

# Åtgärdsvalsstudie

Lv 678 Nättraby, oskyddade trafikanter

Ärendenummer: TRV 2018/14916



**Dokumenttitel:** Åtgärdsvalsstudie Lv 678 Nätraby

**Dokumentdatum:** 2018-09-14

**Ärendenummer:** TRV 2018/14916

**Version:** 1.0

**Fastställt av:** Tanja Jevtic, PLsyu

**Kontaktperson:** Maria Wedin, PLsyu

**Trafikverket**

Postadress: Box 366 (besöksadress Gibraltargatan 7), 201 23 Malmö

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

**Namn på åtgärdsvalsstudie:** Lv 678 Nättraby

---

**Ansvarig för genomförande:** Maria Wedin

**Organisation:** Planering Region Syd, Utredning

**Datum - start:** 2018-02-16

**Datum - avslut:** 2018-09-19

---

## Innehållsförteckning

<b>1. BAKGRUND .....</b>	<b>5</b>
1.1. Bakgrund och syfte.....	5
1.2. Problembild .....	5
1.3. Avgränsningar .....	6
1.4. Aktörer och övriga intressenter .....	6
1.5. Tidigare planeringsunderlag och gällande planer .....	8
<b>2. NULÄGESBESKRIVNING.....</b>	<b>10</b>
2.1. Nuläge – faktorer som har betydelse för studien .....	10
2.2. Väg och trafik .....	11
2.3. Trafiksäkerhet .....	16
2.4. Kommande utveckling .....	18
<b>3. PROBLEMBESKRIVNING OCH MÅLFÖRMULERING .....</b>	<b>20</b>
3.1. Preciserande av problem, brister och behov .....	20
3.2. Krav och rekommendationer.....	22
3.3. Mål för lösningar (eftersträvd kvalitet) .....	23
<b>4. ALTERNATIVA LÖSNINGAR .....</b>	<b>24</b>
<b>5. PAKETERINGSFÖRSLAG.....</b>	<b>43</b>
<b>6. FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERA ÅTGÄRDER.....</b>	<b>44</b>
<b>ARBETSPROCESSEN .....</b>	<b>46</b>
<b>BILAGOR .....</b>	<b>46</b>
<b>KVALITETSGRANSKNING .....</b>	<b>46</b>
<b>AVSLUT AV STUDIE .....</b>	<b>46</b>

[Initiera]

## 1. Bakgrund

### 1.1. Bakgrund och syfte

Nättraby är en tätort med drygt 3 000 invånare, belägen cirka en mil väster om Karlskrona, se Figur 1. Väg 678 (Åvägen/Mjöviksvägen) passerar i nord-sydlig riktning genom samhället. Nättraby är en av de orter i Karlskrona kommun som utvecklas snabbast och därmed ställs också krav på fungerade kommunikationer.

Det huvudsakliga syftet med denna åtgärdsvalsstudie är att ge Trafikverket, Karlskrona kommun och andra intressenter samsyn kring det framtida behovet av åtgärder för oskyddade trafikanter utmed stråket. Projektet ska kartlägga oskyddade trafikanters rörelsemönster i och genom Nättraby samt föreslå åtgärder för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. En del i detta är även att möjliggöra pendling till Karlskrona samt tillskapa god tillgänglighet till busshållplatserna vid E22.

ÖVERSIKTSKARTA. NÄTTRABY, KARLSKRONA KOMMUN

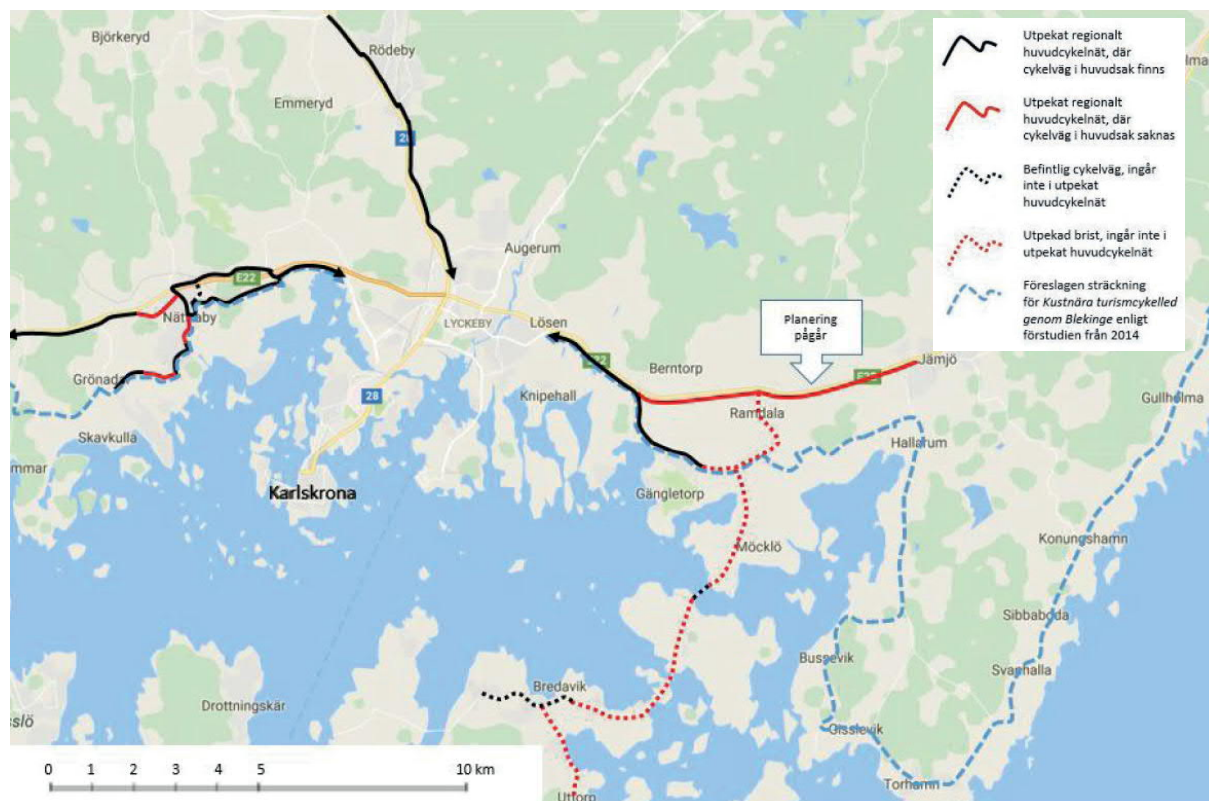


Figur 1 Översiktskarta Nättraby, Karlskrona kommun

### 1.2. Problembild

Väg 678 är en del i ett utpekat regionalt huvudcykelnät där det finns gång- och cykelväg på delar av sträckan, se Figur 2. Under senare år har bostadsbyggandet i Nättraby ökat kraftigt. Nya bostäder har tillkommit, framför allt i områdena söder om Nättraby utmed vattnet, vilket innebär att avstånden

ökat inom orten. Samtidigt har inga nya vägar eller gång- och cykelvägar tillkommit för att möta detta behov. Helheten behöver ses över, så nätet kan bli fullständigt.



Figur 2 Karta över regionalt utpekat huvudcykelnät Karlskrona kommun, ur Regional cykelstrategi för Blekinge 2018-2029

### 1.3. Avgränsningar

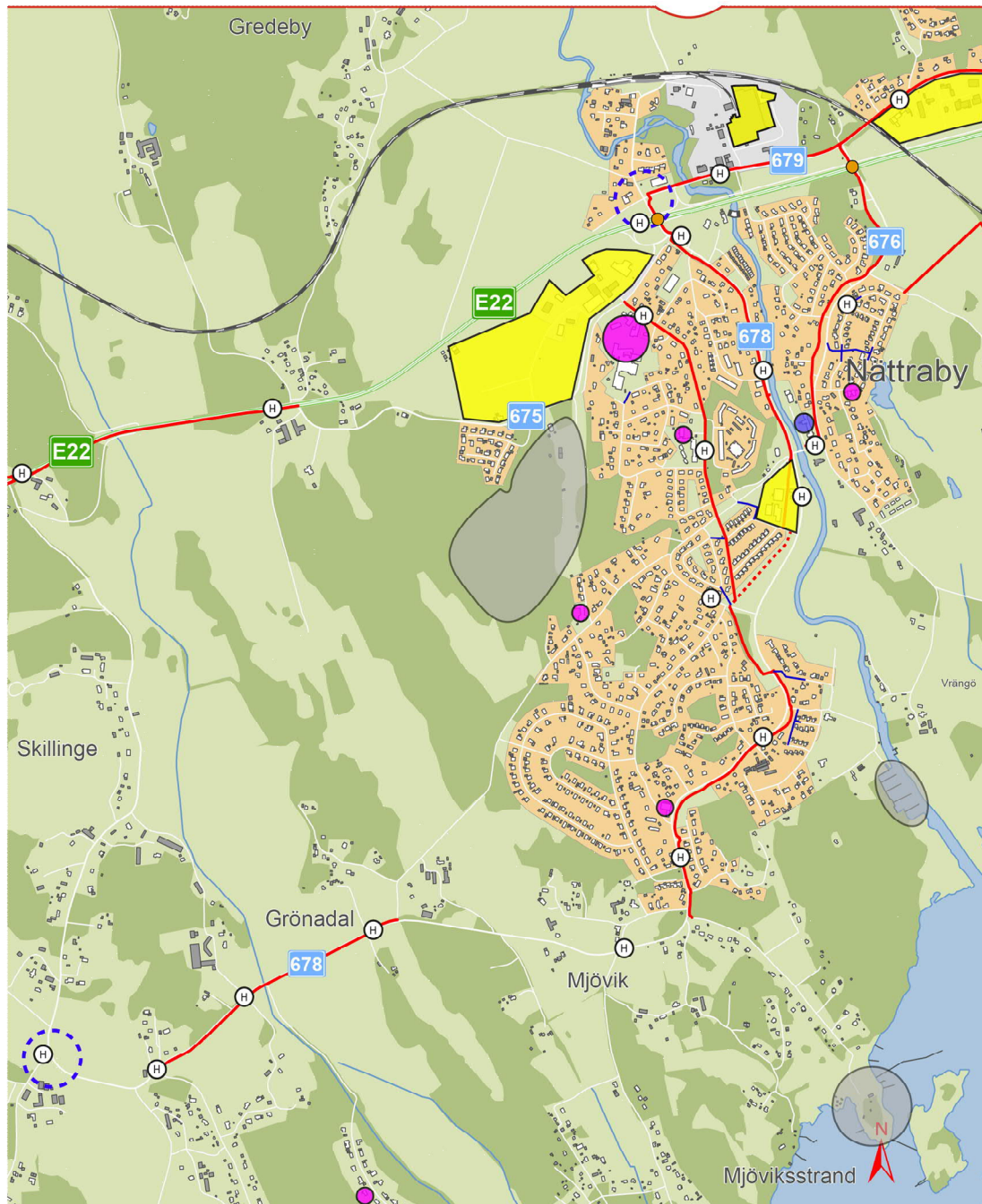
Åtgärdsvalsstudien omfattar Nättraby tätort och väg 678, från korsningen väg 678/Gamla Landsvägen (väg 679) i norr till korsningen väg 678/Färmanstorpsvägen i söder, se Figur 3.

Utgångspunkten har i första hand varit att studera trafiksäkerhet och tillgänglighet för fotgängare och cyklister, primärt utmed det statliga vägnätet genom Nättraby. För att säkerställa kontinuerliga kopplingar har befintligt vägnät inom tätorten också inkluderats.

### 1.4. Aktörer och övriga intressenter

Primära intressenter är Karlskrona kommun, Region Blekinge samt Blekingetrafiken.

Sekundära intressenter är Nättraby vägförening, räddningstjänst, boende, företag och verksamheter i Nättraby som kan påverkas av föreslagna åtgärder samt skolelever till/från Nättrabyskolan. Dessa intressenter är representerade av Karlskrona kommun.



