

Trafikutredning Nättraby



**KARLSKRONA
KOMMUN**

Tekniska förvaltningen

Trafikutredning Nättraby

2013-11-01

Tekniska förvaltningen

Karlskrona kommun

Ansvarig: Lars Olofsson

Sammanfattning

Nättraby är ett samhälle omkring 10 kilometer från Karlskrona centrum. Nättraby har drygt 3000 invånare, och i samhället finns service som livsmedelsbutiker, skolor, vård m.m. De flesta av invånarna i Nättraby bor i enfamiljshus men i centrala Nättraby finns även bebyggelse i flerbostadshus. Avståndet mellan centrala Nättraby och dess utkanter är knappt 2 kilometer. De senaste åren har Nättraby växt söderut, bland annat med bostadsbebyggelse vid Skillingenäs drygt 4-5 kilometer från centrala Nättraby.

Norr om Nättraby samhälle löper E22. De viktigaste anslutningarna mot E22 för Nättraby är vid Nättraby trafikplats samt korsningen vid Grönadal. Till Nättraby trafikplats ansluter huvudgatustråket Åvägen som senare byter namn till Mjöviksvägen. Trafiken på denna uppgår till drygt 3000 fordon per dygn. På det parallella stråket Fredriksdalsvägen och Parkvägen går mellan 2000 fordon/dygn i den norra delen till 1000 fordon/dygn i den sydvästra delen. En del av denna trafiken är av genomfartskaraktär. Utmed delar av huvudgatustråket Åvägen/Mjöviksvägen finns cykelväg, dock inte längs hela stråket. Utmed stråket Fredriksdalsvägen/Parkvägen saknas gång- och cykelväg. Kollektivtrafiken i Nättraby är koncentrerad till den nordöstra delen av samhället, där busstrafiken kör med 20-minuters intervall till Karlskrona centrum.

De brister som kan pekas ut i trafiksystemet i Nättraby är bland annat avsaknad av sammanhängande gång- och cykelväg utmed huvudgatunätet, genomfartstrafik på Fredriksdalsvägen/Parkvägen samt att delar av Nättraby har långa gångavstånd till kollektivtrafiken. Målsättningen med den framtida planeringen av Nättraby är att minska dessa brister.

I översiktsplanen 2030 anges att Nättraby kommer att växa både åt sydöst och åt väster. En utbyggnad av Nättraby kommer att öka trafikbelastningen på vägnätet. Ytterligare påverkan på trafikbelastningen på vägnätet i centrala Nättraby sker om, eller när, E22 byggs om till motorväg. En konsekvens av ombyggnaden kan vara att dagens anslutning till E22 vid Bjärby samt Grönadal stängs för trafik, vilket kan leda till en ökad trafik genom centrala Nättraby.

Ett av de bebyggelseområden som anges i översiktsplanen är Hejans lycka, där markägaren nu står i läge att påbörja en planeringsprocess. Hejans lycka ligger i den västra delen av Nättraby och markområdet på 150 000 kvadratmeter kan rymma uppemot 100 nya bostäder, framförallt i enfamiljshus.

Området Hejans lycka ligger placerat mellan Idrottsvägen och Parkvägen. I samband med den första översiktliga planeringen av området har det studerats både vägförbindelser enbart genom bostadsområdet men också vägförbindelser väster om, och utanför, själva bostadsområdet. Oavsett vilket utgör en sådan vägförbindelse ett gent alternativ för trafik med start- eller målpunkt i de södra delarna av Nättraby. Vägförbindelsen kommer i och med detta att förändra trafiken i framförallt denna del av Nättraby.

I syfte att bedöma trafikförändringarna har tre alternativ studerats – dels ett utan exploatering eller vägförbindelse vid Hejans lycka, dels ett där Hejans lycka exploateras och där en vägförbindelse anläggs mellan Parkvägen och Idrottsvägen och dels ett alternativ som ovan men där Parkvägen stängs av för motorfordonstrafik väster om Hejans lycka.

Alternativ ett, utan vägförbindelse vid Hejans lycka, medför en ökad trafik på Parkvägen och Fredriksdalsvägen, där trafiken på den senare bedöms uppgå till omkring 2400 fordon/dygn. Ökningen beror på att antalet bostäder ökar i den södra delen av Nättraby om man bygger ut enligt den senaste översiktsplanen. Alternativ två, med en vägförbindelse vid Hejans lycka, medför att trafiken på Fredriksdalsvägen minskar till 1300 fordon/dygn. Trafiken genom Hejans lycka bedöms kunna uppgå till omkring 2000 fordon/dygn varav andelen genomfartstrafik bedöms bli omkring 70 %. Alternativ tre, där Parkvägen stängs av öster om Hejans lycka, gör att trafiken på Fredriksdalsvägen hålls oförändrad. Trafiken på en väg genom Hejans lycka uppgår, i detta alternativ, till omkring 1300 fordon/dygn, varav hälften är genomfartstrafik.

Det bedöms att alternativ tre med en avstängning av Parkvägen väster om Hejans lycka är det alternativ som ger flest fördelar, bland annat eftersom trafiken på Fredriksdalsvägen inte ökar samtidigt som trafiken, och andelen genomfartstrafik, genom Hejans lycka blir rimlig.

Om E22 byggs ut till motorväg kan korsningen vid Grönadal komma att stängas för trafik. Diskussioner mellan markägare vid Bjärby och Trafikverket har pekat ut en ersättningsförbindelse precis söder om dagens E22. Det förutsätts att denna förbindelse kan skapas då E22 byggs om till motorväg. Detta eftersom en sådan blir nödvändig för att inte trafiken ska öka genom Nättraby samhälle.

Innehåll

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
INNEHÅLL	5
1 INLEDNING	7
BAKGRUND	7
UPPDRAG OCH SYFTE	7
AVGRÄNSNING.....	7
2 NULÄGET	8
2.1 TÄTORTEN	8
BEFOLKNING.....	9
BEBYGGELSE OCH BEBYGGELSEUTVECKLING.....	9
SERVICE, SAMHÄLLSFUNKTIONER OCH MÅLPUNKTER.....	9
2.2 PLANER OCH MARKINNEHAV	11
MARKINNEHAV	11
ÖVERSIKTSPLANER	12
DETALJPLANER.....	13
2.3 MILJÖ	14
NATURMILJÖ	14
REKREATIONSMILJÖ	14
KULTURMILJÖ	15
NATURBESKRIVNING	16
3 UTBYGGNADSPANER	17
3.1 PLANER	17
OMBYGGNAD E22.....	17
HASTIGHETSPLAN FÖR NÄTTRABY.....	18
KOMMANDE BEBYGGELSEUTVECKLING ENLIGT ÖP2030	19
3.2 KONSEKVENSER.....	20
TRAFIKALSTRING AV TILLKOMMANDE EXPLOATERINGAR	20
4 TRAFIK	21
4.1 TRAFIKSÄKERHET	22
4.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	24
GÅNG- OCH CYKELTRAFIKENS ANSPRÅK	25
KVALITETSBEDÖMNING GÅNG- OCH CYKELTRAFIKNÄT	26

4.3 KOLLEKTIVTRAFIK	27
KOLLEKTIVTRAFIKENS ANSPRÅK	28
KVALITETSBEDÖMNING KOLLEKTIVTRAFIKNÄT	29
4.4 MOTORFORDONSTRAFIK.....	31
BULLER FRÅN VÄGTRAFIK	32
TRAFIKMÄNGDER	32
TRAFIKREGLERINGAR.....	34
RESTIDER PÅ VÄGNÄTET.....	35
TRAFIKALSTRING FRÅN BEFINTLIG BEBYGGELSE	36
BEDÖMNING AV ANDELEN GENOMFARTSTRAFIK PÅ RESPEKTIVE VÄGAVSNITT	36
MOTORFORDONSTRAFIKENS ANSPRÅK	38
KVALITETSBEDÖMNING AV VÄGNÄTET FÖR MOTORFORDONSTRAFIK	39
4.5 BRISTER I TRAFIKSYSTEMET I NÄTTRABY.....	40
KOLLEKTIVTRAFIK	40
ÖVERGRIPANDE VÄGNÄT	41
CYKELVÄGNÄT	42
FRAMTIDA VÄGINFRASTRUKTUR	42
4.6 SAMMANFATTANDE ANALYS AV KVALITETSBEDÖMNINGEN	43
4.7 MÅLSÄTTNINGAR	44
5 HEJANS LYCKA	45
5.1 BESKRIVNING AV OMRÅDET.....	46
5.2 TRAFIKFÖRDELNING	47
TRAFIKALSTRING AV EXPLOATERINGEN HEJANS LYCKA	47
TRAFIKFÖRDELNING	47
FÖRSLAG PÅ VÄG- OCH KORSNINGSSTANDARD.....	47
ALTERNATIV 1. FÖRDELNING AV TRAFIK UTAN VÄGFÖRBINDELSE VID HEJANS LYCKA.....	48
ALTERNATIV 2. FÖRDELNING AV TRAFIK MED VÄGFÖRBINDELSE VID HEJANS LYCKA	50
ALTERNATIV 3. FÖRDELNING AV TRAFIK DÅ PARKVÄGEN ÄR AVSTÄNGD VID KLARABERGSVÄGEN	52
5.3 KONSEKVENSER.....	54
TRAFIK.....	54
ALTERNATIV 1 (UTAN UTBYGGNAD AV HEJANS LYCKA)	54
ALTERNATIV 2 (VÄGFÖRBINDELSE I NORD-SYDLIG RIKTNING VID OMRÅDET HEJANS LYCKA).....	54
ALTERNATIV 3 (PARKVÄGEN STÄNGS VID MJÖVIKSVÄGEN)	55
5.4 SAMMANFATTNING	56
TRAFIKKONSEKVENSER	56
GENOMFARTSTRAFIK GENOM HEJANS LYCKA	57
HUVUDVÄGAR	57
KOLLEKTIVTRAFIK	57
SAMMANFATTNING OCH FÖRSLAG TILL STÄLLNINGSTAGANDE.....	58

1 Inledning

Bakgrund

Nättraby är en tätort i Karlskrona kommun med drygt 3000 invånare. Avståndet till Karlskrona är omkring 12 kilometer. I översiktsplan för Karlskrona kommun 2030 ges möjligheter för samhället att växa ytterligare och mark för mellan 200 – 250 nya enbostadshus pekas ut i översiktsplanen, både i centrala Nättraby och söder om samhället i Skavkulla och Skillingenäs. Blir all denna bebyggelse verklighet inom planperioden kommer Nättrabys befolkning att öka med mellan 500 och 1000 personer. Ett ökat antal boende i Nättraby ger också en ökad trafik. Detta i sin tur ställer krav på trafiksystemets uppbyggnad, kapacitet och trafiksäkerhet.

Karlskrona kommun strävar mot ett hållbart stadsbyggande. Med ett hållbart stadsbyggande utsätts inte naturen för ökande koncentrationer av ämnen ur jordskorpan eller från samhällets produktion. Vidare är hushållningen med resurser så effektiv och rättvis att mänskliga behov tillgodoses överallt och naturen utsätts inte för systematisk undanträngning. Karlskrona kommun har ställt sig grundprinciperna för det hållbara samhället och som ett led i detta är Karlskrona medlem i Sveriges ekokommuner.

Uppdrag och syfte

Syftet med denna trafikutredning över Nättraby är att bedöma tillkommande trafik av den i översiktsplanen föreslagna exploateringen samt bedöma den påverkan på det övergripande vägnätet denna medför. Syftet är också att ge förslag på lämpliga åtgärder som syftar till att skapa ett vägsystem i Nättraby som tillgodoser höga krav på framkomlighet, miljöpåverkan, orienterbarhet och trafiksäkerhet.

Trafikutredningen syftar också till att bedöma olika trafiklösningar i samband med exploateringen av området Hejans lycka, där omkring 100 bostäder i enfamiljshus planeras. Området ligger strategiskt till i Nättraby, nära kommersiell service och samhällsservice samt kommunikationer. Etableringen vid Hejans lycka skapar en förbindelse mellan Idrottsvägen samt Parkvägen, vilket i sin tur kan fungera som en gen väg för de trafikanter som har målpunkter söder om Nättraby i Skillingenäs och Skavkulla-området.

Avgränsning

Denna trafikutredning handlar om framförallt centrala Nättraby och avgränsas geografiskt av området öster om Gamla Dalbyvägen samt av Grönadalsvägen i väster. Rapporten behandlar inte miljöeffekter av olika vägalternativ eller detaljerade bulleranalyser.

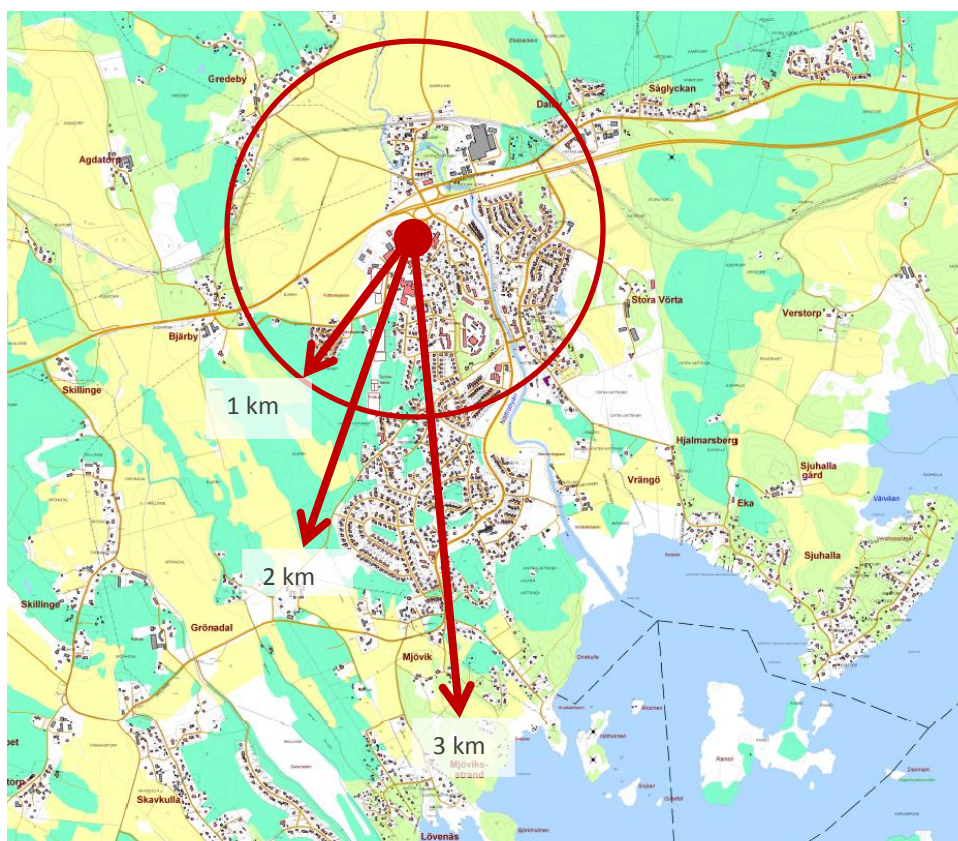
2 Nuläget

2.1 Tätorten

Nättraby ligger omkring 10 kilometer från Karlskrona centrum. Inom Nättraby tätort är avstånden som mest 2 kilometer till butikscentret vid Mjöviksvägen, se figur 1 nedan.

Nättraby har på senare tid expanderat söderut längs med kusten vid Skillingenäs. Avståndet till Nättraby centrum från Skillingenäs är omkring 5 kilometer.

Nättraby är lokaliserat framförallt på den södra sidan av E22 på båda sidorna av Nättrabyån som delar samhället i en östlig och en västlig del. Bebyggelsen i centrala Nättraby är framförallt placerad på de höjdområden som omger Nättrabyån. Höjdskillnaden mellan Nättrabyåns omgivande mark och de högsta partierna är omkring 20 meter.



Figur 1: Nättraby samt avstånd från Nättraby trafikplats och handelslokaliseringen.

Befolkning

Nättraby har haft en stadig befolkningsökning sedan 1960-talet då befolkningen i Nättraby var omkring 1300 personer. Befolkningsmängden i Nättraby var vid årsskiftet 2012/2013 3109 personer.

Bebyggelse och bebyggelseutveckling

Utvecklingen i Nättraby har varit kraftig de senaste tio åren. Bostadsområden som Skillingenäs, Skavkulla och Skärva by har tillkommit vilket medfört att Nättraby idag är relativt utspritt. Verksamheterna har framförallt utvecklats omkring E22 och en viss centrumförskjutning har skett mot E22.

De flesta i Nättraby bor i enfamiljshus, men kring det som kallas Benabacken finns lägenhetsboende. Lägenheterna är här i huvudsak mindre. Vid Benabacken, utmed Fredriksdalsvägen finns också ett vårdhem och äldreboende. Totalt finns det 347 hyresrätter i Nättraby och 78 bostadsrätter i småhusform. Det finns 2797 bostäder med äganderätt.

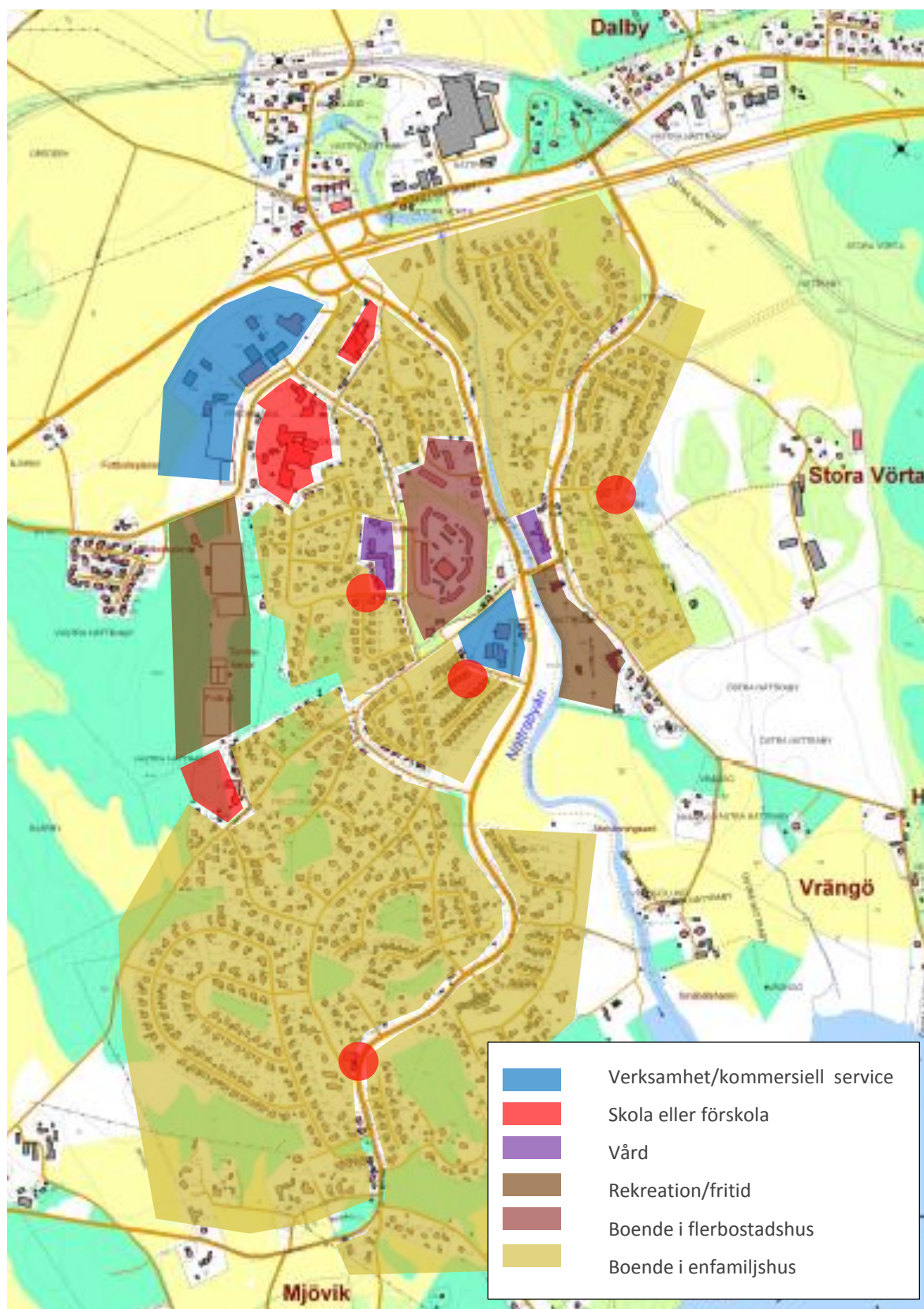
Service, samhällsfunktioner och målpunkter

I Nättraby finns två livsmedelsbutiker, en vid Nättraby centrum vid Mjöviksvägen samt en vid verksamhetsområdet utmed E22. Större företag i Nättraby är Blekingeplantan, Luddwes, Sängjätten samt Nättraby vägkrog. De tre senare är samtliga lokaliserade vid verksamhetsområdet vid trafikplats Nättraby.

