

# Trafikutredning Lofta

Utredning för detaljplan Lofta 1:2, 2:2 m.fl.  
Borgholms kommun

2023-09-21



<b>Sweco Sverige AB</b>	556767-9849
<b>Uppdrag</b>	Trafikutredning Lofta, Borgholms kommun
<b>Uppdragsnummer</b>	30053429
<b>Kund</b>	Atrio Arkitekter Kalmar AB
<b>Upprättad av</b>	Mikael Kalin
<b>Datum</b>	2023-09-21
<b>Ver</b>	1.1
<b>Dokumentreferens</b>	trafikutredning lofta_230921

# Innehållsförteckning

1.	Bakgrund .....	5
1.1	Tidigare utredningar .....	6
1.1.1	FÖP Djupvik.....	6
1.1.2	Åtgärdsvalsstudie väg 136.....	7
2.	Nulägesbeskrivning .....	8
2.1	Gatustruktur.....	8
2.1.1	Enskilda vägar .....	9
2.1.2	Väg 136.....	10
2.1.3	Kustvägen .....	11
2.2	Gång och cykeltrafik.....	12
2.3	Kollektivtrafik .....	13
2.4	Trafiksäkerhet.....	13
2.5	Trafikflöden.....	14
3.	Framtida trafik.....	16
3.1	Metod .....	16
3.2	Trafikalstring.....	16
3.3	Trafikprognos väg 136 .....	17
3.4	Trafikföring och konsekvenser av tillkommande bebyggelse .....	18
3.4.1	Evavägen .....	20
3.4.2	Helgevägen.....	21
3.4.3	Mossgärdet/Alexanders gata .....	22
3.4.4	Loftagatan .....	24
3.4.5	Kustvägen .....	24
3.4.6	Djupviksvägen.....	25
3.4.7	Anslutningar till väg 136.....	26
3.4.8	Övriga vägar i området .....	26
3.5	Generella rekommendationer.....	28
	Referenser .....	29





# 1. Bakgrund

I Lofta, strax norr om Djupvik, i Borgholms kommun finns planer på exploatering med ny villabebyggelse. Denna utredning redogör för trafikallsträng till följd av tillkommande bebyggelse och ger en analys av trafikens påverkan i gatanätet. Förslag presenteras på en övergripande nivå för en framtida trafikföring och gatustruktur för en hållbar och säker trafiksituation. Anslutningar mot väg 136 studeras särskilt för att klargöra påverkan på den nationella infrastrukturen.

I området planerar Borgholms kommun för cirka 70 nya tomter för villabebyggelse, samt att möjliggöra permanentboende för samtliga befintliga fastigheter genom utökade byggrätter.

Planerad nyexploatering delas in i tre olika områden, dessa framgår av Figur 1 nedan.



Figur 1. Översiktbild av planområdet illustrerar områden för planerad exploatering i Lofta. Källa: Borgholms kommun.

## 1.1 Tidigare utredningar

### 1.1.1 FÖP Djupvik

Borgholms kommun har tagit fram en fördjupad översiktsplan för Djupvik<sup>1</sup> som redovisar framtida markanvändning i området. De områden som pekats ut för bebyggelse tar hänsyn till bland annat strandskydd och höga kultur- och naturvärden som finns i området. Totalt omfattar ytan för tillkommande bebyggelse cirka 210 hektar. Någon uppskattning av hur många bostäder som kan tillskapas i området har inte gjorts.

Planen redovisar ett antal förslag för vägar och kommunikation:

