

## PM

UPPDRAG Detaljplan Harstenslycke - Samrådssvar	UPPDRAGSLEDARE Gabriel Rye-Danjelsen	DATUM 2019-11-15
UPPDRAGSNUMMER 12602455	UPPRÄTTAD AV Gabriel Rye-Danjelsen och Hanne Norberg	REVIDERAD DATUM 2019-11-25

### Bakgrund och syfte

En detaljplan för del av fastigheten Harstenslycke 1:17 m.fl., Kv. Åkaren i Nybro kommun har tagits fram. Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna och yttrat sig. Syftet med detta PM är att utgöra ett underlag för att besvara Trafikverkets synpunkter. Detta PM syftar till att:

- **Trafikprognos:** Beskriv trafiken (exempelvis i form av förväntad fördelning över dygnet och året) bakom trafikallstringen som det nya industriområdet genererar.
- **Åtgärdsförslag Järnvägsgatan:** Ta fram förslag på åtgärder som hindrar att Järnvägsgatan blir en smitväg för tung trafik om det uppstår köer vid utfarten mot riksväg 31. Framkomligheten för räddningstjänsten ska beaktas.
- **Utformningsförslag av korsningen riksväg 31/Tallgölgatan:** Granska förslag på utformning av korsningen riksväg 31 och Tallgölgatan. Föreslå annan utformning vid behov.

### Trafikprognos

Trafiken som tidigare redovisats har beräknats utifrån Trafikverkets alstringsverktyg och de generella uppräkningsstalen för Kalmar län. De resor och vägval som skattas i verktyget för utbyggnadsområden ger underlag för tillkommande ÅDT, årsmedeldygnstrafik för i princip personbilar medan nyttotrafik med lastbilar får skattas utanför verktyget. Prognosen görs således dels med en uppräknings av befintlig trafik och dels med tillägg för fullt utbyggd exploatering. Procentandelar för timtrafiken hämtas från VGU, stödjande kunskap för 30:e timmen och närtrafik.

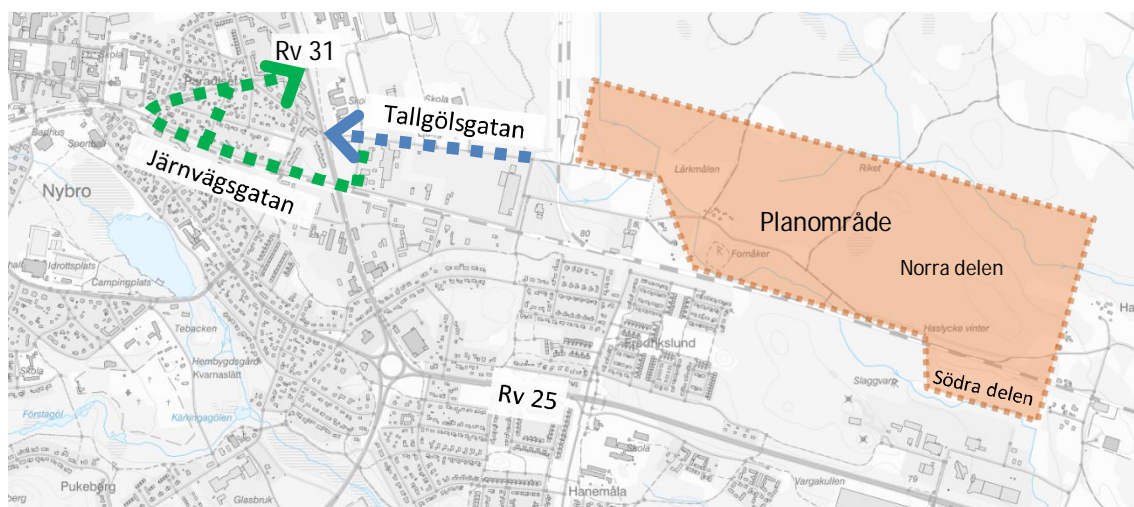
Uppräkningen är ett medeltal för alla statliga vägar i länet och innefattar allmän samhällsutveckling med bland annat exploateringar under prognostiden så prognosen är skattad i det högre intervallet.

Det är i dagsläget svårt att förutse vilken verksamhet som kommer att ske inom området och därmed hur trafiken fördelas exakt över dygnet och geografiskt. Vid normalt förekommande arbetstider inträffar maximal personbilstrafik med en tydlig topp mellan 16 och 17. Lastbilstrafiken är som störst mellan klockan 14 och 15 men är mer utbredd mellan klockan nio och 16.