Nättrabyskolan är en F-9-skola som är belägen vid den västra delen av Fredriksdalsvägen. Inom kort kommer skolan även att etableras i nya lokaler på östra sidan av Fredriksdalsvägen. I Nättraby finns också förskolor vid Fredriksdalsvägen 13, Havgårdsvägen 2, Uvvägen 6, Mjöviksvägen 58, Ryttaleden, Skillingenäs, Parkvägen 16 samt Skärva.

Vid kyrkan, vid Gamla Dalbyvägen, finns vårdcentral samt folktandvård.

I den västra delen av Nättraby, strax väster om skolan finns ett idrottsområde. I närheten av detta finns Folkets hus som ligger utmed Parkvägen.

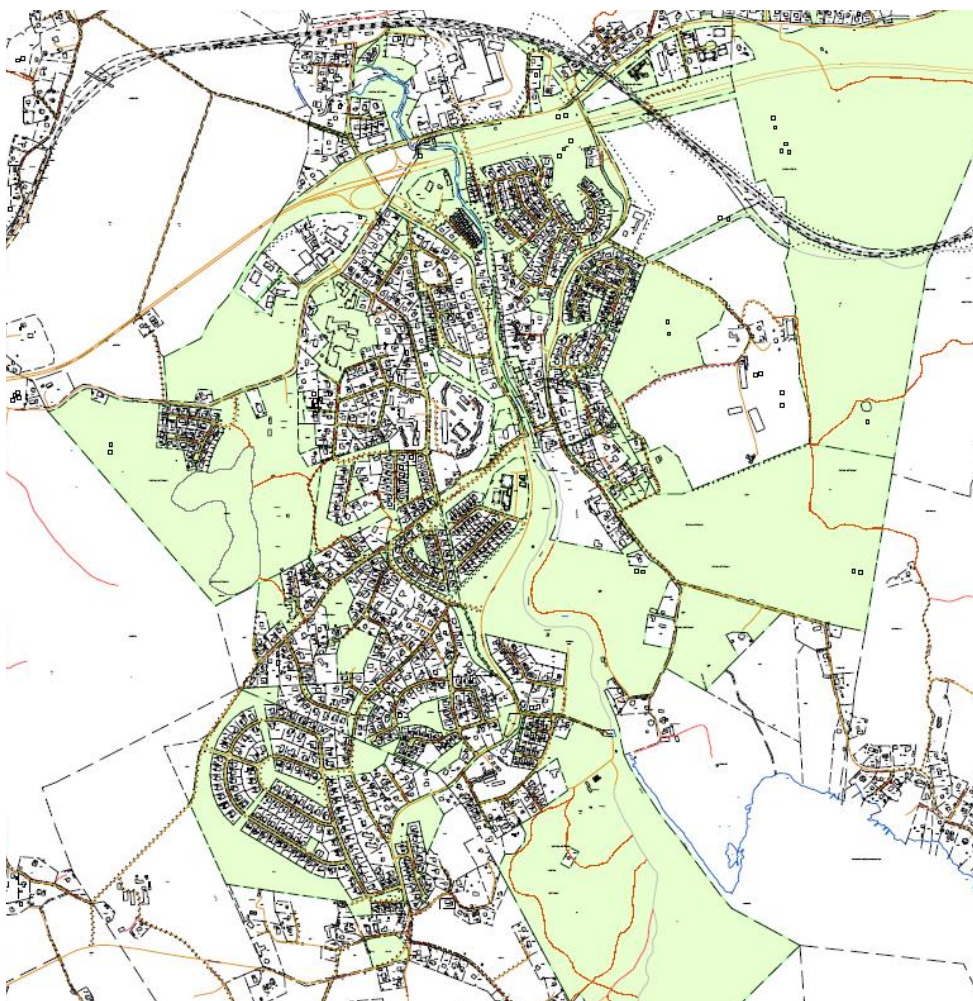


Figur 2: Nättraby. Redovisning av funktioner.

2.2 Planer och markinnehav

Markinnehav

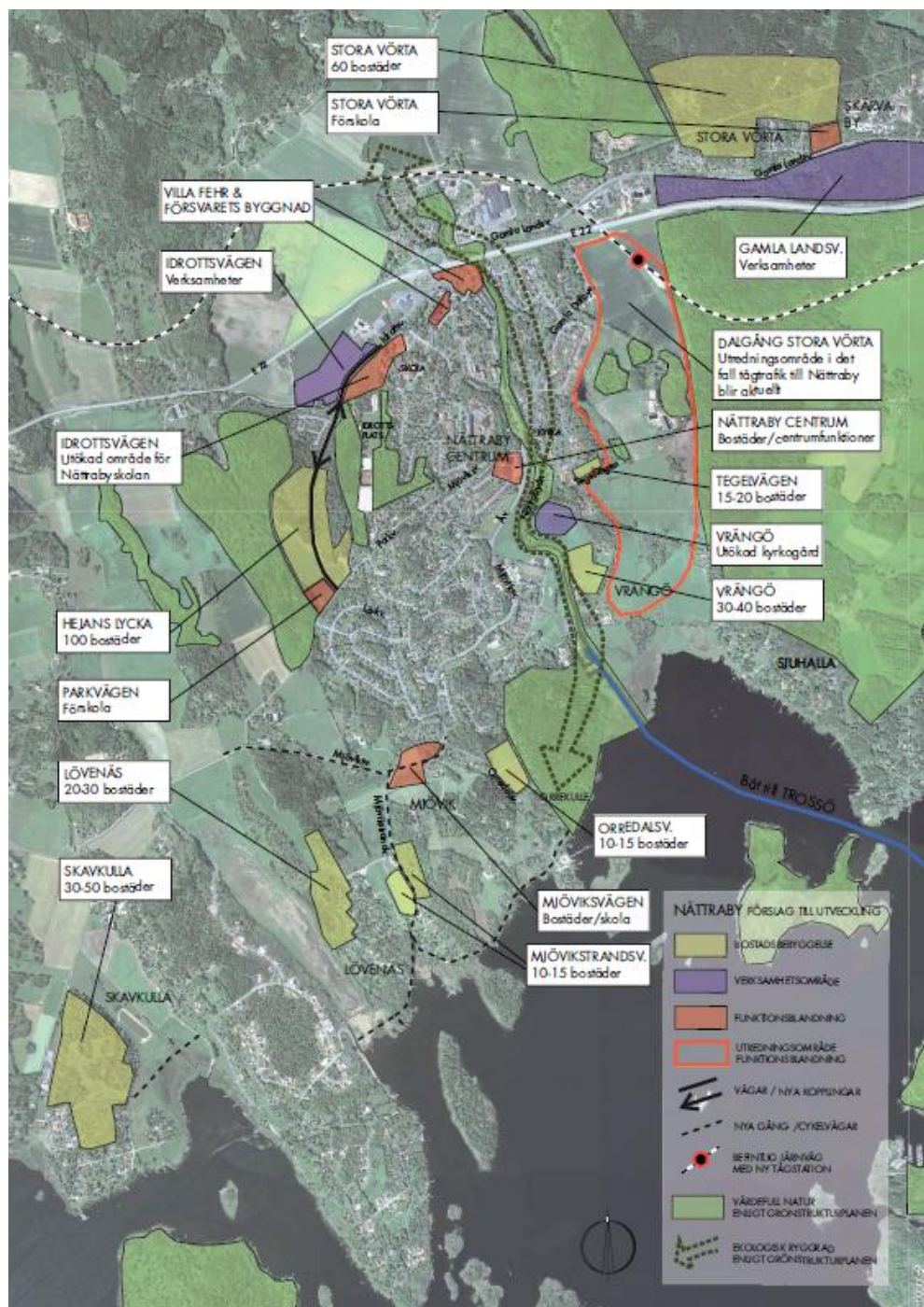
I Nättraby finns ett stort markinnehav som är i kommunens ägo. Dessa redovisas i grönt i figur 3 nedan. Vita ytor är i mark i privat ägo.



Figur 3: Markinnehav i Nättraby. Grönmarkerad mark är i Karlskrona kommuns ägo.

Översiktsplaner

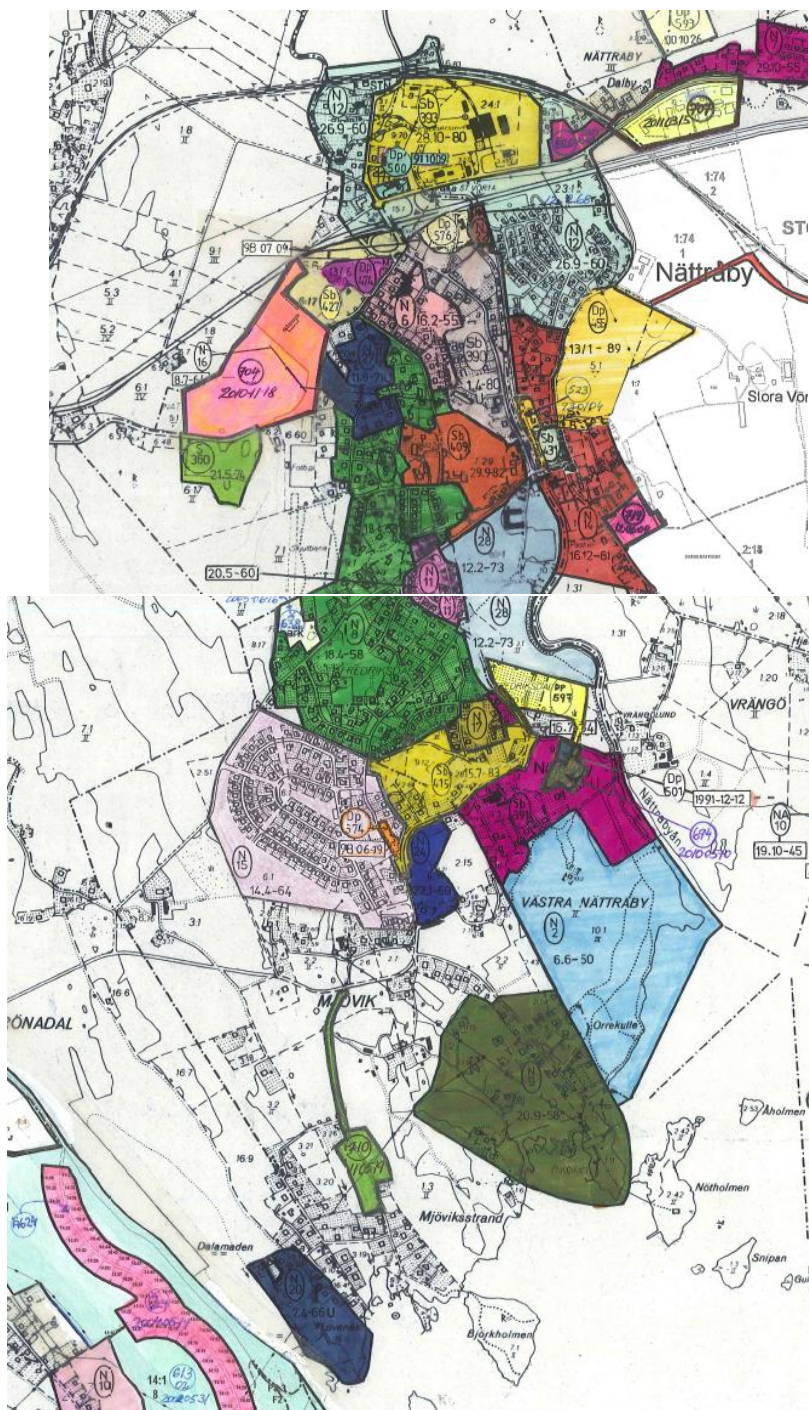
Karlskrona kommuns senaste översiktsplan antogs av Kommunfullmäktige 2011. Planen är giltig fram till 2030. I översiktsplanen pekas ett antal möjliga områden i Nättraby ut för bebyggelse, både i den östra delen och den västra, se figur 4 nedan.



Figur 4: Översiktsplan 2030 för Nättraby.

Detaljplaner

Den tätbebyggda delen av centrala Nättraby är planlagd, men det finns även områden som inte har detaljplan. På kartan i figur 5 nedan redovisas samtliga detaljplaner i Nättraby. Områden som inte är markerade har ingen gällande detaljplan.



Figur 5: Detaljplanelagd mark i Nättraby.

2.3 Miljö

Naturmiljö

Riksintresse för naturvård finns i Nättrabytrakten kring området vid Skärva samt Danmarksfjärden där även Nättrabyån ingår. Nättrabyån har stora ekologiska värden och har förekomst av bland annat öring och flodpärlmussla.

Den västra delen av Nättraby består av bland annat skogsmark med höga naturvärden. Dessa är skyddade av markägaren genom ett naturvårdsavtal. Markytan med gällande naturvårdsavtal omfattar 225 000 kvadratmeter. Inom området finns ett antal arter vilka börjar bli alltmer sällsynta. Inom området lever också en stor population av långbensgrodor. I kartan i figur 6 redovisas gällande naturvårdsavtal i västra Nättraby.



Figur 6: Naturvårdsavtal i västra Nättraby.

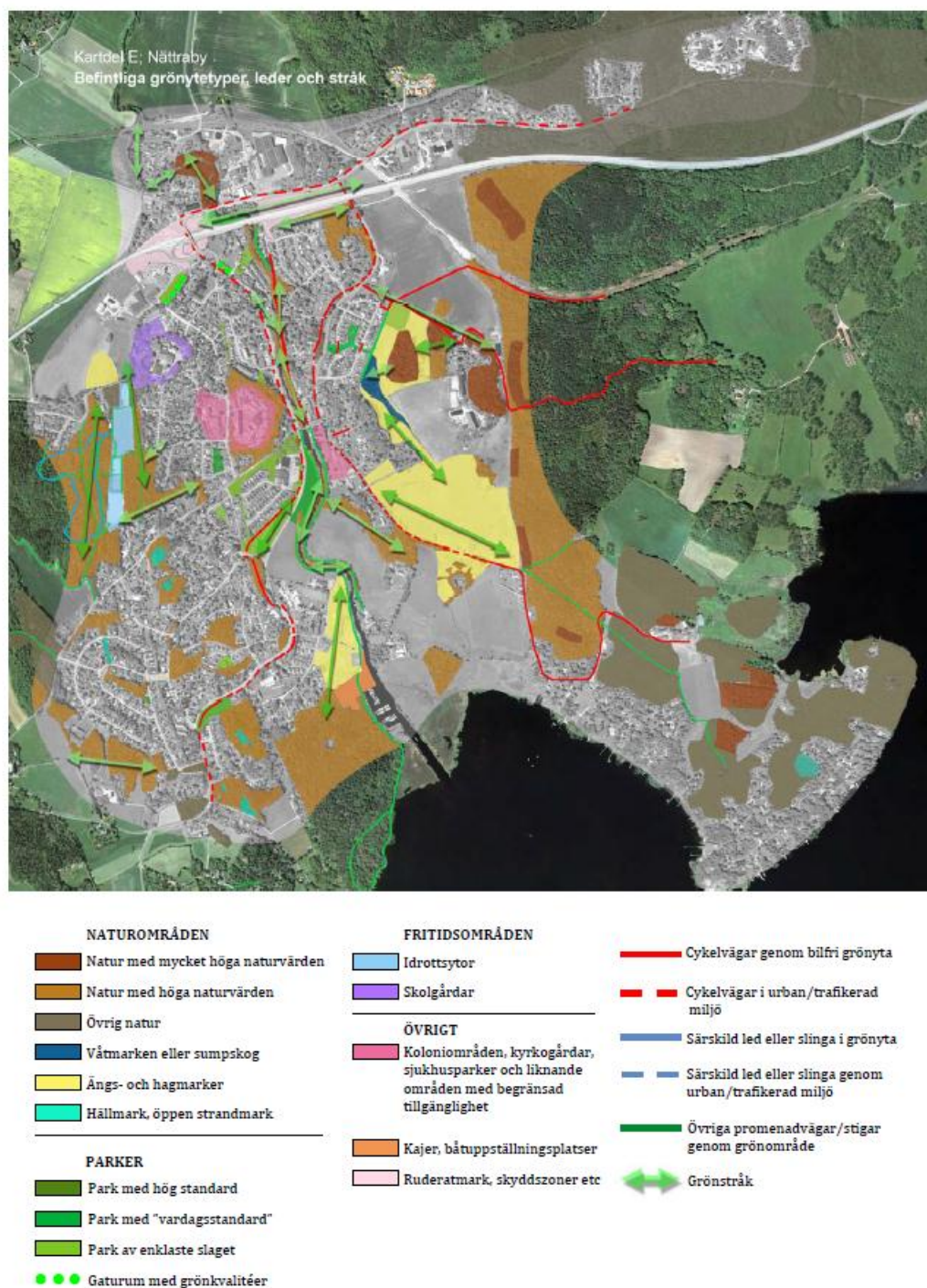
I Nättraby finns vandringsleder runt Nättrabyån samt till Orrekullen. Vid Nättraby idrottsplats finns en knappt tre kilometer lång löpslinga.

Kulturmiljö

Området kring Grönadal och Skavkulla är i översiktsplanen 2030 utpekade som område med kulturmiljö av särskilt värde. I området finns ett antal lämningar från yngre bronsåldern. Området kring Bjärby består till stor del av gammal sank ängsmark som dikades ut under 1800-talet och började odlas upp. Skillingebäcken som går i nord-sydlig riktning kanaliseras under 1880-talet. Inom området finns även den gamla kustvägen som ligger i nära anslutning till den nuvarande E22, strax intill trafikplatsen Skillinge. Denna gamla vägsträckning ingår som en del i friluftsmuseet Nättraby vägmuseum. Alldeles intill trafikplats Skillinge finns fortfarande den gamla gästgivaregården kvar som numera är i privat ägo.

Naturbeskrivning

I samband med att Karlskrona kommuns senaste översiktsplan togs fram arbetades även en grönstrukturplan fram för Karlskrona tätort samt samhällena Nättraby, Jämjö och Rödeby. I figur 7 nedan redovisas den del av grönstrukturplanen som rör Nättraby.