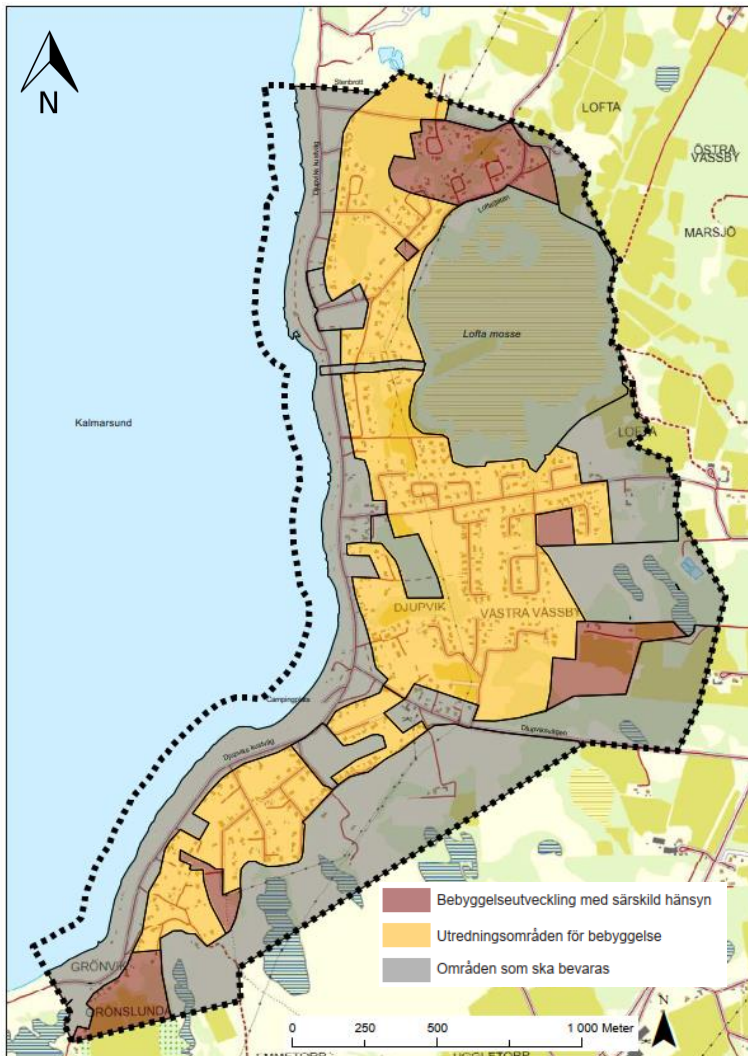
- Trafiksäkerheten ska prioriteras. Oskyddade trafikanter bör prioriteras i framtida detaljplanering.
- Vägarna inom planområdet ska anpassas till användningen och nyttjandegraden.
- Fler parkeringsmöjligheter bör tillskapas i anslutning till badplatsen.
- Möjligheten att anlägga cykelväg längs Djupviksvägen bör på sikt undersökas.
- Parkering i anslutning till busshållplats vid väg 136 bör anläggas för att underlätta pendling med buss.
- Kustvägen inom planområdet bör hålla samma standard som i den centrala och södra delen. Den bör vara fortsatt smal för att inte förlora sin karaktär och för att hålla hastigheterna nere.
- Åtgärder som ökar framkomligheten kring korsningen Djupviksvägen och Kustvägen är positivt.
- Vägarna inom norra och södra området kan förbättras och framkomligheten bör öka.
- Behovet av parkeringsplatser utreds närmare i framtida detaljplan.
- Korsningen vid väg 136 bör i framtiden utvecklas för att höja säkerheten vid vänstersväng.

#### **Kustvägen och Stenkusten**

Stenkusten bedöms ha mycket höga kulturhistoriska värden (Lamke et al, 2011) och ingår i riksintresse för friluftslivet.

Kustvägen är utpekad som väg med särskilt höga värden i rapporten "Vägar med kulturarv" (Länsstyrelsen och Vägverket, 1999) och bedöms ha högsta bevarandevärde.

<sup>1</sup> Fördjupad översiktsplan för Djupviksområdet (Borgholms kommun, 2018-06-06)



Figur 2. Bebyggelseutveckling enligt FÖP Djupvik (Borgholms kommun, 2018)

### 1.1.2 Åtgärdsvalsstudie väg 136

Trafikverket genomförde 2021 en Åtgärdsvalsstudie<sup>2</sup> (ÅVS) för trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder i korsningar utmed väg 136 mellan Djupvik i söder och Sandby i norr.

De brister som lyfts fram rör tillgänglighet för gående och cyklister till busshållplats utmed väg 136. Brister avseende trafiksäkerheten för gående och cyklister som ska korsa väg 136 lyfts också fram.

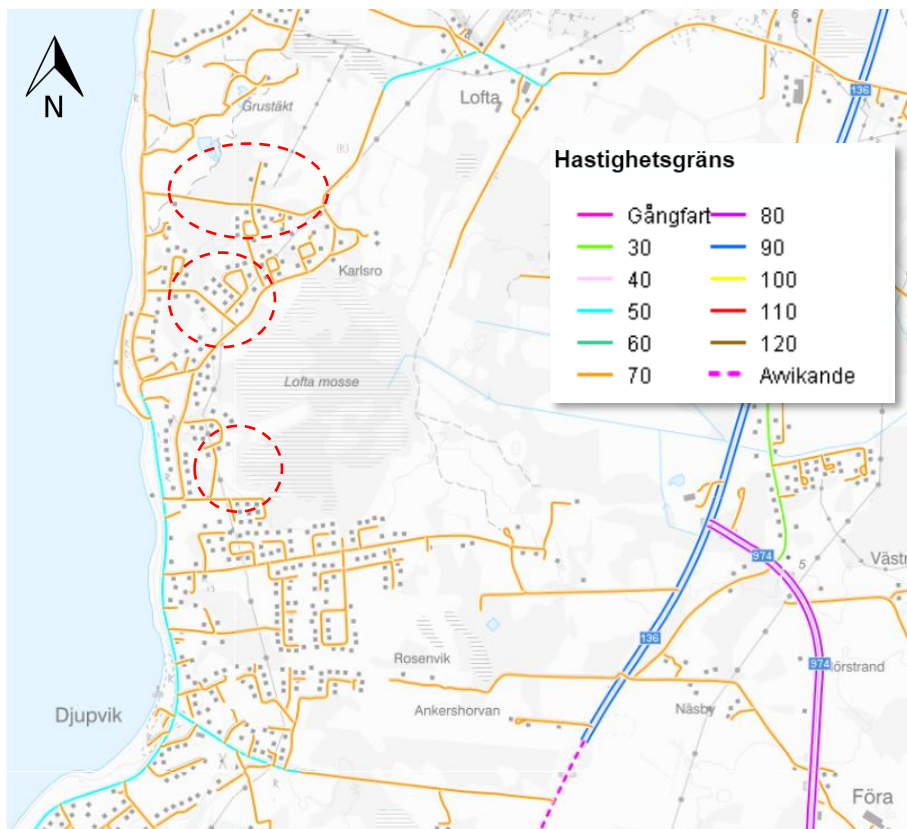
Planering av åtgärder pågår och beräknas kunna genomföras under 2023.

