

BILTRAFIK

Förutsättningar

I den trafikutredning ("Trafikutredning Södra Norrlandet", 2009) som upprättats parallellt med fördjupningen redovisas dagens trafiksituation, hur trafikinätet kommer att belastas vid en full utbyggnad samt förslag på åtgärder. Trafikutredningen behandlar även problematiken med broöppningar och köbildningar. Texten i detta avsnitt bygger till stor del på innehållet i trafikutredningen.

Slottsholmsvägen och Slottsholmsbron

Slottsholmsvägen har en vägbredd på knappt 6 meter vid de smalaste partierna. Trafikmängden är ca 6 800 f/d över Slottsholmsbron, varav ca 5,5 % är tung trafik. Under juli månad uppmättes trafiken till ca 8 450 f/d med en maximal timtrafik på ca 950 f/h (fredagar 17/7) varav ca 500 f/h i den mest belastade riktningen. Med rådande trafiksituation har vägen en kapacitet på ca 900-1000 f/h per körfält. Vid kapacitetstaket är det trängsel på vägen men trafiken flyter fortfarande (omkörningar är inte möjliga).

Från 1 maj till 30 september öppnas Slottsholmsbron på begäran 2 gånger per dag, kl 08:30 och 15:30. Varje öppning varar i ungefär 10 minuter och i några enstaka fall upp till ca 15 minuter. Vid broöppning bildas köer som växer förbi korsningen med Strandvägen och riskerar att låsa korsningen under en kort period. Norrut innebär köerna inte några hinder för framkomligheten i korsningarna. Vid längre öppningstider finns dock risk att kön växer förbi korsningen med Tändsticksvägen.



Bild 37: Slottsholmsvägen



Bild 38: Slottsholmsbron

Norrlandsvägen

Vägbredden är ca 6 m och trafikmängden varierar mellan ca 3 000 f/d (norr om Ekhagsvägen) och 5 700 f/d (söder om Gränsövägen), varav ca 2-4 % är tung trafik. Under juli månad uppmättes trafikmängden till ca 6 900 f/d med en maximal timtrafik på ca 900 f/h (fredag 17/7) varav 450 f/h i vardera riktningen. Med dagen utformning och trafiksituation har vägen en kapacitet på ca 1000-1300 f/h (enkel riktning), beroende på 50- eller 70-miljö.

Gränsövägen

Trafikmängden är ca 2 600 f/d, varav ca 5 % är tung trafik och medelhastigheten är ca 58 km/h på 50-sträckan närmast Norrlandsvägen. Under juli månad 2009 uppmättes drygt 3 600 f/d med en maximal timtrafik på drygt 550 f/h (fredag 17/7) varav ca 300 f/h i den mest belastade riktningen. Vägen har idag en kapacitet på ca 900-1200 f/h.

Ekhagsvägen

Vägen leder idag fram till golfbanan, Stall Ekhagen samt ett antal bostadshus. Vägen är en gemensamhetsanläggning och har en bredd på ca 4 m och har en trafikmängd på ca 670 f/d, vara ca 2 % är tung trafik. Under juli månad uppmättes trafiken till ca 730 f/d med en maximal timtrafik på ca 100 f/h (dubbelriktat). Det saknas bra underlag för att säkert kunna definiera kapaciteten på mindre vägar. Kapaciteten bedöms dock ligga under 1000 f/h.

Parkering

Under sommartid är det brist på parkeringsplatser vid Gränsö kanal. En ny parkering planeras i anslutning till kanalen. Även turistverksamheten på Kulbacken med många besökande kräver bättre parkeringsmöjligheter och för att kunna utveckla området med ytterligare verksamhet krävs fler parkeringsplatser. Även till Lögareberget finns behov av fler parkeringsplatser.