### NÄTTRABY

Karlskrona kommun


Datum: 2018-04-09


Skala (A4): 1:15 357


0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5 km


© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

 Start/slutpunkt


 GC-vagnät

 GC-vagnät (ej belagd)

 Övriga GC-vägar


 GC-Passage (planskiid)

 Rekreation/Idrott

 Kommersiell service/Verksamhet

 Skola/Förskola

 Vård

 Busshållplats

Figur 3 Utredningsområdet med start- och slutpunkt samt befintliga gång- och cykelvägar och målpunkter

## 1.5. Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

### Regional cykelstrategi för Blekinge 2018-2029

Regional cykelstrategi för Blekinge syftar till att främja cyklingen i länet genom att bygga ut cykelinfrastrukturen för ökad och säker cykling, samt uppmuntra till ökad cykling och främjande av cykelkultur i länet. Strategin inriktas i första hand på målgruppen vardagscyklister till arbete, skola, fritidsaktiviteter eller andra viktiga målpunkter. I andra hand kommer målgruppen turist- och rekreationscyklister där resan är del av målet. Blekinge läns fem kommuner och Trafikverket har ställt sig bakom strategin som beslutades av regionstyrelsen 2017-11-05.

För att främja cyklingen i Blekinge har ett regionalt huvudcykelnät pekats ut, som i huvudsak går utmed det statliga vägnätet och har sin förlängning i tätorterna på det kommunala vägnätet. Det regionalt utpekade huvudcykelnätet kommer ligga till grund för utbyggnaden av cykelvägar utmed det statliga vägnätet. Utgångspunkter i utpekandet har varit att knyta samman cykelstråk och skapa ett sammanhängande cykelnät där potentialen för cykling bedöms som störst, antingen mellan kommunhuvudort och omkringliggande orter eller mellan orter och större målpunkter. Strategin innehåller mål för när det utpekade regionala huvudcykelnätet ska vara utbyggt och huvudcykelnätet redovisas på karta för respektive kommun.

### Kustnära turismcykelled genom Blekinge

Förstudien ”Kustnära cykelled genom Blekinge” genomfördes år 2014 av Region Blekinge tillsammans med Karlskrona, Ronneby och Karlshamns kommuner samt Trafikverket. Studien redovisar en föreslagen cykelledssträckning som har en hög attraktionskraft i sin kustnära sträckning, se Figur 4. Delar av det regionalt utpekade cykelnätet ingår i den föreslagna sträckningen för Kustnära turismcykelled genom Blekinge.

Potentialen för ökad cykelturism bedöms mycket stor eftersom det finns en stor marknad i Europa och intresset också ökar starkt i Sverige. Såväl de lokala turistorganisationerna som kommersiella aktörer inom besöksnäringen i Blekinge uttalar att cykelupplevelse är efterfrågat och att ökad cykelturism kan komma att göra väsentlig skillnad.



Figur 4 Förslag till kustnära cykelled genom Blekinge, ur förstudien från 2014

### **Finansiering/avsiktsförklaring**

Prioriteringar görs utifrån *Regional cykelstrategi för Blekinge 2018-2029* som är beslutad av regionstyrelsen.

I strategin är hela sträckningen genom Nättraby utpekad som regionalt huvudcykelnät, där cykelväg saknas på delar av sträckan. Strategin innehåller inte några kostnadsbedömningar eller angivna årtal utan prioritering görs i den löpande dialogen mellan Trafikverket, Region Blekinge och berörda kommuner.

I länstransportplanen avsätts medel för cykelåtgärder som medfinansieras av kommunerna utmed det statliga vägnätet, samt medel i form av statsbidrag som kommunerna kan ansöka om för att exempelvis medfinansiera cykelåtgärder utmed det kommunala vägnätet. Ambitionen är att det utpekade cykelnätet ska kunna färdigställas inom planperioden utifrån den ”pott” som avsätts för cykelåtgärder i länstransportplanen 2018-29 tillsammans med 50 % medfinansiering från berörd kommun.

<b>Medverkande kompetenser och personer:</b>
Maria Wedin, Trafikverket
Markus Jonsson, Trafikverket
Ulrika Jeppson, Trafikverket
Malin Dahlberg, Trafikverket
<b>Eventuell kommentar:</b>

[Förstå situationen]

## 2. Nulägesbeskrivning

### 2.1. Nuläge – faktorer som har betydelse för studien

#### Kommunfakta

Nättraby är en tätort med drygt 3 000 invånare, belägen ca en mil väster om Karlskrona. Orten präglas av villor och har endast ett fåtal flerfamiljshus. Centrum finns vid Nättraby kyrka och den ursprungliga bebyggelsen är samlad kring Nättrabyån. Ny villabebyggelse har under de senaste åren främst tillkommit längs kusten, vid Skillingenäs och Skavkulla, och norr om E22 i Skärva by.

De viktigaste målpunkterna i Nättraby är, se även Figur 3:

- centrum vid korsningen väg 678/676 med affärer, Nättraby kyrka och vårdcentral
- bensinstation, mataffär och verksamheter/affärer i anslutning till E22 och trafikplats Nättraby
- verksamheter/affärer utmed Gamla Landsvägen norr om E22
- grundskolan Nättraby kunskapscentrum (Nättrabyskolan) med klasser F-9 vid Fredriksdalsvägen
- fotbollsplaner och tennisbanor i västra Nättraby
- fyra förskolor i Nättraby tätort (vid Fredriksdalsvägen, öster om Gamla Dalbyvägen, Parkvägen och Mjöviksvägen) samt en förskola i Skillingenäs
- Folkets Hus utmed Parkvägen
- badplats vid Tallholmen
- småbåtshamn i Nättrabyåns utlopp

Nättraby är en av de tätorter i Karlskrona kommun där befolkningen ökar mest. Utpendlingen från Nättraby är större än inpendlingen, vilket kan förklaras med närheten till många arbetsplatser i Karlskrona.

#### Miljöförutsättningar

Nättraby är uppbyggt kring tre dalgångar som sträcker sig i nord-sydlig riktning mellan E22 och havet. Dalgångarna ger långa siktlinjer och utblickar över landskapet och skärgården. I Nättraby finns ett tydligt grönstråk, i stora delar längs med Nättrabyån, som utgör ett stort ekologiskt värde för samhället.

Nättrabyån omfattas av ett riksintresse för naturvård enl. MB 3 kap 6. Söder om väg 678, mellan Mjövik och Färmanstorpsvägen, finns ett riksintresse för högexploaterad kust enl. MB 4 kap 4.

Det finns ett fåtal fornlämningar inom utredningsområdet. Utmed Idrottsvägen, strax väster om korsningen med väg 678, står en milstolpe (RAÅ Nättraby 87:2). I korsningen mellan väg 678 och Grönadalsvägen ligger Grönadals gamla bytomt enligt storskifteskartan år 1761 (RAÅ Nättraby 247). Bytomten är dock bebyggd och skadad av vägdragningen.

Väg E22 norr om Nättraby utgör ett riksintresse för kommunikation.

Utmed Idrottsvägen finns en allé som sträcker sig från rampen till E22 och ca 800 m västerut.

## 2.2. Väg och trafik

### Vägarnas standard och utformning

Väg 678 är en statlig väg (sekundär landsväg) som utgör huvudleden genom Nättraby, se Figur 5 och Figur 6. Vägen trafikeras främst av lokaltrafik inom tätorten och dess närområde samt trafik mellan E22 och Nättraby.

Väg 678 ansluter till E22 i väster vid trafikplats Grönadal och leder vidare mot Skavkulla, Skillingenäs och Mjövik. På denna sträcka heter vägen Mjöviksvägen för att söder om centrum i Nättraby byta namn till Ävägen, se Figur 5. Slutligen passerar väg 678 över E22 och fortsätter norrut till väg 122 vid Høryda. Till väg 678 i Nättraby ansluter även de statliga vägarna 675 (Idrottsvägen), 676 (Gamla Dalbyvägen) och 679 (Gamla Landsvägen). Idrottsvägen löper parallellt med väg E22 mellan trafikplats Bjärby och trafikplats Nättraby och utgör även den en viktig länk i huvudvägnätet.



Figur 5 Mjöviksvägen väster ut vid Mjövik (vänstra bilden) och Ävägen norrut vid Gamla Dalbyvägen (högra bilden)



Figur 6 Mjöviksvägen (väg 678), vänstra bilden öster ut från Färmanstorpsvägen och högra bilden är väster utifrån Grönadalsvägen mot Skavkullavägen

En mängd enskilda vägar finns också i anslutning till väg 678. Väghållare för alla vägar i Nättraby som inte är statliga, är Nättraby vägförening. Parkvägen, Fredriksdalsvägen och delar av den enskilda delen av Mjöviksvägen uppbär statligt driftbidrag. Det gör även vägarna ner till Mjövik, Skillingenäs, Skavkulla och Färmanstorp.

Parkvägen går genom Nättraby och ansluter till Mjöviksvägen både i norr och öster, se Figur 7. Fredriksdalsvägen går i nord-sydlig riktning mellan Mjöviksvägen och Idrottsvägen. Vägen passerar förbi Nättrabyskolan samt genom villabebyggelse och ett bostadsområde med lägenheter/äldreboende. Utmed Fredriksdalsvägen finns en målad trottoar längs östra sidan av vägen. Både Parkvägen och Fredriksdalsvägen är gator med lokalgatukaraktär som saknar separerade gång- och cykelbanor. Gatorna är viktiga förbindelser för biltrafik i det lokala vägnätet och trafikeras av en del genomfartstrafik till Nättrabyskolan och verksamhetsområdet vid E22. Denna trafik väljer dessa vägar före huvudgatan Mjöviksvägen. Fredriksdalsvägen trafikeras även av busstrafik (linje 5).



Figur 7 Parkvägen, vänstra delen i söder och högra bilden i Nättraby

Hastighetsgränsen på väg 678 genom Nättraby är 50 km/h för att söder om tätorten, i höjd med Måsvägen, bli 70 km/h. Anslutande vägar i tätorten har hastighetsgräns 50 km/h, ett fåtal 30 km/h. Parkvägen och Fredriksdalsvägen är reglerade till 30 km/h på kortare sträckor förbi förskola och skola, i övrigt 50 km/h. Utanför Nättraby har anslutande vägar en hastighetsgräns på 70 km/h.

E22 passerar under väg 678 i norra Nättraby. Öster om trafikplatsen är E22 utbyggd till motorväg medan E22 väster om trafikplatsen utgörs av 1+1-väg med mittlina samt vanlig tvåfältsväg. Utbyggnad till motorväg av sträckan mellan Ronneby Öst och Nättraby har prioriterats i förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. I en vägutredning från 1996 för sträckan mellan trafikplats Nättraby och Björketorp föreslås att en ev. ny väg lokaliserar i befintlig vägkorridor. I samband med detta stängs anslutningar mot E22 (vägarna vid Grönadal och Bjärby) vilket kommer innebära att trafiken genom Nättraby ökar. Mjöviksvägen, Fredriksdalsvägen och Parkvägen riskerar att få ännu mer genomfartstrafik då trafiken från Skavkulla och Skillingenäs måste ta sig ut på E22 via trafikplats Nättraby, i stället för som idag köra via Grönadal. Det finns dock planer på att anlägga en ersättningsväg som kopplar ihop vägen vid Grönadal till Bjärby och Idrottsvägen (parallellt utmed E22) för att avlasta väg 678 från trafik till och från Skavkulla och Skillingenäs.

E22 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet som en nationellt och internationellt viktig väg samt utgör rekommenderad väg för farligt gods. Inga övriga vägar i utredningsområdet pekas ut som prioriterade eller rekommenderade.

### Trafikflöde och prognos

Trafikflödena utmed vägarna i området redovisas i Tabell 1. Antal fordon på väg 678 uppgår till drygt 3 000 fordon/dygn, längs större delen av sträckan genom tätorten. Andelen tung trafik är ca 4 %.

