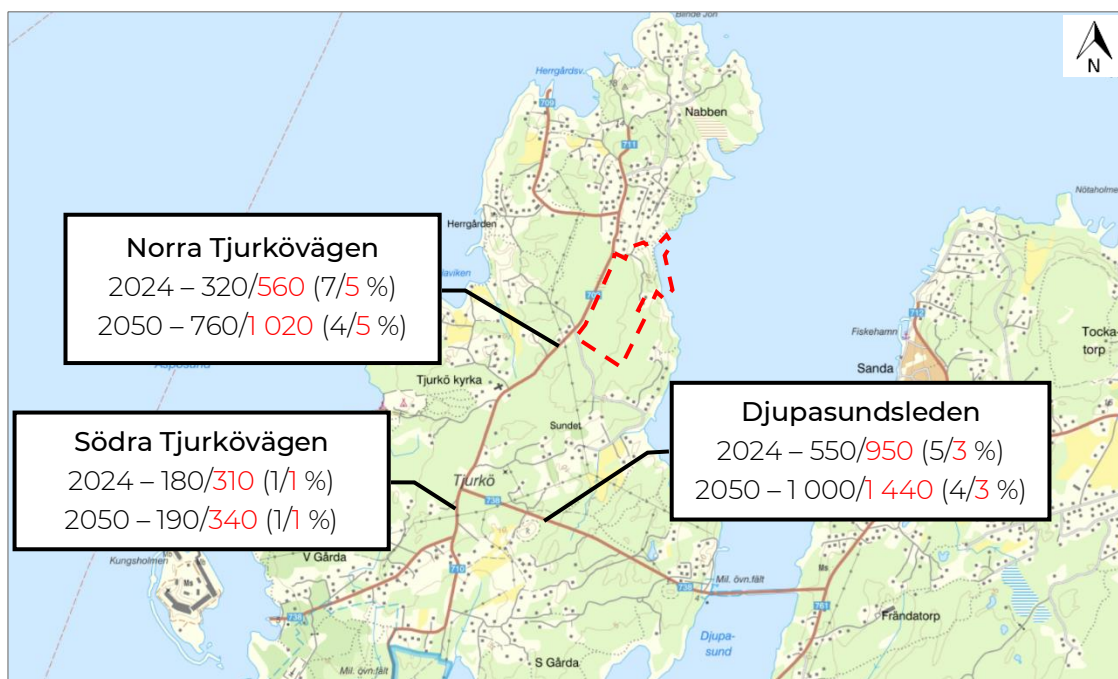
Scenario 1 visar trafikflödena på de aktuella vägarna år 2050 om ingen nybyggnation enligt planerna sker. Trafikmängderna väntas då vara enligt nedanstående figur.



Figur 5. Beräknade trafikflöden för år 2050 utan någon utbyggnad. Svarta siffror visar ÅDT och röda siffror visar trafikmängden under sommartid. Andel tung trafik inom parentes.

