

Tillägg till Trafikutredning Nättraby

Bakgrund

2013 gjordes en trafikutredning för Nättraby tätort¹ där kommunen utredde de ökning av motortrafiken på tätortens vägnät som skulle kunna komma att ske på grund av de planerade utbyggnader som pekas ut i kommunens översiktsplan från 2010². I utredningen redovisades tre olika alternativ för vägnätet i Nättraby. 2017 gjordes ett tillägg till trafikutredningen³ av konsulten WSP med anledning av att den föreslagna utbyggnaden av Hejans lycka skulle bli större än vad översiktsplanen hade angett.

2021 behöver ytterligare ett tillägg till trafikutredningen göras, denna gång på grund av att planerade utbyggnader i Nättraby centrum och sydöstra tätorten (f.d. handelsträdgården på Mjöviksvägen) kommer att bli större än vad översiktsplanen anger.

Detta tillägg ska läsas tillsammans med utredningarna från 2013 och 2017 och kommer att redovisa det som skiljer sig från de tidigare utredningarna.

Utredningen är gjord av trafikplanerare Anders Norén, drift- och serviceförvaltningen, med stöd av miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens planavdelning.

Sammanfattning

De planerade utbyggnaderna av bostäder och verksamheter på Hejans lycka, i Nättraby centrum och på f.d. handelsträdgården på Mjöviksvägen kan komma att medföra påtagliga trafikökningar på Fredriksdalsvägen (från 2000 motorfordon per dygn till 2500 motorfordon per dygn), Åvägen söder om centrum (från 3700 till 4750), Åvägen norr om centrum (från 4000 till 5850) och på Idrottsvägen (vid idrottsplatsen från 600 till 3000, vid Åvägen från 3000 till 6000). Trafikökningarna kommer inte medföra några nya problem, men förutsättningarna för gångtrafik och cykeltrafik behöver förbättras i Nättraby. Åtgärder kräver medverkan från väghållarna (vägföreningen och/eller Trafikverket) och i förekommande fall planändringar, fastighetsregleringar och att åtgärderna tas upp i länstransportplanen och kommunens budget.

