

Handläggare
Anders NorénDirekt telefon
0455 32 14 00Vår beteckning
MSN 2018.587Datum
2022-04-13
Rev.2024-02-19

Utredning av bebyggelsefritt avstånd och sikt från Åvägen i Nättraby i samband med ny detaljplan för Västra Nättraby 10:5 m.fl

Med anledning av synpunkter från Trafikverket under samrådet av detaljplaneförslaget har planhandlingarna sedan samrådet kompletterats med denna utredning av bebyggelsefritt avstånd och sikt längs Åvägen och i korsningarna och utfarterna i anslutning till Nättraby centrum.

Bakgrund

Åvägen (länsväg 678, statlig väg) fungerar som tätortsgenomfart. Den befintliga utformningen söder om korsningen med Kyrkvägen (länsväg 676, statlig väg) har idag karaktär av att vara separerad från tätorten. Vägen är friliggande med bebyggelse som vänder sig från vägen, hastighetsgränsen är 40 km/h norr ifrån till halva planområdet och därefter 60 km/h och det saknas ordnade korsningsmöjligheter för fotgängare. Samtidigt är parkområdet mellan ån och vägen en uppskattad plats i Nättraby. Här lägger skärgårdsbåten till och anordnas midsommarfirande. Vägen utgör en barriär mellan centrum och parkområdet och den nya detaljplanen syftar bland annat till att Åvägen ska fortsätta att fungera som tätortsgenomfart men integrerad i tätorten och anpassad till stadsmiljön. Avsikten är att vägen ska utformas för en hastighet på 30 km/h och så att det blir lättare att som fotgängare korsa vägen mellan centrum och parken.

Byggnadsfritt avstånd

Trafikverket önskar 12 meters byggnadsfritt avstånd från Åvägen för trafiksäkerhetens skull. I detaljplanlagt område är dock kommunen tillsynsmyndighet för trafiksäkerhet enligt plan- och bygglagen (11 kap. 22-23 §§) och lagen föreskriver inget minsta avstånd mellan väg och byggnad. Ett byggnadsfritt avstånd på 12 meter, mätt till exempel från vägkant, skulle innebära en kraftig minskning av de tänkta byggrätterna i detaljplanen och ge gaturummet en gestaltning som är främmande för den typ av centrummiljö som planeras.

Omkring 4 % av trafiken på Åvägen utgörs idag av tunga fordon varav ungefär en tredjedel busstrafik; i övrigt finns ingen verksamhet längs Åvägen och dess förlängning söderut som genererar någon särskild tung trafik och det finns inga

Drift- och serviceförvaltningen

Adress
371 83 KarlskronaBesöksadress
Östra Hamngatan 7 BTelefon
0455-30 30 00Telefax
0455-30 30 30E-postadress
drift-serviceforvaltningen@karlskrona.se

skäl att anta att vägen används i någon särskild utsträckning för transporter av farligt gods.

Med hänsyn till den mängd och typ av tung trafik som trafikerar Åvägen bedömer kommunen att det inte finns några trafiksäkerhetsskäl att ha ett särskilt skyddsavstånd mellan väg och byggnader utöver den 6–7 meter breda yta mellan körbanan och byggnaderna som kommer att utgöras av cykelbana och gångbana.

Sikt i korsningarna med Havgårdsvägen och norra utfarten från centrum

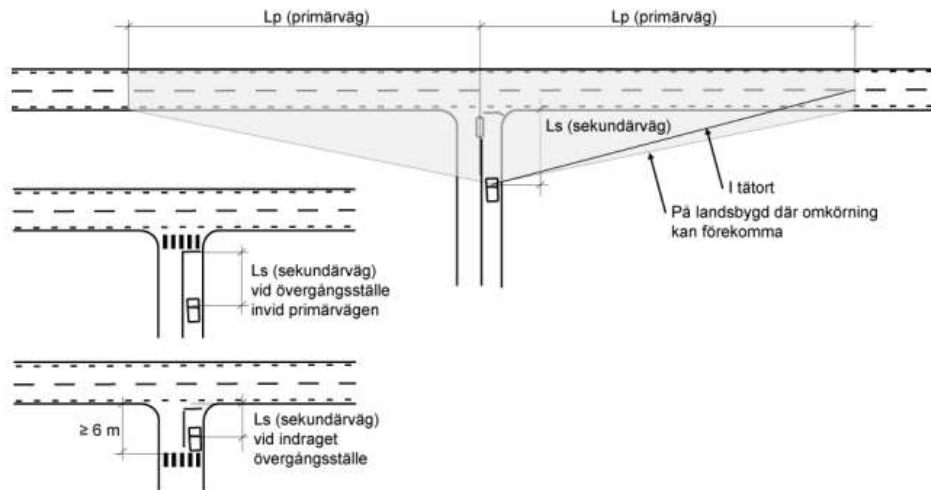
Kommunal praxis är att det i gatukorsning i detaljplanelagt område bör finnas en siktriangel med 10 meters sida, mätt från körbanekanterna. Samma mått återfinns i trafikförordningens regel om hur långt från korsning det är tillåtet att parkera (3 kap. 53 §).

