

# TRAFIKUTREDNING FÖR FASTIGHETEN TORHAMN 5:33 M.FL., TORHAMN, KARLSKRONA KOMMUN

2024-11-26



# TRAFIKUTREDNING FÖR FASTIGHETEN TORHAMN 5:33 M.FL., TORHAMN, KARLSKRONA KOMMUN

## 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](https://wsp.com)

## KONTAKTPERSONER

Maria Öiås, Karlskrona kommun  
Elin Delvéus, WSP Sverige AB

### UPPDRAGSNAMN

Trafikutredning Torhamn 5:33  
m.fl.

### UPPDRAGSNUMMER

10374673

### FÖRFATTARE

Sara Sander

### DATUM

2024-11-26

### GRANSKAD AV

Elin Delvéus

# INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>INLEDNING</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>4</b>
2.1	LÄGE OCH AVGRÄNSNING	4
2.2	PLANERAD UTBYGGNAD	6
2.3	BILTRAFIK	8
2.4	KOLLEKTIVTRAFIK	11
2.5	GÅNG- OCH CYKEL	12
<b>3</b>	<b>ÅTGÄRDER</b>	<b>14</b>
3.1	NY INFART OCH NYA GATOR INOM PLANOMRÅDET	14
3.2	NY GÅNG- OCH CYKELVÄG	15
3.3	BEFINTLIG INFRASTRUKTUR	17
<b>4</b>	<b>ANALYS &amp; KONSEKVENSBEDÖMNING</b>	<b>18</b>
4.1	BILTRAFIK	18
4.2	GÅNG- OCH CYKEL	20
4.3	BEFINTLIG EK	21
4.4	ETAPPVIS UTBYGGNAD AV PLANOMRÅDET	22
<b>5</b>	<b>SAMLAD BEDÖMNING</b>	<b>23</b>

# 1 INLEDNING

Karlskrona kommun arbetar med att ta fram en ny detaljplan för fastigheten Torhamn 5:33 m.fl, vilken ska möjliggöra en förtätning av den befintliga bostadsbebyggelsen. Den befintliga infarten till planområdet, Träsmedsvägen, har bedömts ha för låg standard för den framtida utvecklingen och breddning av den är komplicerat då intilliggande fastighetsgränser går i vägbanekanten. En ny anslutning till planområdet från Jämjövägen har bedömts vara möjlig vid Torhamns kyrkas befintliga infart. För att förbättra cykelmöjligheterna inom orten vill kommunen även utreda möjligheterna till en ny gång- och cykelanslutning mot centrum och skola via befintliga vägar

Rubricerad trafikutredning belyser nuvarande förutsättningar, hur ny och befintlig infrastruktur kan utformas samt vilka eventuella åtgärder som krävs för att säkerställa trafiksäkerheten och framkomligheten i området. Trafikutredningen utreder även huruvida befintlig trafikstruktur lämpar sig för att utveckla den norra delen av planområdet som en första etapp, innan den nya vägdragningen byggs. Som en del av trafikutredningen tas en trafikprognos för år 2050 fram. Utredningen kommer att ligga till grund för det fortsatta detaljplanearbetet.

## 2 FÖRUTSÄTTNINGAR

### 2.1 LÄGE OCH AVGRÄNSNING

Planområdet är beläget i norra Torhamn och omfattar cirka 6,5 hektar. I väster gränsar området till skogsmark med blandade trädslag, i norr och öster till befintlig småhusbebyggelse. Söder om planområdet finns ett fåtal flerbostadshus, småhusbebyggelse samt Torhamns kyrka. Öster om kyrkan finns en förskola.



Figur 1. Ortofoto över planområdet. Ungefärlig planområdesgräns visas med streckad svart linje.

Cirka 150 meter sydöst om planområdet finns en mataffär och pizzeria, och på ungefär samma avstånd från planområdet, söder om planområdet och Sandhamnsvägen, ligger Torhamns skola. Direkt norr om Torhamns skola finns samlingslokalen Torhamnsgården. Utöver dessa finns, på längre avstånd från planområdet, även församlingshem, caféer, hamnar, badplats och en pingstkyrka.

Den sydligaste delen av planområdet innefattar infarten till kyrkan och kyrkans parkering. Norr om parkeringen består planområdet av ett skogsparti som domineras av lövbärande träarter

och norr om skogspartiet, avskilt med en grusväg, finns en grillplats och en fotbollsplan. Väster om skogspartiet finns sex småhus. Planområdets nordligaste del består av en äng vilken till omges av bostäder i alla riktningar förutom i väst där det finns en trädriddå, och bortom den en åker och skog.



Figur 2. Översikt över planområdet med lokalisering av närområdets viktigaste målpunkter: Torhamns kyrka, förskola, Torhamns skola, samlingslokalen Torhamnsgården, Torhamns hamn, café, badplats, församlingshem samt mataffär och pizzeria. Ungefärlig planområdesgräns visas med röd streckad linje.

## 2.2 PLANERAD UTBYGGNAD

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utbyggnad av befintlig bostadsbebyggelse med cirka 70-90 bostäder, varav cirka 18 som villor/radhus och resten som lägenheter i flerbostadshus. Som grund för trafikprognosen antas att området bebyggs med 90 bostäder, 72 som lägenheter och 18 som småhus.

Småhusen planeras i dagsläget byggas i den norra delen av planområdet, som består av ängsmark, samt den östligaste delen av planområdet. Flerbostadshusen planeras byggas i de södra och centrala delarna av planområdet.

Vid kyrkans befintliga infart från Jämjövägen planeras en ny infart till planområdet, som avses ersätta den befintliga infarten via Träsmedsvägen. Från den nya infarten planeras en gång- och cykelanslutning till en närliggande väg öster om planområdet.



Figur 3. Översiktlig illustration över hur planområdet skulle kunna utformas. Utformningen är inte fastställd.