Även timfördelningen kan därför sägas vara räknad på den säkra sidan då andelen tung trafik kommer att vara lägre under verklig maxtimme än den genomsnittliga andelen på dygnstrafiken som använts i beräkningen.

## Åtgärdsförslag Järnvägsgatan

Infarten till den norra delen av planområdet utgörs av Tallgölsgatan via riksväg 31 (Norra vägen). Då planförslaget resulterar i stora trafikökningar på Tallgölsgatan och i korsningen mot riksväg 31 finns risk att trafikanter, då det uppstår köer vid utfarten mot riksväg 31, väljer andra vägar ut ur området. Möjliga körvägar från planområdet till riksväg 31 är via Mossvägen, Järnvägsgatan och Göljemålagatan, markerad med grön pil i Figur 1 nedan, denna körväg resulterar endast i 2-3 minuter restidstillägg (utan trafik) jämfört med den önskade körvägen. I Figur 1 markeras planområdet och möjliga resvägar från planområdet till riksväg 31 illustreras.



Figur 1. Markering av planområden samt möjliga vägar ut från planområdet. Karta hämtad från NVDB.

Järnvägsgatan löper parallellt med järnvägen mellan Storgatan i väst och Kärrgatan och Verktygsgatan i öst. Järnvägsgatan korsar planskilt under riksväg 31. Järnvägsgatan är en kommunal gata med skyltad hastighet 40 km/h och en vägbredd mellan 7 och 9 meter. Längs delar av sträckan finns en gångbana längs gatans ena sida. Längs Järnvägsgatan norra sida, väster om den planskilda korsningen, finns bostadsbebyggelse. Järnvägsgatans utformning och den intelligenta bebyggelsen gör att gatan inte lämpar sig för den ökade trafikmängd som planområdet förväntas generera. För att förhindra att planområdets tillkommande trafik nyttjar Järnvägsgatan, då det uppstår köer vid utfarten mot riksväg 31, föreslås åtgärder som minskar gatans attraktivitet för genomfartstrafik samtidigt som räddningstjänstens framkomlighet säkerställs. Nedan listas möjliga åtgärder.

1. Sidoförskjutning med/utan avsmalning: Bryter siktlinjen och tvingar motorfordon att minska hastigheten.
2. Trafiköar i par om två: Tvingar motorfordon att minska hastigheten.
3. Gupp: Minskar hastigheten, ger stor effekt på hastigheten hos tunga fordon.
4. Minska vägbredd till 6 meter: Minska vägbredden och anlägg gångbana utmed vägen.

Ovan nämnda åtgärder markeras i Figur 2.

2 (4)

PM  
2019-11-15



Figur 2. Markering av föreslagna åtgärder. Karta hämtad från NVDB.

## Utformningsförslag av korsningen riksväg 31/Tallgölsgatan

Ett utformningsförslag för korsningen riksväg 31 och Tallgölsgatan togs fram år 2008. Enligt förslaget förses riksväg 31, Norra vägen med ett vänstersvängsfält och två påkörningsfält, både för höger- och vänstersvängar ut från Tallgölsgatan. På Tallgölsgatan föreslås dessutom två körfält för trafik ut på riksväg 31, se Figur 3.



Figur 3. Utformningsförslag från utredning år 2008, Vectura.

En analys av utformningsförslaget har gjorts med körspårsmodellering och kapacitetsberäkning som grund.

Enligt analysen är både påsvängsfält och två filer ut från Tallgölsgatan inte nödvändigt. Köerna som bildas till följd av korsningen är inte så pass långa att det finns behov av både kömagasin i påsvängsfälten och i de dubbla utfartsfilerna. Körspårsmodelleringen visar att större lastbilar med släp får svårt att använda vänstersvängsfältet för att komma in på Tallgölsgatan utan att köra över de mindre refugerna.

Gång- och cykelvägen som går parallellt utmed Norra vägen får en skarp sväng norr om Tallgölsgatan som kan bli problematisk, särskilt för cyklande som kommer söderifrån i hög hastighet på grund av nedförsbacken.

Som förslag till utformning av korsningen föreslås en enklare ombyggnad till ett påkörningsfält för vänstersvägande trafik och ingen större förändring av Tallgölsgatan. Ombyggnaden kan genomföras i samband med utbyggnaden av planområdet.

---

4 (4)

PM  
2019-11-15