Som den sydöstligaste byggrätten i plankartan ser ut så har siktriangeln i korsningen med Havgårdsvägen måtten 15 · 20 meter på norra sidan. På södra sidan finns parkmark, i huvudsak gräsmatta, och siktriangelns mått kan från ortofoto m.m. översiktligt bedömas till åtminstone 20 · 50 meter.

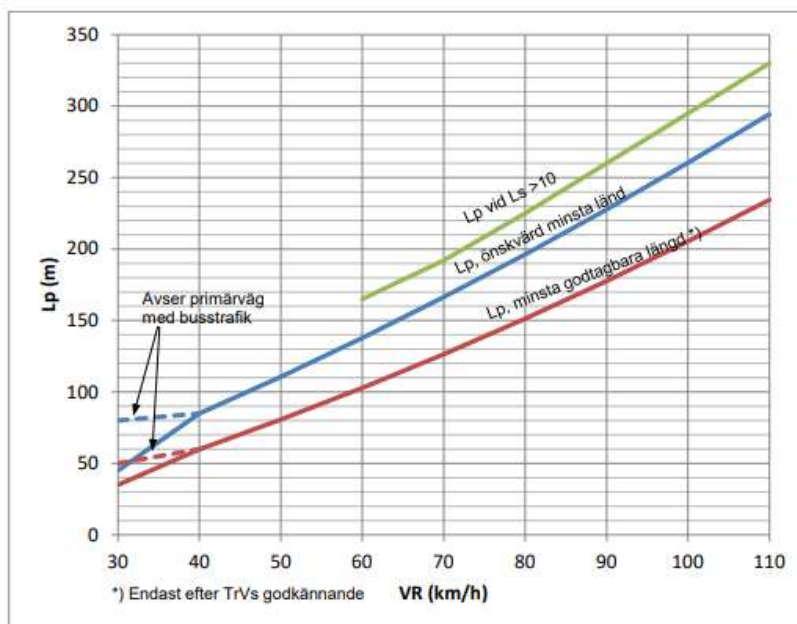
Som de två nordöstligaste byggrätterna i plankartan ser ut så har siktriangeln minst 10 meters sida. Illustrationsplanens exempel på utformning ger siktrianglar på med 12–15 meters sida.

Trafikverket har i handboken VGU egna krav för statliga vägar som skiljer sig från kommunal praxis. Kravet definieras som att siktriangeln ska ha ena sidan L_p längs primärvägens körbanemitt och andra sidan L_s mitt i sekundärvägens högra körfält. Längden L_p utläses ur figur 10.5 i VGU (VGU 21, Krav-delen sida 182) medan den andra sidans längd ska vara sådan att ena änden ska vara i primärvägens körbanemitt och den andra änden vara mitt i sekundärvägens högra körfält, placerad minst 5 meter från ett övergångsställes närmaste kant (om inte

övergångsstället är indraget minst 6 meter från primärvägens körbanekant).