3.2 TRAFIKPROGNOS 2050 SCENARIO 2: UTBYGGNAD ENLIGT DETALJPLAN

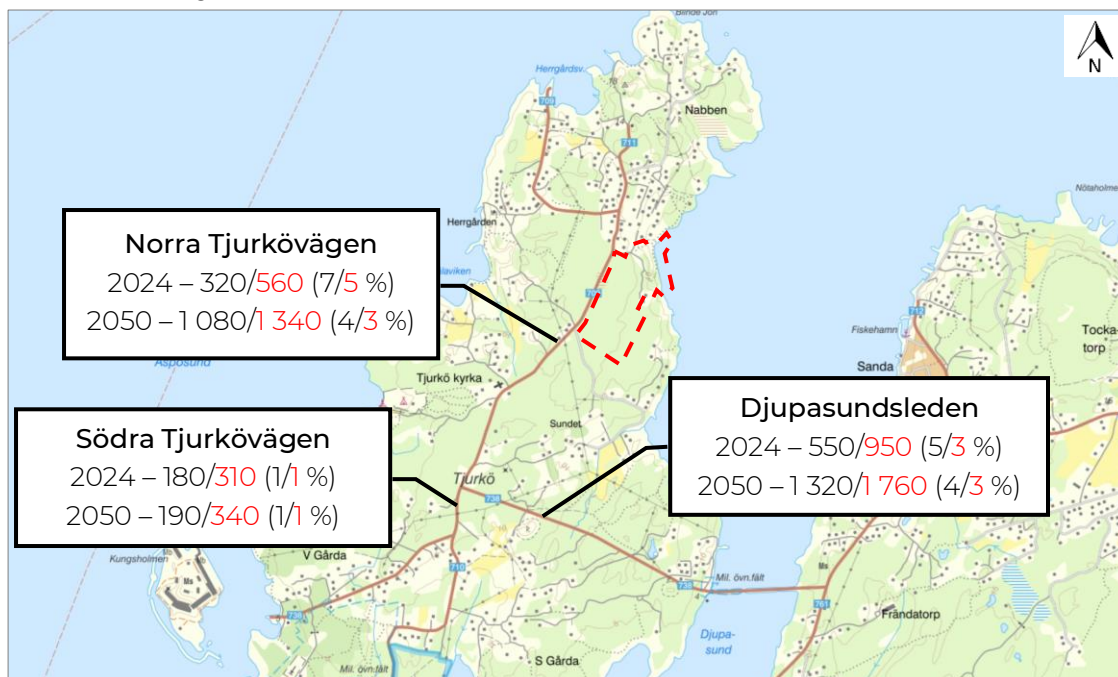
Scenario 2 innebär att detaljplanen byggs ut med 80 småhus. Trafikmängderna väntas då vara enligt nedanstående figur.



Figur 6. Beräknade trafikflöden för år 2050 vid utbyggnad av detaljplanen. Svarta siffror visar ÅDT och röda siffror visar trafikmängden under sommartid. Andel tung trafik inom parentes.

3.3 TRAFIKPROGNOS 2050 SCENARIO 3: UTBYGGNAD ENLIGT DETALJPLAN SAMT FRAMTIDA PLANER

Scenario 3 innebär att detaljplanen byggs ut med 80 småhus, samt att ytterligare 64 småhus byggs ut enligt framtida utbyggnadsplaner. Trafikmängderna väntas då vara enligt nedanstående figur.



Figur 7. Beräknade trafikflöden för år 2050 vid utbyggnad av detaljplanen och framtida utbyggnadsområden. Svarta siffror visar ÅDT och röda siffror visar trafikmängden under sommartid. Andel tung trafik inom parentes.

4 ANALYS & KONSEKVENSBEDÖMNING

4.1 BEFINTLIGT VÄGNÄT

4.1.1 Trafiksäkerhet

De aktuella vägarna är smala (4–4,5 meter) och Norra och Södra Tjurkövägen är bitvis relativt kurviga. För att minska risken för plötsliga inbromsningar är det därför extra viktigt att sikten är god. Siktsträckorna bedöms vara tillfredsställande, men vegetationen behöver hållas trimmad för att säkerställa en god sikt.

Att vägarna är smala bidrar till att hålla nere hastigheterna, en effekt som förstärks om trafikmängden ökar. Det kan förväntas bidra till en lugnare trafikrytm sommartid, vilket är positivt då antalet oskyddade trafikanter som rör sig längs vägarna kan väntas vara högre jämfört med vinterhalvåret.

4.1.2 Framkomlighet

Framkomligheten för biltrafik på de aktuella vägarna bedöms i nuläget vara god, även sommartid då trafikflödena är högre. Norra Tjurkövägen och Djupasundsleden är enfältsvägar, vilket gör att det är viktigt att det finns mötesplatser inom aktuell mötessikt där fordon kan mötas, särskilt när trafikbelastningen på vägarna ökar. Dessutom ska det finnas mötesplatser med max 500 meters avstånd från varandra. Båda dessa kriterier bedöms vara uppfyllda.

Framkomligheten på vägarna minskar gradvis ju högre trafikflödena blir. Årsdygnstrafiken på Djupasundsleden beräknas för scenario 3 uppgå till cirka 1 320 fordon/dygn, vilket är ungefär 400 fler fordonsrörelser/dygn jämfört med den nuvarande sommartrafiken. På Norra Tjurkövägen beräknas årsdygnstrafiken uppgå till cirka 1 080, vilket nästan är en fördubbling jämfört med den nuvarande sommartrafiken. Trafikflödena på Södra Tjurkövägen bedöms inte påverkas nämnvärt av exploateringen. Trots att trafikökningen är störst på Norra Tjurkövägen procentuellt sett så får Djupasundsleden de högsta trafikmängderna.