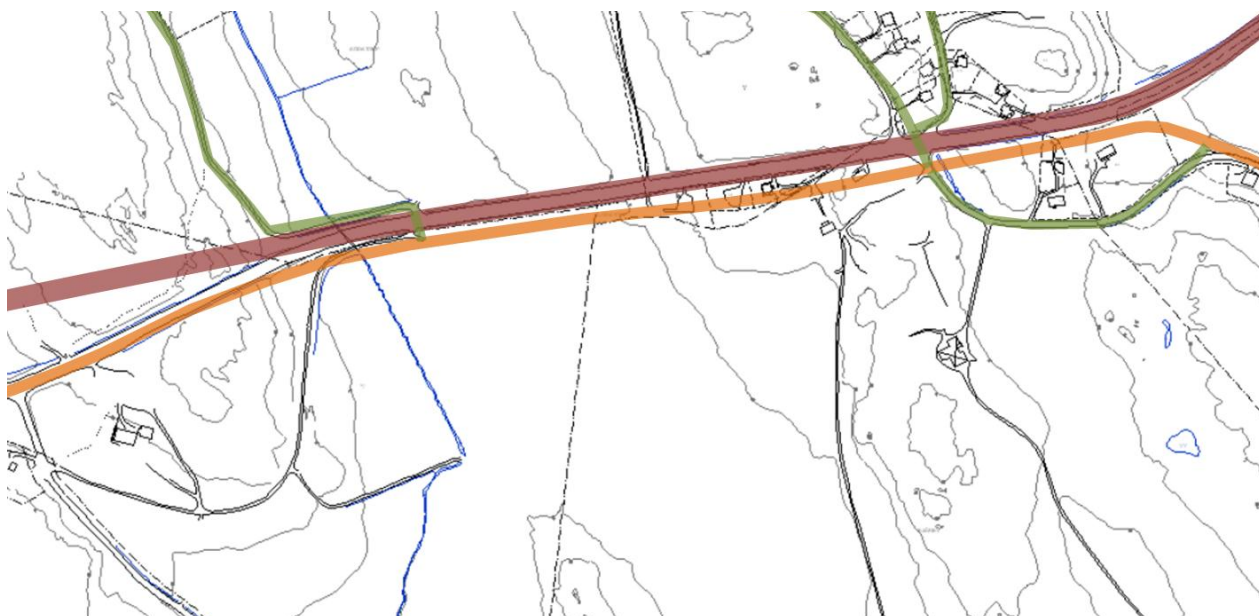
Figur 7: Grönstrukturplan för Nättraby.

3 Utbyggnadsplaner

3.1 Planer

Ombyggnad E22

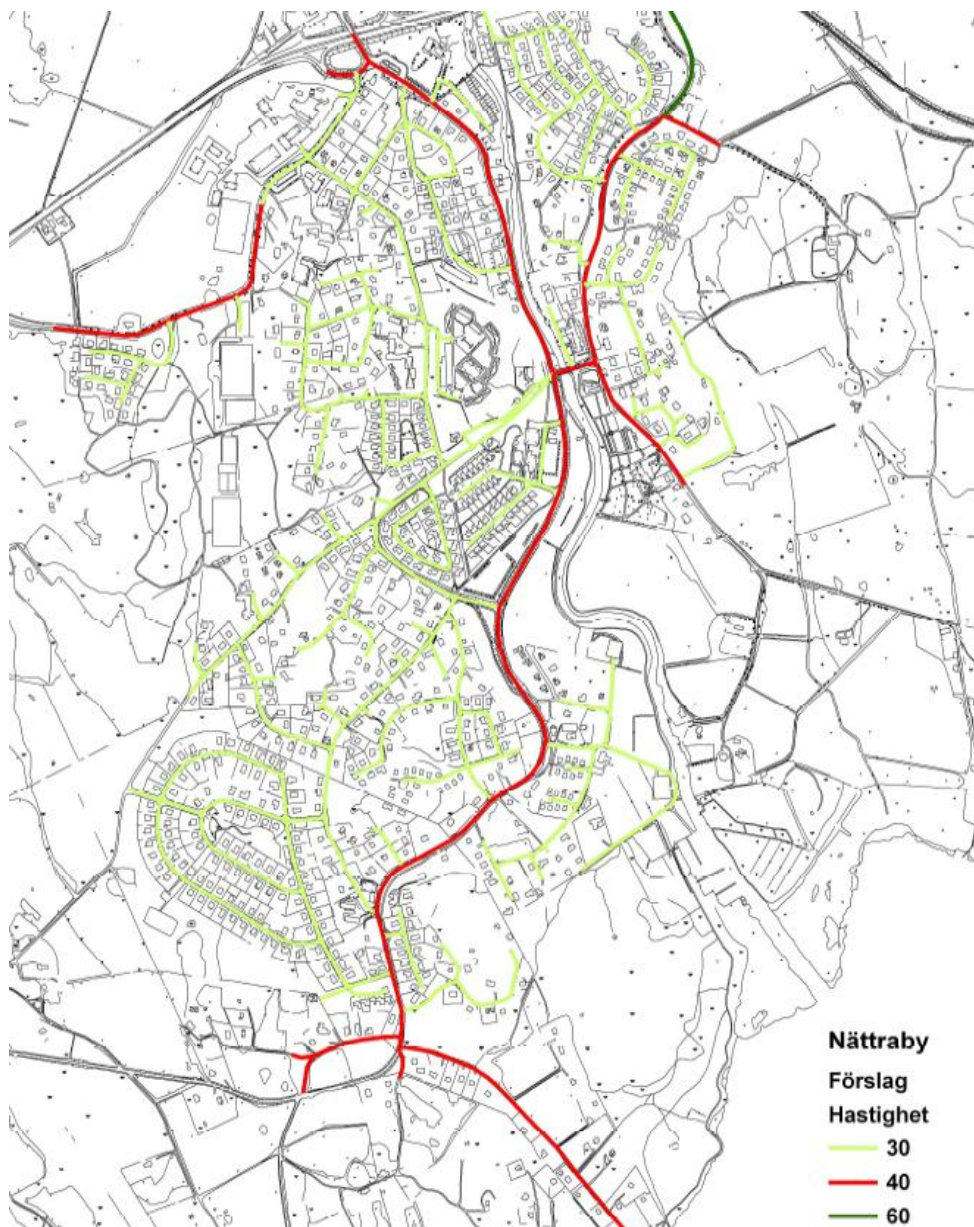
E22 planeras att byggas ut till motorväg i befintlig sträckning från Björketorp till Nättraby. En eventuell byggstart kan tidigast ske 2021. Det finns en trafikutredning för E22 på sträckan mellan Björketorp och Nättraby som anger att motorväg ska byggas, och man har för denna angett tre alternativa korridorer för denna. Inom utredningsområdet Nättraby löper dock dessa korridorer samman till en och den kommande motorvägen föreslås passera Bjärby i samma läge som idag. Skillnaden är att man föreslår att vägen läggs i skärning och den nuvarande korsningen ersätts med en planskild korsning, utan anslutning mot motorvägen. Enligt förslaget planeras inte för någon trafikplats på sträckan mellan trafikplatsen vid Nättraby eller den kommande trafikplatsen vid Hasslö vägskäl, väg 673. Detta gör att varken vägen vid Bjärby gård eller Skillingevägen vid Grönadal får någon anslutning till E22 i förslaget. Dock har det diskuterats att vid Bjärby, precis söder om E22, anlägga en ersättningsväg som kopplar ihop vägen vid Grönadal till Idrottsvägen. I figur 8 nedan redovisas det möjliga vägområdet för E22.



Figur 8: Möjlig vägkorridor för ny dragning av E22 väster om Nättraby. Röd markering anger läget för den nya motorvägen. Orange markering läget för en ny parallell väg som är en ersättning för trafik bl.a. till Grönadalsvägen. Gröna markeringar är befintliga lokalgator.

Hastighetsplan för Nättraby

Under 2011 genomförde Karlskrona kommun en översyn av hastighetsgränserna i Karlskrona centralort samt tätorterna Nättraby, Jämjö och Rödeby. Hastighetsplanen har varit ute på remiss under januari 2013 och den kommer att beredas politiskt under våren 2013. I figur 9 nedan redovisas förslaget för Nättraby tätort.



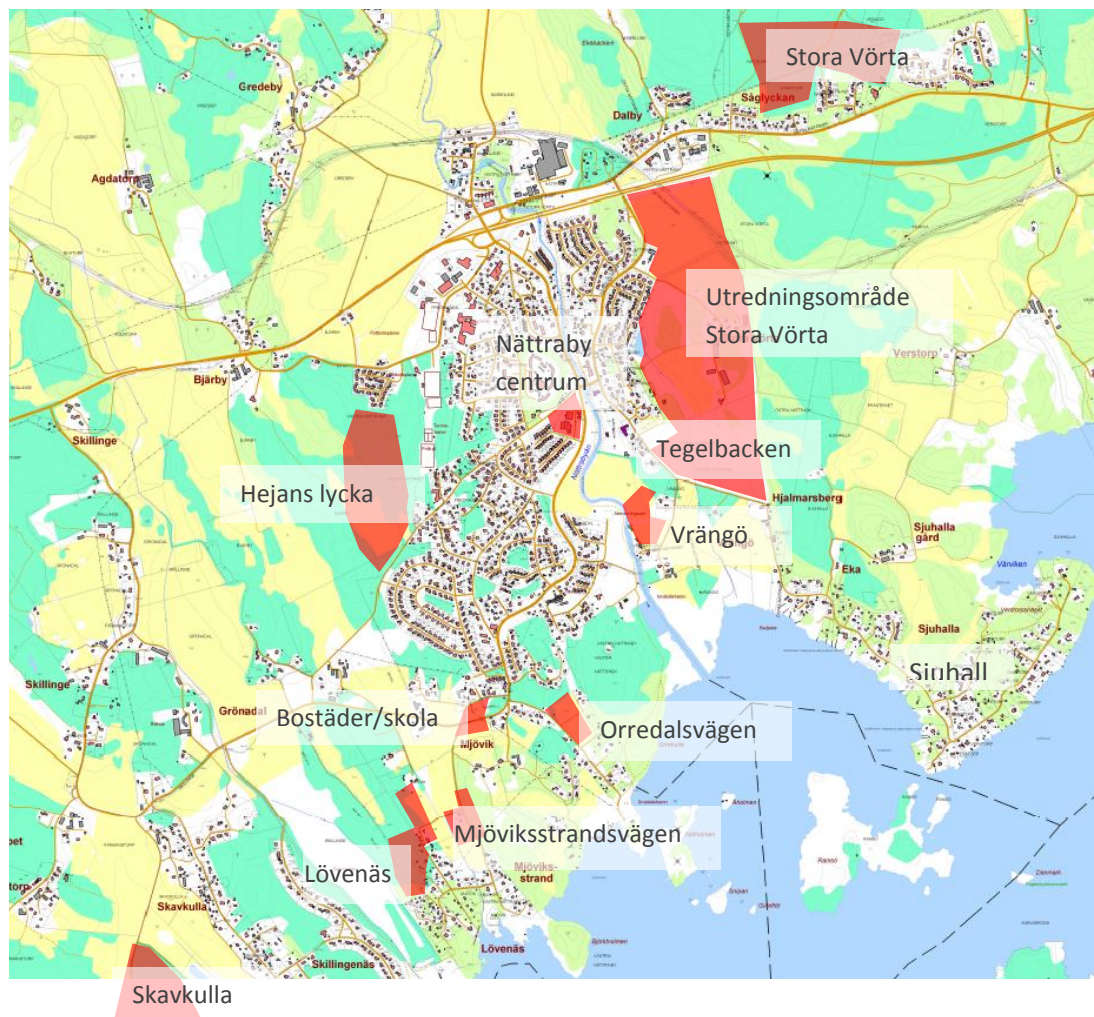
Figur 9: Förslag till hastighetsplan i Nättraby.

Kommande bebyggelseutveckling enligt ÖP2030

I översiktsplanen finns ett antal områden utpekade som lämpliga för bebyggelse:

- Nättraby centrum. Förtätning med omkring 40 bostäder i flerbostadshus.
- Skavkulla. 30-50 bostäder.
- Lövenäs. 20-30 bostäder.
- Mjöviksstrandsvägen. 10-15 bostäder.
- Orredalsvägen. 10-15 bostäder.
- Tegelbacken. 15-20 lägenheter i flerbostadshus.
- Vrängö. 30-40 bostäder i radhus.
- Stora Vörta. 60-80 bostäder.
- Hejans lycka. Omkring 100 bostäder.
- Sjuhalla. Omvandling från fritidshus till permanentbebyggelse. En förtätning av området är möjlig med omkring 20 bostäder.

Totalt planeras ett nyttillskott mellan 335 – 410 bostäder.

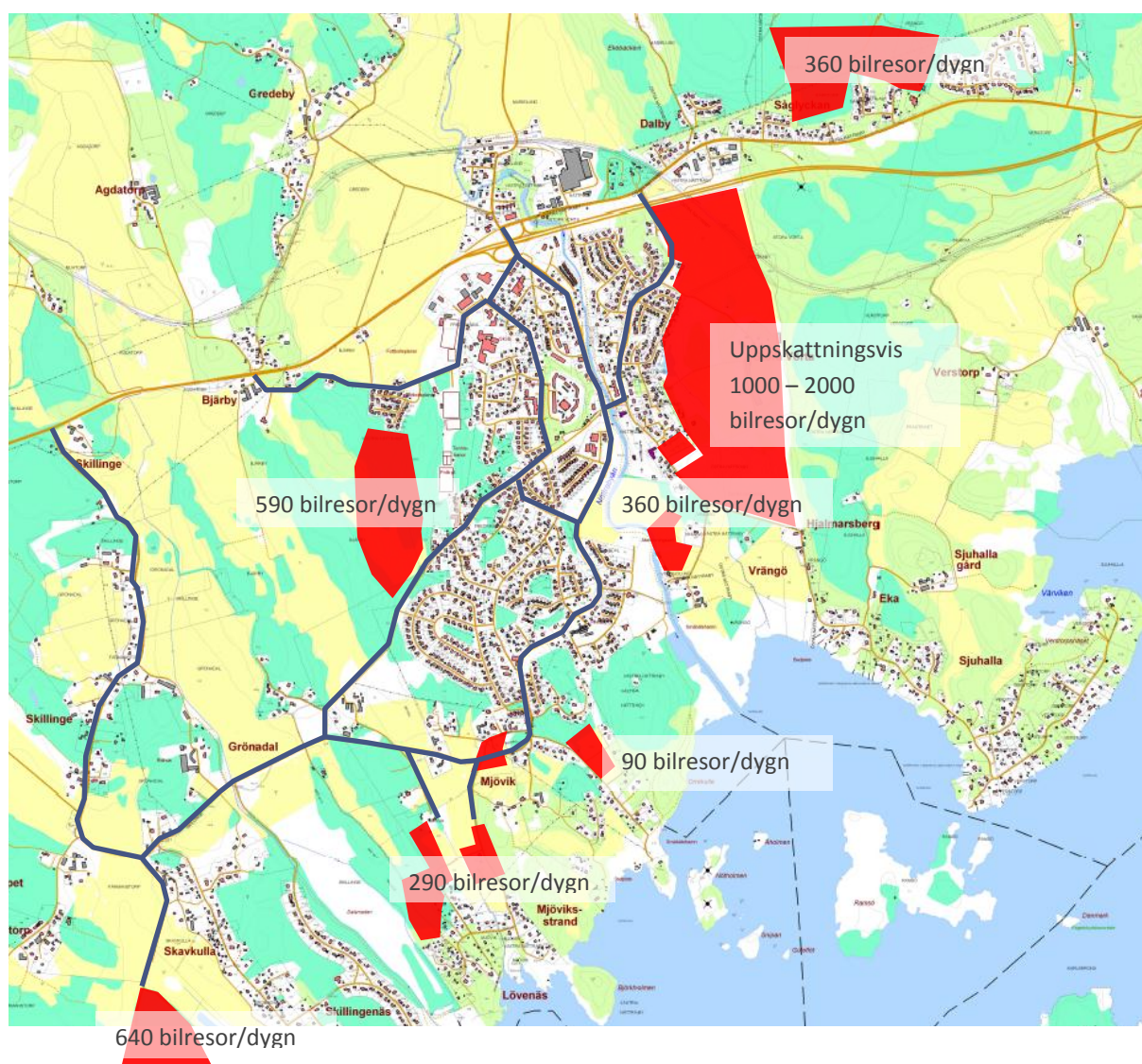


Figur 10: Utbyggnadsområden i Nättraby.

3.2 Konsekvenser

Trafikalstring av tillkommande exploateringar

De förslag till ny bebyggelse i Nättraby som finns i översiktsplan 2030 antas alstra drygt 4000 nya bilresor. I centrala Nättraby planeras bebyggelse vid Hejans lycka som alstrar omkring 600 bilresor och öster om Nättrabyån kan det tillkomma bebyggelse som kan generera omkring 2000 bilresor. I exploateringen på östra sidan av ån finns dock en stor osäkerhet eftersom en stor del av den föreslagna exploateringen föreslås kring ett eventuellt framtida stationsläge vid Nättraby där det finns stor osäkerhet. Söder om centrala Nättraby föreslås ny bebyggelse som skulle kunna alstra omkring 1000 nya bilresor, se figur 11 nedan.



Figur 11: Nya bilresor i Nättraby utifrån bebyggelse planerad i Översiktsplan 2030.

4 Trafik



Villa Fehr i Nättraby.

4.1 Trafiksäkerhet

I Nättraby har det under åren 2003 – 2012 inträffat totalt 150 trafikolyckor som resulterat i personskada. Singelolyckorna är dominerande och utgör 70 % av samtliga skadade i Nättraby. Antalet trafikanter som skadats i singelolyckor är jämnt fördelat mellan gående, cyklister, mopedister och de som färdas i motorfordon.

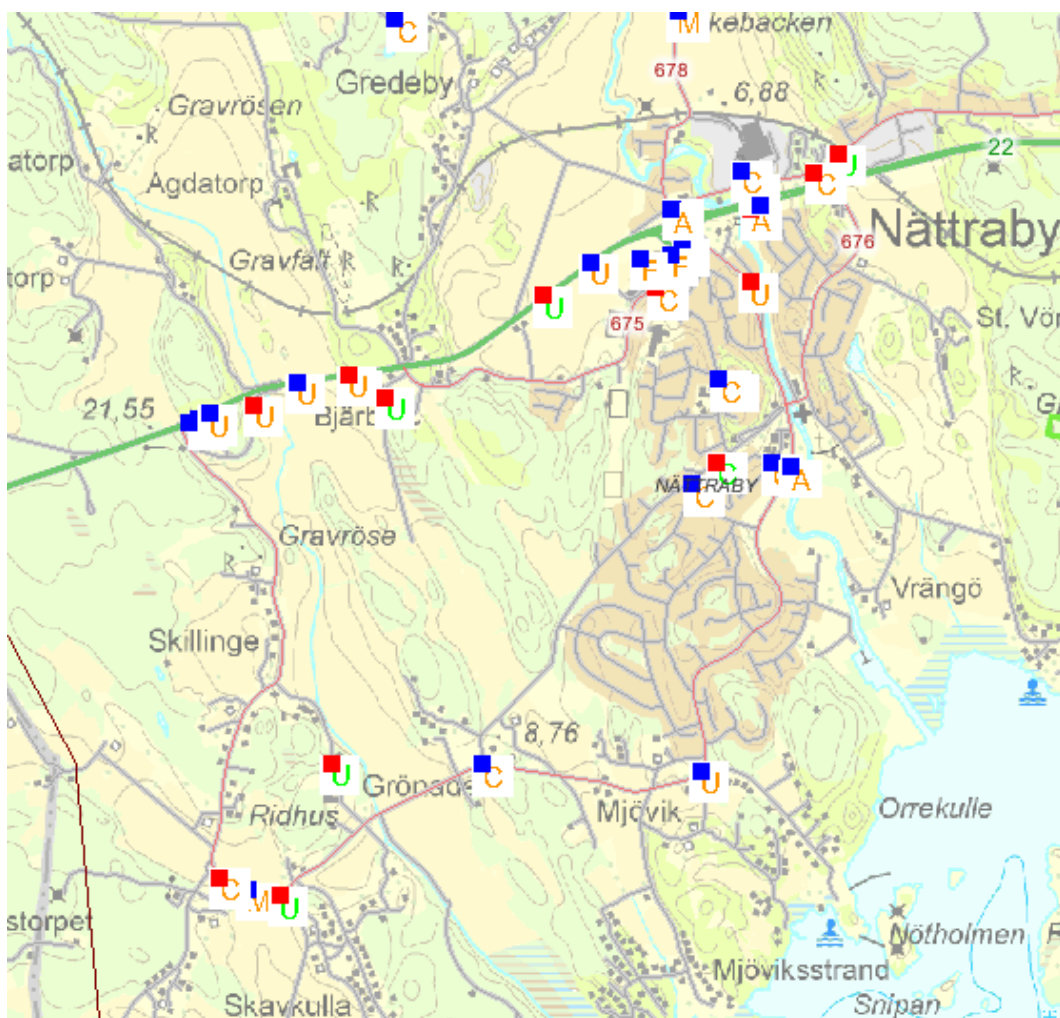
Antalet kollisionsoolyckor är få i Nättraby. Det är framförallt de som färdas i motorfordon som skadas, och då framförallt på väg E22 som passerar i Nättrabys norra kant. Förutom de som färdas i motorfordon skadas även cyklister och mopedister i kollisionsoolyckor. Dessa olyckor är utspridda över Nättraby tätort, se figur 13 nedan och kartan i figur 14 på nästa sida.