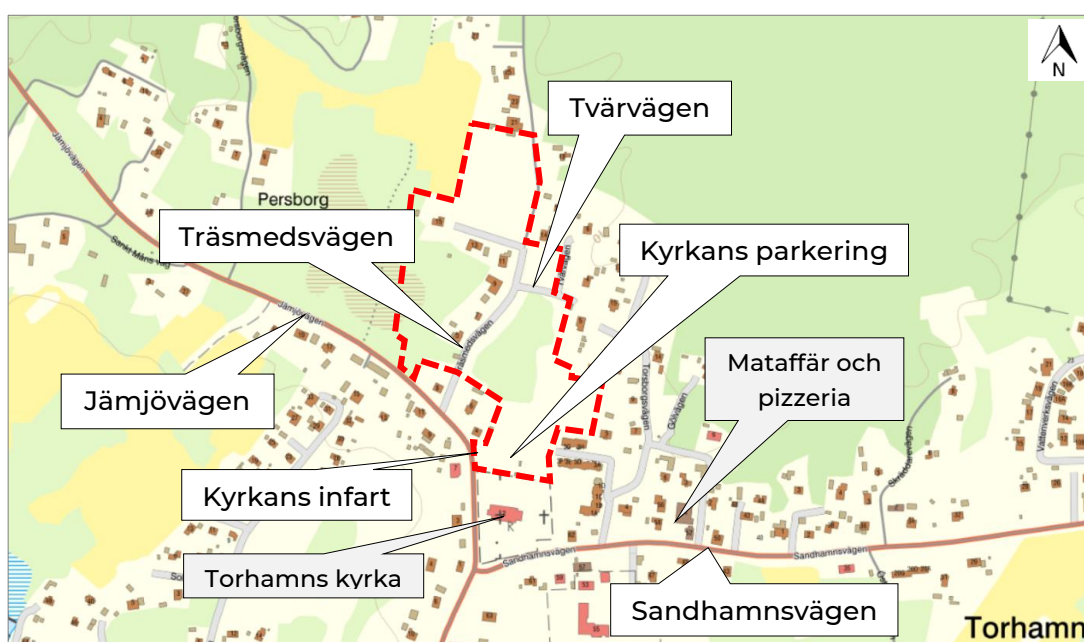
### 2.2.1 Framtida planering

Karlskrona kommun har även planer på utveckling av ett angränsande område beläget norr om det aktuella detaljplaneområdet. Detta område avses trafikförsörjas genom infrastrukturen inom aktuellt planområde, varför infrastrukturen behöver utformas med en kapacitet som tar höjd för detta. Området planeras utformas med cirka 30 bostäder i småhus.

## 2.3 BILTRAFIK

Planområdet trafikförsörjs idag via Träsmedsvägen som är cirka 3 meter bred och har den skyltade hastigheten 30 km/h. Träsmedsvägen är en grusväg som sträcker sig genom planområdet i nord-sydlig riktning och ansluter i den södra änden till Jämjövägen i en trevägskorsning. Jämjövägen är cirka 6 meter bred och har den skyltade hastigheten 50 km/h genom tätorten. Cirka 600 meter västerut från korsningen Jämjövägen/Träsmedsvägen blir den skyltade hastigheten längs Jämjövägen 70 km/h västerut. Söder om kyrkogården ansluter Sandhamnsvägen till Jämjövägen i en trevägskorsning. Sandhamnsvägen är cirka 6 meter bred och har den skyltade hastigheten 50 km/h längs med kyrkogården, varefter den skyltade hastigheten är 30 km/h vardagar mellan 7.30-14.30 fram till öster om infarten till mataffären och pizzerian.

Inom planområdet finns även Tvärvägen, som ansluter till Träsmedsvägen i en trevägskorsning norr om skogsområdet och leder till tre bostäder inom planområdet. Tvärvägen är en cirka 3 meter bred grusväg med den skyltade hastigheten 30 km/h.



Figur 4. Översikt av befintligt vägnät i anslutning till planområdet. Ungefärlig planområdesgräns markerad med röd streckad linje.

Norrut längs Träsmedsvägen, utanför planområdet, blir vägen enskild väg. Den leder genom ett skogslandskap med enstaka bostäder och cirka 1,5 km från planområdet finns en idrottsplats. Idrottsplatsen går att nå norrifrån via andra vägar, och den enskilda vägen bedöms användas främst av boende samt gång- och cykeltrafik.



Figur 5. Befintlig utformning av Träsmedsvägen vid korsningen med Tvärvägen.

### 2.3.1 Nuvarande trafik

På Jämjövägen genomförde Trafikverket en trafikmätning år 2023. Siffrorna från trafikmätningen har räknats upp till år 2024 med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal. För Blekinge innebär dessa en årlig ökning med cirka 0,7 % för personbilar och cirka 1 % för tung trafik. Detta ger att årsdygnstrafiken, ÅDT, uppgår till cirka 820, varav 2 % tung trafik. Trafikmätningen visar på en tydlig säsongsvariation, där trafiken under vinterhalvåret uppgår till mellan cirka 420 – 750 fordon/dygn för att under sommarhalvåret öka till mellan cirka 750 – 1 270 fordon/dygn med en tydlig topp under semesterperioden.

För Träsmedsvägen och Tvärvägen saknas trafikmätningar. Vägarna saknar någon betydande genomfartstrafik, vilket gör det enklare att bedöma trafikmängderna på vägarna utifrån hur många bostäder som finns. Träsmedsvägen bedöms användas för att nå cirka 18 småhus. Av dessa nås 4 småhus via Tvärvägen. Baserat på erfarenhetsvärden och Trafikverkets Trafikalstringsverktyg, kan de förväntas ge upphov till cirka 4–5 bilrörelser per dygn. Sammantaget innebär detta att de befintliga 18 småhusen kan förväntas alstra cirka 90 fordonsrörelser per dygn på Träsmedsvägen och cirka 20 fordonsrörelser per dygn på Tvärvägen. Andelen tung trafik bedöms uppgå till cirka 2 %.