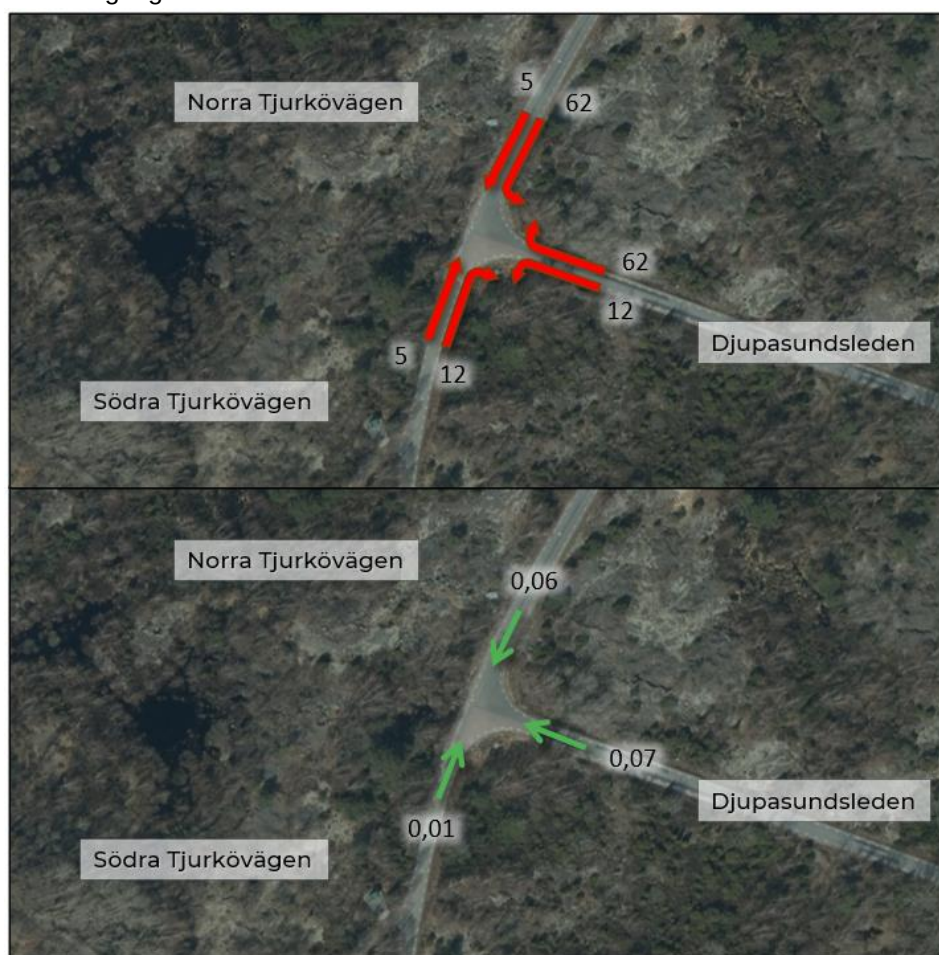
Figur 8. Befintlig utformning Djupasundsleden.

Norra Tjurkövägens befintliga utformning bedöms vara tillräcklig vid den maximala utbyggnaden med 144 småhus enligt scenario 3. Vid platsbesök noterades att vägkanterna längs Djupasundsleden är i dåligt skick samt att trafik förekommer på stödremorna. Vägen bedöms klara en ÅDT på cirka 1 000 vilket ungefär motsvarar dagens sommartrafik, men när årsdygnstrafiken i framtiden börjar överstiga detta rekommenderas att Djupasundsleden breddas med 1 meter för att säkerställa framkomligheten.

Då Tjurköbron (se figur 3) är bredare än Djupasundsleden bedöms bronns kapacitet vara tillräcklig vid den maximala utbyggnaden.