Tabell 1 Trafikflöden utmed de statliga vägarna 678, 679, 675 och 676 (mätår inom parentes)

	ÅDT (fordon/dygn)	Tung trafik (%)
<b>Väg 678 Ävägen/Mjöviksvägen</b>		
Norr om väg 679 Gamla Landsvägen (2016)	745	4
Väg 679 Gamla Landsvägen - väg 675 Idrottsvägen (2014)	2400	8
Väg 675 Idrottsvägen – väg 676 Gamla Dalbyvägen (2011)	3316	4
Väg 676 Gamla Dalbyvägen – Åslättsvägen (2011)	3316	4
Åslättsvägen – E22 (2015)	828	5
<b>Väg 679 Gamla Landsvägen</b>		
Väg 678 – ramper E22 (2014)	2600	8
Ramper E22 och österut (2015)	1684	7
<b>Väg 675 Idrottsvägen</b>		
Väg 678 – ramp E22 (2018)	2300	7
Ramp E22 och västerut (2017)	336	2
<b>Väg 676 Gamla Dalbyvägen</b>		
Väg 678 och österut (2015)	939	6
<b>Parkvägen</b>		
Väg 678 Mjöviksvägen - Mjöviksvägen	840**	
Mjöviksvägen - Fredriksdalsvägen	1540**	
<b>Fredriksdalsvägen</b>		
Parkvägen – Väg 675 Idrottsvägen	1950*,**	

\* Genomfartstrafiken på Fredriksdalsvägen beräknas till 900-1000 fordon/dygn

\*\* Ur Karlskrona kommuns Trafikutredning Nättraby, ÅDT är beräknade värden

### Kollektivtrafik

Pendlingsstråket mellan Nättraby och Karlskrona är ett viktigt kollektivtrafikstråk.

Hållplatser finns utmed väg 676, väg 678, väg 679, Parkvägen samt Mjöviksvägen, se Figur 3. Dessutom finns hållplatser för regional busstrafik utmed E22. Anslutning till dessa hållplatser finns från väg 678. Vissa hållplatser utmed Ävägen/Mjöviksvägen är i behov av underhåll, tex otydliga linjer och vegetation.

Hållplatsen Nättraby E22, se Figur 8, trafikeras av två regionala busslinjer. Linje 150 mellan Ronneby-Listerby-Karlskrona trafikerar hållplatsen en gång per timme på vardagarna samt varannan timme på helger. Linje 600 mellan Olofström-Karlshamn-Ronneby-Karlskrona trafikerar hållplatsen vid E22 med knappt 20 turer per vardag och riktning. Några av dessa turer trafikerar endast mellan Sölvesborg/Ronneby och Karlskrona.



Figur 8 Korsningen väg 678/Gamla Landsvägen med anslutning till hållplats (vänstra bilden) och samma hållplats vid E22 för västergående trafik (högra bilden)

Den regionala busslinjen 154 mellan Hasslö-Karlskrona trafikerar väg 678 genom Nättraby med nio turer i vardera riktning per vardag. Ytterligare en tur mellan Hasslö och Karlskrona gör endast uppehåll vid hållplatsen vid E22. Helgtrafiken uppgår till ca fem turer i vardera riktning per dag.

Lokalbusslinje 5 mellan Nättraby-NKT Arena-Centrum utgår från hållplats Dalby i Nättraby, via hållplatserna Nättraby kyrka, Nättraby centrum, Roslundavägen, Benabacken, Nättraby skola och Nättraby hörnet. Linjen har tre turer i vardera riktning per timme under vardagarna samt tiominuterstrafik från Nättraby mellan kl. 6-8 samt från Karlskrona mellan kl. 15-18. Sex turer på morgonen från Nättraby utökas från Skillingenäs till Varvet i Karlskrona, likaså nio turer omvänd väg på eftermiddagen. Helgtrafiken på linje 5 utgörs av halvtimmestrafik mellan kl. 12-17 samt timmestrafik övrig tid.

Linje 5 går även ytterligare tre turer i vardera riktning i samband med Karlskrona hockeyklubbs hemmamatcher i SHL.

Idag har linje 5 en enkelriktad linjedragning genom Nättraby vilket kan upplevas som svårorienterat av kollektivtrafikresenärer. Det innebär även att områdena (befintliga som planerade) i Nättrabys västra delar, Skillingenäs samt Skavkulla har långa gångavstånd till kollektivtrafik (varierar mellan 1-4 km).

Blekingetrafiken har önskemål på att linje 5 ska trafikera Parkvägen och vända vid vägskälet vid Färmanstorp svägen, istället för den slinga som körs idag. Denna sträckning innebär rimliga gångavstånd för boende söder om Parkvägen och i de nya områdena som planeras väster om Nättraby. En hållplats vid vägskälet vid Färmanstorp skulle innebära en kollektivtrafikkoppling för de boende vid Skillingenäs. Vidare skulle även restiden för de boende i östra Nättraby förkortas då de idag måste åka med den enkelriktade bussturen genom Nättraby. Sektionen på Parkvägen idag medger dock inte hållplatser utan en ombyggnad krävs för att kunna trafikera vägen. Dessutom är vägen i för dåligt skick för att kunna möjliggöra trafikering.

Utöver busstrafiken finns även en båtlinje mellan Nättraby och Karlskrona. Det är M/F Axel som går två turer i vardera riktning, torsdag-söndag, mellan maj och september. Under sommarmånaderna utökas dessa turer med ytterligare turer alla dagar i veckan. Båten utgår från Nättraby brygga, öster om väg 678 vid centrum.

## Gång- och cykelvägnät

Väg 678 ingår i ett utpekat regionalt huvudcykelnät där det finns separerad gång- och cykelbana på större delen av sträckan genom Nättraby, Figur 3. Delar av det regionala huvudcykelnätet ingår i den föreslagna sträckningen för Kustnära turismcykelled genom Blekinge.

Mellan Grönadalsvägen och Parkvägen finns en gång- och cykelbana som separeras från väg 678 med kantsten. Från Orredalsvägen till Ängsvägen separeras oskyddade trafikanter från fordonstrafiken med vägmarkering. På sträckan från Ängsvägen till övergångsstället vid Åslättsvägen samt mellan Gamla Dalbyvägen och Gamla Landsvägen avskiljs gång- och cykelbanan med räcke, kantsten eller skiljeremsa. Ovanstående gång- och cykelbanor är alla belysta.

Mellan Nättraby centrum och korsningen med Gamla Dalbyvägen är gång- och cykelbanan indragen från väg 678, se Figur 9. Gång- och cykelvägen passerar mellan parkeringen och affären för att sluta i en lokalväg, ca 50 m från korsningen med väg 678. Ingen anslutning söderut finns idag. Det finns inget övergångsställe eller passage över väg 678 mellan centrum och Nättraby brygga.



Figur 9 Cykelväg mot söder utmed väg 678 norr om Nättraby centrum (vänstra bilden) och cykelvägen genom centrum (högra bilden)

Det saknas separerad cykelväg utmed väg 678 mellan Färmantorpsvägen och Grönadalsvägen samt mellan Parkvägen och Orredalsvägen. Cyklister från Skavkulla och Skillingenäs mot Nättraby centrum och Nättrabyskolan väljer att cykla på Parkvägen då denna väg har en genare och trafiksäkrare sträckning. På Parkvägen sker cykling tillsammans med övrig trafik utan separering. Utmed Parkvägen färdas många barn och ungdomar på väg till Nättrabyskolan. Cyklister från Mjövik använder Mjöviksvägen för att ansluta till befintligt gång- och cykelväg vid Orredalsvägen. Detta innebär att väldigt få oskyddade trafikanter rör sig utmed Mjöviksvägen mellan Parkvägen och Mjövikstrandsvägen.

Vidare saknas separerad gång- och cykelväg utmed Ävägen, mellan övergångsstället norr om Åslättsvägen och centrum. Indraget väster om vägen finns dock en grusad gång samt en enskild belyst gång- och cykelväg som binder samman de statliga gång- och cykelvägarna, se Figur 10. Dock är placeringen otydlig och i dagsläget inte särskilt tillgänglig.



Figur 10 Väg 678 samt grusgången från centrum mot söder (vänstra bilden) och den enskilda gång- och cykelvägen (högra bilden)

Det finns fem övergångsställen över väg 678 inom utredningsområdet; norr om Åslättsvägen, norr och söder om korsningen med Gamla Dalbyvägen, söder om Hallengrensväg samt söder om Idrottsvägen.

Cykelväg mellan Nättraby och Karlskrona finns idag utmed Gamla Landsvägen norr om E22, statlig, samt utmed Blekinge kustbana, kommunal på sträckan mellan Gamla Dalbyvägen och trafikplats Trantorp, ansluter sedan till statlig cykelbana in mot centrala Karlskrona. Den södra cykelbanan är vackrast att cykla medan den norra är snabbast. Enligt kommunens cykeltrafikmätningar, genomförd juni/juli 2018 strax väster om trafikplats Trantorp, passerar 202 cyklar per dygn.

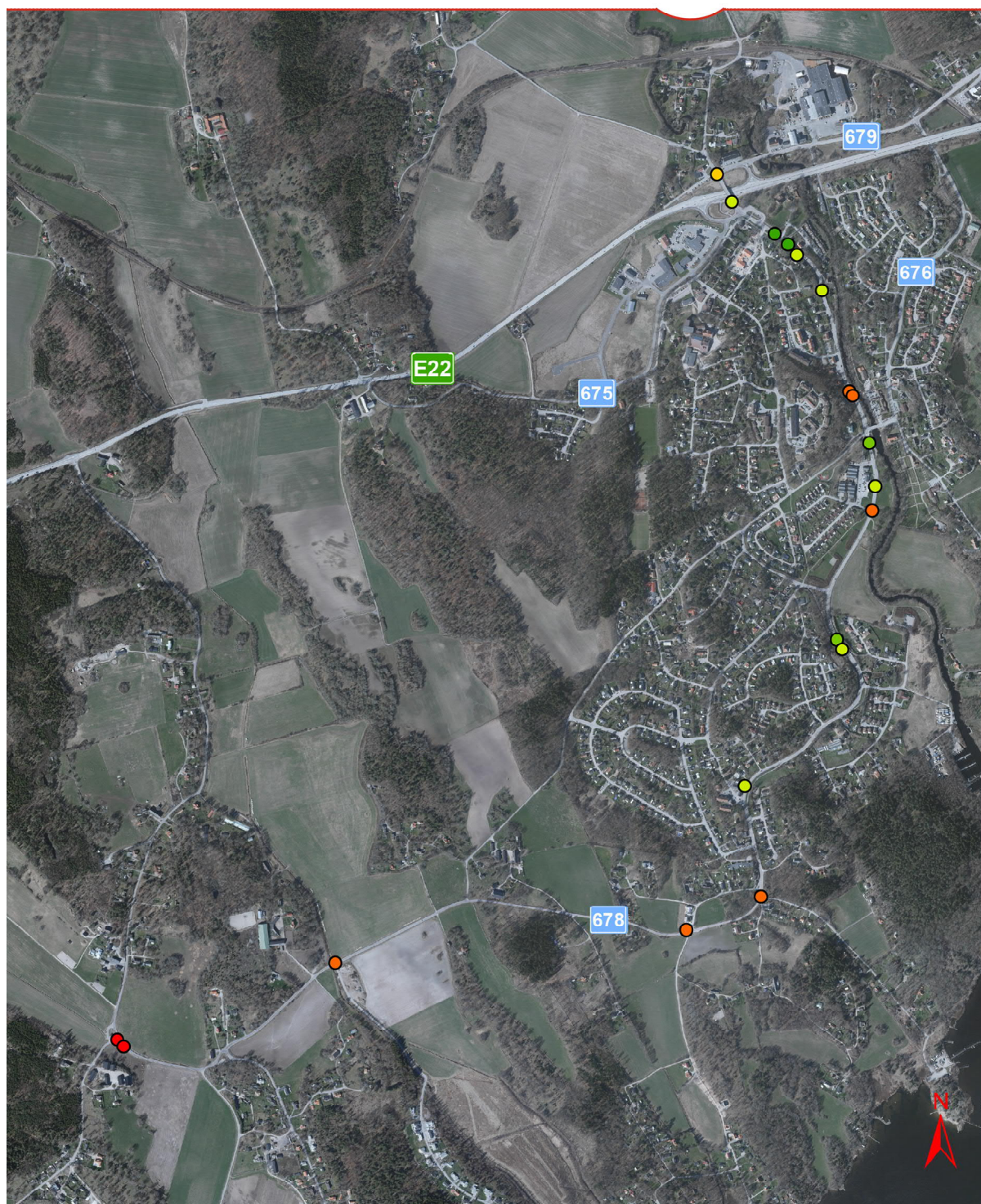
Cykelbana finns även utmed Gamla Dalbyvägen, mellan väg 678 och Gamla Landsvägen. Utmed Idrottsvägen finns idag ingen separerad gång- och cykelbana och inga trottoarer. Idrottsvägen används idag av skolbarn som rör sig mellan Nättrabyskolan och affärerna kring E22.