Antalet fordon som använder kyrkans parkering varierar utifrån bland annat högtider och eventuella evenemang som anordnas. För trafikprognosen antas att kyrkans parkering används av cirka 70 bilar per dag. Då varje besök genererar två fordonsrörelser bedöms infarten till parkeringen ha en ÅDT på cirka 140. Andelen tung trafik bedöms uppgå till cirka 2 %.

Tabell 1. Beräknad och bedömd trafik på de kringliggande gatorna år 2024, se Figur 4 för ungefärlig mätpunkt.

Gata	Trafikmängd (ÅDT)	Andel tung trafik
Jämjövägen N	820	2 %
Jämjövägen S	820	2 %
Träsmedsvägen	90	2 %
Tvärvägen	20	2 %
Kyrkans infart	140	2 %

### 2.3.2 Framtida trafik

#### Trafikalstring från nybyggnad

Inom planområdet planeras för byggnation av uppåt 90 nya bostäder, varav 72 antas uppföras som lägenheter i flerbostadshus och 18 som villor/radhus. Därtill planerar kommunen att uppföra ytterligare cirka 30 småhus i ett framtida skede, norr om aktuell detaljplan.

Baserat på erfarenhetsvärden och Trafikverkets Trafikalstringsverktyg, kan lägenheter förväntas ge upphov till cirka 3 bilrörelser per dygn och villor/radhus cirka 4–5 bilrörelser per dygn. Detta innebär att de 72 nya lägenheterna kan förväntas alstra cirka 360 fordonsrörelser/dygn. Därtill kan de 18 nya radhusen/villorna inom planområdet förväntas alstra cirka 90 fordonsrörelser/dygn, och de framtida planerade småhusen cirka 150 fordonsrörelser/dygn. Sammantaget ger detta att den nya bostadsbebyggelsen i området kan förväntas alstra cirka 600 fordonsrörelser/dygn. Av dessa bedöms cirka 2 % utgöras av tung trafik.

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

Bebyggelseyp	Antal bostäder	Trafikalstring (ÅDT)	Andel tung trafik
Lägenheter	72	360	2 %
Villor/radhus	18	90	2 %
Småhus norr om aktuellt planområde	30	150	2 %
<b>Totalt</b>	<b>120</b>	<b>600</b>	<b>2 %</b>

#### Generell trafikökning

Utöver den förväntade trafikalstringen från planområdet har Trafikverkets trafikuppräkningsstat 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. En generell trafikuppräkningsstat har endast gjorts för Jämjövägen eftersom det är den enda av vägarna där det förekommer någon genomfartstrafik.

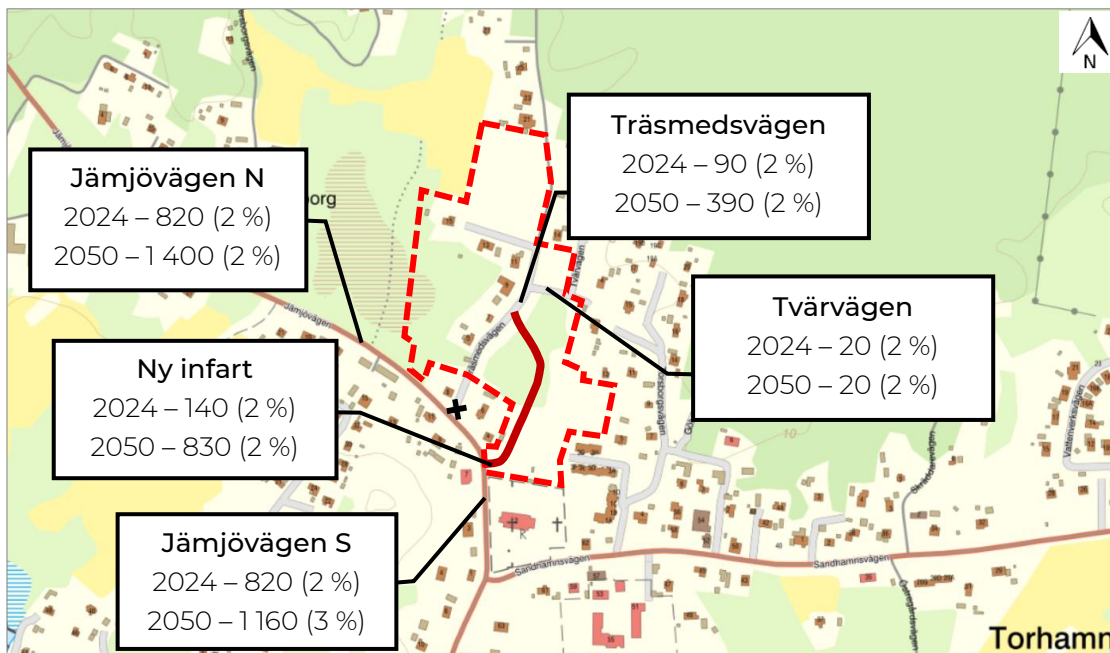
#### Trafikprognos år 2050

Planområdet föreslås anslutas till Jämjövägen via en ny väg med infart där kyrkans befintliga infart finns. Infarten via Träsmedsvägen avses stängas av för biltrafik. Den nya infartsvägen avses anslutas till Träsmedsvägen inom planområdet.

Baserat på den förväntade trafikallsträngen från planområdet och den generella trafikuppräknningen har en trafikprognos för år 2050 tagits fram. Svängandelarna ut på Jämjövägen bedöms vara 70/30 västerut respektive österut.