4.2 FRAMKOMLIGHET KORSNINGEN NORRA/SÖDRA TJURKÖVÄGEN OCH DJUPASUNDSLEDEN

För att studera framkomligheten efter exploateringen i den mest belastade korsningen på Tjurkö, korsningen Norra Tjurkövägen/Södra Tjurkövägen/Djupasundsleden, har kapacitetsberäkningar utförts i programmet Capcal version 4.9. Programmet beräknar vad en specifik korsning har för kapacitet och belastningsgrad (flöde/kapacitet) under maxtimmen (den timme då fordonsflödet är som störst under ett dygn). Vid beräkningen har trafikprognosen för år 2050 scenario 3 (utbyggnad med 144 småhus) använts. Maxtimmen under sommartid antas uppgå till cirka 10 % av ÅDT och riktningsfördelningen i korsningen vara enligt figuren nedan.



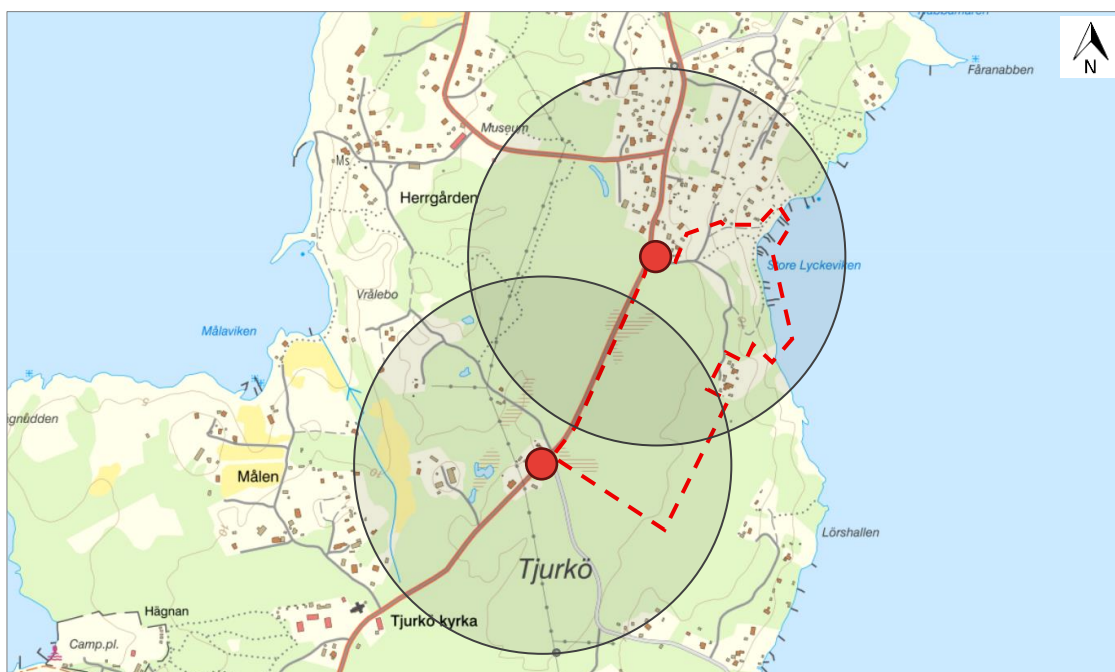
Figur 9. Trafikflöden och belastningsgrader i maxtimmen med sommartrafiken för år 2050 efter exploatering i korsningen Norra Tjurkövägen/Södra Tjurkövägen/Djupasundsleden. Överst i rött visas trafikflöden och underst i grönt visas belastningsgrader för tillfarterna i korsningen.

Belastningsgraderna understiger med god marginal 0,6 för samtliga tillfarter i korsningen, vilket innebär god standard. Ingen köbildning uppstår på Södra Tjurkövägen. På Norra Tjurkövägen och Djupasundsleden uppgår medelkölängden i maxtimmen till 0,1 fordon och 90-percentilen till 0,1 fordon. Sammantaget gör detta att framkomligheten i korsningen med sommartrafiken för år 2050 efter byggnationen av de 144 planerade nya bostäderna bedöms bli god.

4.3 KOLLEKTIVTRAFIK, GÅNG OCH CYKEL

4.3.1 Kollektivtrafik

Vid nybyggnation i tätort rekommenderas ett avstånd på max 400 meter till närmaste busshållplats (SKR och Trafikverket 2022, Ko/TRAST). På landsbygd kan längre avstånd godtas. Då det inte är mer än 400 meter till närmsta busshållplats från någon del av planområdet (se figur nedan) bedöms närheten till kollektivtrafik från hela planområdet vara mycket god och inget behov finnas av ytterligare busshållplatser.