	Lindrigt skadad	Måttligt skadad	Totalsumma
Cykel/moped	10	5	15
Fotgängare	3	1	4
Motorfordon	26	1	27
Totalsumma	39	7	46

Figur 12: Antalet skadade i kollisionsoolyckor i Nättraby med omnejd 2000-2011.

	Lindrigt skadad	Måttligt skadad	Svårt skadad	Totalsumma
Cykel	15	11	1	27
Fotgängare	11	19		30
Moped	14	2		16
Motorfordon	25	6		31
Totalsumma	65	38	1	104

Figur 13: Antalet skadade i singelolyckor i Nättraby med omnejd 2000-2011.

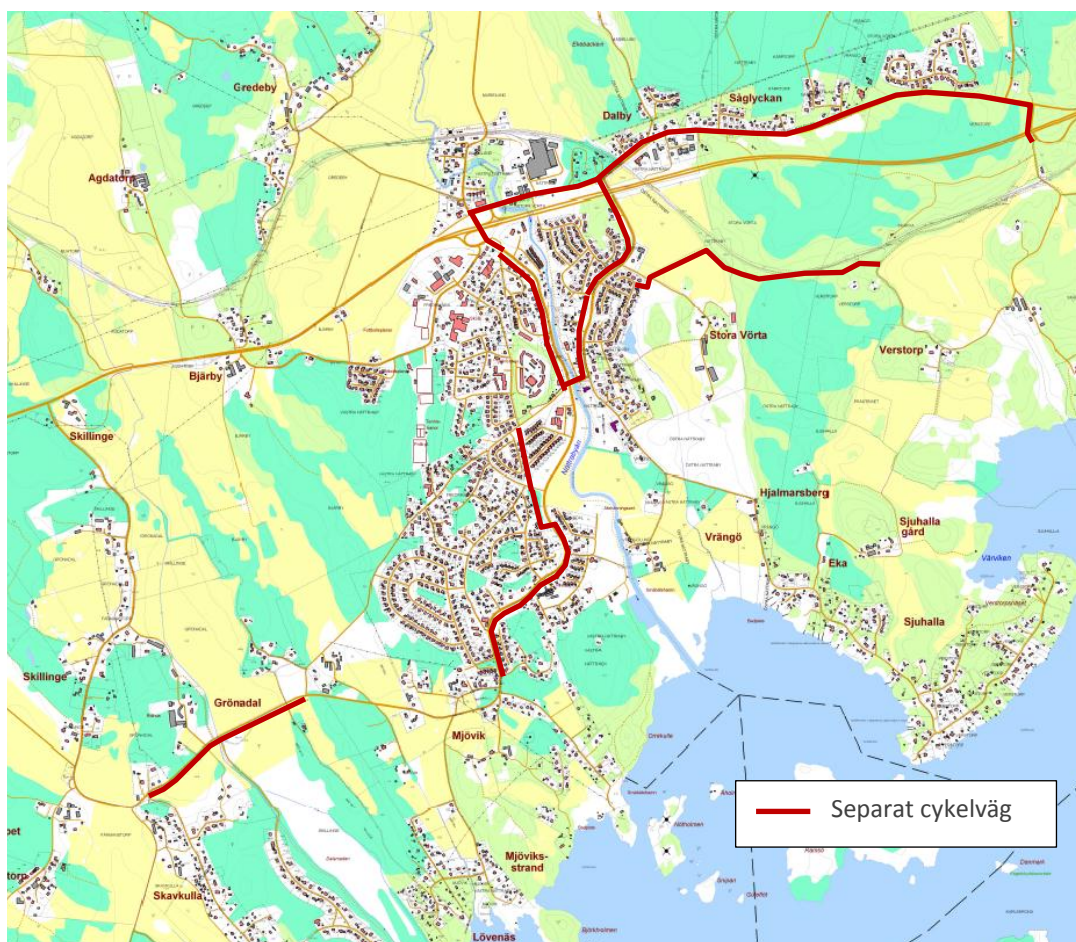


Figur 14: Skadade trafikanter i kollisionsolyckor under åren 2003 – 2012.

4.2 Gång- och cykeltrafik

I Nättraby finns cykelvägar längs i stort sett hela huvudvägnätet, se figur 15 nedan. Utmed det övergripande vägnätet saknas separat cykelväg utmed Mjöviksvägen mellan Orredalsvägen och Parkvägen. Mellan Färmanstorpssvägen och Parkvägen finns separat cykelväg på den södra sidan. Denna slutar vid Parkvägen där avsikten är att cyklister mot Nättraby centrum samt till Nättrabyskolan ska välja Parkvägen. På Parkvägen sker cykling tillsammans med övrig trafik utan separering.

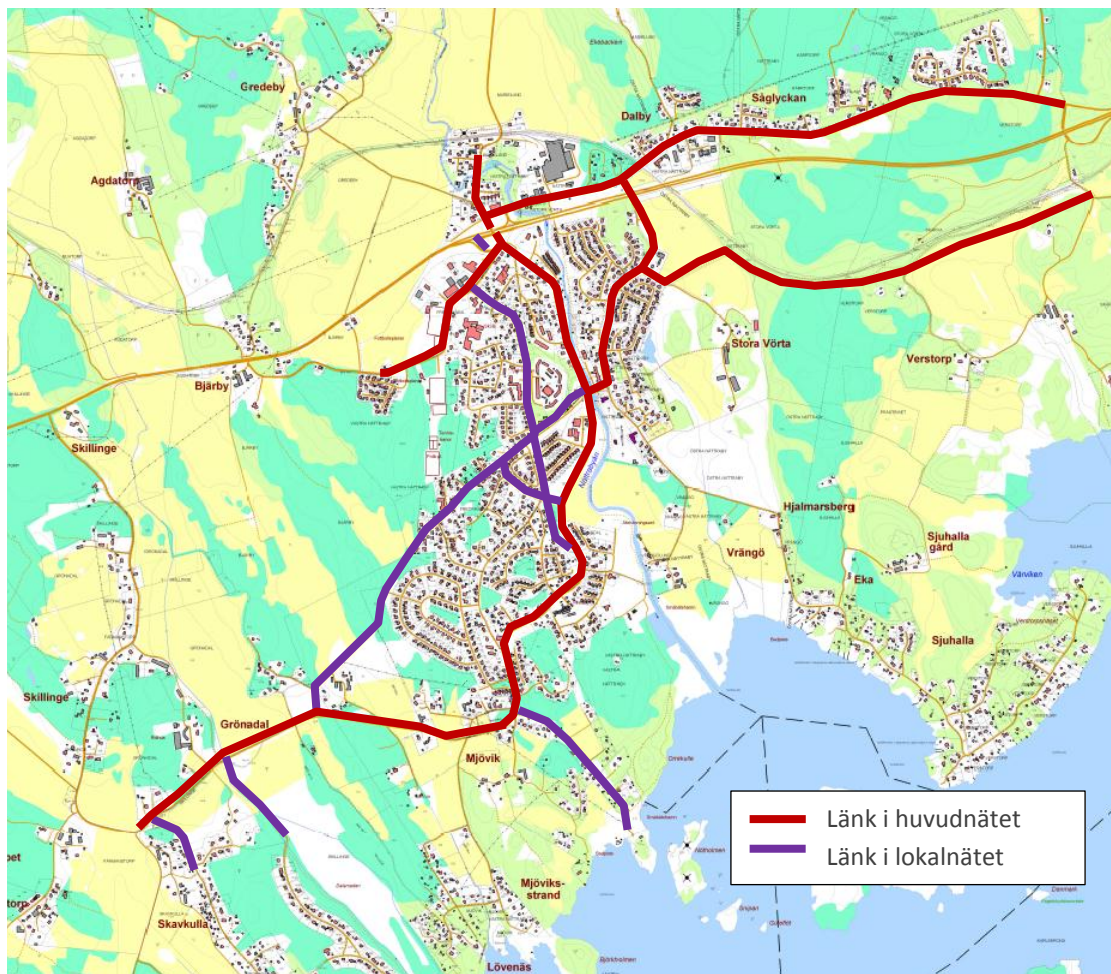
Mot Karlskrona finns cykelväg parallellt med järnvägen samt utmed Gamla Landsvägen. Dessa två stråk går samman vid trafikplats Skärva till ett gemensamt som leder till centrala Karlskrona.



Figur 15: Gång- och cykelvägar i Nättraby.

Gång- och cykeltrafikens anspråk

Gång- och cykeltrafiken har anspråk på att trafikera samma vägnät i centrala Nättraby som biltrafiken, se figur 16 nedan. Anspråk finns att färdas längs med Åvägen och Mjöviksstrandsvägen samt utmed Gamla Landsvägen och Gamla Dalbyvägen. Även utmed stråket Parkvägen och Fredriksdalsvägen finns anspråk på att färdas som gående och cyklist, särskilt för att nå målpunkter som skola vid Fredriksdalsvägen, samt utmed Orredalsvägen mot badplatsen.

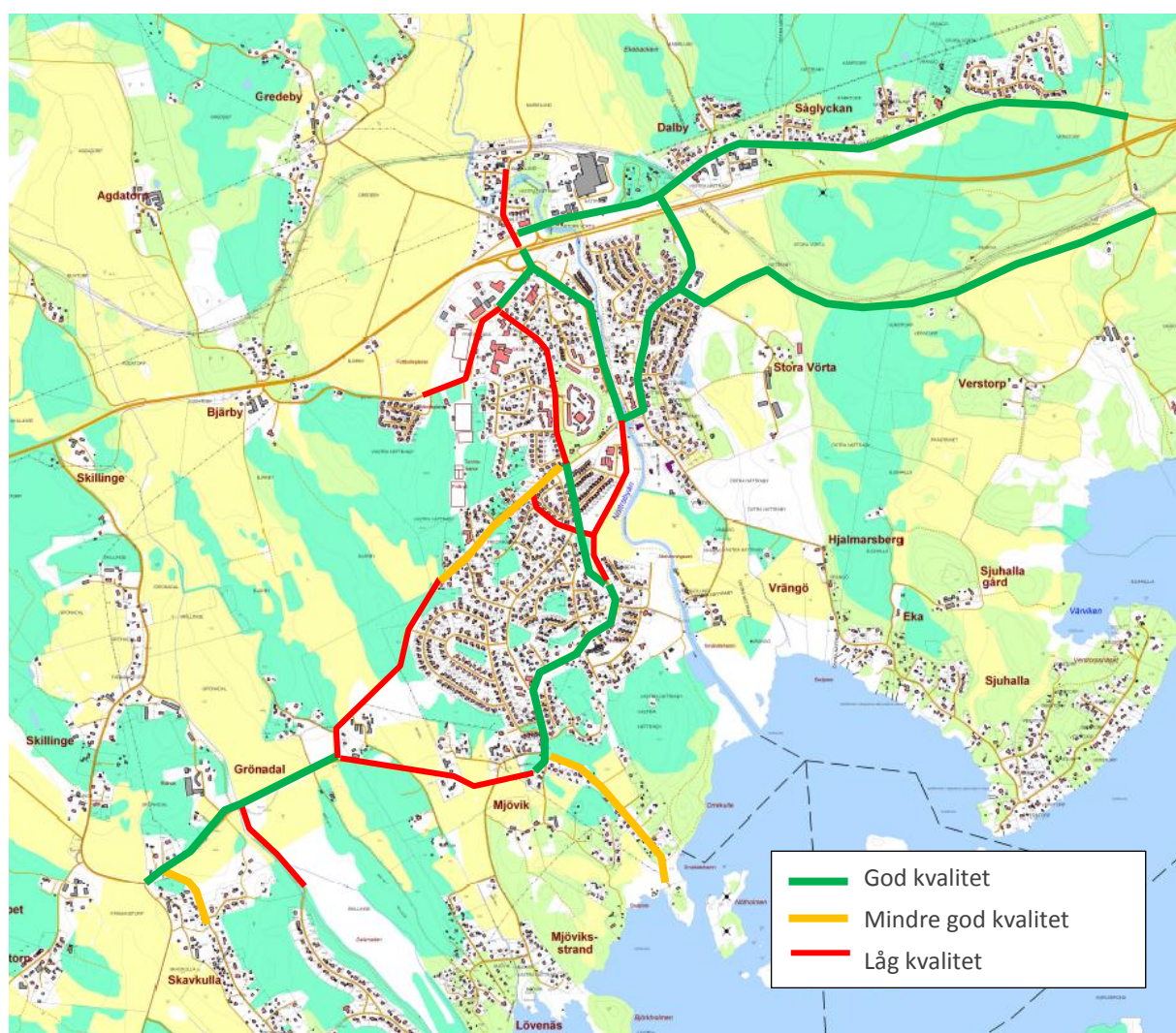


Figur 16: Gång- och cykeltrafikens anspråk i Nättraby.

Kvalitetsbedömning gång- och cykeltrafiknät

Utifrån de anspråk som finns på vägnätet att gå eller cykla i Nättraby bedöms att standarden är god längs huvudvägnätet på de sträckor som har separat cykelbana.

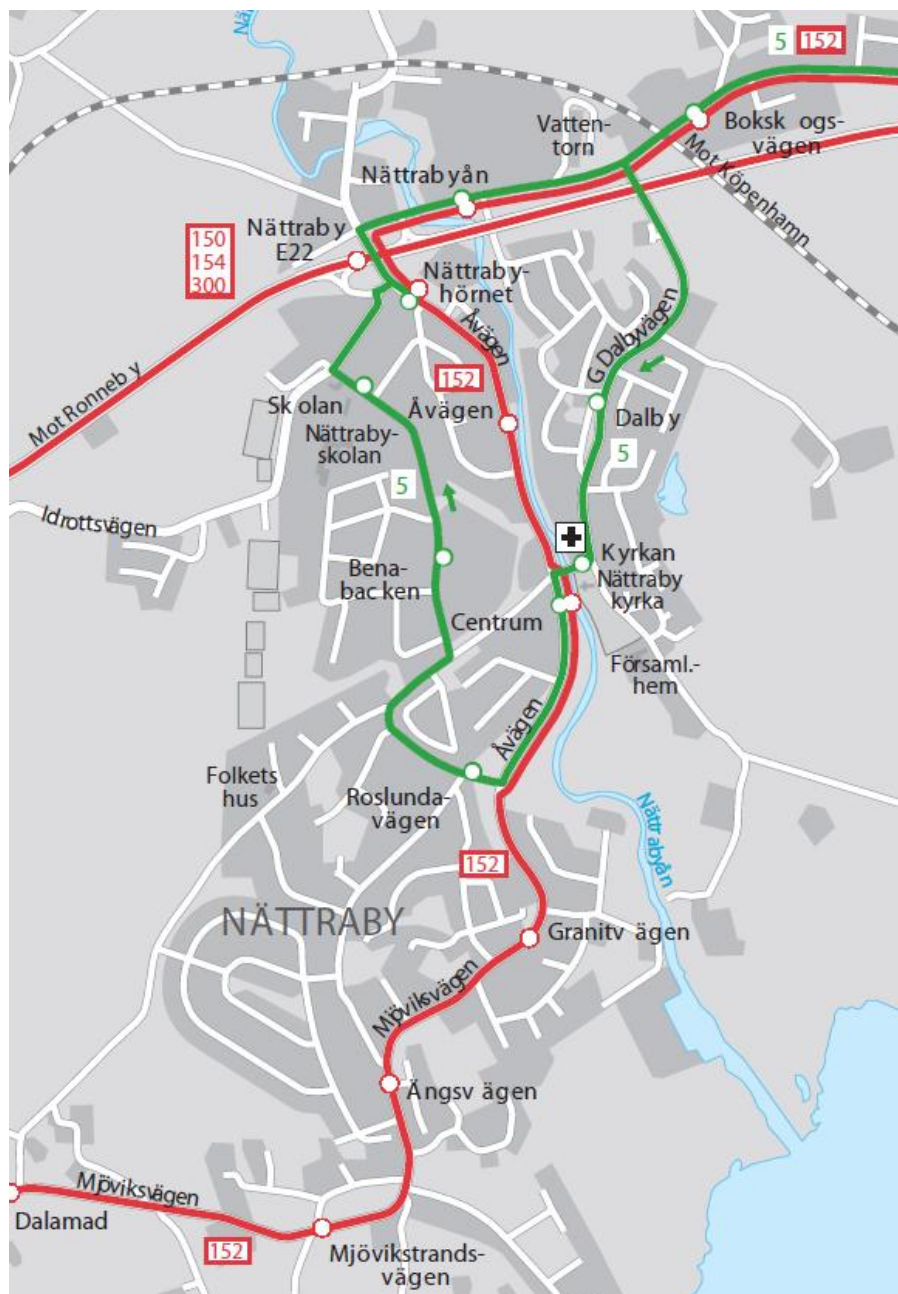
Kvalitetsbedömningen redovisas i figur 17 nedan. På de sträckor längs huvudvägnätet som har anspråk på att cykla, men där separat gång- och cykelbana saknas, bedöms ha låg standard. På Parkvägen och Fredriksdalsvägen finns anspråk på gång- och cykeltrafik, som en förbindelse mellan skolan och bostadsområdena söder om Nättraby tätort. På grund av en viss andel genomfartstrafik, samt en i förhållande till vägstandarden hög biltrafikmängd, har detta stråk mestadels röd standard för gående och cyklande.



Figur 17: Kvalitetsbedömning gång- och cykelvägnätet i Nättraby.

4.3 Kollektivtrafik

Nättraby trafikeras av tre busslinjer, stadsbusslinje 5 samt landsbygdslinjerna 152 och 154, se figur 18 nedan. Stadsbusslinje 5 går var 20:e minut från Dalby mellan klockan 06:00 till 19:00 samt i stort sett med 1-timmestrafik mellan klockan 19:00 till 01:00. Landsbygdslinjerna 152 och 154 går med några avgångar på morgonen samt några på eftermiddagen. Restiden för linje 5 från Nättraby till Karlskrona centrum är drygt 30 minuter.



Figur 18: Befintligt kollektivtrafiknät i Nättraby.