Tabell 3. Beräknad trafik på vägarna år 2050, se Figur 4 för ungefärlig mätpunkt.

Gata	Trafikmängd (ÅDT)	Andel tung trafik
Jämjövägen N	1 400	2 %
Jämjövägen S	1 160	3 %
Träsmedsvägen	390	2 %
Tvärvägen	20	2 %
Ny infart	830	2 %



Figur 6. Beräknade trafikmängder på vägarna i området år 2024 och år 2050 (ÅDT). Andelen tung trafik inom parentes. Preliminär dragning av ny infartsväg i mörkrött.

## 2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Planområdets närmaste busshållplats är Torhamn som ligger längs Sandhamnsvägen, cirka 350 meter från korsningen Träsmedsvägen/Jämjövägen, se Figur 5 nedan för lokalisering av aktuella kollektivtrafiknoder. Cirka 500 meter västerut från korsningen längs Jämjövägen är busshållplatsen St Måns väg belägen. Båda busshållplatserna trafikeras av Blekingetrafikens linje 122 Torhamn-Jämjö- Karlskrona med cirka 7 turer i vardera riktningen på vardagar.

Cirka 1 kilometer från korsningen Träsmedsvägen/Jämjövägen finns Torhamns hamn som trafikeras med skärgårdsbåtar av Skärgårdstrafiken under sommarhalvåret, på uppdrag av Blekingetrafiken.

Inga aktuella räkningar av antalet personer som pendlar med kollektivtrafik finns att tillgå. De flesta yrkesverksamma boende 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 i Torhamn. Antalet bussresenärer kan väntas öka när planområdet byggs ut.

Tabell 4. Planområdets närmast belägna busshållplatser, avståndet från korsningen Träsmedsvägen/Jämjövägen samt vilka linjer som trafikerar hållplatserna, såväl som antal turer på vardagar. \*Byten kan förekomma.

Busshållplats	Avstånd från korsningen Träsmedsvägen/Jämjövägen	Busslinje	Riktning	Antal turer vardagar (cirka)
Torhamn	Ca. 350 m	122 Torhamn-Jämjö-Karlskrona*	Karlskrona	7
			Torhamn	7
St Måns väg	Ca. 500 m	122 Torhamn-Jämjö-Karlskrona*	Karlskrona	7
			Torhamn	7

## 2.5 GÅNG- OCH CYKEL

Utmed Jämjövägen längsmed kyrkogården finns en cirka 1,5 meter bred trottoar. Där kyrkogården slutar i öster längs Sandhamnsvägen övergår trottoaren i en målad gång- och cykelväg vars bredd varierar mellan knappt en meter och cirka 1,5 meter. Den målade gång- och cykelvägen fortsätter österut längs med den norra sidan av Sandhamnsvägen fram till mataffären och pizzerian. Vid busshållplatsen Torhamn, norr om skolan, finns ett ej hastighetssäkrat övergångsställe. Söder om korsningen Jämjövägen/Sandhamnsvägen finns en cirka 1,5 meter bred trottoar som fortsätter söderut längs Jämjövägen och fram till församlingshemmet. Norr om kyrkogården finns en grusad gångstig som passerar genom en överväxt stenmur till Torsborgsvägen. Utbyggnaden av planområdet kan väntas öka antalet gång- och cykeltrafikanter i området, särskilt till och från mataffären, förskolan och skolan.



Figur 7. Befintligt gång- och cykelvägnät samt kollektivtrafiknoder i området. Trottoarer och stig markerade med heldragna gröna linjer och gång- och cykelvägar med streckade gröna linjer. Röda prickar visar placeringen av busshållplatser och blå prick visar placering av bryggstopp för skärgårdsbåtar.

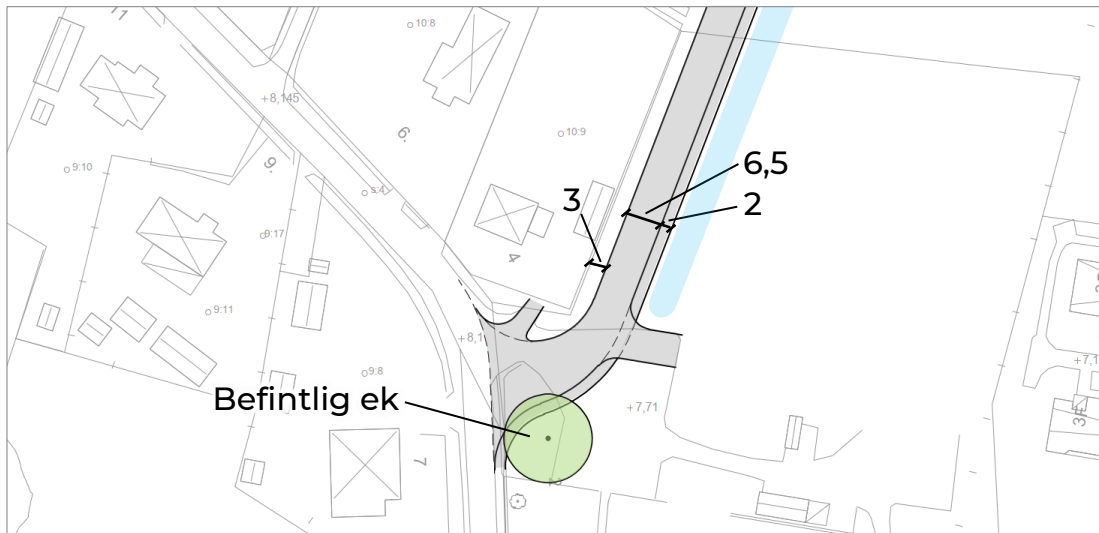


Figur 8. Trottoar längs med Jämjövägen och kyrkogårdens västra sida. Infart till kyrkans parkering till vänster.