Bild 39: Norrlandsvägen



Bild 40: Norrlandsvägen - Gränsövägen



Bild 41: Slottsholmsvägen, partiet förbi slottsruinen

Förslag/rekommendationer

Exploateringen i området kommer att medföra ökade trafikmängder på samtliga befintliga vägar. På *karta 13* redovisas dagens ÅDT (årsmedeldygnstrafik) samt beräknad trafikstring för respektive delområde. Enligt trafikutredningen har vägnätet en fullgod kapacitet för att klara de ökade trafikmängderna, med undantag av vissa toppar som ej kan ses dimensionerande.

Slottsholmsvägen och Slottsholmsbron

Trafiken på Slottsholmsvägen beräknas öka med ca 1 250 – 1 700 resor per dag, vilket motsvarar en ökning med ca 20-25 %. Ökningen medför att timtrafiken (max) under sommaren kan komma att uppgå till ca drygt 500 f/h i en riktning. Slottsholmsvägens geometri innebär att trafiken kommer att hålla låga hastigheter. Detta bedöms inte medföra några negativa effekter utan bidrar snarare till en säkrare trafikmiljö. Några särskilda åtgärder på Slottsholmsvägen krävs därför inte.

Körlängderna på Slottsholmsvägen till följd av broöppning (10 min) beräknas till maximalt 700-1000 meter söderut och ca 600-800 meter norrut. Långa köer kommer också att skapas på Strandvägen och fortplanta sig till närliggande centrungator. Effekten beräknas bli fördröjningar på upp till ca 25 minuter då trafiken på Strandvägen hindras av det stora trafikflödet på Slottsholmsvägen även en tid efter att bron öppnats och trafiken släpps fram. Den maximala fördröjningen beräknas drabba ca 10-15 bilister medan övriga bilister påverkas i betydligt mindre omfattning (< 10 min). För att minimera väntetiden vid broöppning och risken för brohaveri krävs ett kontinuerligt underhåll av bron och att broöppningarna samordnas med räddningstjänsten. Antalet broöppningar är idag lågt och sker endast under en begränsad period under sommaren. Broöppningarna bedöms inte skapa några stora problem för trafikflödet på Slottsholmsvägen även om köbildning även fortsättningsvis kommer att uppstå. Problematiken är snarare hur kommunen säkerställer god service i form av hemtjänst, räddningstjänst mm för de boende på Norrlandet. Kontinuerliga kontroller och underhåll av Slottsholmsbron bör prioriteras högt för att minimera risken för brohaveri. Broöppningar bör också undvikas då trafikflödet på Slottsholmsvägen är som störst under förmiddag och eftermiddag.

Diskussioner har förts angående anläggning av en ny bro över Gamlebyviken för att avlasta Slottsholmsvägen och Slottsholmsbron. En ny bro blir en mycket dyr investering för kommunen och utredningens bedömning är att befintligt vägnät kan hantera den tillkommande trafiken och att en ny bro inte kan motiveras inom ramen för den planerade exploateringen. På riktigt lång sikt kan dock behovet komma att ändras och diskussionen bör leva vidare i de övergripande planerna för Västerviks utveckling.

Norrlandsvägen

Beroende på hur de nya områdena ansluts mot gatunätet kommer trafikförändringen att variera på Norrlandsvägen. Trafiken beräknas öka med upp till ca 1 200 - 1 500 resor per dag (söder om anslutningsvägen mot Tistedalen). Ny ÅDT beräknas till maximalt 4 600. Ökningen medför att timtrafiken (max) under sommaren kan komma att uppgå till ca 230 f/h i en riktning.

Områdena Stuverum och Tistedalen kommer att ansluta till Norrlandsvägen i samma korsningspunkt. Korsningen bör utformas som cirkulationsplats eller upphöjd torgyta för att få ner hastigheten kring det nya centrumområdet. En hastighetssänkning är viktig för att skapa en säkrare och lugnare trafikmiljö för de oskyddade trafikanterna. Hastigheten på detta avsnittet av Norrlandsvägen måste sänkas till 30 km/h. 30-sträckor bör inte vara längre än ca 200-250 m för god efterlevnad.