Figur 10. Översikt över avstånd till planområdets närmsta busshållplatser. De svarta cirklarna har en radie på 400 meter och cirklarnas centrum är placerade vid busshållplatserna. Figuren visar att hela planområdet innefattas i cirklarna, vilket innebär att det inte är längre än 400 meter till någon av busshållplatserna från någon punkt inom planområdet.

Den norra busshållplatsen är belägen i en vändficka, vilket medför en god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Den södra busshållplatsen har god sikt och en bussficka för trafik i södergående riktning, vilket gör att trafiksäkerheten bedöms vara godtagbar även där. Hållplatsen är belägen drygt 100 meter söder om planområdet, och då barn kommer att använda hållplatsen på väg till och från skolan samt att både vägen och vägrenen är smala bedöms det vara lämpligt att vidta åtgärder för att höja trafiksäkerheten från planområdets anslutning till hållplatsen (se kapitel 5.1).

4.3.2 Gång och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafikanter är idag hänvisade till att färdas i blandtrafik. Med hänsyn till de aktuella vägarnas skyltade hastigheter samt de låga trafikflödena bedöms trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i nuläget vara god.

Utformningen av planområdets infrastruktur lägger grunden för gångtrafikanternas trafiksäkerhet när de tar sig till och från de aktuella busshållplatserna. Busshållplatserna kommer att användas av barn på väg till och från skolan. Därför bör infrastrukturen inom planområdet samt dess kopplingar mot hållplatserna utformas med särskild omsorg för att vara trafiksäkra för oskyddade trafikanter, exempelvis genom att matargator förses med trottoarer.

Den planerade utbyggnationen av detaljplanen i kombination med de framtida utbyggnadsplanerna kommer att innebära betydligt högre trafikflöden längs Norra Tjurkövägen och Djupasundsleden jämfört med idag. Detta påverkar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som färdas längs med vägarna.

Tabellen nedan visar vilka trafikflöden kombinerat med vilka väghastigheter som generellt utanför tätort bedöms vara acceptabla för att hänvisa cyklister till blandtrafik. Grön färg innebär att blandtrafik går bra, gul färg att det är acceptabelt men helst bör undvikas och röd färg innebär att cyklister inte bör färdas i blandtrafik. På Norra Tjurkövägen är den skyltade hastigheten 50 km/h och den högsta prognosticerade trafikmängden (full utbyggnad enligt scenario 3) cirka 1 340 fordon per dygn under sommartid. I tabellen motsvarar denna kombination grönt, vilket innebär att det går bra att hänvisa cyklister till blandtrafik längs Norra Tjurkövägen även efter utbyggnation enligt scenario 3. Eftersom den resterande delen av vägen mot skärgårdsbåtarnas bryggstopp vid Herrgårdsviken har samma hastighetsgräns och lägre trafikflöden bedöms det vara lämpligt för cyklister att cykla mellan planområdet och Herrgårdsvikens brygga i blandtrafik även efter utbyggnation enligt scenario 3.

Ådt	< 250	< 1000	< 2000	< 2500	< 3000	< 5000
Hastighet km/tim						
40						
50/60						
70						
80						
90						
100						

Figur 11. Tabellen visar vilka trafiksituationer som generellt är acceptabla för cyklister att färdas i blandtrafik utanför tätort. Grönt betyder att det går bra för cyklister att färdas i blandtrafik, gult betyder att det är acceptabelt men helst undviks och rött innebär att cyklister inte bör färdas i blandtrafik. Källa: Trafikverket 2015, Vägledning för regional cykelvägvisning.

På Djupasundsleden är den skyltade hastigheten 70 km/h längs nästan hela sträckan och den högsta prognosticerade trafikmängden cirka 1 760 fordon per dygn under sommartid. Denna kombination motsvarar gul färg vilket innebär att blandtrafik är acceptabel men bör undvikas.