## 3 ÅTGÄRDER

### 3.1 NY INFART OCH NYA GATOR INOM PLANOMRÅDET

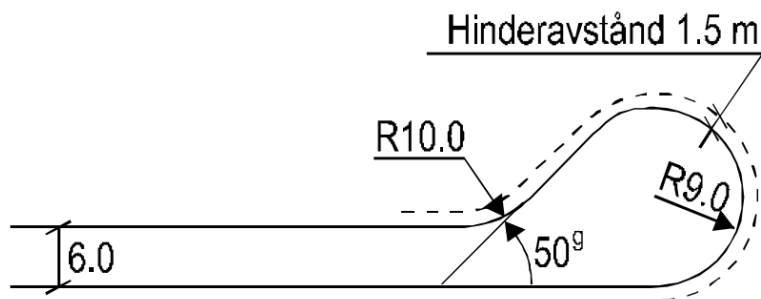
Den nuvarande infartsvägen via Träsmedsvägen har bedömts ha för låg standard för att kunna trafikförsörja området efter planerad utbyggnad. Möjligheterna till breddning av vägen begränsas av närliggande fastigheter. En ny infartsväg till planområdet planeras därför anläggas där Torhamns kyrka idag har en infart till sin parkering. Infarten till kyrkans parkering ansluts därefter till den nya infartsvägen i stället för till Jämjövägen, och den bostadsfastighet vars infart ansluter till infarten till kyrkans parkering ansluts också till den nya infartsvägen. Den nya infarten föreslås anslutas till den befintliga Träsmedsvägen i en trevägskorsning söder om Tvärvägens anslutning till Träsmedsvägen. Längs den östra sidan av den nya infartsvägen föreslås en trottoar som ansluts till den befintliga trottoaren längs Jämjövägen och fortsätter norrut längs den nya infarten och Träsmedsvägen efter korsningen med Träsmedsvägen. När den nya infarten anlagts föreslås den gamla infarten vid Träsmedsvägen stängas.



Figur 9. Föreslagen utformning av ny infart med trottoar i grått. Befintlig ek visas med grön cirkel, observera att placeringen och utbredningen endast är bedömd. Mått anges i meter.

Den nya infarten såväl som övriga nya gator inom planområdet föreslås utformas som 6,5 meter breda, asfalterade gator. Tomterna intill korsningar föreslås utformas med avskurna hörn för att säkerställa en god sikt på gatorna. Trottoaren längs infartsvägen och norra delen av Träsmesvägen föreslås få en bredd på 2 meter.

Eventuella vändplatser inom planområdet bör utformas så att det är möjligt för sopbilar (LOS) att vända utan att backa. Antalet större lastbilar bedöms bli få i området varav det bedöms vara rimligt att dessa får vända med backvändning. Vändplatser inom området föreslås ha en radie på 9 meter och ett hinderavstånd på 1,5 meter runtomkring.



Figur 10. Dimensionering för att möjliggöra rundkörning för tygfordon LOS (VGU 2022).

### 3.2 NY GÅNG- OCH CYKELVÄG

Norr om kyrkogården finns en grusad gångstig som passerar genom en överväxt stenmur till Torsborgsvägen, se nedan. Inom ramen för detaljplanen avses denna utvecklas till en gång- och cykelväg mellan den nya infarten till planområdet och Torsborgsvägen.



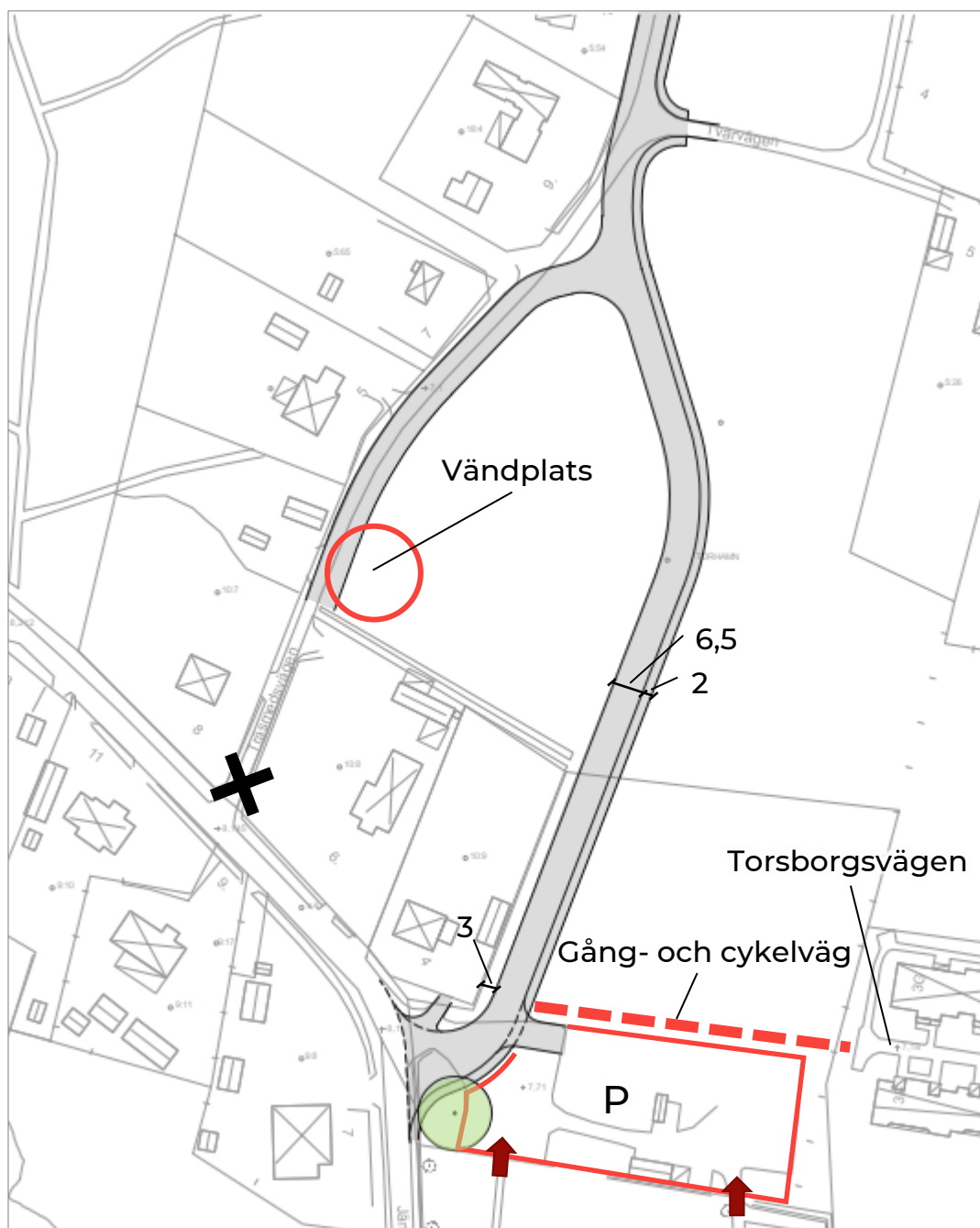
Figur 11. Till vänster: Den grusade stigen anslutning till Torsborgsvägen. Till höger: Grusad stig mellan kyrkans parkering och Torsborgsvägen.