Gång- och cykelväg till Hasslö finns i nuläget inte med i Trafikverkets gällande planer. Cyklister från Hasslö använder troligen Färmantorpsvägen via Nättraby för att ta sig till Karlskrona och inte via cykelvägen utmed E22.

En separerad gång- och cykelväg planeras utmed Mjövikstrandsvägen, det åligger dock bostadsexpolatören att bygga denna.

### 2.3. Trafiksäkerhet

Under perioden 2008-01-01 till 2018-09-18 har totalt 26 olyckor inträffat på eller strax intill väg 678 genom Nättraby (enligt STRADA, Swedish Traffic Accident Data Acquisition), mellan Gamla Landsvägen och Färmantorpsvägen. Av olyckorna har fyra klassats som måttliga och 20 som lindriga. En olycka har okänd eller osäker svårighetsgrad medan en olycka ej har resulterat i personskada. Oskyddade trafikanter (fotgängare, cyklister och mopedister) har varit inblandade i 19 av dessa 25 olyckor, se Figur 11.



## STRADA

Nättraby

Datum: 2018-09-18

Skala (A4): 1:15 244

0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

- C (cykel/moped-motorfordon)
- G0 (fotgängare singel)
- G1 (cykel singel)
- G2 (moped singel)
- G6 (moped-fotgängare)
- G7 (moped-moped)

Figur 11: STRADA, oskyddade trafikanter

Sju av olyckorna innefattar mopedister; tre singelolyckor, tre olyckor där ytterligare en moped varit inblandad samt en olycka där mopeden varit i konflikt med en fotgängare med barnvagn. Även singelolyckor med cyklister är vanliga utmed sträckan. Fyra singelolyckor har inträffat på befintlig gång- och cykelväg medan två singelolyckor har inträffat utmed väg 678 där det inte finns gång- och cykelväg. Anledning till olyckorna har främst varit ojämnheter på vägen samt grus på körbanan. Utmed sträckan har det även inträffat fem singelolyckor med fotgängare, varav en åkte sparkcykel. Dessa olyckor har alla inträffat på befintliga gång- och cykelvägar.

Utöver olyckorna med oskyddade trafikanter har det inträffat två singelolyckor med bil, en avsvängande olycka samt tre upphinnandeolyckor, främst i korsningar. På Parkvägen och dess förlängning mot väg 678 (Mjöviksvägen) har det inträffat åtta olyckor under tidsperioden 2008-01-01 till 2018-03-31. I korsningen med Lärkvägen har det inträffat två singelolyckor med cyklister samt en singelolycka med bil. Längre norrut utmed vägarna har det inträffat två singelolyckor med fotgängare, en olycka med en cyklist som blivit påbackad av ett motorfordon samt en mopedolycka där två mopeder kört in i varandra.

På Fredriksdalsvägen har det inträffat elva olyckor under samma period som ovan. Olyckorna berör fotgängare, cyklister eller mopedister, flertalet är singelolyckor. Fem av olyckorna inträffat i eller i anslutningen till korsningen med Benabacken.

## 2.4. Kommande utveckling

Nättraby har de senaste åren utvecklats kraftigt. Många nya bostadsområden har tillkommit (såsom Skillingenäs, Skavkulla och Skärva by) vilket medfört att Nättraby idag är ett relativt utspritt samhälle.

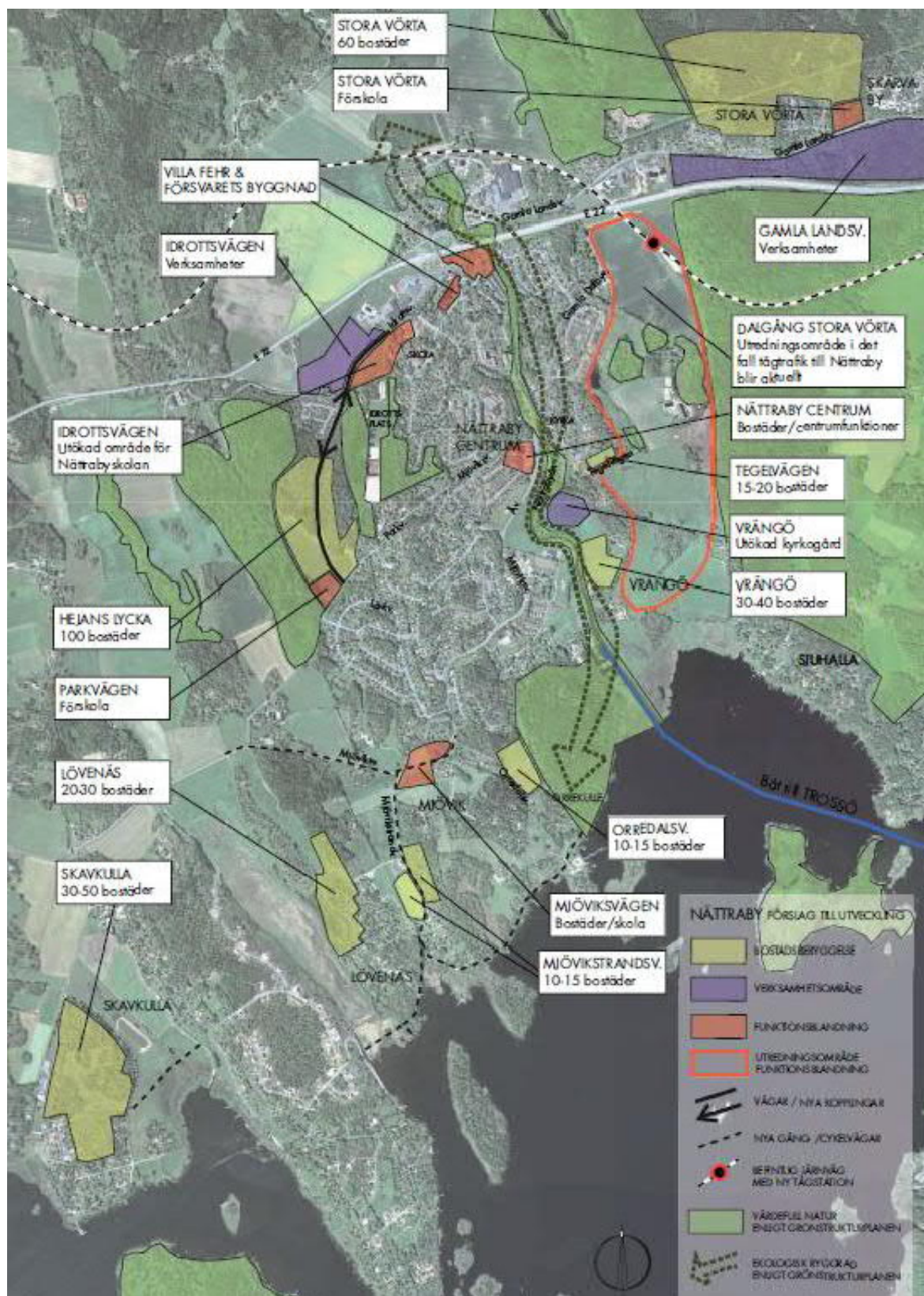
I Karlskrona kommuns Översiktsplan 2030 (antogs år 2011) föreslås en utbyggnad på ytterligare 400 bostäder i Nättraby, se Figur 12. Denna utbyggnad planeras i anslutning till tätorten, främst norr om E22, utmed Parkvägen (Hejans lycka) samt i centrum. Ny bebyggelse planeras även i de havsnära områdena söder om väg 678, i Skavkulla, Lövenäs och Mjövik. Två nya verksamhetsområden föreslås utmed E22, i anslutning till befintliga verksamheter.

Föreslagen trafikstruktur vid Hejans lycka innebär att en förbindelse byggs mellan Parkvägen och Idrottsvägen, genom exploateringsområdet. Samtidigt stängs Parkvägen vid korsningen med Lärkvägen för motorfordonstrafik och en cykelbana anläggs utmed Parkvägen mellan Lärkvägen och den nya vägen genom Hejans lycka. Detta innebär att trafiken minskar på Parkvägen samtidigt som genomfartstrafiken på vägen genom Hejans lycka hålls på en rimlig nivå. Trafiken på Fredriksdalsvägen bedöms dock inte påverkas i lika hög omfattning, vilket innebär att åtgärder kan bli aktuella för att styra trafiken till väg 678. Den nya förbindelsen genom Hejans lycka fungerar även som en gen väg för de gång- och cykeltrafikanter som kommer från områdena söder om Nättraby (Skillingenäs och Skavkulla) och ska till målpunkterna kring E22 och skolan.

I översiktsplanen anges även vikten av att förstärka och utveckla centrum vid Nättraby kyrka för att ge området en tydligare stadskaraktär och öka attraktiviteten. Ett planarbete har påbörjats för Nättraby centrum. Fastighetsägaren till ICA-butiken önskar bygga ett flerbostadshus i 3-5 plan ovanpå den befintlig byggnad. Detaljplanen möjliggör ca 80 nya bostäder i centrum. Flera andra fastighetsägare har även visat intresse för utökad byggrätt. I detta arbete ingår även kopplingen mellan centrum och Nättrabyån.

Det ska finnas trafiksäkra och trygga gång- och cykelvägar till de stora målpunkterna i samhället. I översiktsplanen redovisas avsaknaden av gång- och cykelväg utmed väg 678 mellan Parkvägen och Orredalsvägen samt till badplatserna söder om Nättraby.

I översiktsplanen anges även ett framtida stationsläge på Blekinge kustbana i Stora Vörta, öster om Gamla Dalbyvägen och söder om E22. I samband med en eventuell station föreslås en exploatering av bebyggelse kring stationsläget. En ny station finns inte med i nuvarande planer.



Figur 12 Planerad utveckling i Nätraby enligt Karlskrona kommun Översiktsplan 2030

### 3. Problembeskrivning och målformulering

#### 3.1. Preciserande av problem, brister och behov

Det finns behov av trafiksäkra vägar för oskyddade trafikanter genom Nättraby. De nya och planerade områdena söder och sydväst om Nättraby behöver knytas ihop med centrum, verksamhetsområdet kring E22 samt hållplatserna på E22. Idag finns det ett separat gång- och cykelnät utmed delar av vägnätet men på enstaka sträckor där det finns ett behov av att cykla saknas dock separat gång- och cykelväg. Cykelnätet behöver därför kompletteras och knytas samman.

Avståndet till Karlskrona är cirka en mil vilket är en bra förutsättning för pendling med cykel. För att cykelpendling ska vara attraktivt och konkurrenskraftigt tex. gentemot bil måste framkomligheten för gång- och cykeltrafiken förbättras.