Kollektivtrafikens anspråk

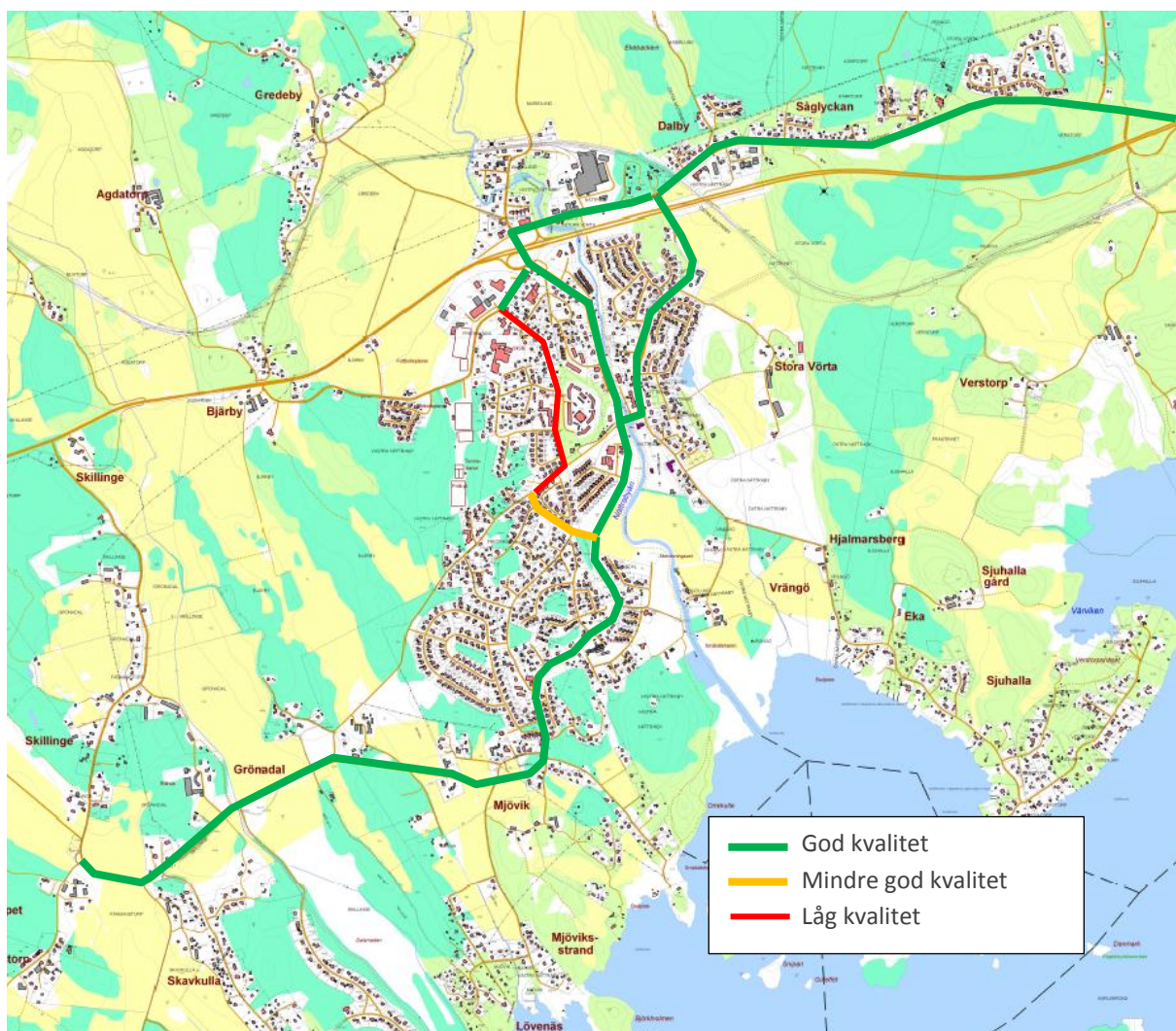
Busstrafiken i Nättraby kör idag framförallt på samma huvudvägnät som det för biltrafik, förutom den sträckning av busslinje 5 som kör på Mjöviksstrandsvägen och Fredriksdalsvägen som utgör länk i det som kan betecknas som lokalgatunät, se figur 19 nedan.



Figur 19: Busstrafikens anspråk i Nättraby.

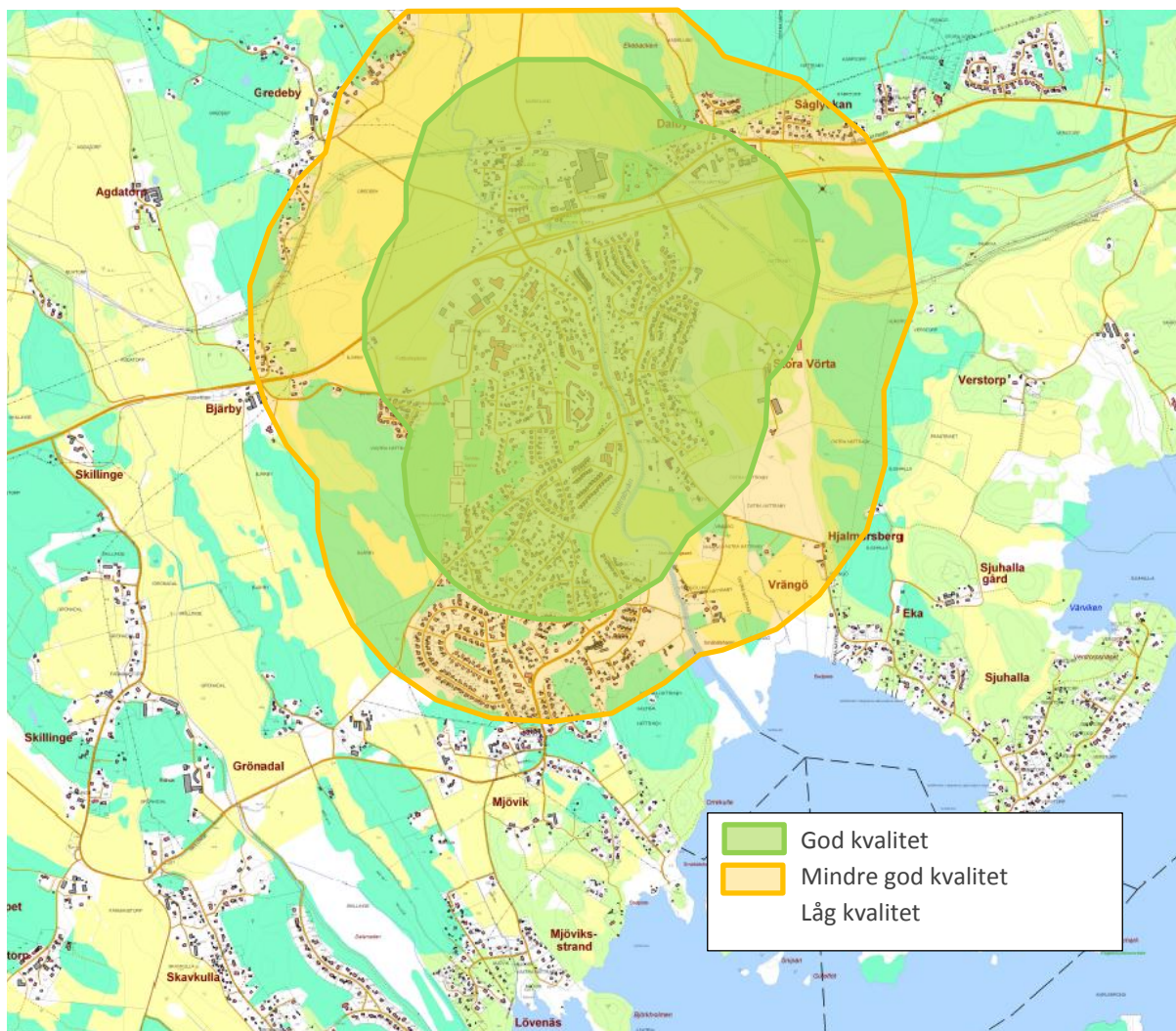
Kvalitetsbedömning kollektivtrafiknät

Utifrån de anspråk som finns på bussvägnätet bedöms att de delar som trafikerar huvudvägnätet generellt är av god kvalitet. Däremot är länkarna i lokalnätet, bl.a. Fredriksdalsvägen, av dålig standard i förhållande till vägstandard och trafikmängd, se figur 20 nedan.



Figur 20: Kvalitetsbedömning kollektivtrafiknät.

I figur 21 bedöms kvaliteten på kollektivtrafikens tillgänglighet i Nättraby. För att uppnå god tillgänglighet, och därmed god kvalitet, till en busshållplats krävs att gångavståndet till en hållplats inte överstiger 400 meter. Avståndet mellan 400 – 600 meter bedöms till mindre god kvalitet medan avstånd över 600 meter har låg kvalitet. Det är framförallt boende i södra delen av Nättraby som har mindre god tillgänglighet till en busshållplats för linje 5.



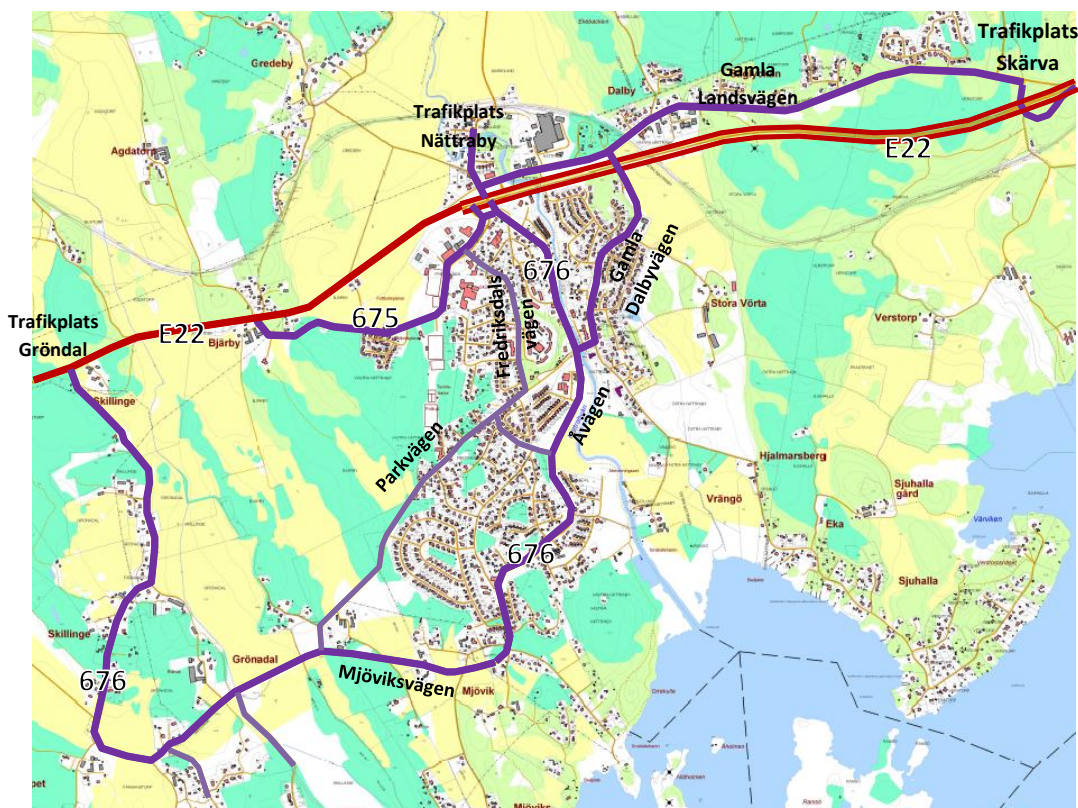
Figur 21: Kvalitetsbedömning av gångavstånd till stadsbusslinje 5. Röd standard redovisas inte utan är de områden som ligger utanför gul standard.

4.4 Motorfordonstrafik

Det övergripande vägnätet för motorfordonstrafik är väg E22 i norr. Kopplingar till det sekundära vägnätet finns vid trafikplatserna Trantorp, Nättraby, Bjärby samt Grönadal. Från trafikplats Trantorp löper Gamla Landsvägen i öst-västlig riktning. Från denna når man de båda huvudvägarna Gamla Dalbyvägen samt Åvägen som byter namn till Mjöviksvägen där denna går samman vid bron över Nättrabyån vid Nättraby kyrka. Mjöviksvägen leder hela vägen vidare mot Skillingenäs och Skavkulla och kopplar till E22 vid trafikplats Grönadal i väster. Idrottsvägen löper parallellt med väg E22 mellan trafikplatserna Bjärby och Nättraby. I figur 22 på nästa sida redovisas vägnätet.

Förutom detta övergripande vägnät finns ett parallellt som förbinder Grönadal med Fredriksdalsvägen och Idrottsvägen och ger en gen förbindelse till skolan samt verksamhetsområdet vid E22. I detta stråk ingår Parkvägen samt Fredriksdalsvägen. Övriga gator inom Nättraby är lokalgator med begränsad trafik.

Statliga vägar i Nättraby är, förutom väg E22, även Åvägen och Mjöviksvägen som har vägnummer 676 samt Idrottsvägen som har vägnummer 675. Väghållare för övriga vägar är Nättraby vägförening. Transporter av farligt gods sker på väg E22 norr om Nättraby samt på järnvägen Blekinge kustbana.



Figur 22: Biltrafiknät i Nättraby.

Buller från vägtrafik

Det har inte genomförts någon bullerkartläggning i Nättraby. Den största bullerkällan från vägtrafik är E22 i norra delen av Nättraby, vilket innebär att det främst är boende i den norra delen vilka bor närmast E22 som kan vara bullerstörda från vägtrafik. Övriga vägar och gator i Nättraby har relativt låga trafikflöden vilket innebär att det inte bedöms att bullernivåerna överskrider gällande riktvärden för ekvivalentnivåer. När det gäller maxvärden kan däremot överskridanden ske.

Trafikmängder

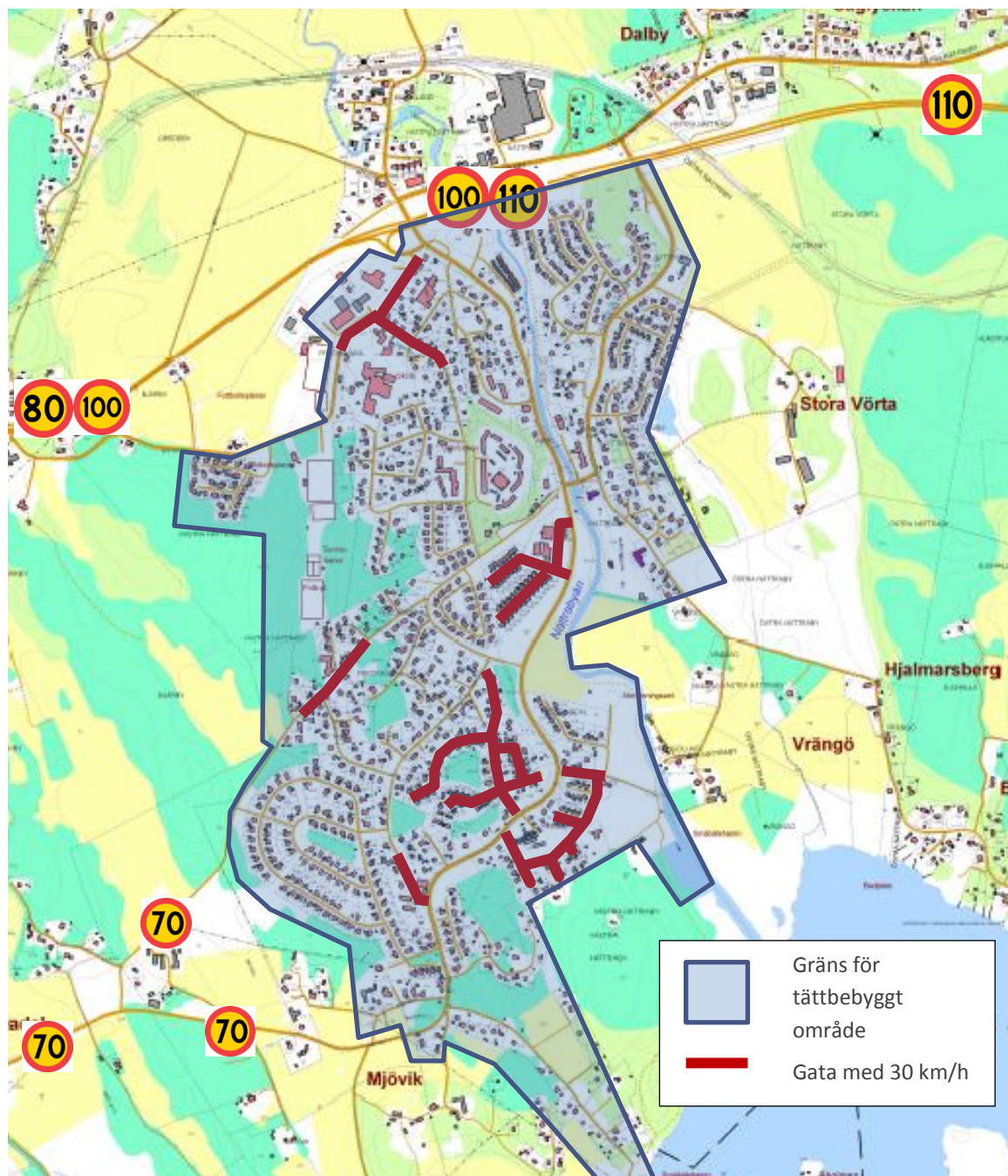
Den mest trafikerade vägen genom Nättraby är E22 som har mellan 13000 – 15000 fordon/dygn. Vid trafikplats Nättraby ansluter huvudvägen genom Nättraby samhälle, Åvägen och Mjöviksvägen. Åvägen har i norra delen omkring 3300 fordon/dygn. Trafiken minskar efterhand ju längre söderut man kommer. Efter korsningen med Parkvägen har Mjöviksvägen omkring 1100 fordon/dygn. Även Gamla Dalbyvägen, på östra sidan av Nättrabyån, kan betecknas som en huvudväg och har omkring 1200 fordon/dygn. De mindre vägarna Fredriksdalsvägen och Parkvägen har knappt 2000 fordon/dygn respektive knappt 1000 fordon/dygn. Trafikmängderna redovisas i figur 23 på nästa sida.



Figur 23: Trafikmängder på vägarna i Nättraby.

Trafikregleringar

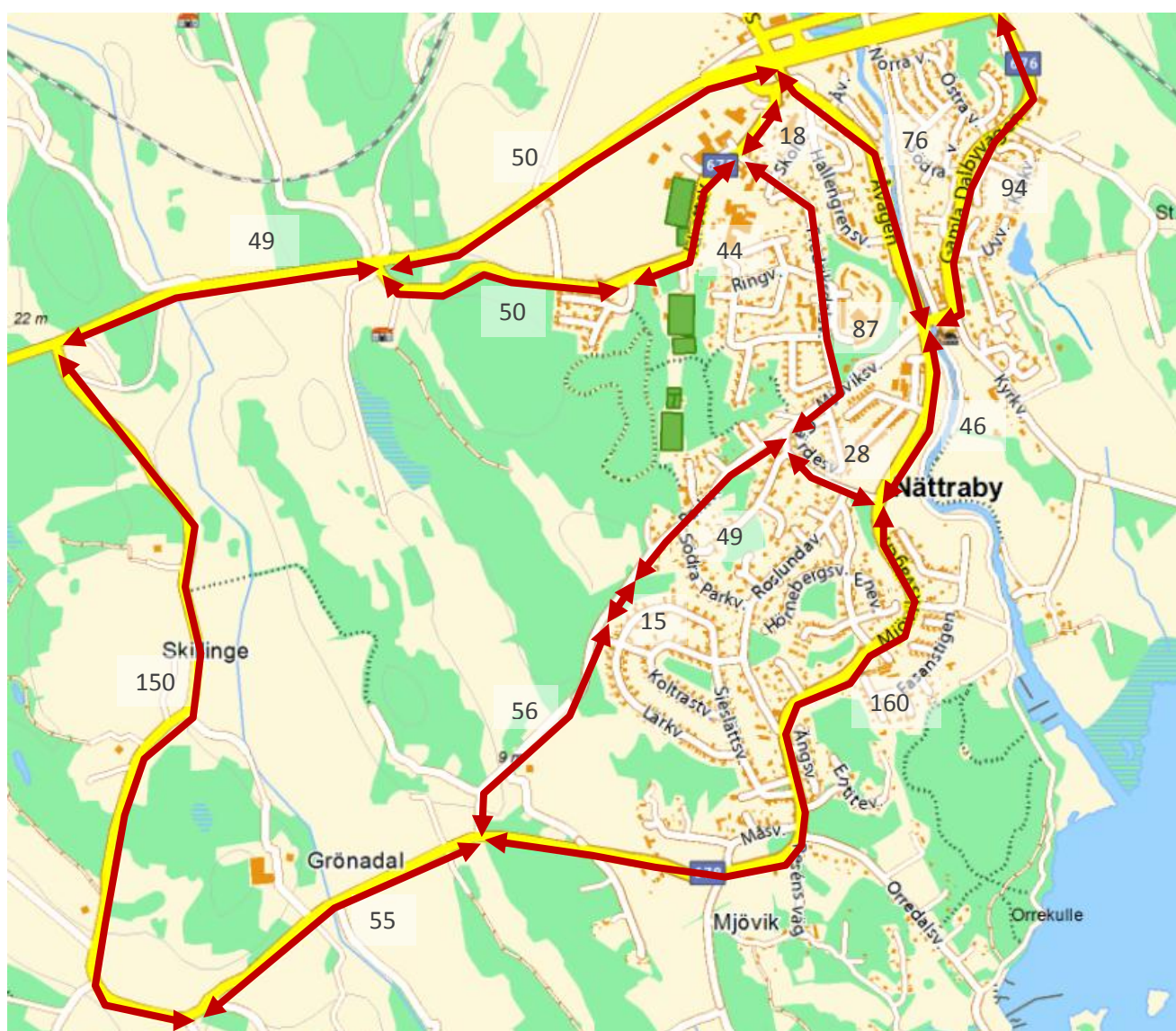
I figur 24 nedan redovisas hastighetsgränser samt gräns för tätbebyggt område. På vägnätet i centrala Nättraby är den generella hastigheten 50 km/h med undantag för vissa gator som är reglerade till 30 km/h. På vägarna utanför tätbebyggt område är den högsta tillåtna hastigheten 70 km/h. På väg E22 är hastigheten öster om Nättraby 110 km/h och väster om avfarten vid Nättraby 100 km/h. Vid Bjärby backe är högsta tillåtna hastighet 80 km/h.