Om den nya gång- och cykelvägen anläggs norr om kyrkans parkering kommer gång- och cykelvägen att behöva korsa infarten till parkeringen. En korsning med biltrafik medför en sämre trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna. Med en god utformning av korsningen bedöms dock inte trafiksäkerheten påverkas väsentligt för de oskyddade trafikanterna, särskilt då utformningen inte tillåter höga hastigheter samt att sikten är god.

Om den nya gång- och cykelvägen anläggs söder om kyrkans parkering behöver gång- och cykelvägen inte korsa infarten till parkeringen. Söder om parkeringen finns uthus och annat som används för skötsel av kyrkogården. Dessa skulle behöva flyttas för att ge plats för gång- och cykelvägen. Konflikter skulle även uppstå på två ställen mellan gående på väg mellan kyrkogården och parkeringen och gångtrafikanterna och cyklisterna på gång- och cykelvägen. Att anlägga cykelvägen norr om parkeringen bedöms därför vara det mest lämpliga alternativet. Det innebär lägst antal konflikter mellan olika trafikflöden och trafikslag och kräver inte förflyttning av befintliga uthus. Den nya gång- och cykelvägen föreslås därför anläggas norr om kyrkans parkering, se figur nedan. Den västra änden föreslås anslutas till den planerade trottoaren längs med den nya infartsvägen, och den östra änden till Torsborgsvägen. Gång- och cykelvägen föreslås få en bredd om 2,5 meter.

Anläggande av ny infart och ny gång- och cykelväg innebär att kyrkans parkeringsyta behöver justeras samt få en ny infart som ansluter till den nya infartsvägen. Ytan som är markerad med röd heldragen linje i figuren nedan bedöms vara lämplig att anordna parkering inom, dock bedöms inte parkeringsbehovet vara så pass stort att hela ytan behöver tas i anspråk. Infarten till parkeringen bedöms vara lämplig att anordna i den nordvästra delen av denna yta.

Den nya gång- och cykelvägen kommer att passera stenmuren norr om den nuvarande stigen, vilket gör att en ny öppning i muren behöver tillskapas. Stenmuren bedöms inte omfattas av det generella biotopskyddet.



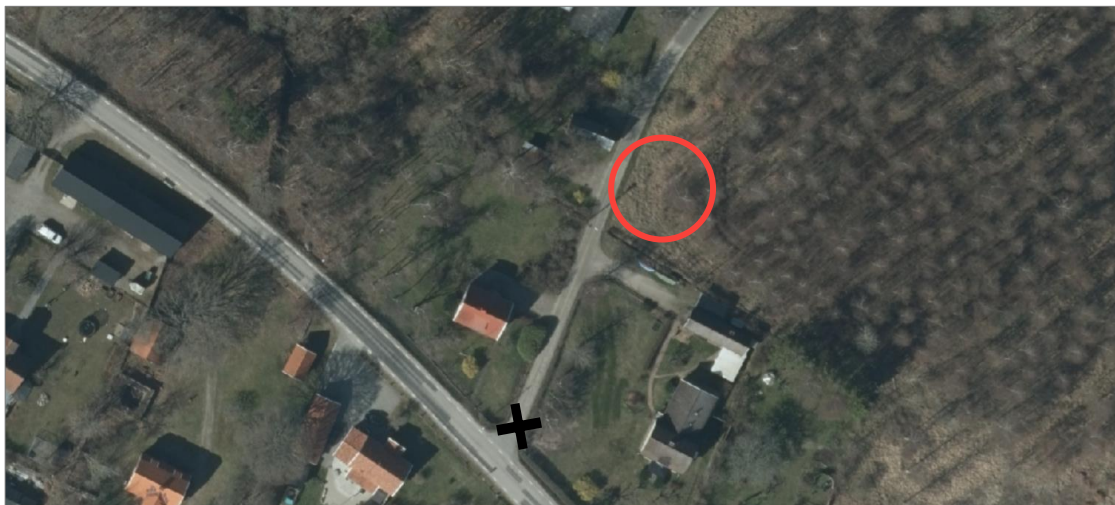
Figur 12. Principiell skiss över ny infart med trottoar, dess anslutning till Träsmedsvägen, breddning av Träsmedsvägen, ny gång- och cykelväg (streckad röd linje), område där det bedöms vara lämpligt att anordna parkering för kyrkans personal och besökare samt lämplig lokalisering för infart till kyrkans parkering. Gångflöden mellan parkeringen och kyrkan/kyrkogården visas med mörkröda pilar. Föreslagen ny vändplats visas med röd cirkel, se 3.3.1 nedan.