Ekhagsvägen

Ekhagsvägen har låg standard idag och kommer att behöva rustas upp eftersom vägen kommer att vara huvudinfart till området Tistedalen. Vidare in till Tistedalen föreslås en ny väg parallellt med driving rangen. Enligt Vägverket ("Rekommendationer vid anläggande och vidareutveckling av golfbanor intill allmän väg", 2007:133) bör avståndet till vägområdet vara 12 meter. Detta gäller det lågtrafikerade vägnätet (mindre än 1000 fordon/dygn). Avstånd och eventuella åtgärder ska utredas vidare i det fortsatta planarbetet. Den nya vägen till/genom Tistedalen kan antingen utformas som en återvändsgata eller anslutas till vägen mot Lugnet, vilket beror på hur omfattande den framtida utbyggnaden i Tistedalen blir.

Gränsövägen

Trafiken på Gränsövägen beräknas maximalt att öka med mellan 300 - 500 resor per dag, vilket motsvarar en ökning med ca 10-20 %. Ny ÅDT beräknas till maximalt 3 100 fordon/dygn. Ökningen medför att timtrafiken (max) under sommaren kan komma att uppgå till drygt 200 f/h i en riktning.

I korsningen Gränsövägen - Norrlandsvägen behöver sikten förbättras. En inmätning av Norrlandsvägen krävs för att kunna beräkna befintlig sikt samt beräkna en ny profil som ger god sikt. Om det bedöms att en sänkning av profilen ska genomföras måste anslutningen till Gränsövägen också justeras. Krönet på Gränsövägen ligger ca 40 meter in på vägen och det vore lämpligt att påbörja justeringen därifrån.

Vituddevägen och vägarna mot Lugnet

Den nya bebyggelsen på Vitudden angörs via den befintliga Vitudddevägen, vilken behöver rustas upp. Föreslagen bebyggelse i planområdets norra del ansluts via vägarna mot Lugnet, alternativt direkt via Norrlandsvägen.



Bild 42: Vitudddevägen



Bild 43: Norra vägen (Lugna vägen) mot Lugnet

Gröndalsgatan

Den tillkommande bebyggelsen inom fastigheten Gröndalen 1:1 samt längs med Gröndalsgatan angörs via Gröndalsgatan. Eftersom Gröndalsgatan har en relativt låg standard bör endast ett mindre antal nya fastigheter ansluta till gatan.