Figur 24: Trafikregleringar avseende hastighet och tätbebyggt område i Nättraby.

På kartan i figur 25 redovisas de restider som uppmätts på huvudväglänkar i Nättraby. Hänsyn har inte tagits till fördröjningar i korsningar.

Restiden från korsningen vid Färmanstorp till Nättraby trafikplats är om man kör via Parkvägen och Fredriksdalsvägen 280 sekunder, om man kör via Mjöviksvägen och Åvägen 337 sekunder samt om man kör via Skillingevägen och E22 249 sekunder. Då är inte fördröjning i korsningen vid Skillingevägen och E22 med, vilket gör att alternativet via Parkvägen och Fredriksdalsvägen mycket väl kan vara det tidsmässigt mest fördelaktiga alternativet.



Figur 25: Uppmäta restider för motorfordonstrafik på vägnätet i Nättraby. Hänsyn har inte tagits till fördröjningar i korsningar. Restid i sekunder.

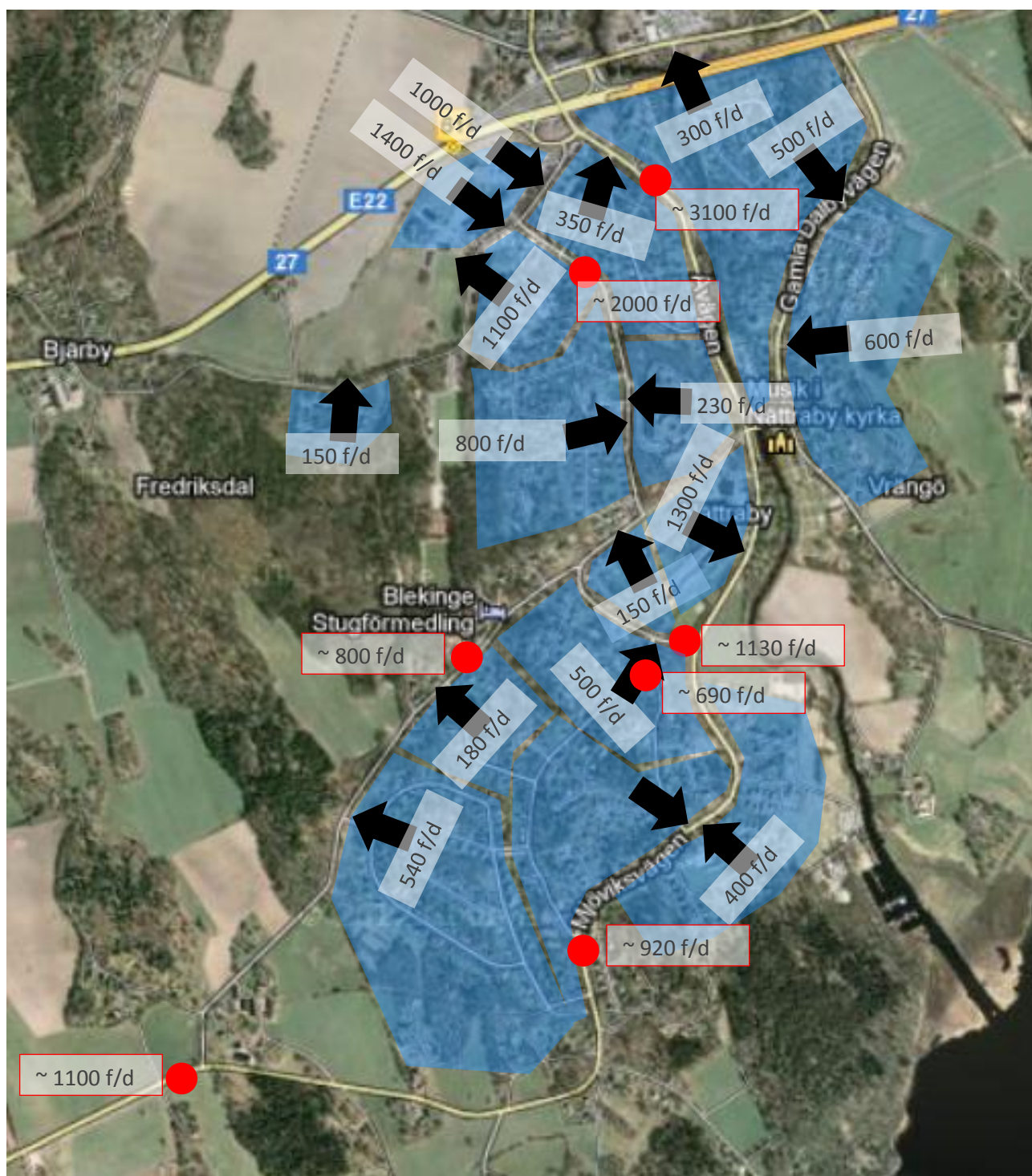
Trafikalstring från befintlig bebyggelse

Från bebyggelsen i centrala Nättraby alstras totalt omkring 11000 resor per dygn varav omkring 7600 med bil. I området Skillingenäs som ligger drygt 3 kilometer sydväst om centrala Nättraby alstras totalt omkring 1400 resor per dygn, varav drygt 1100 av dessa utgör bilresor. Den bedömda trafikalstringen redovisas i figur 26 på nästa sida.

Bedömning av andelen genomfartstrafik på respektive vägavsnitt

Fredriksdalsvägen uppvisar en relativt stor skillnad mellan alstrad trafik och verklig trafik. Det kan misstänkas att trafik med skolan som mål väljer denna väg, särskilt eftersom skolan är placerad i norra delen av Nättraby och övrig bebyggelse är koncentrerad söder om skolan. Även stråket Mjöviksvägen/Parkvägen uppvisar en stor skillnad mellan genererad trafik och verklig trafik, vilket också kan indikera att detta stråk är en viktig förbindelse mot Fredriksdalsvägen.

Likaså kan skillnaden mellan alstrad trafik och verklig trafik på Parkvägen indikera att trafik väljer denna som en genare väg mot Fredriksdalsvägen. Omfattningen på denna trafik kan ligga mellan 100-300 fordon/dygn.



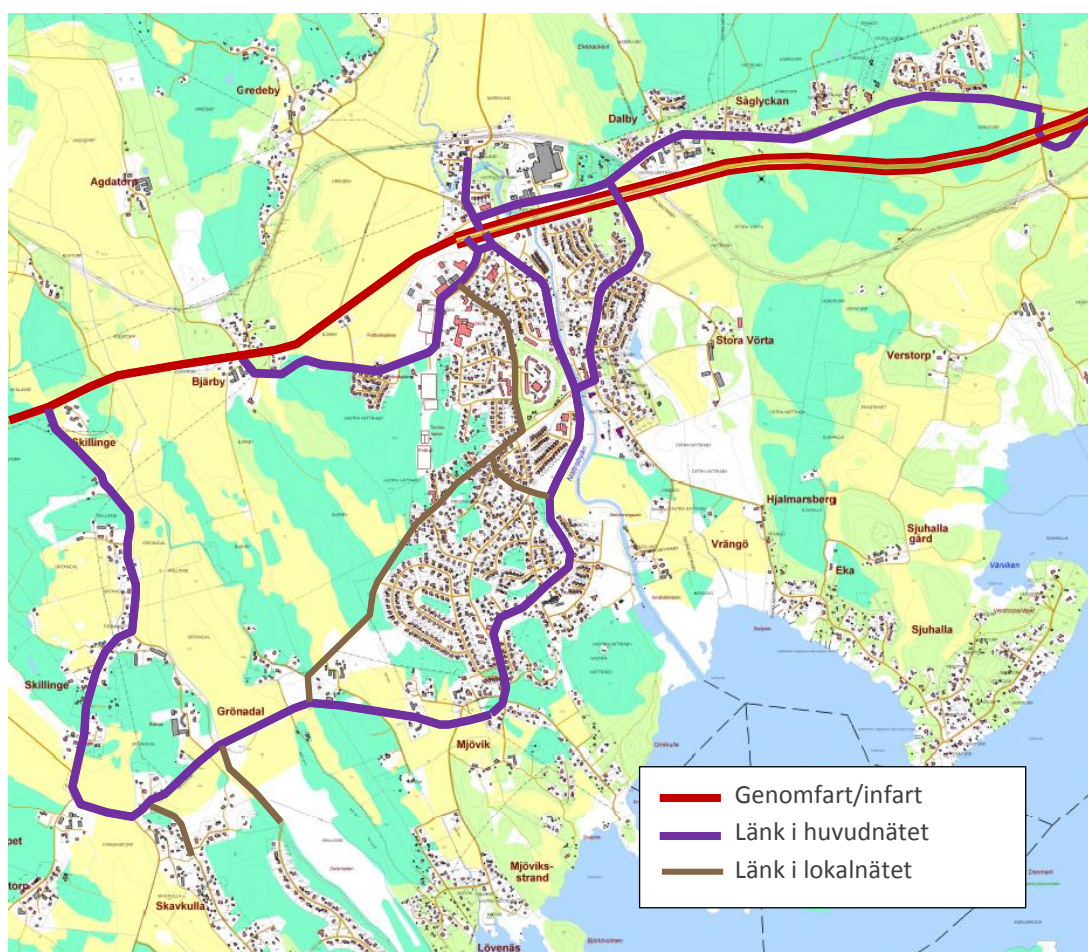
Figur 26: Trafikalstring från befintlig bebyggelse i Nättraby.

Motorfordonstrafikens anspråk

Biltrafiken har högst framkomlighets- och trafiksäkerhetsanspråk på E22. Denna kan betecknas som genomfart i öst-västlig riktning i den norra delen av Nättraby. Vägen utgör en viktig förbindelselänk för trafik mot Karlskrona.

I centrala Nättraby har biltrafiken högst anspråk på framkomlighet och trafiksäkerhet på stråket Åvägen och Mjöviksvägen som utgör förbindelse mot E22 vid trafikplatserna Nättraby samt Bjärby. Idrottsvägen utgör en länk i huvudnätet med angöring bl.a. mot handelsområdet söder om E22.

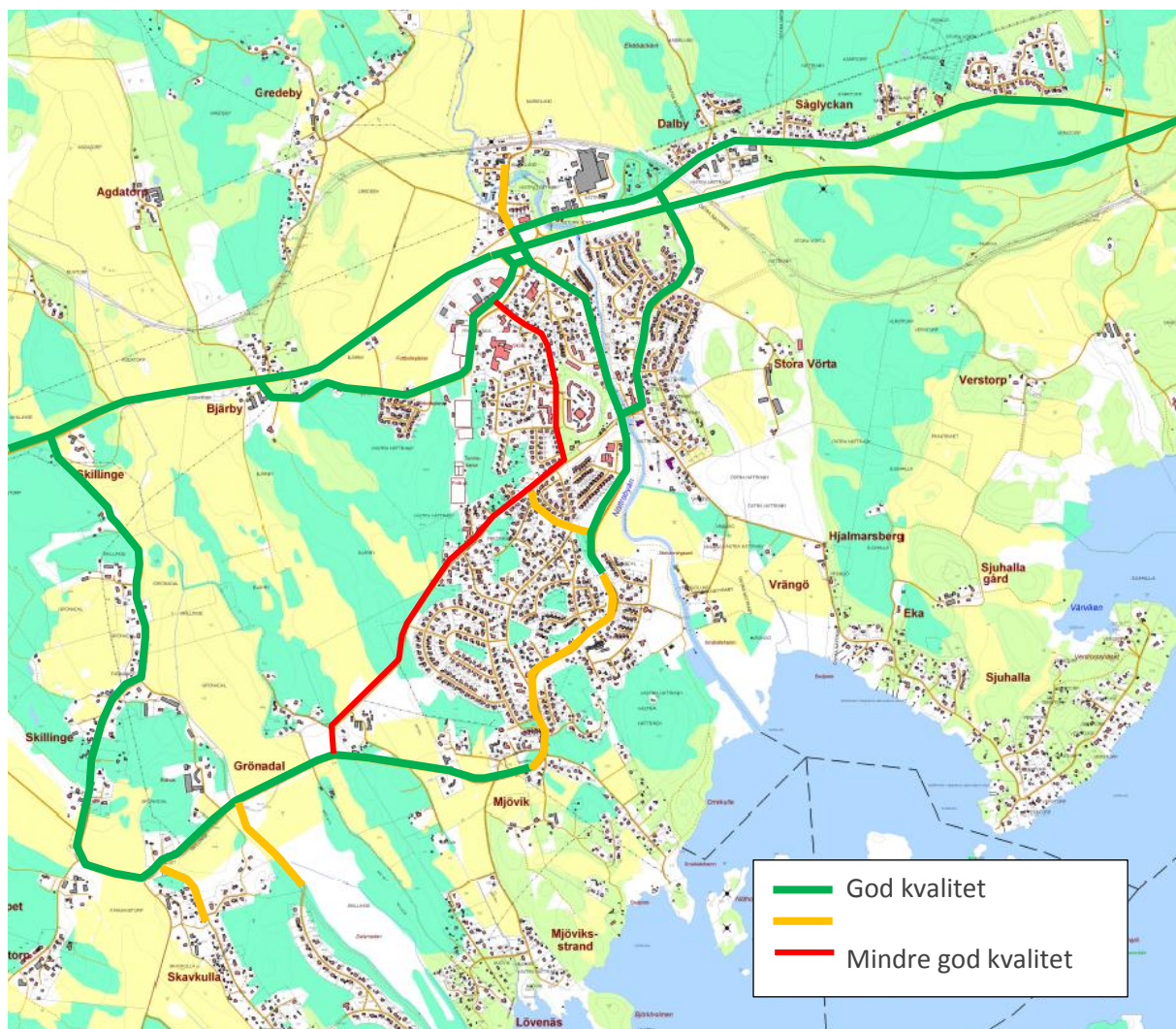
Parkvägen, Mjöviksstrandsvägen samt Fredriksdalsvägen utgör viktiga förbindelser för biltrafik i det lokala nätet och utgör en gen förbindelse för trafik som har målpunkt söder om tätorten. I figur 27 nedan redovisas de viktigaste vägarna i centrala Nättraby.



Figur 27: Biltrafikens anspråk på vägnätet i Nättraby.

Kvalitetsbedömning av vägnätet för motorfordonstrafik

Utifrån de anspråk som finns på bilvägnätet bedöms att standarden på huvudvägnätet i Nättraby generellt är av god kvalitet. Däremot är de länkar i lokalnätet som även hanterar en viss genomfartstrafik av dålig kvalitet i förhållande till vägstandard och trafikmängd. Vägarna redovisas i figur 28 nedan.



Figur 28: Kvalitetsbedömning av biltrafiknätet i Nättraby.

4.5 Brister i trafiksystemet i Nättraby

Kollektivtrafik

Nättrabys västra delar, inklusive områdena Skillingenäs och Skavkulla, täcks dåligt av de nuvarande kollektivtrafiksträckningarna. Linje 5 har, jämfört med landsbygdslinjerna 150 och 152, 20-minuterstrafik vilket gör den till ett mera attraktivt val för kollektivtrafikresenärer. Restiden till Karlskrona centrum är drygt 30 minuter. Tillgången till 20-minuterstrafik är en avgörande faktor för att kunna locka fler kollektivtrafikresenärer. En ytterligare nackdel med kollektivtrafiken i Nättraby är att den har en enkelriktad sträckning genom Nättraby, vilket kan upplevas som svårorienterat av kollektivtrafikresenärer. Det bästa är att ha dubbelriktade kollektivtrafikstråk där vändning sker i en ändhållplats.

Nya områden i Nättrabys västra delar riskerar, även om de är centralt placerade, att få långa gångavstånd till kollektivtrafiken med den nuvarande linjedragningen. Det bör därför undersökas om linje 5 kan förlängas västerut mot, eventuellt med en vändning vid Färmanstorps vägskäl. En kollektivtrafiksträckning som löper genom kommande bostadsområden väster om idrottsplatsen i Nättraby skulle kunna fånga upp dessa men också ge rimliga gångavstånd för de boende som bor söder om Parkvägen. Dessa har idag långa avstånd till linje 5. En hållplats vid vägskälet vid Färmanstorp skulle innebära en kollektivtrafikkoppling för de boende vid Skillingenäs, vilka idag är dåligt kollektivtrafikförsörjda med ett högt bilberoende som följd.

Viktigt att studera vidare i detta sammanhang är hur en förlängning av linje 5 mot Färmanstorp påverkar restiden och omloppstiden. När en busslinje förlängs i tid klarar man, med samma resursförbrukning, troligen inte med samma turtäthet. Detta innebär att ytterligare resurser i form av fordon och personal måste sättas in vilket utgör en kostnad. Denna bör till hälften kunna täckas av resandeintäkter.

Övergripande vägnät

Både Parkvägen och Fredriksdalsvägen är gator med lokalgatukaraktär med bl.a. direkta fastighetsutfarter och med avsaknad av separerade gång- och cykelbanor. Bägge dessa vägsträckningar hanterar en viss mängd genomfartstrafik som väljer dessa vägar före huvudgatan Mjöviksvägen. Särskilt tydligt är detta på Fredriksdalsvägen som bedöms ha en trafik av genomfartskaraktär med omkring 900-1000 fordon/dygn.

Särskilt Parkvägen vid korsningen med Mjöviksvägen har en dålig standard i förhållande till den trafik den ska hantera. Här blandas gång- och cykeltrafik mot Nättraby skola med motorfordonstrafik på en smal vägsektion utan separat gång- och cykelbana. Vägen har på denna sträcka även landsbygdsmissiga kvaliteter vilket gör att det kan vara svårt att bredda den om man vill behålla denna karaktär.

Parkvägen och Fredriksdalsvägen har små möjligheter att ges en förbättrad infrastruktur då det tillgängliga utrymmet i de flesta fall inte medger en separat gång- och cykelbana. Då återstår alternativet att söka minska den trafik som inte har mål utmed gatan, och få denna att välja andra vägar istället. Dessutom bör den verkliga hastigheten på vägsträckorna minskas för att ge en trygg och säker miljö för gång- och cykeltrafikanter att färdas i blandtrafik.

Boende i den södra delen av Nättraby har få möjligheter att snabbt välja ett överordnat vägnät med god vägstandard för sin vidare färd mot Nättraby trafikplats eller till de servicefunktioner som finns lokaliserade kring denna. Om trafikplatsen vid Grönadal stängs då E22 byggs om till motorväg minskar alternativen ytterligare, och boende i södra delen av Nättraby har då enbart Mjöviksvägen och Ävägen kvar som alternativ. Dessa vägar kan ha svårt att hantera den ökande trafiken. I samband med utredningar kring E22:s utbyggnad till motorväg har diskussioner mellan Trafikverket och markägare vid Bjärby förts om en väg som binder ihop Idrottsvägen med Grönadalsvägen då trafikplatsen stängs för trafik. Denna väg har föreslagits gå precis söder om dagens sträckning av E22 vid Bjärby. En sådan skisserad vägförbindelse kan utgöra ett fullgott alternativ för boende i södra delen av Nättraby, och bidra till att sprida trafiken mellan de båda stråken Ävägen och Idrottsvägen.

Cykelvägnät

Nättraby har ett relativt gott utbyggt cykelvägnät där separat cykelväg finns utmed större delen av huvudvägnätet, bland annat utmed Åvägen, Gamla Dalbyvägen samt Mjöviksvägen. Enstaka sträckor utmed dessa vägar, där det finns ett behov av att cykla, saknar dock separat gång- och cykelväg. Ur trygghets-, trafiksäkerhets- och orienteringssynpunkt är det viktigt att gång- och cykelvägnätet är sammanhängande utmed de större vägarna i syfte att främja gång och cykel som transportmedel.