### 3.3 BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

#### 3.3.1 Träsmedsvägen

Träsmedsvägen (undantaget längst i söder) föreslås breddas och ges samma standard som den nya infarten och övriga nya gator inom planområdet. För att möjliggöra exempelvis sophämtning vid bostäderna längst söderut längs Träsmedsvägen behöver nya vändmöjligheter tillskapas. Enligt VGU ska vändplatser vid återvändsgata dimensioneras minst för typfordon normallastbil, Lbn. Den nya vändplatsen föreslås dock utformas för typfordon LOS, liksom eventuella övriga nya vändplatser inom planområdet (se kapitel 3.1), med en radie på

9 meter och ett hinderavstånd på 1,5 meter runtomkring. Den nya vändplatsen föreslås anläggas norr om de två fastigheterna längst i söder enligt nedan. Sophämtning föreslås ske i anslutning till vändplatsen.



Figur 13. Föreslagen ungefärlig lokalisering för ny vändplats vid den södra delen av Träsmedsvägen (röd cirkel).

### 3.3.2 Gång och cykel

Då biltrafikflödet är relativt lågt och den skyltade hastigheten längs Sandhamnsvägen är nedsatt under skoltid bedöms trafiksäkerheten i området för gång- och cykeltrafikanter generellt vara god. Övergångsstället norr om skolan kan dock med fördel hastighetssäkras för att förbättra trafiksäkerheten, särskilt då det ofta används av barn. Barn har inte fullt utvecklade sinnen, vilket gör att de saknar förutsättningar att alltid agera på ett trafiksäkert sätt. Det gör att en trafiksäker utformning är särskilt viktig där det ofta rör sig barn.

Övergångsstället kan exempelvis hastighetssäkras med dubbelsidig avsmalning som märks ut med pollare för att förtydliga utformningen. En dubbelsidig avsmalning säkerställer hastigheten på Sandhamnsvägen i båda färdriktningarna och underlättar för oskyddade trafikanter, särskilt barn, att passera över vägen eftersom sträckan blir kortare. Samtidigt förhindrar den inte tillgängligheten för breda fordon på vägen.

## 4 ANALYS & KONSEKVENSBEDÖMNING

### 4.1 BILTRAFIK

#### 4.1.1 Ny infart

Den planerade nya infarten är belägen i en kurva, vilket inte är optimalt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Enligt tidigare genomförd siktstudie (Karlskrona kommun, 2024-05-28) finns det dock bättre möjligheter i läget för den nya infarten att säkerställa en god sikt över tid, jämfört med vid den nuvarande infarten. Detta då kommunen har rådighet över kritiska markarealer i större utsträckning.

Då både Träsmedsvägen och infarten till kyrkans parkering avses anslutas till den nya infartsvägen kommer deras respektive anslutningar till Jämjövägen stängas. Det är positivt för trafiksäkerheten längs Jämjövägen, eftersom det minskar antalet anslutningar belägna nära varandra längs sträckan.

Att ersätta den befintliga infarten längs Träsmesvägen med den nya innebär att majoriteten av de befintliga boende som använder den befintliga infarten kommer att få en längre körväg mellan sin fastighet och Jämjövägen. Detta påverkar bränsleförbrukningen, och därmed även utsläppen av växthusgaser. Antalet bostäder det gäller är dock förhållandevis få.

#### **4.1.2 Korsningen Jämjövägen/ny infart**

Den planerade exploateringen kommer att medföra att korsningen Jämjövägen/Träsmesvägen ersätts med en ny korsning, där infartsvägen kommer att ha betydligt högre trafikflöden jämfört med vad Träsmesvägen har nu. För att studera framkomligheten i den nya korsningen efter exploateringen 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 använts. Maxtimmen antas inträffa mellan klockan 16–17 på eftermiddagen och uppgå till cirka 10 % av ÅDT med en riktningsfördelning på 30/70 västerut respektive söderut längs Torhamnsvägen. Svängandelarna för trafikanterna från den nya infarten bedöms vara 70/30 västerut respektive söderut längs Torhamnsvägen.



Figur 14. Trafikflöden och belastningsgrader i maxtimmen med trafiken för år 2050 efter byggnation av de nya bostäderna.

Belastningsgraderna understiger med god marginal 0,6 för samtliga tillfarter i korsningen, vilket innebär god standard. Ingen köbildning uppstår vid någon tillfart. Sammantaget gör detta att framkomligheten i korsningen med trafiken för år 2050 efter byggnationen av de nya bostäderna bedöms bli god.

#### 4.1.3 Träsmedsvägen

Breddningen och asfalteringen av Träsmedsvägen bedöms öka framkomligheten längs Träsmedsvägen, vilket är viktigt när vägen får ökade trafikflöden efter utbyggnaden. I kombination med den föreslagna vändplanen i den södra delen av Träsmedsvägen säkerställer detta att sophämtning och eventuella varuleveranser kan ske på ett trafiksäkert sätt vid de fastigheter som ligger längst söderut längs Träsmedsvägen när den befintliga infarten försvinner.

## 4.2 GÅNG- OCH CYKEL

Den planerade gång- och cykelvägen möjliggör en mer trafiksäker färdväg för nya och befintliga boende till och från bland annat mataffären, förskolan och skolan eftersom den inte går längs med någon väg med biltrafik fram till Torsborgsvägen. Torsborgsvägen, som går

mellan den planerade gång- och cykelvägen och målpunkterna är mindre trafikerad jämfört med Jämjövägen och Sandhamnsvägen. En anlagd gång- och cykelväg på platsen skulle öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gångtrafikanter och cyklister.