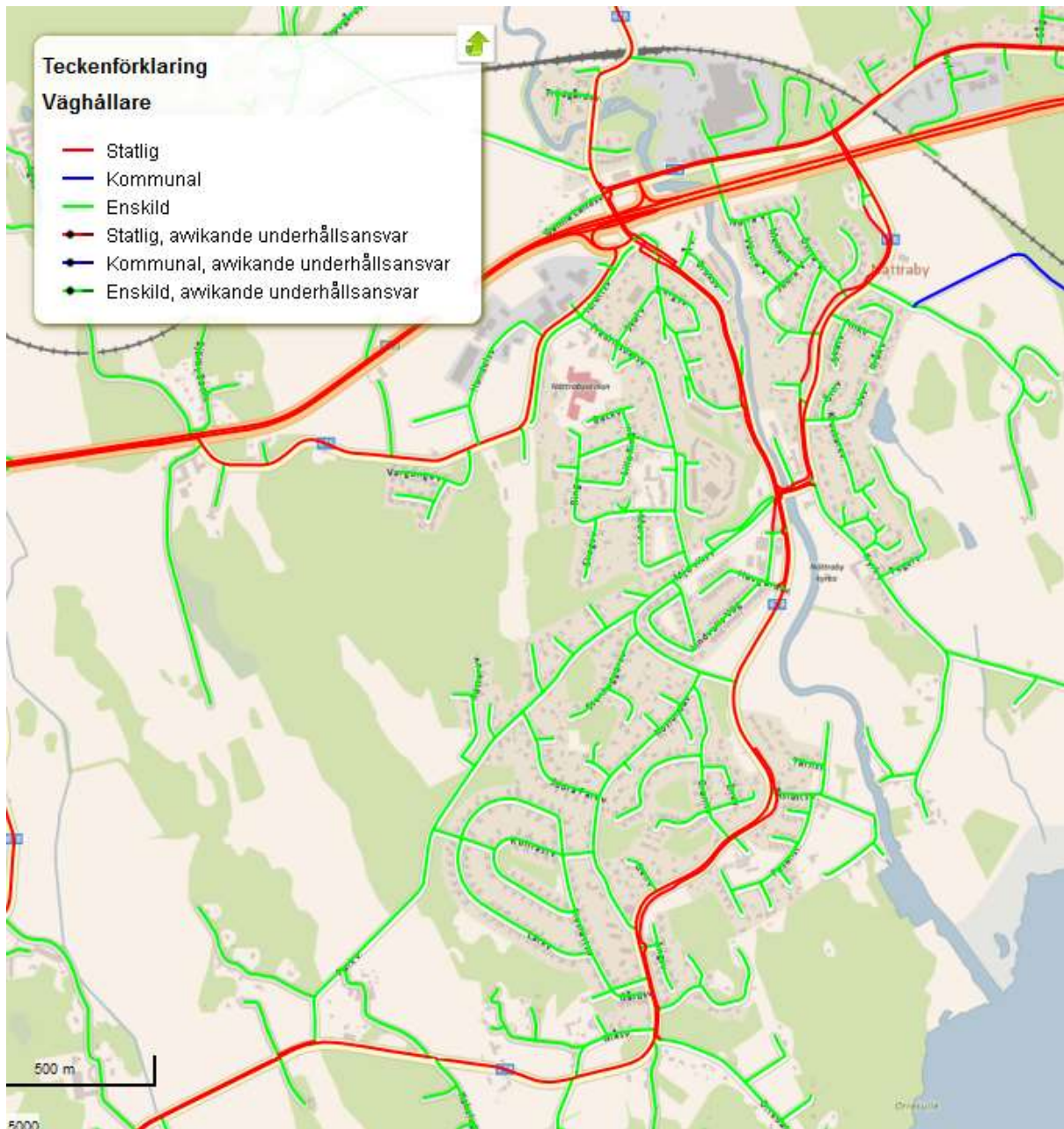
Trafiknätet i Nättraby

Vägnätet i Nättraby är i huvudsak enskilt och tillhör Nättraby vägars samfällighetsförening. Mjöviksvägen-Åvägen, Gamla Dalbyvägen, Idrottsvägen, Stationsvägen och Gamla landsvägen är statliga. Med något mindre undantag finns inga kommunala vägar i Nättraby.

¹ Trafikutredning Nättraby, dnr TN.2013.463.251

² Översiktsplan 2030 Karlskrona kommun, dnr KS.2008.953, antagen i fullmäktige 26 augusti 2010, nu gällande

³ Tillägg trafikutredning Nättraby/Tillägg trafikutredning, Hejans lycka, dnr 2017/2662



Figur 1: Väghållning i Nättraby. Utdrag ur Nationella vägdatabasen.

Genomförda och planerade förändringar av trafiknätet i Nättraby sedan 2013

Vägar

I 2013 års utredning förordades alternativ 3, det vill säga att Parkvägen skulle stängas av för genomfart med motorfordon strax söder om Bofinksvägen samt att Hejans lycka skulle genomföras med en nord-sydlig genomfartsväg mellan Parkvägen och Idrottsvägen. Parkvägen har sedan dess stängts enligt förslaget och detaljplanen för Hejans lycka (Bjärby 7:1) innehåller den föreslagna nord-sydliga genomfartsvägen.

2013 års utredning lyfter fram vikten av en framtida lokal förbindelse längs E22 mellan Grönadalsvägen och Idrottsvägen om/när E22 byggs ut till motorväg och korsningen i Skillinge stängs, detta för att inte riskera att trafikanter mellan Skavkulla-Skillingenäs och E22 väljer att köra genom Nättraby i onödig utsträckning. I aktuell planering för nya E22 så kommer motorvägen att byggas norr om befintlig E22 och befintlig väg kommer att finnas kvar som parallellväg.

Hastighetsgränser

2013 var hastighetsgränsen i tätorten 50 km/h (bashastighet för tätbebyggt område) med undantag för ett fåtal gator där hastighetsgränsen var 30 km/h. 2019 infördes 30 km/h i tätbebyggt område, med undantag för huvudvägarna Åviksvägen-Mjöviksvägen, Gamla Dalbyvägen och Idrottsvägen som fick i huvudsak 40 km/h.



Figur 2: Hastighetsgränser i Nättraby. Utdrag ur Nationella vägdatan.

Gångtrafik och cykeltrafik

Utredningen från 2013 redovisar gångtrafik och cykeltrafik som ett homogent trafikslag (s.k. "gång- och cykeltrafik") och antar att förekomsten av någon form av cykelinfrastruktur innebär god kvalitet

för gång- och cykeltrafiken. I bedömningen har ingen hänsyn tagits till hastigheter, trafikmängder eller infrastrukturens utförande och inga jämförelser har gjorts med vad som sägs i till exempel föreskrifter till plan- och bygglagen⁴ eller i handböcker som GCM-handboken⁵ och VGU⁶.