Med tanke på Parkvägens och Fredriksdalsvägens funktion samt de målpunkter som skola, service m.m. som finns utmed dessa, så vore det önskvärt att ha separat gång- och cykelväg även utmed dessa. Detta bedöms dock som svårt att lösa, framförallt på grund av utrymmesbrist.

Framtida väginfrastruktur

E22 planeras inom 10-15-årsperiod byggas om till motorväg på sträckan mellan Nättraby trafikplats och Björketorp. I samband med detta kommer de nuvarande plankorsningarna att eventuellt inte längre få anslutning mot europavägen. Detta förändrar trafikföringen i Nättraby samhälle, där Nättraby trafikplats får ta en större del av trafiken som har målpunkt söder om Nättraby, exempelvis vid Skillingenäs och Skavkulla. Denna trafik kan i dagsläget välja att ansluta till E22 vid korsningen väster om Bjärby gård.

Ett minskat antal anslutningar mot E22 kommer att få till följd att trafiken genom centrala Nättraby ökar. Vägar som får ta den ökande trafiken är Mjöviksvägen, men även Fredriksdalsvägen och Parkvägen riskerar att få ännu mer trafik av genomfartskaraktär. Behovet av en gen förbindelse med god standard i nord-sydlig riktning ökar när E22 byggs om till motorväg. En sådan förbindelse skulle kunna erbjuda goda möjligheter, förutom för trafik till Skillingenäs och Skavkulla, för trafik i den västra delen av centrala Nättraby som idag saknar ett närliggande huvudvägsalternativ.

4.6 Sammanfattande analys av kvalitetsbedömningen

Motorfordonstrafik, cykeltrafik, busstrafik samt gående har anspråk att, med vissa undantag, färdas på samma vägsträckningar i Nättraby. De sträckor som det i huvudsak gäller är Åvägen, Mjöviksvägen, Parkvägen samt Fredriksdalsvägen. Åvägen samt Mjöviksvägen kan betecknas som huvudgatusträckor medan Parkvägen samt Fredriksdalsvägen som länkar i lokalnätet.

Huvudgatunätet i Nättraby (stråket Åvägen och Mjöviksvägen) håller mestadels en god standard utifrån de olika anspråk som finns på detta. De sträckor som saknar separat gång- och cykelväg klassas däremot ha en låg standard utifrån gåendes och cyklandes anspråk. Däremot bedöms standarden här som god för motorfordonstrafik.

De länkar i lokalnätet (Parkvägen och Fredriksdalsvägen) som tar hand om en del extern trafik bedöms, utifrån anspråken, ha en låg standard för samtliga trafikslag.

4.7 Målsättningar

Målsättningen bör vara att genomföra åtgärder som skapar minst en godtagbar standard på delar av vägnätet i Nättraby som bedöms ha brister enligt analysen ovan. Detta kan göras på flera sätt. Ett sätt är att höja vägens standard för att möta de krav på vägnätet som bör uppnås i förhållande till anspråken. Exempelvis bör då en vägsträcka där cyklisterna har anspråk att färdas, men som saknar separerad cykelbana, byggas ut med cykelbana. Är detta inte möjligt får andra åtgärder vidtas. Exempel på sådana åtgärder är minskning av trafikmängden eller av den verkliga hastigheten på sträckan.

I Nättraby bör målsättningen vara att komplettera huvudvägnätet med separat gång- och cykelväg på de sträckor där sådan saknas i syfte att uppnå god standard för cyklisterna. Stråket Parkvägen och Fredriksdalsvägen har låg standard för samtliga trafikslag. Möjligheten att på hela sträckan kunna separera gång- och cykeltrafik från övrig trafik bedöms dock som liten. Detta innebär att åtgärder som minskar hastigheten samt trafikbelastningen på både Parkvägen och Fredriksdalsvägen bör genomföras. Särskilt problematiskt utifrån gåendes och cyklandes situation är sträckan strax norr om Mjöviksvägen där vägen är smal och har en hastighetsbegränsning på 70 km/h samtidigt som den är skolväg för gående och cyklande barn till Nättrabyskolan. Denna del av Parkvägen har svårt att hantera en ökad trafik.

Sammanfattningsvis kan målsättningarna sammanfattas så här:

- Bygga ut cykelvägnätet i Nättraby så att grön standard uppnås. Detta gäller framförallt på Mjöviksvägen.
- Minska den trafik som inte har målpunkt på Fredriksdalsvägen eller Parkvägen samt genomför trafiksäkerhetshöjande åtgärder på sträckorna.
- Undvika ökad trafik på Parkvägen strax innan korsningen med Mjöviksvägen.

5 Hejans lycka



5.1 Beskrivning av området

Markområdet vid Hejans lycka ligger omkring 600 meter väster om Nättraby centrum. Ägare till markområdet är till största delen privat och till mindre del Karlskrona kommun.

Markområdet är omkring 150 000 kvadratmeter och kan möjliggöra bebyggelse med omkring 100 enbostadshus. Den tilltänkta marken för bebyggelse ligger i nära anslutning till Nättraby samhälle.

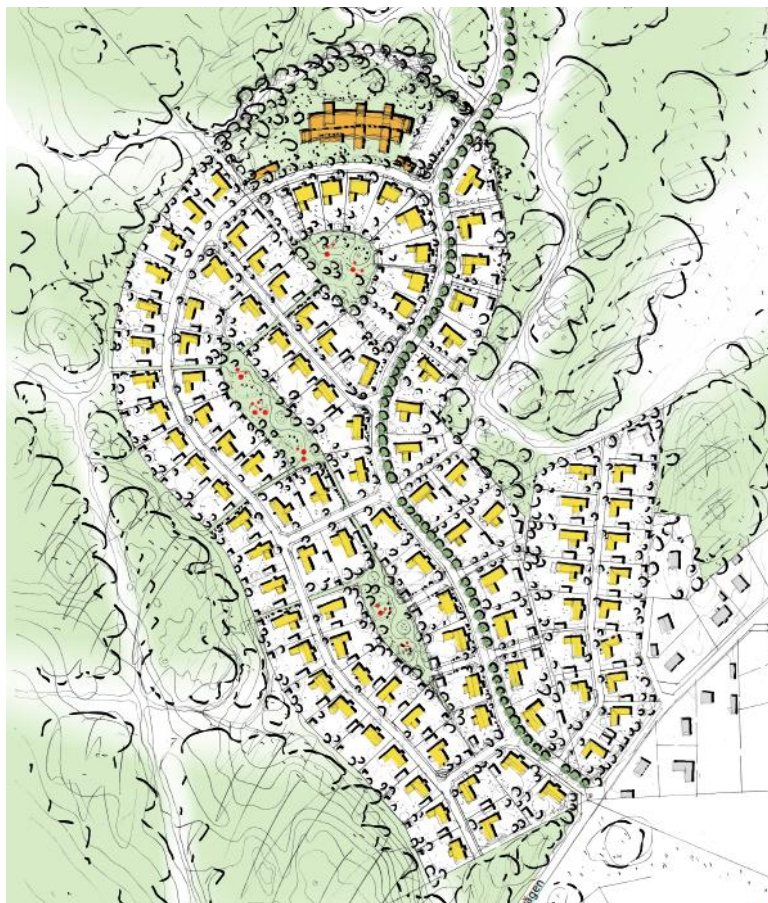
Området är beläget på en plats med dels jordbruksmark och dels skogsmark med höga naturvärden. Naturområdena är bevuxna med bok- och ekdominerade ädellövskogar. Dessa är skyddade av markägaren genom ett naturvårdsavtal och dessa kommer inte att bli berörda av en eventuell byggnation. Området med naturvårdsavtal omfattar 225 000 kvadratmeter. Inom området finns ett antal utrotningshotade arter och en stor population långbensgrador som lever ca. 200 meter från området för den tillkommande bebyggelsen.

Området för den planerade bebyggelsen ingår inte i något naturvårdsavtal.

Själva bostadsområdet är tänkt att bebyggas med en genomgående gata i nord-sydlig riktning som binder ihop Idrottsvägen med Parkvägen. Den nord-sydliga gatan utgör huvudgatan genom området och från denna mynnar samtliga bostadsgator. Den nord-sydliga gatan har inga direkta fastighetsutfarter utan dessa sker via de anslutande bostadsgatorna.

Bostadsbebyggelsen föreslås placeras i nära anslutning till den nord-sydliga vägen. I figur 29 på nästa sida redovisas en skiss över hur området kan tänkas att

gestaltas.



Figur 29: Förslag på utformning av Hejans lycka.

5.2 Trafikfördelning

Trafikalstring av exploateringen Hejans lycka

Ett bostadsområde med omkring 100 bostäder i enbostadshus i detta läge alstrar omkring 600 bilresor per dygn.

Trafikfördelning

Avgörande för trafikanters vägval är den tid det tar att genomföra en resa. En väg som upplevs som genare och snabbare attraherar mer trafik än en som är längre och tar mer tid. I detta avsnitt har trafiken bedömts utifrån dessa tre alternativ:

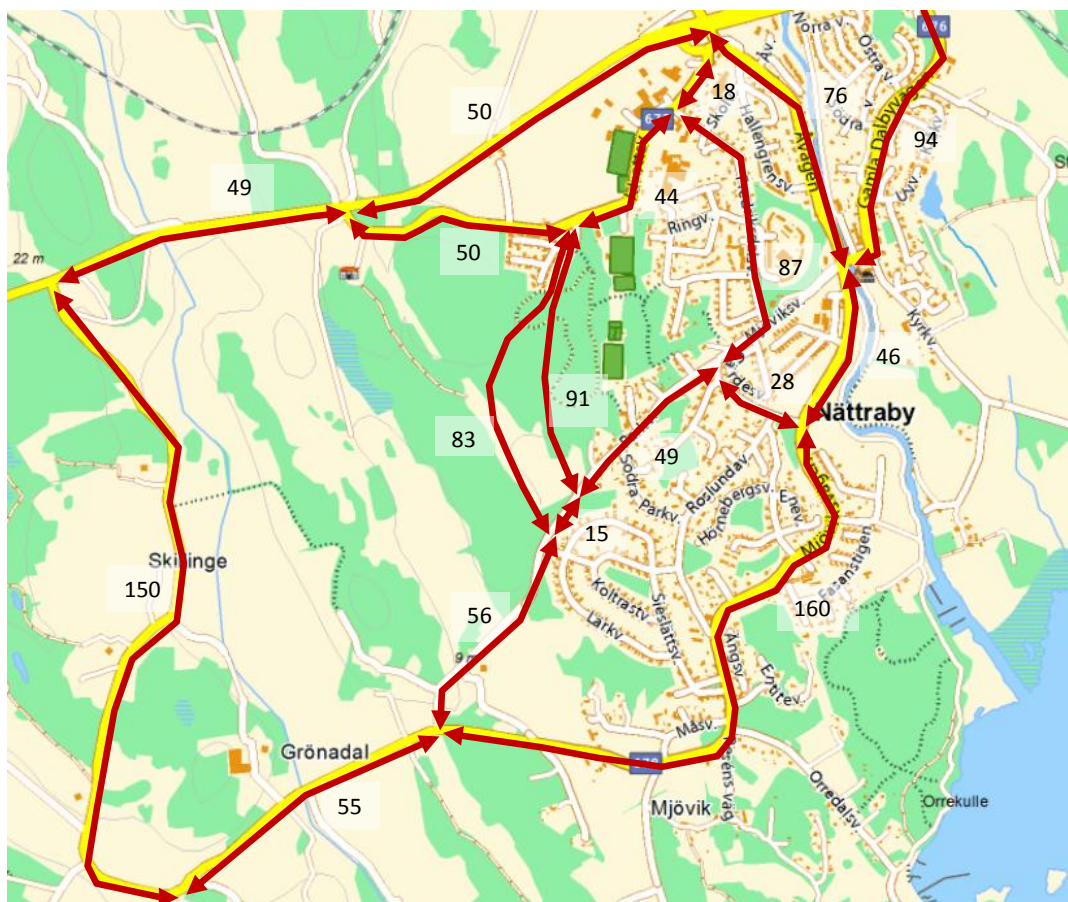
1. Utan en förbindelse vid Hejans lycka,
2. med en förbindelse genom området vid Hejans lycka samt,
3. där Parkvägen söder om Hejans lycka inte är möjlig för trafik med motorfordon men med en förbindelse genom Hejans lycka mellan Parkvägen och Idrottsvägen.

Bedömningen av trafikfördelningen utgår från restiden som redovisas i figur 30. Här redovisas både uppmänt restid som bedömd restid för den nya vägen genom Hejans lycka. Vägen genom området vid Hejans lycka har tidsatts utifrån en restid på omkring 30 km/h.

Förslag på väg- och korsningsstandard

En hastighetsdämpad gata genom Hejans lycka anpassad för en trafikmängd på ungefär 2000 fordon/dygn och med möjlighet för framtida busstrafik bör, enligt VGU, ha en minsta bredd på 6 meter. Avståndet mellan korsningar ska inte vara mindre än 50 meter och helst inte längre än 150 meter.

Skulle det visa sig att en väg genom Hejans lycka attraherar alltför mycket trafik som inte kan styras till andra vägar bör en sådan väg som löper förbi Hejans lycka ha en minsta vägbredd på 6,5 meter. Avståndet mellan korsningar ska inte vara mindre än 100 meter.



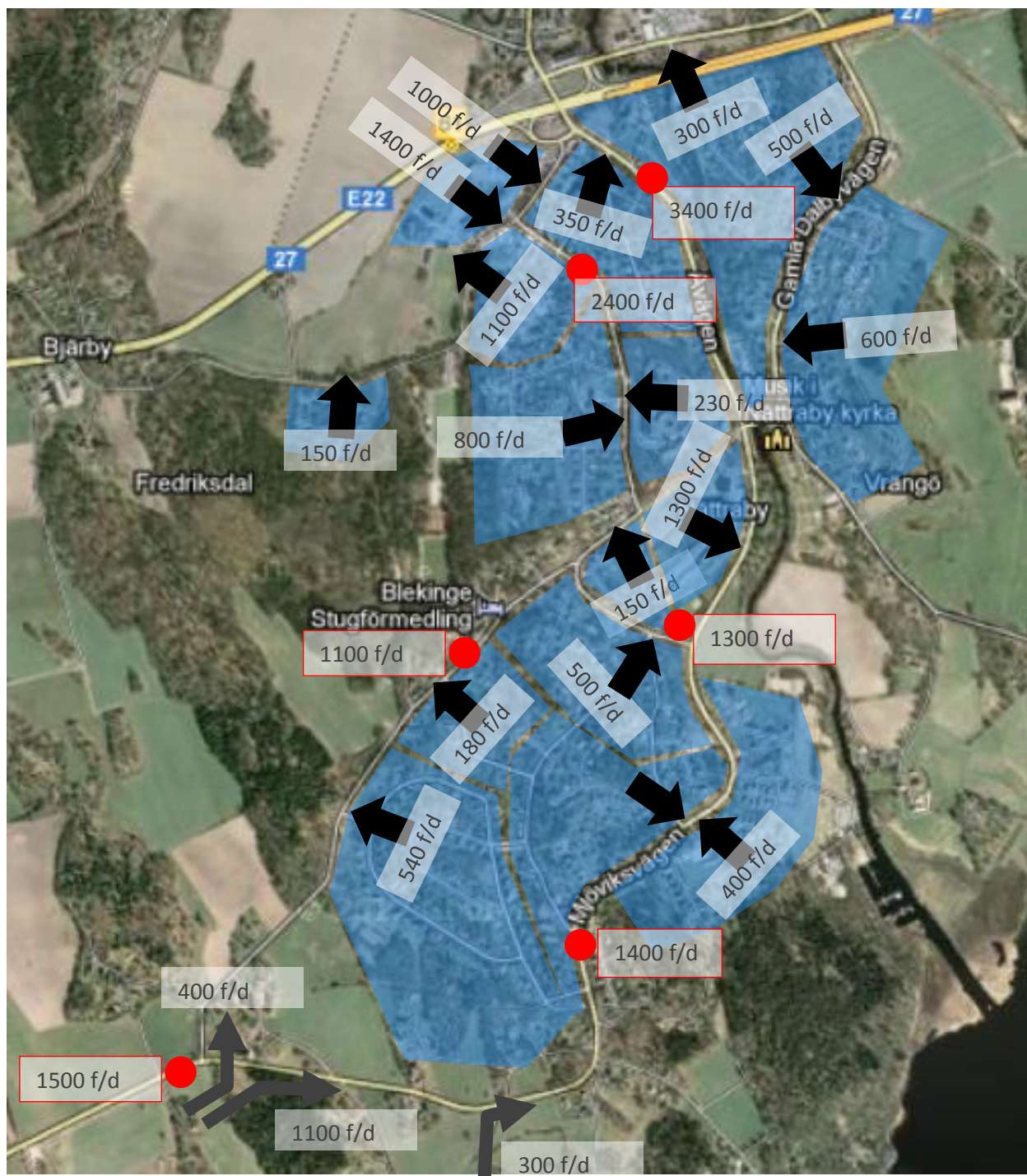
Figur 30: Bedömda restider på vägnätet med möjlighet att färdas genom eller förbi Hejans lycka mellan Idrottsvägen och Parkvägen. Restid i sekunder utan fördröjning i korsningar.

Alternativ 1.

Fördelning av trafik utan vägförbindelse vid Hejans lycka

Detta alternativ innebär att de exploateringar som anges i översiktsplanen söder om Nättraby belastar vägnätet i denna del av tätorten. Dock sker ingen utbyggnad av Hejans lycka, och heller ingen vägförbindelse som binder ihop Idrottsvägen med Parkvägen.

I detta alternativ, som redovisas i figur 31 på nästa sida, bedöms att Parkvägen attraherar något mer trafik samt att även stråket Mjöviksstrandsvägen och Fredriksdalsvägen attraherar trafik som har målpunkt till skolan eller till handelsområdet vid Idrottsvägen. Trafiken bedöms öka med omkring 200 fordon på Parkvägen till 1100 fordon/dygn, samt på Fredriksdalsvägen med omkring 3-500 fordon/dygn till omkring 2400 fordon/dygn. På Mjöviksvägen och Åvägen bedöms trafiken öka med omkring 500 fordon/dygn.



Figur 31: Bedömd trafikfördelning utan förbindelse vid Hejans lycka.