Figur 1: Illustration av sikttrianglar ur VGU



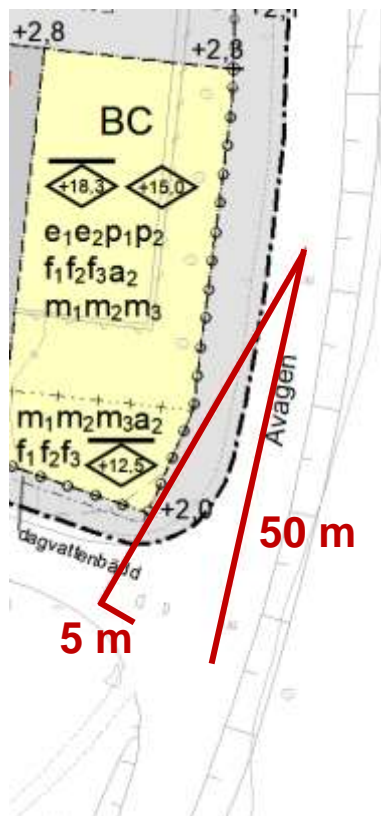
Figur 10.5 Sikt i korsning, mått Lp

Figur 2: Diagram för sikttrianglars mått ur VGU

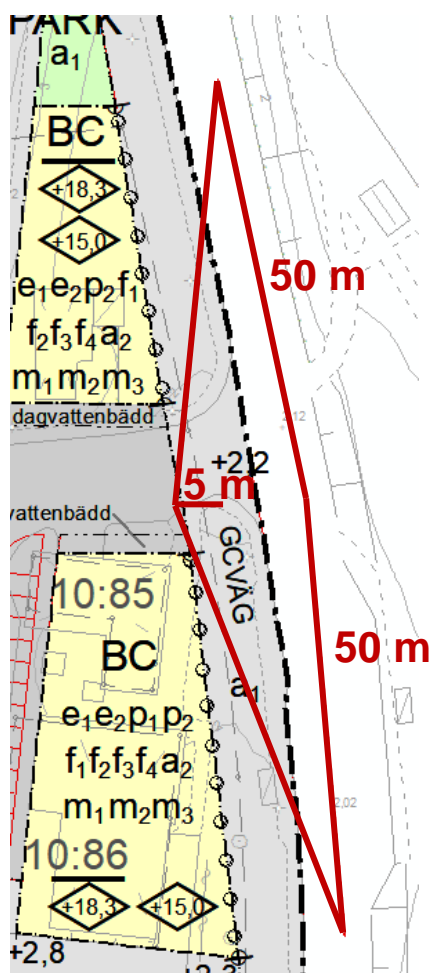
I det aktuella fallet, med referenshastigheten 30 km/h och en tänkt placering av gångbana och cykelbana så att övergångsställets kant ligger ca 7 meter innan primärvägens körbanekant, så innebär Trafikverkets krav att sikttriangeln ska ha sidan minst 12 meter (7 + 5 meter) längs sekundärvägen (i högra körfältets

mittlinje) och minst 50 meter längs primärvägen (i vägmitt, minsta godtagbara längd för väg med busstrafik) eller minst 80 meter (önskvärd minsta längd).

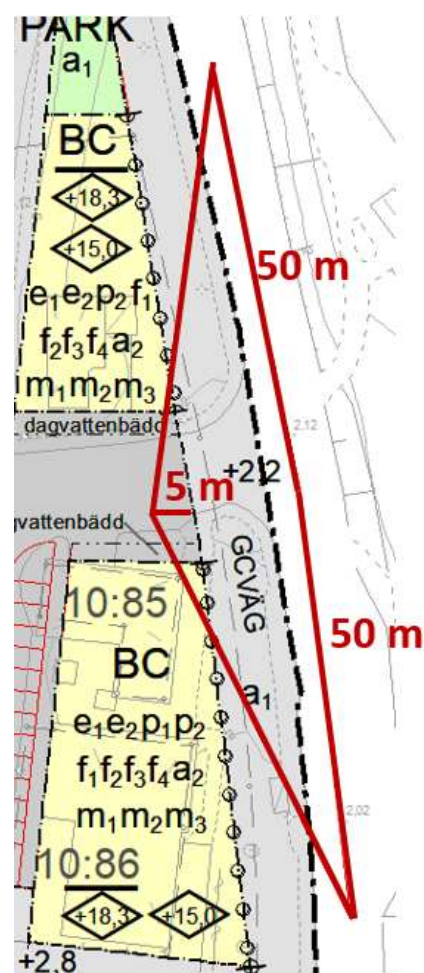
En sikttriangel med måtten 12 · 50 meter, placerad enligt VGU, tangerar plankartans sydöstra byggrätts hörn och krav på sikt uppfylls därmed. På korsningens södra sida uppfylls måtten 12 · 80 meter. Området är utanför planområdet och ingen skydd sikt finns.



Figur 3: Sikttrianglar i korsningen med Havgårdsvägen



Figur 4: Sikttrianglar i norra utfarten från centrum, ombyggnadsalternativ



Figur 5: Sikttrianglar i norra utfarten från centrum, utan ombyggnad

Kommunen bedömer vidare att den norra utfarten från centrum, mellan de två nordöstra byggrätterna, inte uppfyller kraven i VGU om inte Åvägens körbana smalnas av från dagens 8–8,5 meter till mer rimliga 6–6,5 meter för en gata med hastighetsgräns 30. På så vis kan övergångsställets kant ligga några meter utanför fastighetsgräns varvid 50 meters siktsträcka åt varje håll kan uppnås från en punkt 5 meter innan övergångsstället.

Om gångbanan och övergångsstället i stället ska ligga i fastighetsgräns behöver byggrätternas hörn justeras något för att uppnå 50 meters siktsträcka.

Trafikverket yttrade sig i samrådsskedet att utfartsförbud bör finnas från Torg i mellersta delen av centrumet, vilket kommunen nu har justerat. Det är därmed inte möjligt med utfart mot Åvägen mer än norra och södra utfarten.

Trafikmängder i korsningar i närområdet

Den ökade biltrafik som kommer att genereras av det nya centrumkvarteret kommer att fördelas på tre tillfarter: Havgårdsvägen, norra infarten från Åvägen till centrumkvarteret och Mjöviksvägen. Av dessa kommer Havgårdsvägen ha störst trafik, följd av norra infarten. Trafikmängderna ligger i storleksordningen "runt 1000 motorfordon per dygn" för Havgårdsvägen och norra infarten samt "några hundra motorfordon per dygn" för Mjöviksvägen. I inget av fallen finns skäl att befara att mängden trafik är så stor att den kommer att orsaka framkomlighetsproblem i korsningarna med Åvägen, vid varken Mjöviksvägen, Havgårdsvägen, norra infarten till centrumkvarteret eller Kyrkvägen.