Den cykelinfrastruktur som finns har väldigt varierande standard, från 0,8 meter bred dubbelriktad(!) GC-bana skild från körbanan med enbart en målad linje till över 3 meter bred dubbelriktad GC-bana avskild från körbanan med räcke. All cykelinfrastruktur utgörs GC-bana, ingenstans är infrastrukturen separerad mellan gående och cyklande.

Gångbanor saknas i stort sett helt i Nättraby med undantag för en sträcka av Ävägen vid centrum samt Fredriksdalsvägen som har en 1-1,5 meter bred gångbana skild från körbanan med målad linje.

Sedan 2013 har en ca 200 meter lång sträcka på Ringvägen, nära Nättrabyskolan, delats upp i en smal körbana och en GC-bana med hjälp av målad linje och pollare. Idrottsvägens huvudgata har också förlängts 250 meter söderut till idrottsplatsen, vilket har gjort att lokalgatan har avlastats från motortrafiken.

Trafikverket planerar att under 2024 bygga en cykelbana längs Ävägen-Mjöviksvägen, mellan Kyrkvägen i norr och korsningen vid Tärnstigen i söder.

Konsekvenser av genomförda och planerade förändringar av trafiknätet sedan 2013

Den stängda genomfarten på Parkvägen och de sänkta hastighetsgränserna har gjort det mindre attraktivt för trafik från områdena sydväst om tätorten att köra genom tätorten på väg till E22. Vägen genom Hejans Lycka är ännu inte utbyggd.

De sänkta hastigheterna i tätorten har gjort det mer attraktivt att gå eller cykla i allmänhet medan stängningen av Parkvägen har gjort Parkvägen mer attraktiv att gå eller cykla på. Gångbanor saknas fortfarande. De flesta av de vägar som är viktiga för cykeltrafiken har bristande standard i jämförelse med rekommendationer i olika handböcker.

GC-banan på Ringvägen har minskat konflikterna mellan gående eller cyklande till skolan och biltrafik på Ringvägen. Förlängningen av Idrottsvägens huvudgata har gjort att Idrottsvägens lokalgata blivit relativt bilfri i hela sträckningen mellan idrottsplatsen i söder och Ävägen i norr.

Den framtida nya E22 med parallellväg kommer att utformas så att det även framgent blir mer attraktivt att välja E22 eller parallellvägen vid färd till och från områdena sydväst om Nättraby (Skavkulla-Skillingenäs m.fl.) jämfört med att köra genom tätorten. Den nya vägen kan uppskattas få en trafikmängd på omkring 800 motorfordon per dygn, baserat på dagens trafikmängd på Skillingevägen, antalet hushåll i Bjärby och antagandet att det även i framtiden kommer att vara mindre attraktivt för trafikanter från Skavkulla-Skillingenäs att köra bil genom Nättraby för att nå E22.

Den framtida cykelbanan längs Ävägen-Mjöviksvägen kommer att göra det mer attraktivt att cykla i nord-sydlig riktning genom Nättraby.

⁴ Framför allt BFS 2011:5 – ALM 2

⁵ Sveriges kommuner och landsting. *GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel och mopedtrafik i fokus*. Stockholm: SKL Kommentus AB, 2010

⁶ VGU 12 var den då gällande versionen, idag VGU 21.

Nya planer och ny bebyggelse sedan 2013 och 2017

Inte all planerad bebyggelse från 2013 har kommit till stånd. Ett tiotal villor utanför detaljplanlagt område har byggts sydväst om tätorten.

Handelsträdgården på Mjöviksvägen (Västra Nättraby 9:3)

Den f.d. handelsträdgården på Mjöviksvägen har planlagts för ca 50 bostäder med utfart från Fasanstigen. Detta område fanns inte med i planeringen 2013.

Nättraby centrum (Västra Nättraby 10:5 m.fl.)

Nättraby centrum antogs 2013 byggas ut med 40-70 nya bostäder. I samrådsförslaget till ny detaljplan för centrum har exploateringen höjts till 120 bostäder samt utökade ytor för handel och andra verksamheter. Planen möjliggör för upp till 300 parkeringsplatser för bilar.

Ny översiktsplan under framtagande

Samrådsversionen av förslag till ny översiktsplan (Översiktsplan 2050) föreslår stora utbyggnadsområden öster om tätorten (Stora Vörta-Sjuhalla) och norr om tätorten (norr om Gamla Landsvägen). Volymen av ny tillkommande bebyggelse redovisas inte, inte heller hur den nya bebyggelsen ansluter till trafiknätet i Nättraby. Det går därför inte i nuläget att uppskatta hur trafiken på befintligt trafiknät kommer att påverkas utan det måste göras när utbyggnaden konkretiseras.