Följande relationer saknas idag, se Figur 13:

1. Passage över väg 678 mellan befintlig gc-väg och hållplatserna vid E22.
2. Passage från skolan mot verksamhetsområde och affärerna vid E22..
3. Otydlighet angående orientering från korsningen väg 678/Gamla Dalbyvägen, förbi centrum och fram till befintlig gc-bana norr om Åslättsvägen. Separerad gc-väg finns men hänger inte ihop. Koppling mellan centrum och Nättrabyån saknas.
4. Boende utmed Mjövikstrandsvägen saknar tydlig koppling till befintligt cykelvägnät och Nättraby tätort.
5. Koppling från områdena Skavkulla och Skillingenäs mot Nättraby centrum och befintligt gc-nät.
6. Koppling från Färmanstorpsvägen och cykelturiststråket mot befintligt cykelnät.

En viktig del i att hantera de brister och behov som finns i Nättraby är att studera tätorten som en helhet. Analyser och åtgärdsförslag ska tas fram för att hitta de bästa lösningarna för oskyddade trafikanter utifrån de rörelsemönster som finns i orten, utan hänsyn till vem som är väghållare.



## NÄTTRABY

Karlskrona kommun

Datum: 2018-04-09

Skala (A4): 1:15 357

0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

- Cykelvägnät
- ⋯ Cykelväg (ej belagd)
- - - Planerad cykelväg
- ⊙ Start/slutpunkt

Figur 13 Behov av kopplingar i Nättraby

## 3.2. Krav och rekommendationer

### Regional cykelstrategi för Blekinge 2018-2029

I Regional cykelstrategi för Blekinge 2018-2029 finns riktlinjer framtagna som planeringsstöd för att förbättra utbyggnaden av cykelvägarna i länet, både utmed statligt och kommunalt vägnät. I Tabell 2 redovisas riktlinjerna vad gäller utformningen av det regionala huvudcykelnätet utifrån trafiksäkerhet, trygghet och komfort.

Tabell 2 Utformningskriterier (grönt: acceptabel utformning, gult: mindre acceptabel utformning, rött: inte acceptabel utformning)

Hastighet	ÅDT	Standard		
30 mjukt trafikrum	-	Cykelbana	Cykelfält	Blandtrafik
40 tätort	-	Cykelbana	Cykelfält	Blandtrafik
50/60 tätort	-	Cykelbana	Cykelfält	Blandtrafik
50/60 landsbygd	-	Cykelbana	Cykelfält	Blandtrafik
>=70	<1000	Cykelbana	Cykelfält	Blandtrafik
	>1000	Cykelbana	Cykelfält	Blandtrafik

Planskilda korsningar ska övervägas där trafikflödet är stort, exempelvis där cykelstråket korsar väg med tät busstrafik. I huvudcykelnätet inom tätort ska korsningar i största möjliga utsträckning vara trafikreglerade med signaler. De kan även utformas som cykelöverfarter som säkras att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen, vilket sker genom väjningsplikt för bilister och linjemarkering. Beroende på trafikmiljön kompletteras passagen eller överfarten med refuger eller avsmalning. Vid hastigheter på 60/70 km/h ska refug eller avsmalning anläggas. Vid hastigheter över eller lika med 80 km/h och ÅDT över 3 500 fordon/dygn ska korsningspunkten minst ha refug, riktlinjen säger planskilt.

Inom tätbebyggt område ska det regionala huvudcykelnätet vara belyst antingen med egen belysning eller indirekt via gatubelysning. På landsbygd ska det finnas särskilda skäl för belysning, exempelvis målpunkter som skola, fritidsanläggningar som besöks på kvällar eller dylikt. Punktbelysning av korsningar mellan cykel- och bilväg kan i flera fall vara allra viktigast ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. I bedömningen av behovet av belysning längs det utpekade regionala huvudcykelnätet i det enskilda fallet kan ett riktvärde för hur många cyklister som utgör underlag för att motivera belysning vara av värde i planeringen. Utifrån de cykelvägar som är belysta idag i Blekinge handlar det om ca 100 cyklister/dygn.

### GCM-handboken – utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus

Genhetskvot är ett mått på hur gen en cykelsträckning är. Det innebär att cyklistens verkliga väg divideras med avståndet fågelvägen. Det bör beaktas att beräkningen av kvoterna i hög grad påverkas av hur långa eller korta sträckor som jämförs. Helst bör kvoten inte överstiga 1,25 (god standard), men i vissa fall kan 1,5 vara acceptabelt.

### Vägar och Gators Utformning (VGU)

Utformningen av cykelinfrastrukturen på det statliga vägnätet regleras i Vägar och Gators Utformning, VGU (Trafikverket, 2015), där detaljerna styrs upp i den enskilda åtgärden. På det kommunala vägnätet är VGU ett rådgivande dokument. Enligt VGU (Övergripande krav kap. 2.1.2) ska separering av gång- och cykeltrafik ske enligt Tabell 3.

Tabell 3 Form av separering för cykeltrafik enligt VGU

	Landsbygd Tvåfältsväg VR >= 80	Tätort VR 80	Tätort VR 60	Tätort VR 30/40
Längs sträcka	Stråk eller större flöden: Egen bana eller lokalvägnät  Måttliga flöden (dim. ÅDT ≥ 2000 f/d): Vägren ≥ 0,75 m  Små flöden: Blandtrafik	Egen bana eller lokalvägnät	Stråk eller större flöden: Egen bana eller lokal- vägnät  Små flöden: Blandtrafik, väggen eller cykelfält	Behov av separering utreds från fall till fall
Korsande	Stråk eller större flöden: Planskilt  Måttliga flöden: Ordnade passager ev. med hastighetsreglering  Små flöden: Ingen åtgärd	Planskilt alt Hastighets- säkring godtas vid passage i anslutning till korsningstyp D	Planskilt, signal- reglering eller hastighetssäkring  Små flöden (2 körfält): Ingen åtgärd	Behov av separering utreds från fall till fall

### 3.3. Mål för lösningar (eftersträvd kvalitet)

#### Specifika projektmål

- Skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät till utpekade målpunkter i Nättraby, med ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter
- Öka möjligheterna att använda cykel till vardagsresor samt för att nå befintlig kollektivtrafik
- Öka möjligheten till cykelpendling mellan Nättraby och Karlskrona genom att förbättra framkomligheten för cykeltrafik (uppnås genom en gen och trafiksäker cykelväg)

#### Kommunala mål

- År 2030 ska 30 % av alla vardagsresor göras med cykel

<b>Medverkande kompetenser och personer:</b> Samma som ovan Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
Anders Noren (AN), trafikplanerare Karlskrona kommun Ola Swärdh (OS), planeringsstrateg Karlskrona kommun Marcus Borg (MB), planarkitekt Karlskrona kommun Ann-Sofie Silverskär, planarkitekt Karlskrona kommun Therese Aldinge, cykelstrateg Karlskrona kommun Peter Hermansson (PH), strategisk planering Region Blekinge Jakob Emander (JE), Blekingetrafiken
<b>Eventuell kommentar:</b>

## [Pröva tänkbara lösningar]

## 4. Alternativa lösningar

1	Justera hastighetsbegränsningen i Nättraby tätort	Steg 1												
<p><b>Beskrivning</b></p> <p>Hastighetsbegränsningen i tätorten ses över och ändras till 30/40/60 km/h. Nättraby ingår i Karlskrona kommuns hastighetsplan med beräknat genomförande under hösten 2019. I tätorten kommer hastighetsgränsen att bli 40 km/h med undantag förbi skola och dagis (30 km/h) samt på väg 678 förbi centrum (60 km/h). Utanför tätorten blir bashastigheten 50/70 km/h.</p>														
<p><b>Måluppfyllelse</b></p> <p>Åtgärden bidrar till viss del följande projektmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät till utpekade målpunkter i Nättraby, med ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter</li> <li>• Öka möjligheten till cykelpendling mellan Nättraby och Karlskrona genom att förbättra framkomligheten för cykeltrafik (uppnås genom en gen och trafiksäker cykelväg)</li> </ul>														
<p><b>Bedömd kostnad:</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #800000; color: white;"> <th>Kostnadspost</th> <th>Bedömd kostnad</th> <th>Kommentar</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Byte av skyltar kommunala vägar</td> <td>Ej bedömd</td> <td>Kommunen ansvarar</td> </tr> <tr> <td>Byte av skyltar statliga vägar, ca 500 kr/skylt exkl. arbete</td> <td>30 tkr</td> <td>Trafikverket bekostar skyltar och arbete utmed de statliga vägarna</td> </tr> <tr style="background-color: #800000; color: white;"> <td colspan="2" style="text-align: center;">Totalt ca 0,03 Mkr</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Kostnadspost	Bedömd kostnad	Kommentar	Byte av skyltar kommunala vägar	Ej bedömd	Kommunen ansvarar	Byte av skyltar statliga vägar, ca 500 kr/skylt exkl. arbete	30 tkr	Trafikverket bekostar skyltar och arbete utmed de statliga vägarna	Totalt ca 0,03 Mkr		
Kostnadspost	Bedömd kostnad	Kommentar												
Byte av skyltar kommunala vägar	Ej bedömd	Kommunen ansvarar												
Byte av skyltar statliga vägar, ca 500 kr/skylt exkl. arbete	30 tkr	Trafikverket bekostar skyltar och arbete utmed de statliga vägarna												
Totalt ca 0,03 Mkr														
<p>Samhällsekonomi: Låg kostnad för åtgärden.</p> <p>Fördelning: Trafiksäkerheten ökar för samtliga trafikantgrupper då hastigheten sänks. Dock separeras inte oskyddade trafikanter från övrig trafik vilket kan utgöra en risk, framför allt för yngre barn.</p> <p>Transportpolitiskt (uppfyllande av de transportpolitiska målen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.</li> <li>• Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</li> <li>• Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</li> </ul>														
<b>Gå vidare: JA</b>	<p><b>Motivering till JA:</b> Åtgärden förbättrar trafikmiljön i Nättraby för samtliga trafikantgrupper, hastigheterna sänks och därmed ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten. Det innebär även att cykling i blandtrafik möjliggörs på vissa sträckor inom tätorten. Den samlade bedömningen är att åtgärden uppfyller delar av uppsatta projektmål, till en låg kostnad. För att uppnå samtliga mål för projektet krävs att kompletterande fysiska åtgärder genomförs.</p>													

## 2 Kollektivtrafikåtgärder

Steg 2/3

**Beskrivning**

Åtgärden innebär ny passage (tex. refug/öppning i gemstöd) över väg 678, mellan befintlig gång- och cykelväg utmed väg 678 (östra sidan)/Gamla Landsvägen och hållplatsen utmed E22, väster om väg 678. Även en passage inkluderas i åtgärden, mellan befintlig gång- och cykelväg utmed väg 678 (östra sidan) och ramp till hållplats utmed E22, söder om E22. Utformning av dessa passager kräver ytterligare projektering.

Befintliga hållplatser i Nättraby utrustas med cykelställ. Det finns ett par hållplatser som har cykelställ idag men på många saknas möjlighet att parkera cykeln.

Underhållsåtgärder (såsom linjeföring, målade linjer, vegetationsröjning mm) på samtliga hållplatslägen utmed väg 678.

**ÅTGÄRD 2**  
Kollektivtrafikåtgärder

Datum: 2018-08-05  
Skala (A4): 1:1 916  
0 0,05 0,1 0,25 0,5 1 km  
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

— Cykelvägnät  
⊕ Hållplatsläge

**Måluppfyllelse**

Åtgärderna bidrar till följande projektmål:

- Skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät till utpekade målpunkter i Nättraby, med ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter
- Öka möjligheterna att använda cykel till vardagsresor samt för att nå befintlig kollektivtrafik

**Bedömd kostnad:**

Kostnadspost	Bedömd kostnad	Kommentar
Passager, två stycken	160 tkr	Kostnad inkluderar utformning med refug, Trafikverket/kommunen bekostar åtgärden

Cykelställ	Ej bedömd	Trafikverket/kommunen bekostar markarbetet
Underhållsåtgärder	50 tkr	Trafikverket ansvarar
	<b>Totalt ca 0,2 Mkr</b>	
<p>Samhällsekonomi: Låg kostnad för att öka attraktiviteten för och tillgängligheten till kollektivtrafik.</p> <p>Fördelning: Trafiksäkerheten och tillgängligheten ökar för kollektivtrafikresenärerna.</p> <p>Transportpolitiskt (uppfyllande av de transportpolitiska målen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.</li> <li>• Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</li> </ul>		
<b>Gå vidare: JA</b>	<b>Motivering till JA:</b> Åtgärderna bidrar till en ökad attraktivitet för kollektivtrafik samtidigt som tillgängligheten och trafiksäkerheten till/vid hållplatserna ökar för oskyddade trafikanter.	