Sträckan mellan planområdet och Sturkö är cirka 3,5 kilometer lång. Till mataffär och annan samhällsservice på Sturkö är det ytterligare cirka 1, 2 kilometer. Med tanke på avståndet till aktuella målpunkter bedöms antalet cyklister längs Djupasundsleden vara lågt, bortsett från under semestermånaderna. För att höja trafiksäkerheten för cyklister som färdas mellan

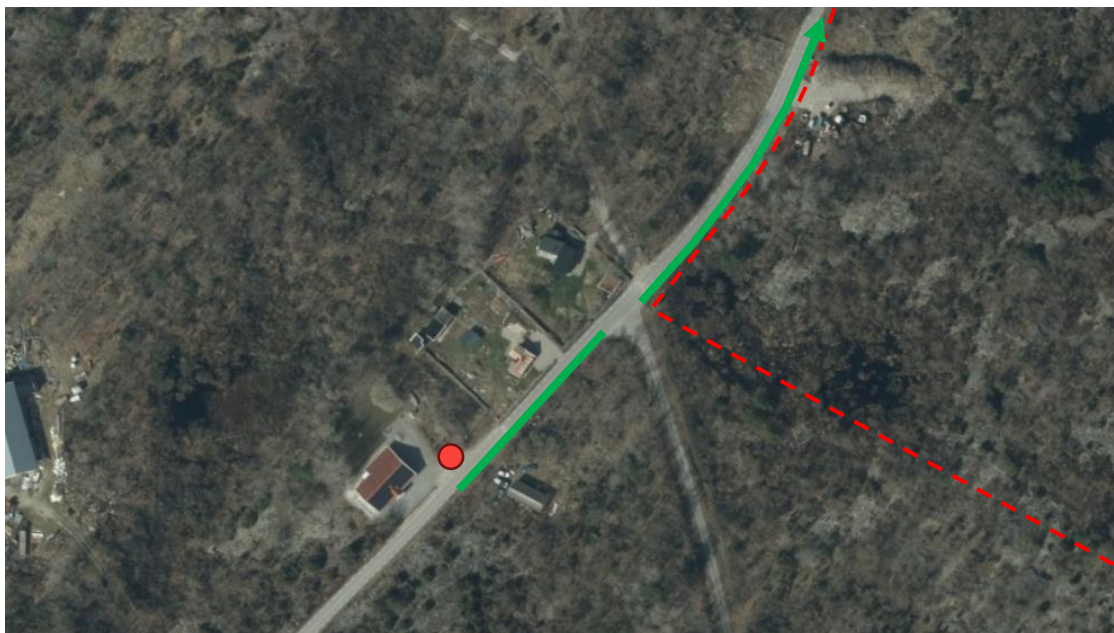
planområdet och Sturkö under sommaren föreslås hastigheten på Djupasundsleden sänkas under sommartid till 60 km/h. Det skulle göra att sträckan motsvarar grön färg i tabellen. För att ytterligare underlätta för cyklister skulle även vägrenen kunna breddas.

Tjurkö ingår i ett längre turistcykelstråk mellan Tjurkö och Trummenäs, vilket till stor del saknar utbyggda gång- och cykelvägar. Den bästa lösningen för gång- och cykeltrafikanter längs Norra Tjurkövägen och Djupasundsleden hade varit att förse dem med trafikseparerade gång- och cykelvägar. Av de ingående sträckorna längs turistcykelstråket bedöms dock sträckorna på Tjurkö vara de som är mest lämpliga för cykling i blandtrafik, och därmed vara de som har lägst prioritet för utbyggnad av gång- och cykelvägar.

5 ÅTGÄRDER

5.1 VÄGEN TILL DEN SÖDRA BUSSHÅLLPLATSEN

Sträckan som gående behöver ta sig mellan planområdet och den södra busshållplatsen bör ha en god trafiksäkerhet eftersom den kommer att användas av barn på väg till och från bussen. Detta bedöms vara möjligt att åstadkomma genom att bredda vägrenen med cirka 1,5 meter för att skapa plats för en målad gångbana. På den västra sidan av Norra Tjurkövägen finns det en stenmur nära vägkanten längs sträckan, men på den östra sidan bedöms det finnas plats att bredda vägrenen. Målningen mellan körbanan och vägrenen behöver då fyllas i så att den blir heldragen. Vägrenen bör breddas så långt norrut som krävs för att ansluta till planområdets framtida infrastruktur.