Konsekvenser av nya planer och ny bebyggelse

Bebyggelsen på f.d. handelsträdgården kan antas medföra upp till 250 nya motorfordonsrörelser per dygn på Fasanstigen med utfart till Mjöviksvägen. Nästan all den nya trafiken kommer att vara på Mjöviksvägen norr om Fasanstigen.

Bebyggelsen i Nättraby centrum kan antas generera upp till 3 000 nya motorfordonsrörelser per dygn. Trafiken kan antas bli någorlunda jämnt fördelad mellan Havgårdsvägens utfart till Åvägen och centrumkvarterets norra utfart till Åvägen samt en mindre andel (några hundra motorfordonsrörelser per dygn) på Mjöviksvägen. Ute på Åvägen kan trafiken sedan antas fördela sig så att huvuddelen – någonstans mellan hälften och 2/3 – kommer att vara på Åvägen norr om centrum. Den nya trafiken på Mjöviksvägen kommer nästan helt att köra på Fredriksdalsvägen.

Både Mjöviksvägen och Åvägen har tillräckligt hög standard för att kunna hantera den ökade trafiken utan problem. Fredriksdalsvägen upplevs redan i nuläget som alltför hårt trafikerad och skulle behöva åtgärder för att minska problemen.

Sammanställning i tabellform

I tabellen nedan redovisas uppskattade trafikmängder (motorfordon per dygn) som nämns i 2013 och 2017 års utredningar samt nya uppskattade trafikmängder från 2021. Trafiksiffrorna är inte uppräknade till 2040 enligt Trafikverkets uppräkningsstal⁷ men om uppräkningsstal används så kan trafiken öka med 1 % per år eller upp till omkring 20 % år 2040.

Siffrorna gäller vid fullt utbyggda områden på Hejans lycka, Fasanstigen och i centrum. En framtida stängning av E22:s korsningar i Skillinge och Bjärby antas bara ha marginell påverkan på trafiken på Mjöviksvägen-Åvägen, trafiken antas i stället flytta över till parallellvägen som ansluter till Idrottsvägen strax väster om Åvägen.

De gator som inte nämns i tabellen antas påverkas marginellt av utbyggnaderna.

Gata	Alternativ 3 (2013)	Alternativ 3 (2017)	Alternativ 3 (2021)
Mjöviksvägen söder/väster om Parkvägen	1500	1500	1500
Mjöviksvägen (vid Ängsvägen)	1600	2500	3000
Mjöviksvägen (v. om Åvägen)	1600		1600
Parkvägen (i tätorten)	400	400	400
Fredriksdalsvägen (vid skolan)	2000	2000	2500
Åvägen (s. om Havgårdsvägen)			4750
Åvägen (vid Bruksvägen)		4000	5850
Idrottsvägen (vid idrottsplatsen)		3000	3000
Idrottsvägen (v. om Åvägen)	4000	5100	6000
Hejans lycka (planerad väg)	1300	2400	2400

Tänkbara nya åtgärder

För att höja standarden och förbättra förutsättningarna för gångtrafik och cykeltrafik på det övergripande vägnätet i tätorten (Idrottsvägen, Åvägen-Mjöviksvägen, Parkvägen, Fredriksdalsvägen, Gamla Dalbyvägen, Stationsvägen, Gamla Landsvägen) behöver åtgärder göras, till exempel att minska biltrafiken, att bygga ut infrastrukturen för gångtrafik och cykeltrafik eller en kombination av åtgärder.

I de flesta fall medger inte gällande planer och fastighetsgränser i Nättraby att gatorna breddas för att öka utrymmet utan där är det i ett inledande skede lämpligare att arbeta med åtgärder som hastighetssäkringar, förbud mot genomfartstrafik eller enkelriktningar av motortrafiken. Exempel på sådana åtgärder skulle kunna vara att enkelrikta eller förbjuda privat genomfart med motorfordon på Fredriksdalsvägen för att på så vis kunna omfördela befintlig körbana till gångtrafik och cykeltrafik. Sådana åtgärder är relativt billiga men måste genomföras i samverkan med väghållaren.

⁷ PM Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065, TRV dnr 2017/111007

Ombyggnadsåtgärder är kostsamma (10 miljoner kronor/km) och kräver i många fall planändringar och fastighetsinlösen. Vägföreningar har i regel inte råd att bygga om sina vägar utan att större delen av åtgärden finansieras av kommun och/eller stat.

Ombyggnad av de statliga vägarna kan i många fall göras utan planändring men kräver att åtgärderna först tas upp i länstransportplanen. I vissa fall kan det krävas kommunal medfinansiering.