## 3 Nya passager över Idrottsvägen

## Steg 3

**Beskrivning**

En ny gång- och cykelpassage anläggs över Idrottsvägen till Fredriksdalsvägen.

Ytterligare passage vid infarten till macken kan vara aktuell. Lämplig utformning utreds vidare av kommunen/Nättraby vägförening.

Gång- och cykeltrafik utmed Idrottsvägen använder befintlig väg genom allén (parallellt med Idrottsvägen) för att ansluta till gång- och cykelbanan utmed väg 678.

**ÅTGÄRD 3**

Ny passage över Idrottsvägen

— Cykelvägnät

Datum: 2018-06-05

Skala (A4): 1:1 916

Ⓟ Hållplatsläge

0 0,015 0,03 0,045 0,06 0,075 km

© Lantmäteriet, Geodatavärket

**Måluppfyllelse**

Åtgärden bidrar till följande projektmål:

- Skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät till utpekade målpunkter i Nättraby, med ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter
- Öka möjligheterna att använda cykel till vardagsresor samt för att nå befintlig kollektivtrafik

**Bedömd kostnad:**

Kostnadspost	Bedömd kostnad	Kommentar
Utformning av åtgärder utreds vidare av kommunen och vägföreningen	Ej bedömd	

Samhällsekonomi: Troligen låg kostnad för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter.

Fördelning: Barn och ungdomar som passerar mellan Nättrabyskolan och affär/mack. Övriga oskyddade trafikanter som rör sig i relationen Parkvägen/Fredriksdalsvägen mot verksamhetsområdet vid E22.

Transportpolitiskt (uppfyllande av de transportpolitiska målen):

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

**Gå vidare: JA**

**Motivering till JA:** Åtgärden ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter till verksamhetsområdet vid E22. Framför allt barn och ungdomar från Nättrabyskolan kommer på ett trafiksäkert sätt kunna röra sig över Idrottsvägen. Samtidigt knyts även cykelstråket från Parkvägen/Fredriksdalsvägen samman med verksamhetsområdet vid E22 och hållplatserna utmed E22.

#### 4 Ny gång- och cykelväg förbi centrum i kombination med tätortsåtgärder på väg 678 (befintliga gc-vägar används söder om centrum)

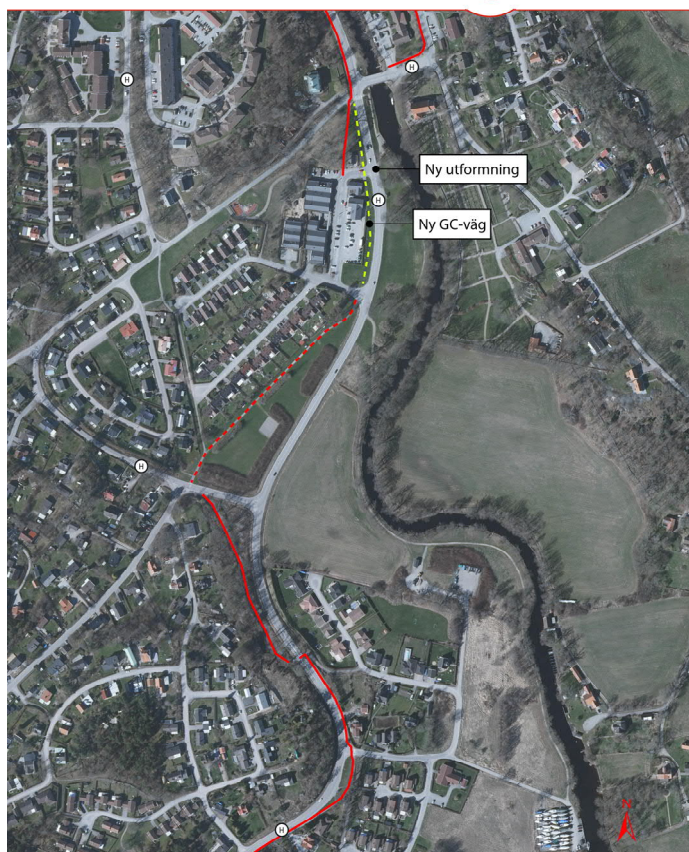
Steg 4

##### Beskrivning

Komplettering med tydligare gång- och cykelväg förbi centrum, närmre väg 678 för att kunna ansluta till grusgången. Exakt placering studeras närmare inom ramen för kommunens planarbete. Befintlig grusgång ersätts med en ny gång- och cykelväg och den kommunala gång- och cykelvägen används resterande sträcka mellan centrum och passagen på Mjöviksvägen. Vaghållare för dessa två sträckor är Nättraby vägförening.

Samtidigt bör centrum tydliggöras för trafikanter på väg 678 och kopplas samman med Nättrabyån och Nättraby brygga. Detta kan göras genom tex annan markbeläggning, avvikande färg, upphöjning, avsmalning osv. Möjlig utformning diskuteras vidare i planarbetet.

TRAFIKVERKET



##### ÅTGÄRD 4

Ny gång- och cykelväg förbi centrum i kombination med upprustning av befintlig väg

Datum: 2016-08-05  
Skala (A4): 1:4 182  
0 0,05 0,10 0,15 0,20 0,25  
© Trafikverket, Geoteknikverket

— Cykelvägnät  
⊕ Häftpålsläge

##### Måluppfyllelse

Åtgärden bidrar till följande projektmål:

- Skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät till utpekade målpunkter i Nättraby, med ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter
- Öka möjligheterna att använda cykel till vardagsresor samt för att nå befintlig kollektivtrafik

<b>Bedömd kostnad:</b>		
<b>Kostnadspost</b>	<b>Bedömd kostnad</b>	<b>Kommentar</b>
Ny gång- och cykelväg 210 m	735 tkr	3 500 kr/m
Ny gång- och cykelväg på bef grusstig 280 m	980 tkr	3 500 kr/m
Belysning gc-väg, 490 m	290 tkr	600 kr/m
Ny utformning väg 678 förbi centrum	Ingår ej	Typ av åtgärd oklart
Planprocessen	1 000 tkr	Kostnadsdrivande i dagsläget, kan sänkas vid paketering av åtgärder
Byggherrekostnad	600 tkr	30 % av anläggningskostnaden
	<b>Totalt ca 3,6 Mkr</b>	

Samhällsekonomi: Åtgärden innebär att befintlig infrastruktur anpassas efter nya förutsättningar.

Fördelning: Åtgärden gynnar framför allt oskyddade trafikanter.

Transportpolitiskt (uppfyllande av de transportpolitiska målen):

- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

<b>Gå vidare: JA</b>	<p><b>Motivering till JA:</b> Ny gång- och cykelväg förbi centrum innebär att det befintliga gång- och cykelnätet genom Nättraby knyts samman. Åtgärden innebär att trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter ökar. Eftersom hastigheten på väg 678 blir 60 km/h i samband med hastighetsöversynen, säger riktlinjen i den regionala cykelstrategin att cykling bör ske på separerad cykelbana.</p> <p>Åtgärden bidrar inte till ett gent och sammanhängande nät. Det finns en risk för att cyklister utmed väg 678 inte kommer att använda sig av gång- och cykelvägen då de får längre väg. De kan då komma att cykla på väg 678. Dessutom innebär åtgärden att Nättraby vägförening är väghållare för den del av cykelnätet som redan finns idag. Ur ett underhållsperspektiv är det att föredra samma väghållare utmed hela sträckan.</p> <p>Åtgärden bidrar även till att förstärka och tydliggöra Nättraby centrum.</p>
----------------------	--

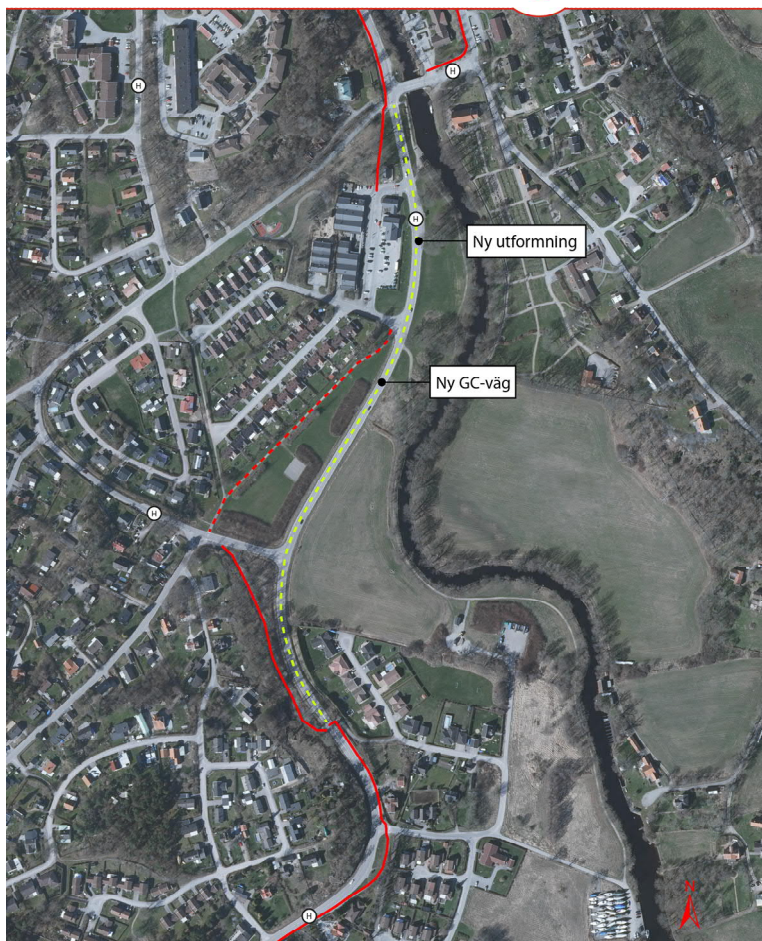
## 5 Ny gång- och cykelväg förbi centrum, utmed väg 678, i kombination med tätortsåtgärder på väg 678

### Steg 4

#### Beskrivning

Ny separerad gc-väg utmed väg 678, mellan Gamla Dalbyvägen och ö-stället norr om Åslättsvägen. Beroende på placering av gång- och cykelväg kan passage krävas. Exakt placering studeras närmare i en vägplan.

Samtidigt bör centrum tydliggöras för trafikanter på väg 678 och kopplas samman med Nättrabyån och Nättraby brygga. Detta kan göras genom tex annan markbeläggning, avvikande färg, upphöjning, avsmalning osv. Möjlig utformning diskuteras vidare i planarbetet.