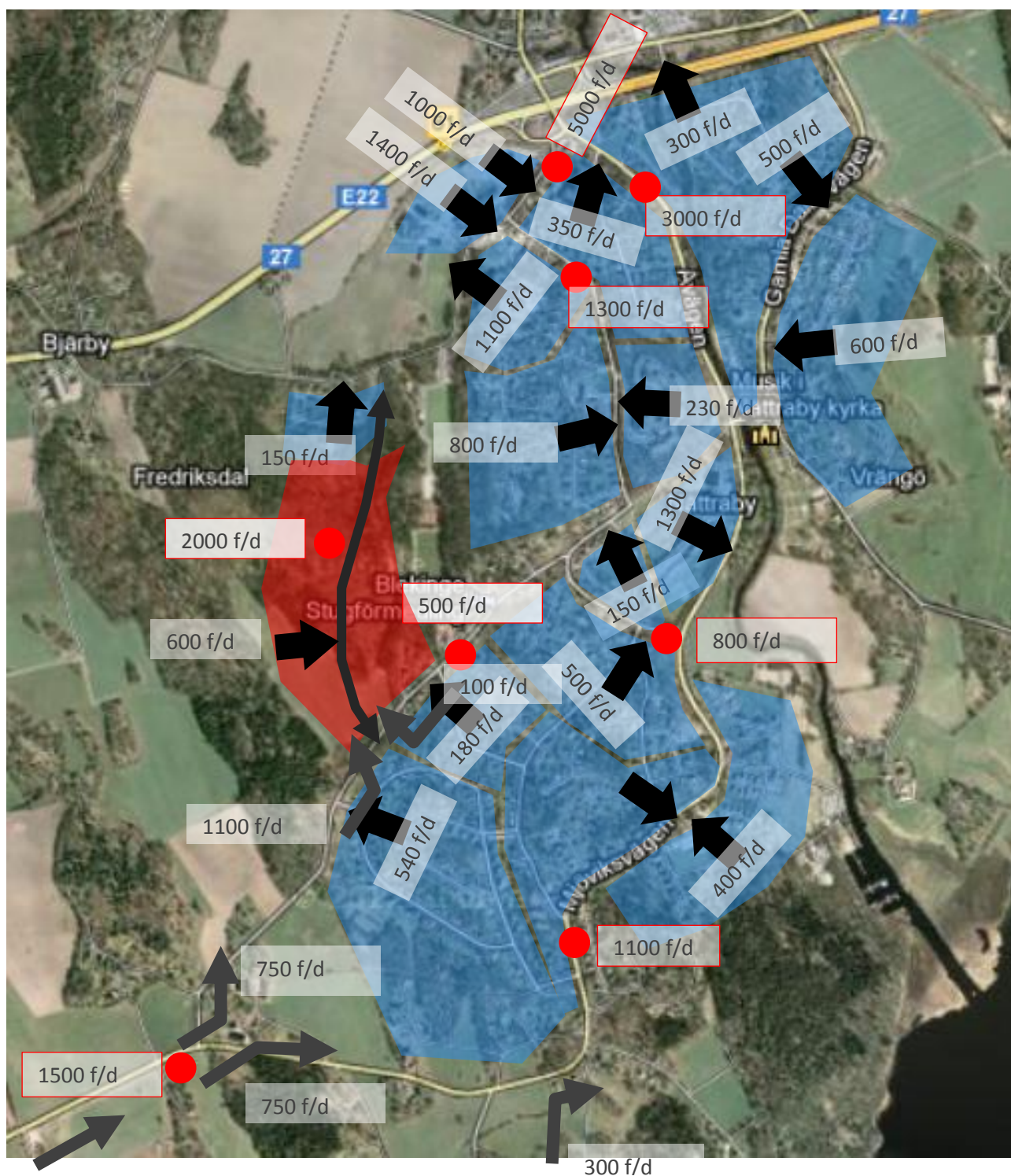
Alternativ 2.**Fördelning av trafik med vägförbindelse vid Hejans lycka**

I detta alternativ genomförs exploateringen vid Hejans lycka tillsammans med en förbindelse mellan Parkvägen samt Idrottsvägen. Detta kommer att skapa en gen förbindelse för de som bor söder om Nättraby och som har målpunkt antingen mot Nättraby trafikplats eller vid Nättraby skola eller handelsetableringarna utmed Idrottsvägen. Jämfört med alternativet med ingen förbindelse mellan Parkvägen och Idrottsvägen ger denna förbindelse en tidsvinst och attraherar därmed avsevärt mer trafik.

I detta alternativ, som redovisas i figur 32 på nästa sida, bedöms att hälften av den trafik som trafikerar en punkt väster om korsningen mellan Parkvägen och Mjöviksvägen kommer att välja köra genom/förbi Hejans lycka istället för sträckan Mjöviksvägen och Åvägen. Samtidigt bedöms att trafik söder om Parkvägen i närheten av den nya anslutningen också kommer att välja vägen genom Hejans lycka. Detta bedöms ge en trafik på vägen genom Hejans lycka på omkring 2000 fordon/dygn, men också ge en minskning på Parkvägen öster om korsningen vid Hejans lycka med omkring 400 fordon/dygn. Även på Fredriksdalsvägen bedöms det att trafiken kommer att minska då trafik som har sin målpunkt vid skolan istället kommer att välja att trafikera den nya anslutningen genom Hejans lycka. Det bedöms därmed att Fredriksdalsvägen i huvudsak enbart får trafik som har mål utmed vägen och att trafiken minskar med omkring 600 fordon/dygn till omkring 1300 fordon/dygn.

Trafiken bedöms också minska på Åvägen samt på Mjöviksstrandsvägen.

Vid en utbyggnad av E22 till motorväg bedöms den nord-sydliga vägen genom Hejans lycka få en trafik på upp till 3000 fordon/dygn, då trafik som annars hade valt att köra via E22 vid Grönadal nu blir hänvisade till E22 vid Nättraby trafikplats. Detta kan bli fallet även om Idrottsvägen knyts till Grönadalsvägen eftersom en vägförbindelse vid Hejans lycka ger en genare och tidsmässigt snabbare väg.



Figur 32: Bedömd trafikfördelning med förbindelse vid Hejans lycka.

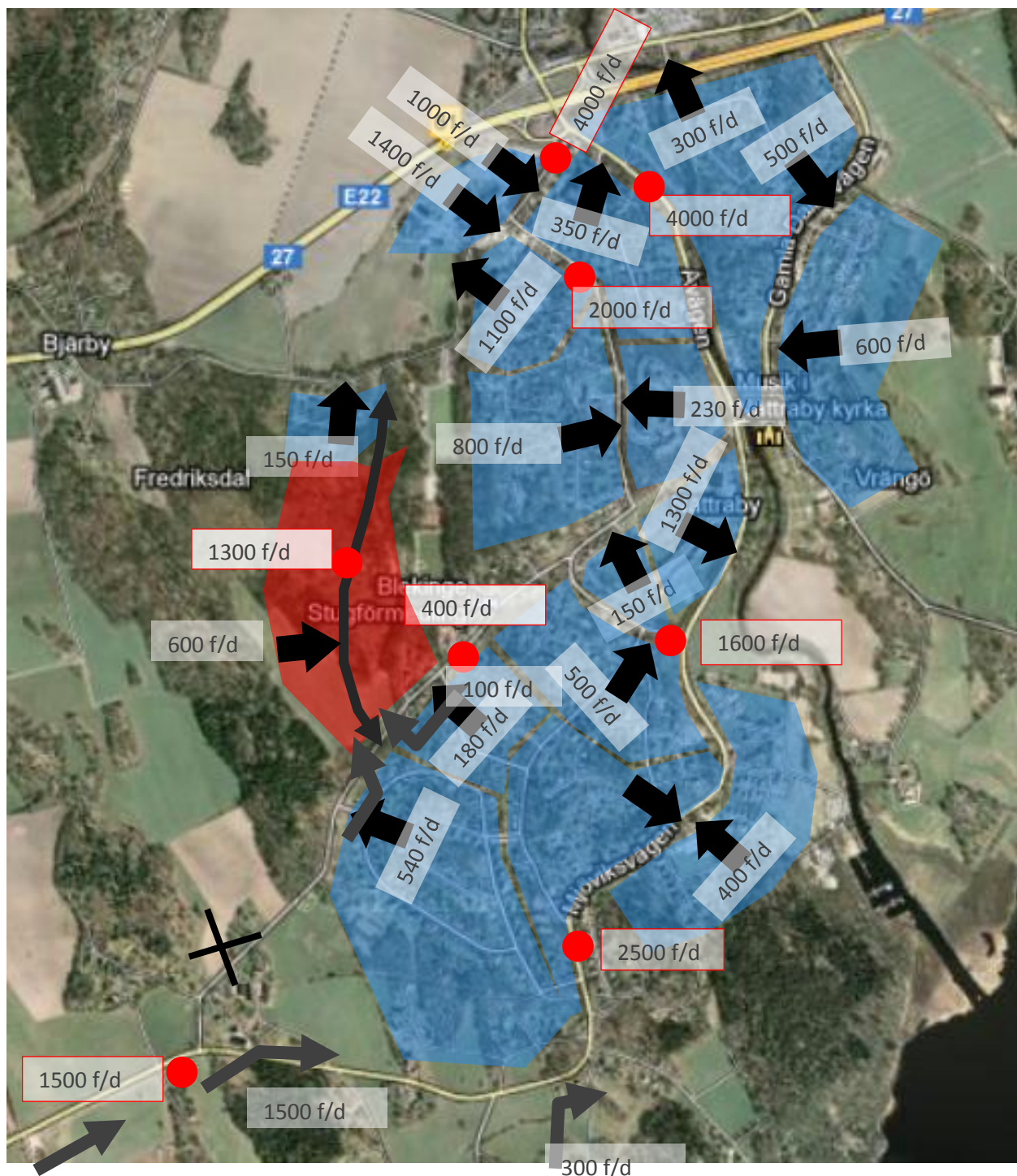
Alternativ 3. Fördelning av trafik då Parkvägen är avstängd vid Klarabergsvägen

I detta alternativ genomförs exploateringen vid Hejans lycka och en förbindelse genomförs mellan Parkvägen och Idrottsvägen. Skillnaden mellan alternativ 2 är dock att Parkvägen stängs av norr om Klarabergsvägen.

Parkvägen får med detta alternativ en reducerad trafik, eftersom trafiken som alstras söder om korsningen mellan Mjöviksvägen och Parkvägen istället blir hänvisade till Mjöviksvägen. I korsningen mellan Mjöviksvägen och Åvägen, där huvudstråket Mjöviksvägen byter namn till Åvägen, har de trafikanter som har mål vid Nättrabyskolan eller serviceanläggningarna norr om Parkvägen ett val. Alternativet att köra via Mjöviksvägen och Fredriksdalsvägen är snabbare än att köra via Åvägen vilket gör att en del av trafikanterna väljer denna väg istället.

Trafiken på vägen genom Hejans lycka bedöms med detta förslag bli omkring 1300 fordon/dygn. Detta är dels den trafik som alstras inom området, och dels den trafik från de områden som ansluter mot Parkvägen och som får en genare förbindelse mot Idrottsvägen och mot Nättraby trafikplats. Trafiken på Fredriksdalsvägen bedöms bli ungefär lika stor som i dagsläget. Detta eftersom den trafik som alstras utmed Parkvägen till stora delar istället kan välja vägen genom Hejans lycka, vilket medför att Fredriksdalsvägen avlastas. Att inte trafiken ändå bedöms minska på Fredriksdalsvägen beror på att viss del av den trafik som alstras söder om Nättraby, och som har mål vid Nättrabyskolan eller vid handelsetableringen norr om Idrottsvägen, kan välja vägen genom Fredriksdalsvägen, då denna ger en kortare restid jämfört med Åvägen. Ska trafik som kommer söderifrån styras att välja Åvägen vid korsningen mellan denna och Mjöviksvägen måste åtgärder genomföras på Fredriksdalsvägen som ytterligare sänker attraktiviteten på denna.

Andelen genomfartstrafik genom Hejans lycka blir i detta alternativ omkring 50 %, då trafik från områdena söder om Parkvägen troligen väljer att köra genom Hejans lycka eftersom detta är en genare och kortare väg mot Nättraby trafikplats.



Figur 33: Trafikfördelningen enligt alternativ 3 med avstängning av Parkvägen.

5.3 Konsekvenser

Trafik

I detta avsnitt bedöms översiktligt konsekvenserna av de olika alternativen. Bedömningen utgår från att E22 har anslutningar vid både Bjärby och Grönadal till det lokala vägnätet. Om dessa upphör kommer trafiken i nord-sydlig riktning genom Nättraby samt Hejans lycka att öka ytterligare, under förutsättning att detta alternativ är öppet för trafik. I alternativet där Parkvägen stängs för motorfordonstrafik kommer istället trafiken öka på Mjöviksvägen och Åvägen genom centrala Nättraby.

Alternativ 1 (utan utbyggnad av Hejans lycka)

I detta alternativ ökar trafiken på Parkvägen, Fredriksdalsvägen samt Mjöviksvägen/Åvägen. Särskilt trafikökningen på den södra delen av Parkvägen är olämplig då denna vägsträcka har låg standard. Även trafikökningen på Fredriksdalsvägen bedöms som mindre lämplig då denna passerar Nättraby skola.

Alternativ 2 (vägförbindelse i nord-sydlig riktning vid området Hejans lycka)

I alternativ 1 bedöms att trafiken på en väg i nord-sydlig riktning vid Hejans lycka kan få uppemot 2000 fordon/dygn. Trafiken på Parkvägen, liksom på Fredriksdalsvägen, bedöms minska med mellan 400-600 fordon/dygn. Även på Åvägen bedöms trafiken minska då denna väljer vägen genom Hejans lycka istället.

Genomfartstrafiken på en väg vid Hejans lycka bedöms uppgå till omkring 70 %. En sådan stor andel genomfartstrafik genom ett bostadsområde bedöms som olämpligt utifrån trygghetsaspekter och trafiksäkerhet.

När det gäller buller bedöms den uppskattade trafikmängden genom Hejans lycka ge en bullerstörning vid fasad på strax över 60 dB(A) för ekvivalentnivå. Vid ökad trafik ökar också bullret. Gällande riktvärden för utomhusbuller vid fasad är 55 dB(A). Genom medveten placering av uteplatser kan själva huskroppen dämpa bullret till en nivå som hamnar under riktvärdet. Om trafiken som ska genom Hejans lycka istället leds utanför själva bostadsområdet bedöms inte riktvärdena avseende ekvivalentnivå för buller överskridas. Detta eftersom en sådan väg hamnar längre från bebyggelsen.

Alternativ 3 (Parkvägen stängs vid Mjöviksvägen)

Om Parkvägen stängs av för motorfordonstrafik norr om korsningen med Mjöviksvägen minskar trafiken på Parkvägen samt på Fredriksdalsvägen. Detta är positivt eftersom dessa vägar har en standard som inte bör få en ökad trafik.

Trafiken på en väg i nord-sydlig riktning vid Hejans lycka bedöms i detta alternativ uppgå till omkring 1300 fordon/dygn. Andelen genomfartstrafik bedöms bli omkring hälften, då den trafik som alstras vid bostadsområdena utmed Parkvägen nu kan välja det genare alternativet genom Hejans lycka istället. Med den uppskattade trafikmängden genom Hejans lycka bedöms att bullerstörningarna vid de bostadshus som ligger utmed vägen ligga på omkring gällande riktvärden för ekvivalentnivå.

5.4 Sammanfattning

I denna utredning har tre olika alternativa vägscenarier i samband med en exploatering vid Hejans lycka studerats:

1. Ingen förändring av vägsystemet. Utbyggnad enligt översiktsplanen men utan en exploatering vid Hejans lycka, eller
2. En ny väg i nord-sydlig riktning vid den nya bostadsbebyggelsen vid Hejans lycka, eller
3. En avstängning av Parkvägen söder om den nya bebyggelsen vid Hejans lycka.

Trafikkonsekvenser

I alternativ 1 görs ingen förändring av vägsystemet samtidigt som Nättraby byggs ut enligt den senaste översiktsplanen (dock utan en exploatering vid Hejans lycka). I detta alternativ bedöms trafiken öka på samtliga vägar i den södra delen av Nättraby. Detta innebär en ökad trafik på Parkvägen, Fredriksdalsvägen och Åvägen och trafiken på Parkvägen bedöms uppgå till omkring 1100 fordon/dygn och på Fredriksdalsvägen till omkring 2400 fordon/dygn. Dessa vägar har svårt att hantera den ökande trafiken med dess nuvarande vägstandard. Särskilt olämpligt är en ökad trafik vid Fredriksdalsvägen då detta samtidigt är en skolväg för barn på Nättrabyskolan.

I alternativ 2 byggs Hejans lycka ut samtidigt som en nord-sydlig förbindelse vid området skapas. I detta alternativ kommer en stor del av trafiken i nord-sydlig riktning att istället välja denna eftersom detta blir ett tidsmässigt fördelaktigt alternativ för boende söder om Parkvägen samt de som bor i Skillingenäs. Det bedöms att trafiken genom en sådan förbindelse vid Hejans lycka kan få en trafik på omkring 2000 fordon/dygn. Om E22 byggs om till motorväg och trafikplatsen vid Grönadal stängs, kan denna trafik komma att öka, även om en förbindelse mellan Grönadalsvägen och Idrottsvägen skapas. Detta eftersom en väg i nord-sydlig riktning vid Hejans lycka bedöms som genare och mer attraktiv. Det finns i sådana fall risk att trafiken genom det nya bostadsområdet vid Hejans lycka kan uppgå till omkring 3000 fordon/dygn.

I alternativ 3 föreslås att Parkvägen stängs av någonstans på avsnittet väster om Hejans lycka och Mjöviksvägen. Detta innebär att en väg i nord-sydlig riktning vid Hejans lycka enbart kommer att hantera den trafik som alstras i själva området, samt den trafik som alstras i de närliggande bostadsområdena söder om Parkvägen. Trafiken bedöms då uppgå till omkring 1300 fordon/dygn genom Hejans lycka, varav hälften är genomfartstrafik. Trafiken på Fredriksdalsvägen avlastas från den trafik som alstras i bostadsområdena som ligger söder om Parkvägen. De trafikanter som färdas på Mjöviksvägen och som har målpunkt vid Nättrabyskolan eller handelsetableringarna vid Idrottsvägen kan ändå komma att välja att färdas på Fredriksdalsvägen då denna är ett snabbare alternativ jämfört med Åvägen. Bedömningen är därför att trafiken på Fredriksdalsvägen i detta alternativ ligger kvar oförändrat på 2000 fordon/dygn.

Genomfartstrafik genom Hejans lycka

Andelen trafik som inte har mål i Hejans lycka, så kallad genomfartstrafik, blir förhållandevis stor om en förbindelse skapas mellan Idrottsvägen och Parkvägen, och genomfartstrafiken utgör omkring 70 %. Stängs Parkvägen av för trafik mellan Hejans lycka och Mjöviksvägen bedöms genomfartstrafiken genom Hejans lycka uppgå till omkring 50 %.

En hög andel genomfartstrafik som den som bedöms genom Hejans lycka kommer att innebära att de boende upplever en otrygghet på grund av trafiken. Det är därför viktigt att vägen ges en god utformning.

Huvudvägar

Den huvudsakliga målpunkten för trafik vidare mot exempelvis centrala Karlskrona är E22. I dagsläget finns tre anslutningar mot denna – vid Grönadal, vid Bjärby samt vid Nättraby. Av dessa kommer de två förstnämnda att stänga när E22 byggs ut till motorväg. Återstår endast en väganlutning blir konsekvensen en ökad trafik på Ävägen och Mjöviksvägen vilket är olämpligt ur flera aspekter. Det krävs därför en förbindelse som kan ta hand om trafiken mot de sydvästra delarna av Nättraby – bland annat Skillingenäs. En sådan förbindelse har skisserats i samband med diskussionerna om E22:s utbyggnad till motorväg, där Idrottsvägen binds ihop med Grönadalsvägen. Det är viktigt att denna kommer till stånd i samband med en eventuell utbyggnad av E22 till motorväg för att inte övriga huvudvägar i Nättraby ska få en ökad trafik.

Kollektivtrafik

Enligt Blekingetrafiken kan det på sikt bli behov för att utöka kollektivtrafiken med buss mellan Nättraby centrum och de södra delarna av Nättraby, till Skillingenäs. Det kommer då bli aktuellt att trafikera området kring Hejans lycka med busstrafik. Detta förutsätter en väg i nord-sydlig riktning vid Hejans lycka, men också att Parkvägens västra del blir möjlig att trafikera med buss även om vägavsnittet blir avstängt för övrig motorfordonstrafik.

Sammanfattning och förslag till ställningstagande

Av de tre alternativ som studerats bedöms att det alternativ där Parkvägen stängs av för motorfordonstrafik väster om Hejans lycka, samtidigt som en väg genom Hejans lycka förbinder Idrottsvägen med Parkvägen, uppfyller flest önskemål om trafiken i Nättraby. Detta alternativ ger en rimlig trafik samt rimlig andel genomfartstrafik på vägen genom Hejans lycka (1300 fordon/dygn respektive 50 %) samtidigt som trafiken minskar på Parkvägen. Trafiken på Fredriksdalsvägen bedöms inte påverkas i lika hög omfattning, varför kompletterande åtgärder bör vidtas här för att styra trafiken till Åvägen. Sådana åtgärder kan vara hastighetssänkande åtgärder på Fredriksdalsvägen men också fysiska avstängningar för motorfordonstrafik på densamma.

Om E22 byggs om till motorväg är det viktigt att den förbindelse mellan Grönadalsvägen och Idrottsvägen, vilken diskuterats mellan markägarna och Trafikverket, som syftar till att avlasta Mjöviksvägen och Åvägen från trafik till och från södra delen av Nättraby kommer till stånd.