Parkering

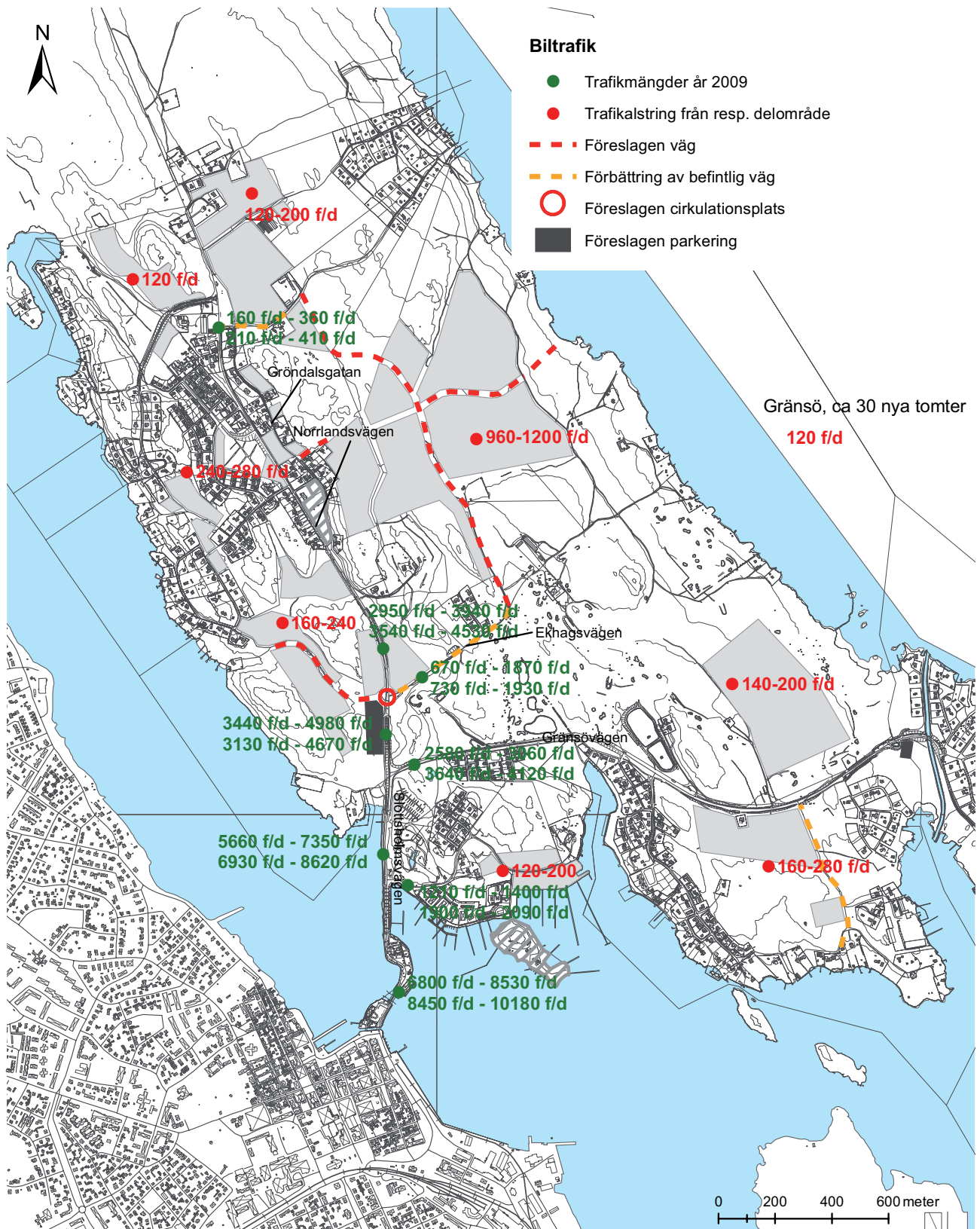
En större parkering föreslås i anslutning till cirkulationsplatsen i korsningen Norrlandsvägen/Ekhagsvägen. Denna parkering är avsedd för besöksverksamheten på Kulbacken och för Lögareberget. Kulbackenområdet ska kunna utvecklas med fler besöksanläggningar. För att detta ska vara möjligt krävs ytterligare parkeringsplatser. På grund av utrymmesskäl är det svårt att anlägga ytterligare parkeringsplatser i direkt anslutning till Kulbacken. För att minimera avståndet mellan parkeringen och Kulbacken är det viktigt att den nya parkeringen förläggs så långt söderut som möjligt.

Konsekvenser

Förslaget innebär kostnader för anläggande av nya vägar och förbättring av befintliga vägar.

Utbyggnadsområdena som ligger i anslutning till befintlig bebyggelse kan till stora delar använda befintliga vägar och det krävs endast upprustning av dessa. Området Tistedalen kräver en mer omfattande utbyggand av nya vägar, vilket innebär större investeringar.

Förslaget innebär en ökad trafikbelastning på Slottsholmsvägen och partiet över Slottsholmen. Vid trafiktoppar under sommartiden kommer det uppstå köer och framkomligheten begränsas. En ökning av trafik innebär en ökning av buller och luftföroreningar i området samt större behov av separata gång- och cykelvägar samt säkra passager för oskyddade trafikanter. Fler parkeringsplatser förbättrar och möjliggör för en utveckling av besöksverksamheten på Kulbacken. Det innebär dock att trafikmängderna ökar ytterligare.



Karta 13: Biltrafik (Dagens trafikmängder är uppmätta under maj-juni, juli-augusti 2009. Framtida trafikmängder är beräknade utifrån att samtliga föreslagna områden är utbyggda)