#### ÅTGÄRD 5

Ny gång- och cykelväg förbi centrum

— Cykelvägnät

Ⓜ Hållplatsläge

Datum: 2016-06-05

Skala (A4): 1:4 162

0 0,03 0,06 0,12 0,18 0,24 km

© Lantmäteriet, Geotekniska enheten

#### Måluppfyllelse

Åtgärden bidrar till samtliga projektmål:

- Skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät till utpekade målpunkter i Nättraby, med ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter
- Öka möjligheterna att använda cykel till vardagsresor samt för att nå befintlig kollektivtrafik
- Öka möjligheten till cykelpendling mellan Nättraby och Karlskrona genom att förbättra framkomligheten för cykeltrafik (uppnås genom en gen och trafiksäker cykelväg)

<b>Bedömd kostnad:</b>		
Kostnadspost	Bedömd kostnad	Kommentar
Ny gång- och cykelväg 600 m	2 100 tkr	3 500 kr/m
Belysning gc-väg, 600 m	360 tkr	600 kr/m
Passage	80 tkr	Kan utgå beroende av placering av gc-vägen på västra eller östra sidan väg 678
Ny utformning väg 678 förbi centrum	Ingår ej	Typ av åtgärd oklart
Planprocessen	1 000 tkr	Kostnadsdrivande i dagsläget, kan sänkas vid paketering av åtgärder
Byggherrekostnad	760 tkr	30 %
	<b>Totalt ca 4,3 Mkr</b>	
<p>Samhällsekonomi: Helt ny gång- och cykelväg anläggs där det i stora delar redan finns befintlig infrastruktur.</p> <p>Fördelning: Åtgärden gynnar framför allt oskyddade trafikanter.</p> <p>Transportpolitiskt (uppfyllande av de transportpolitiska målen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</li> <li>• Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</li> </ul>		
<b>Gå vidare: JA</b>	<p><b>Motivering till JA:</b> Ny gång- och cykelväg förbi centrum innebär att det befintliga gång- och cykelnätet genom Nättraby knyts samman. Åtgärden innebär att trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter ökar. Eftersom hastigheten på väg 678 blir 60 km/h i samband med hastighetsöversynen, säger riktlinjen i den regionala cykelstrategin att cykling bör ske på separerad cykelbana.</p> <p>Oskyddade trafikanter i södra Nättraby får en gen sammanhängande cykelväg utmed väg 678 och kan då nå centrum och E22. Den gena dragningen är positivt även för pendlande cyklister mot Karlskrona, vilka annars cyklar i blandtrafik på väg 678. En bedömning är att ca 800 av Nättrabys ca 3 000 invånare utgör upptagningsområde för denna gång- och cykelväg om man endast ser till arbets- och fritidsresor. Vidare bedömning är att cirka 100 resor per dag görs med cykel från aktuellt upptagningsområde. Omvandling av fritidsboende till permanentboende i Mjövik samt nybyggnad av bostäder kan medföra att andelen oskyddade trafikanter ökar. Ur ett underhållsperspektiv underlättar det med samma väghållare utmed hela sträckan. Dessutom förordar driften att gc-vägen förläggs nära vägen.</p>	

## 6 Ny gång- och cykelväg mellan Mjövikstrandsvägen och Orredalsvägen

Steg 4

### Beskrivning

Ny separerad gång- och cykelväg utmed Mjöviksvägen (väg 678) mellan Mjövikstrandsvägen och Orredalsvägen. Förslagsvis på södra sidan men detta innebär intrång i två fastigheter, dock kan kanske sektionen dras ihop (studeras närmre i vägplan).



#### ÅTGÄRD 6

Ny gång- och cykelväg mellan Mjövikstrandsvägen och Orredalsvägen

Datum: 2018-06-05

Skala (A4): 1:1 890

0 0,015 0,03 0,045 0,06 0,075 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

— Cykelvägnät

Ⓜ Hållplatsläge

### Måluppfyllelse

Åtgärden bidrar till samtliga projektmål:

- Skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät till utpekade målpunkter i Nättraby, med ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter
- Öka möjligheterna att använda cykel till vardagsresor samt för att nå befintlig kollektivtrafik
- Öka möjligheten till cykelpendling mellan Nättraby och Karlskrona genom att förbättra framkomligheten för cykeltrafik (uppnås genom en gen och trafiksäker cykelväg)

<b>Bedömd kostnad:</b>		
Kostnadspost	Bedömd kostnad	Kommentar
Ny gång- och cykelväg 250 m	1 200 tkr	4 500 kr/m
Marklösen, garage ligger nära	300 tkr	
Planprocessen	1 000 tkr	Kostnadsdrivande i dagsläget, kan sänkas vid paketering av åtgärder
Byggherrekostnad	450 tkr	30 %
	<b>Totalt ca 3,0 Mkr</b>	
<p>Samhällsekonomi: Helt ny gång- och cykelväg anläggs till en relativt dyr kostnad.</p> <p>Fördelning: Trafiksäkerheten och tillgängligheten ökar för oskyddade trafikanter från Mjövik.</p> <p>Transportpolitiskt (uppfyllande av de transportpolitiska målen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.</li> <li>• Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</li> <li>• Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</li> </ul>		
<b>Gå vidare: NEJ</b>	<p><b>Motivering till NEJ:</b> Åtgärden innebär att boende i Mjövik kan cykla trafiksäkert utmed väg 678 genom hela Nättraby. I nuläget finns dock inget behov av gång- och cykelvägen då den endast är kopplad till pågående/framtida exploatering i Mjövik. Åtgärden kan bli aktuell i framtiden då befolkningsunderlaget ökat.</p>	

## 7 Cykelvägvisning från Mjövikstrandsvägen/Måsvägen/Mjöviksvägen

### Steg 2

#### Beskrivning

Cykelvägvisning för cyklister från Mjövikstrandsvägen som korsar Mjöviksvägen till Måsvägen. Därefter cykling i blandtrafik utmed Måsvägen för att sedan korsa Mjöviksvägen till befintlig gång- och cykelväg vid Orredalsvägen. Hastigheten i den norra anslutningen blir 40 km/h efter översyn (70 km/h i söder).



#### ÅTGÄRD 7

Cykelvägvisning från Mjövikstrandsv. /Måsvägen/Mjöviksvägen

Datum: 2019-06-05

Skala (A4): 1:1 890

0 0,015 0,03 0,045 0,06 0,075

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

— Cykelvägnät

Ⓧ Hållplatsläge

#### Måluppfyllelse

Åtgärden bidrar till följande projektmål:

- Skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät till utpekade målpunkter i Nättraby, med ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter

#### Bedömd kostnad:

Kostnadspost	Bedömd kostnad	Kommentar
Vägvisning cykel	Ej bedömd	

<p>Samhällsekonomi: Låg kostnad.</p> <p>Fördelning: Oskyddade trafikanter från Mjövik kan gå och cykla på en lågtrafikerad väg. Dock innebär korsningspunkterna en risk, framför allt för yngre barn.</p> <p>Transportpolitiskt (uppfyllande av de transportpolitiska målen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</li> </ul>	
<p><b>Gå vidare: JA</b></p>	<p><b>Motivering till JA:</b> Åtgärden tydliggör cykelvägen från Mjövik mot Nättraby centrum. Det innebär svårigheter att säkra korsningspunkterna på Mjöviksvägen då sikten är dålig i den norra korsningen Mjöviksvägen/Måsvägen, från båda håll. Dock bedöms antalet oskyddade trafikanter som passerar korsningspunkterna i dagsläget lågt.</p>

## 8 Ny gång- och cykelväg mellan Parkvägen och Orredalsvägen

Steg 4

**Beskrivning**

Åtgärden innebär en ny gång- och cykelväg utmed Mjöviksvägen mellan Parkvägen och Orredalsvägen.

**ÅTGÄRD 8**

Ny gång- och cykelväg mellan

Parkvägen och Orredalsvägen

Datum: 2018-08-05

Skala (A4): 1:2 471

0 0,04 0,08 0,12 0,16 0,2

km

© Länstrafikverket, Geografiska institutet

— Cykelvägnät

Ⓜ Hållplatsläge

**Måluppfyllelse**

Åtgärden bidrar till följande projektmål:

- Skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät till utpekade målpunkter i Nättraby, med ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter

**Bedömd kostnad:**

Kostnadspost	Bedömd kostnad	Kommentar
Ny gång- och cykelväg 920 m	3 700 tkr	4 000 kr/m
Planprocessen	1 200 tkr	Kostnadsdrivande i dagsläget, kan sänkas vid paketering av åtgärder
Byggherrekostnad	1 100 tkr	30 %

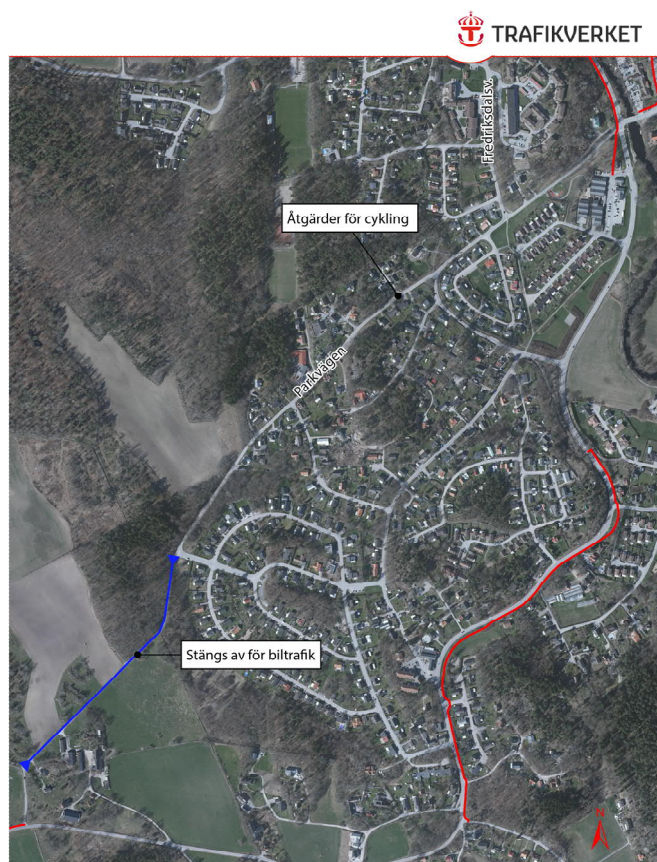
Totalt ca 6,0 Mkr	
<p>Samhällsekonomi: Den samhällsekonomiska nyttan bedöms låg eftersom det finns andra, mer lämpliga vägar.</p> <p>Fördelning: Gynnar oskyddade trafikanter.</p> <p>Transportpolitiskt (uppfyllande av de transportpolitiska målen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.</li> <li>• Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.</li> <li>• Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.</li> </ul>	
<p><b>Gå vidare: NEJ</b></p>	<p><b>Motivering till NEJ:</b> Åtgärden knyter samman hela gång- och cykelnätet utmed väg 678. Behovet kan dock ifrågasättas ur ett lokalt perspektiv mellan Parkvägen och Mjövikstrandsvägen. Det finns inga målpunkter utmed sträckan. Boende, inkluderat pendlare, från Skavkulla och Skillingenäs kommer använda Parkvägen för att ta sig mot Nättraby centrum och vidare mot Karlskrona. Stråket utmed parkvägen är betydligt mer gent än utmed väg 678. Gång- och cykelvägen utmed väg 678 kommer i stort sett endast nyttjas för rekreationscykling.</p>

## 9 Åtgärder för oskyddade trafikanter utmed Parkvägen

### Steg 4

#### Beskrivning

Kommunen har beslutat att stänga Parkvägen för fordonstrafik från Klarabergsvägen i söder till Lärkvägen. Gång och cykling sker på befintlig väg. Sträckan mellan Lärkvägen och Fredriksdalsvägen utreds vidare i den kommunala planeringen.



#### ÅTGÄRD 9

Åtgärder för oskyddade trafikanter utmed Parkvägen

— Cykelvägnät

Datum: 2019-09-05  
 Skala (A4): 1:8 000  
 © 2019, © 2018, © 2017, © 2016  
 © Lantmäteriet, Geostatsmyndigheten

#### Måluppfyllelse

Åtgärden bidrar till samtliga projekt mål:

- Skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät till utpekade målpunkter i Nättraby, med ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter
- Öka möjligheterna att använda cykel till vardagsresor samt för att nå befintlig kollektivtrafik
- Öka möjligheten till cykelpendling mellan Nättraby och Karlskrona genom att förbättra framkomligheten för cykeltrafik (uppnås genom en gen och trafiksäker cykelväg)

#### Bedömd kostnad:

Kostnadspost	Bedömd kostnad	Kommentar
Avstängning av Parkvägen	Ej bedömd	
Utformning av norra delen av Parkvägen	Ej bedömd	Utreds vidare i den kommunala planeringen

Samhällsekonomi: Den samhällsekonomiska nyttan bedöms som stor eftersom många oskyddade trafikanter använder denna väg. Befintlig väg är smal, med höga hastigheter vilket kan vara kostsamt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Fördelning: Trafiksäkerheten och tillgängligheten ökar för oskyddade trafikanter från Skavkulla/Skillingenäs mot verksamhetsområdet vid E22 och Nättraby centrum samt för pendlingstrafiken in mot Karlskrona. Även barn och ungdomar som cyklar till Nättrabyskolan gynnas av åtgärden.