Figur 12. Hållplatsläget markerad med röd prick. Grön linje visar föreslagen åtgärd med breddning av vägren för att möjliggöra en målad gångbana mellan planområdets framtida infrastruktur och busshållplatsen. Röd streckad linje visar ungefärlig planområdesgräns.

En breddning av vägrenen med cirka 1,5 meter mellan busshållplatsen och den väg som ansluter till Norra Tjurkövägen söder om planområdets sydvästra hörn (cirka 80 meter) uppskattas kosta cirka 0,2 miljoner kronor exklusive projektering och byggherrekostnader.



Figur 13. Vägrenen föreslås breddas med cirka 1,5 meter till vänster i bild om Norra Tjurkövägen. Det medför att postlådområdet behöver flyttas. Den aktuella busshållplatsen är belägen hitom det vita huset.

5.2 DJUPASUNDSLEDEN

När årsdygnstrafiken på Djupasundsleden börjar överstiga 1 000 fordon/dygn föreslås vägen breddas med 1 meter för att säkerställa framkomligheten för biltrafik. För att öka trafiksäkerheten för cyklister längs Djupasundsleden föreslås hastigheten sänkas till 60 km/h sommartid, vilket är då den absoluta majoriteten av all cykling längs vägen sker.

En breddning med 1 meter av Djupasundsleden mellan Tjurköbron och korsningen med Norra och Södra Tjurkövägen uppskattas kosta cirka 1,5 miljoner kronor exklusive projektering och byggherrekostnader.

6 SAMLAD BEDÖMNING

På fastigheten Tjurkö 15:1 m.fl. planeras en utbyggnad av 80 nya bostäder i småhus. Dessutom kan i framtiden ytterligare 64 nya bostäder komma att byggas enligt gällande översiktsplan inom andra områden på Tjurkö. Den tillkommande bebyggelsen kommer att medföra betydligt högre trafikflöden på Norra Tjurkövägen och Djupasundsleden. Framkomligheten på vägarna kommer minska gradvis ju högre trafikflödena blir. Den befintliga utformningen av Norra Tjurkövägen och Tjurköbron bedöms kunna hantera trafiken enligt scenario 3 för år 2050. Djupasundsleden rekommenderas breddas med 1 meter när ÅDT överstiger 1 000. Den fulla utbyggnaden av den aktuella detaljplanen (scenario 2) beräknas medföra att trafikflödena på Djupasundsleden år 2050 uppgår till kring 1 000 ÅDT. En breddning med 1 meter av Djupasundsleden mellan Tjurköbron och korsningen med Norra och Södra Tjurkövägen uppskattas kosta cirka 1,5 miljoner kronor exklusive projektering och byggherrekostnader.

Vid maximal utbyggnad enligt scenario 3 bedöms framkomligheten längs Djupasundsleden med nuvarande utformning bli väsentligt negativt påverkad, särskilt sommartid. Inga framkomlighetsproblem bedöms uppstå vid någon korsning.

Närheten till närmsta busshållplats från hela planområdet bedöms vara mycket god eftersom avståndet understiger 400 meter. Därmed bedöms det inte finnas något behov av ytterligare busshållplats i närheten av planområdet. Däremot föreslås att vägrenen breddas för att ge plats för en målad gångbana mellan den södra busshållplatsen och planområdet, för att öka trafiksäkerheten för främst barn som använder busshållplatsen för att ta sig till och från busshållplatsen. En breddning av vägrenen med cirka 1,5 meter i cirka 80 meter uppskattas kosta cirka 0,2 miljoner kronor exklusive projektering och byggherrekostnader.

Möjligheterna för oskyddade trafikanter att färdas mellan planområdet och Herrgårdsvikens brygga på ett tryggt och säkert sätt bedöms vara acceptabla efter utbyggnaden av planområdet såväl som utbyggnaden av framtida planerade utbyggnationer. För oskyddade trafikanter som färdas mellan planområdet och Sturkö bedöms dock det ökade trafikflödet på Djupasundsleden år 2050, särskilt sommartid, i kombination med vägens befintliga hastighetsgräns på 70 km/h medföra en sämre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Detta gäller i viss mån även om ingen nybyggnation enligt planerna sker, men än mer vid ökad byggnation eftersom trafikflödena då ökar. För att höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs Djupasundsleden föreslås att hastigheten sänks till 60 km/h under sommartid.

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