Den planerade trottoaren längs den nya infarten och norra delen av Träsmedsvägen ökar trafiksäkerheten för gående inom planområdet. Det är särskilt viktigt för barn på väg till och från skolan.

### 4.3 BEFINTLIG EK

Anläggning av ny infart med trottoar enligt förslaget kan komma att påverka den befintliga eken negativt. Då eken inte är inmätt är det svårare att avgöra hur stor påverkan som kan förväntas, om eken alls kan stå kvar eller behöver tas ner. Infarten kan eventuellt förskjutas någon meter norrut för att hamna längre från eken, men infarten hamnar då nära den intilliggande bostadsfastigheten norr om den planerade infarten.

Generellt är rötternas utbredning under marken ungefär lika stor som trädkronans utbredning. Rötter som är tunnare än en underarm gör generellt en mindre skada att skära bort, under förutsättning att de beskärs med rena snitt. Ju fler rötter som beskärs, särskilt under trädkronan, desto större skada kan eken ta. Eken kan då bli så pass försvagad att den kan komma att utgöra en säkerhetsrisk, och därför bör tas ned.

För att minska risk för negativ påverkan kan schaktning och påfyllnad av jord minimeras så långt det går under trädkronan. En viss negativ påverkan bedöms vara svår att undvika vid anläggning av den nya infarten. Trottoaren mellan infarten till kyrkans parkering och den befintliga trottoaren längs Jämjövägen skulle eventuellt kunna ersättas av en upptrampad stig för att minska negativ påverkan på eken. Huruvida dessa åtgärder skulle räcka är dock svårt att bedöma.



Figur 15. Befintlig infart till kyrkans parkering med den aktuella eken till höger i bild.

#### 4.4 ETAPPVIS UTBYGGNAD AV PLANOMRÅDET

Kommunen överväger att bygga ut planområdet i etapper, med de planerade 18 småhusen i planområdets norra del som första etapp. Detta bedöms vara möjligt att genomföra innan den nya infartsvägen anläggs. Då den befintliga infartsvägen är relativt smal (3 meter) finns begränsningar i hur breda fordon och fordonslastar som är möjliga att föra in i planområdet under byggskedet, vilket behöver tas i beaktning. Det kan innebära begränsningar gällande möjligheten att föra in prefabricerade husmoduler i planområdet.

De 18 småhusen kan väntas generera en trafikbelastning efter byggnation med cirka 90 ÅDT, vilket inte bedöms påverka framkomligheten eller trafiksäkerheten i området nämnvärt efter byggnation. Under byggtiden kan dock framkomligheten påverkas eftersom vägen är smal och mötesmöjligheterna är relativt begränsade för lastbilar som möts. Sikten i korsningen Träsmedsvägen/Jämjövägen har studerats i en siktstudie och bedöms vara tillräcklig under förutsättning att intilliggande häckar fortsätter hållas trimmade så att de inte blir så höga att de skymmer sikten. Trafiksäkerheten och framkomligheten i korsningen bedöms inte påverkas väsentligt under byggskedet.

Att bygga planområdets norra del med Träsmedsvägen som tillfartsväg bedöms sammantaget vara möjligt, men inte att rekommendera på grund av begränsningarna att föra in breda laster samt en begränsad framkomlighet under byggtiden.



Figur 16. Träsmedsvägen norrifrån, anslutning mot Jämjövägen.

## 5 SAMLAD BEDÖMNING

En förtätning av den befintliga bostadsbebyggelsen i Torhamn på fastigheten Torhamn 5:33 m.fl. planeras, vilken kommer att medföra en kraftig ökning av trafikmängden inom planområdet. Detta ställer krav på att planområdet har en trafiksäker anslutning till Jämjövägen samt att ny och befintlig infrastruktur får en trafiksäker utformning som säkerställer en god framkomlighet. För att åstadkomma detta föreslås en ny infart till planområdet från Jämjövägen, en ny gång- och cykelväg mellan infarten och Torsborgsvägen samt att Träsmedsvägen breddas och asfalteras. När den nya infarten anläggs föreslås den befintliga infarten längs Träsmedsvägen stängas och södra delen av Träsmedsvägen förses med en ny vändplats.

Den nya infarten till planområdet föreslås anslutas till Jämjövägen strax söder om den nuvarande infarten till kyrkans parkering. Infarten föreslås utformas som en 6,5 meter bred asfalterad väg. Infarten till kyrkans parkering föreslås anslutas till den nya infartsvägen i parkeringens nordvästra del. Den nya infarten föreslås anslutas till Träsmedsvägen strax söder om Tvärvägens anslutning till Träsmedsvägen. Längs den östra sidan av den nya infartsvägen samt vidare norrut längs Träsmedsvägen föreslås en trottoar anläggas. En ny gång- och cykelväg föreslås anslutas till den planerade trottoaren och dras norr om kyrkans parkering fram till Torsborgsvägen.

Den nya infarten till planområdet kommer att få ett betydligt högre trafikflöde jämfört med vad Träsmedsvägen har idag. En kapacitetsberäkning har genomförts för den nya korsningen med trafiken för år 2050 vid full utbyggnad av den aktuella detaljplanen samt ytterligare planerad bebyggelse norr om detaljplanen. Beräkningen visar på en god framkomlighet i den nya korsningen.

Att bygga ut den norra delen av detaljplanen i en första etapp med småhus bedöms vara möjligt med nuvarande utformning av Träsmedsvägen förutsatt att hänsyn tas till den begränsade vägbredden. Det bedöms dock inte vara att rekommendera då det begränsar valmöjligheterna gällande huskonstruktion samt att framkomligheten längs Träsmedsvägen under byggtiden bedöms vara begränsad.

## 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**