Transportpolitiskt (uppfyllande av de transportpolitiska målen):

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

**Gå vidare: JA**

**Motivering till JA:** Gång- och cykelvägen knyter ihop områdena sydväst om Nättraby med målpunkterna i tätorten. Redan idag använder oskyddade trafikanter från Skavkulla och Skillingenäs Parkvägen för transport mot Nättraby centrum och vidare mot Karlskrona. Vidare utbyggnad i områdena sydväst om Nättraby innebär att denna trafik kommer öka. Vägen är gen vilket innebär att stråket kommer att kvarstå oavsett vilka åtgärder som görs längs väg 678.

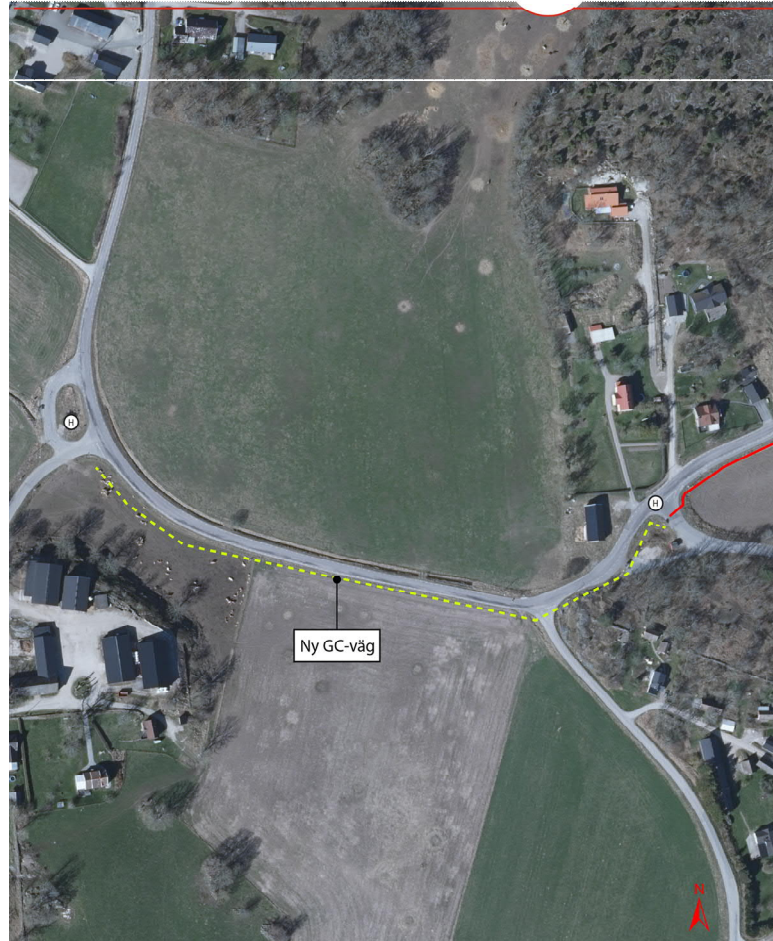
Ny gc-väg planeras genom hela nya området Hejans lycka vilket innebär att det kommer finnas en gång- och cykelbana från Skavkulla/Skillingenäs, via Parkvägen och Hejans lycka till Idrottsvägen.

## 10 Ny gång- och cykelväg mellan Grönadalsvägen och Färmanstorpsvägen

Steg 4

### Beskrivning

Ny separerad gång- och cykelväg mellan Grönadalsvägen och Färmanstorpsvägen, på södra sidan av väg 678. Samtidigt så ses hållplatsen och vägskalet vid Grönadalsvägen över.



#### ÅTGÄRD 11

Ny gång- och cykelväg mellan Grönadalsvägen och Färmanstorpsvägen

Datum: 2016-06-05

Skala (A4): 1:2 283

0 0,315 0,63 0,945 1,26 km

© Lantmäteriet, Geotjänstportalen

— Cykelvägnät

Ⓟ Hållplatsläge

### Måluppfyllelse

Åtgärden bidrar till samtliga projektmål:

- Skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät till utpekade målpunkter i Nättraby, med ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter
- Öka möjligheterna att använda cykel till vardagsresor samt för att nå befintlig kollektivtrafik
- Öka möjligheten till cykelpendling mellan Nättraby och Karlskrona genom att förbättra framkomligheten för cykeltrafik (uppnås genom en gen och trafiksäker cykelväg)

<b>Bedömd kostnad:</b>		
Kostnadspost	Bedömd kostnad	Kommentar
Ny gång- och cykelväg 380 m	1 700 tkr	4 500 kr/m (inkl. bergskärning)
Planprocessen	1 000 tkr	Kostnadsdrivande i dagsläget, kan sänkas vid paketering av åtgärder
Byggherrekostnad	500 tkr	30 %
	<b>Totalt ca 3,2 Mkr</b>	

Samhällsekonomi: Den samhällsekonomiska nyttan bedöms som stor eftersom en växande del oskyddade trafikanter använder denna väg.

Fördelning: Åtgärden gynnar framför allt oskyddade trafikanter då trafiksäkerheten och tillgängligheten ökar.

Transportpolitiskt (uppfyllande av de transportpolitiska målen):

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

<b>Gå vidare: JA</b>	<p><b>Motivering till JA:</b> Åtgärden innebär att Skavkulla kopplas till det befintliga gång- och cykelnätet i Nättraby. Oskyddade trafikanter från Skavkulla får en gen väg till centrum, E22 och vidare in mot Karlskrona. Tillgängligheten och säkerheten till hållplatsen vid Grönadalsvägen förbättras. Åtgärden ger full effekt endast då funktionen på Parkvägen förändrats.</p> <p>Gång- och cykelvägen får en positiv effekt vid en eventuell framtida ombyggnad av E22 då trafikplatsen vid Grönadal stängs och belastningen på Mjöviksvägen kan komma att öka.</p> <p>Dessutom får cyklister utmed turistcykelleden en trafiksäker väg mellan Nättraby och Färmanstorpsvägen.</p>
----------------------	---

## 5. Paketeringsförslag

Paket	Åtgärdsnummer	Ingående lösningar	Kostnad	Gå vidare	Kommentar
A	1	Justera hastighetsbegränsningen i Nättraby tätort	Låg kostnad	JA	
B	7	Cykelvägvisning från Mjövikstrandsvägen/Måsvägen/Mjöviksvägen	Låg kostnad	JA	
	9	Åtgärder för oskyddade trafikanter utmed Parkvägen			
C	2	Kollektivtrafikåtgärder	6,9 Mkr	NEJ	Kostnad inkluderar entr. kostnad, kostnad för gemensam vägplan, byggherrekostnad 25% (sänkts pga. paketering). Kostnad för åtgärd 3 samt delar av åtgärd 2 ej inkluderad.
	3	Ny passage över Idrottsvägen			
	4	Ny gång- och cykelväg förbi centrum i kombination med tätortsåtgärder på väg 678 (befintliga gc-vägar används söder om centrum)			
	10	Ny gång- och cykelväg mellan Grönadalsvägen och Färmantorpsvägen			
D	2	Kollektivtrafikåtgärder	7,5 Mkr	JA	Kostnad inkluderar entr. kostnad, kostnad för gemensam vägplan, byggherrekostnad 25% (sänkts pga. paketering). Kostnad för åtgärd 3 samt delar av åtgärd 2 ej inkluderad.
	3	Ny passage över Idrottsvägen			
	5	Ny gång- och cykelväg förbi centrum utmed väg 678 i kombination med tätortsåtgärder på väg 678			
	10	Ny gång- och cykelväg mellan Grönadalsvägen och Färmantorpsvägen			

Genom att paketera åtgärderna för gemensamt genomförande kan kostnaderna för projektadministration och vägplan sänkas i jämförelse med att bygga objekten var för sig.

[Forma inriktning och rekommendera åtgärder]

**6. Förslag till inriktning och rekommendera åtgärder**

Åtgärdsförslag	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
1	Justera hastighetsgränserna i Nättraby tätort	1	Genomförande	Hösten 2019	Trafikverket ansvarar för väg 678, Karlskrona kommun för enskilda vägar	Trafikverket och Karlskrona kommun	Trafikverket finansierar skyltar på statliga vägar
2	Kollektivtrafikåtgärder	2/3	Projektering och genomförande		Trafikverket (passager och röjning) och Karlskrona kommun (cykelställ)	Trafikverket och Karlskrona kommun	Tpl kommer att byggas om vid en ev. utbyggnad av E22, åtgärden utförs nu eftersom den ger effekt direkt
3	Nya passager över Idrottsvägen	3	Karlskrona kommun ansvarar för fortsatt hantering		Karlskrona kommun i samarbete med Nättraby vägförening	Karlskrona kommun i samarbete med Nättraby vägförening	Utformningen ses över för hela sträckan
5	Ny gång- och cykelväg förbi centrum utmed väg 678 i kombination med tätortsåtgärder på väg 678	4	Planläggning och produktion	≥2022	Trafikverket och Karlskrona kommun	Regional plan och medfinansiering från Karlskrona kommun (50/50)	Tätortsåtgärderna diskuteras vidare i samband med detaljplan för centrumområdet

7	Cykelvägvisning från Mjövikstrandsvägen/Måsvägen/Mjöviksvägen	2	Genomförande		Karlskrona kommun i samarbete med Nättraby vägförening	Karlskrona kommun i samarbete med Nättraby vägförening	Vägvisning utförs i väntan på ytterligare exploatering
9	Åtgärder för oskyddade trafikanter utmed Parkvägen	3	Genomförande		Karlskrona kommun ansvarar för åtgärder	Karlskrona kommun i samarbete med Nättraby vägförening	Kommunen har tagit beslut om genomförande
10	Ny gång- och cykelväg mellan Grönadalsvägen och Färmantorpsvägen	4	Planläggning och produktion	≥2022	Trafikverket och Karlskrona kommun	Regional plan och medfinansiering från Karlskrona kommun (50/50)	

**Medverkande kompetenser och personer:** Samma som ovan Ja  Nej

**Eventuell kommentar:**

## Arbetsprocessen

ÅVS startades genom ett internt möte på Trafikverket. Därefter gjordes en inventering i fält samt beskrivning av befintliga förhållanden.

Ett startmöte genomfördes med Karlskrona kommun, Region Blekinge samt Blekingetrafiken. Åtgärdsplanerare samt samhällsplanerare från Trafikverket deltog också. Nuläget redovisades och diskuterades vid mötet, intressenterna delgav sin input och kunskap om området och problemet. Vid mötet diskuterades kring problembeskrivning och målbild.

Ett andra avstämningsmöte för att diskutera möjliga åtgärder genomfördes. Inför detta möte översändes även ett utkast på ÅVS-rapporten. Mötet resulterade i att problembeskrivning och målbild beslutades och att deltagarna enades på inriktningen på föreslagna åtgärder .

Därefter gjordes en effektbedömning och åtgärder rekommenderades. Detta stämde av med Karlskrona kommun, Region Blekinge och Trafikverket. Rapporten reviderades och avslutades.

## Bilagor

GKI (Grov kostnadsindikation) för föreslagna åtgärder

## Kvalitetsgranskning

<b>Genomförd:</b>	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2018-09-13/2018-09-17
<b>Utförd av:</b>	Lars Bergström, PLsyu Mattias Holmqvist, PLsyu

.....  
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

## Avslut av studie

.....  
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

.....  
Godkänd - datum och underskrift av chef





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö. Besöksadress Gibraltargatan 7  
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 99 97.

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Dokumentet är elektroniskt undertecknat