<sup>2</sup> Åtgärdsvalsstudie Väg 136, korsningarna Djupvik, Södvik/Sandvik, Köla och Sandybaden (Trafikverket, 2021)

## 2. Nulägesbeskrivning

### 2.1 Gatustruktur

Gatustrukturen i området utgörs i huvudsak av enskilda av relativt smala gator av varierande standard. Merparten av gatorna har en vägbredd på mellan 3 och 5 meter. Huvudgatorna är generellt något bredare och belagda med asfalt medan mindre lokalgator ofta utgörs av grusvägar. I området finns tre gator i öst-västlig riktning som förbinder statliga väg 136 med kustvägen; Djupviksvägen, Lundebytorpsvägen och Loftagatan. Från väg 136 via Djupviksvägen nås Djupvik samhälle med bland annat en camping, en populär badplats och en restaurang. Området är välbesökt under sommaren.



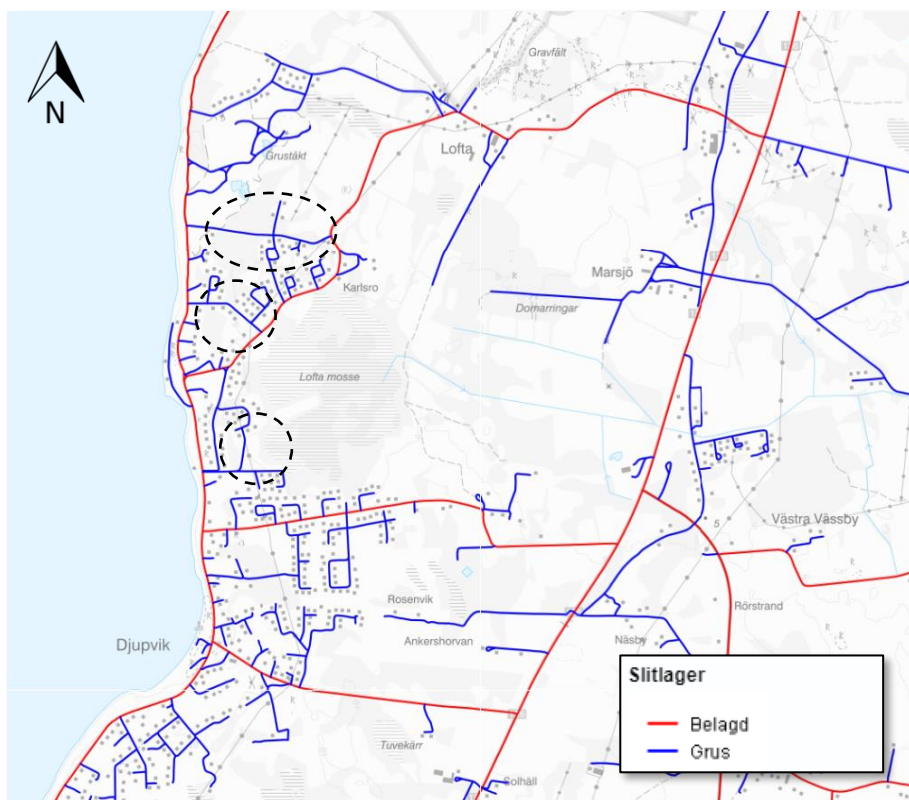
Figur 3. Gatustruktur och hastighetsgränser i området. Källa: Nationella vägdatabasen (2023).



Djupviksvägen och Lundebytorpsvägen ansluter väg 136 i enklare trevägskäl med stopplikt. Loftagatan ansluter i en fyrvägskorsning, även den med stopplikt.

Gällande hastighetsgränser i området framgår av Figur 3 ovan. Bashastighet 70 km/tim gäller för merparten av gatorna, med lokala sänkningar till 50 km/tim.

Större vägar med uppsamlande funktion är asfalterade medan mindre gator utgörs av grusvägar, se Figur 4.



Figur 4. Slitlager. Källa: Nationella vägdatabasen (2023-09-19).

Gatorna i området bedöms i dagsläget hålla en god standard i förhållande till trafikbelastningen. Under sommaren uppstår dock en del problem på grund av den kraftigt ökade trafiken i området med en stor mängd besökare och även många jordbruksmaskiner på vägarna.

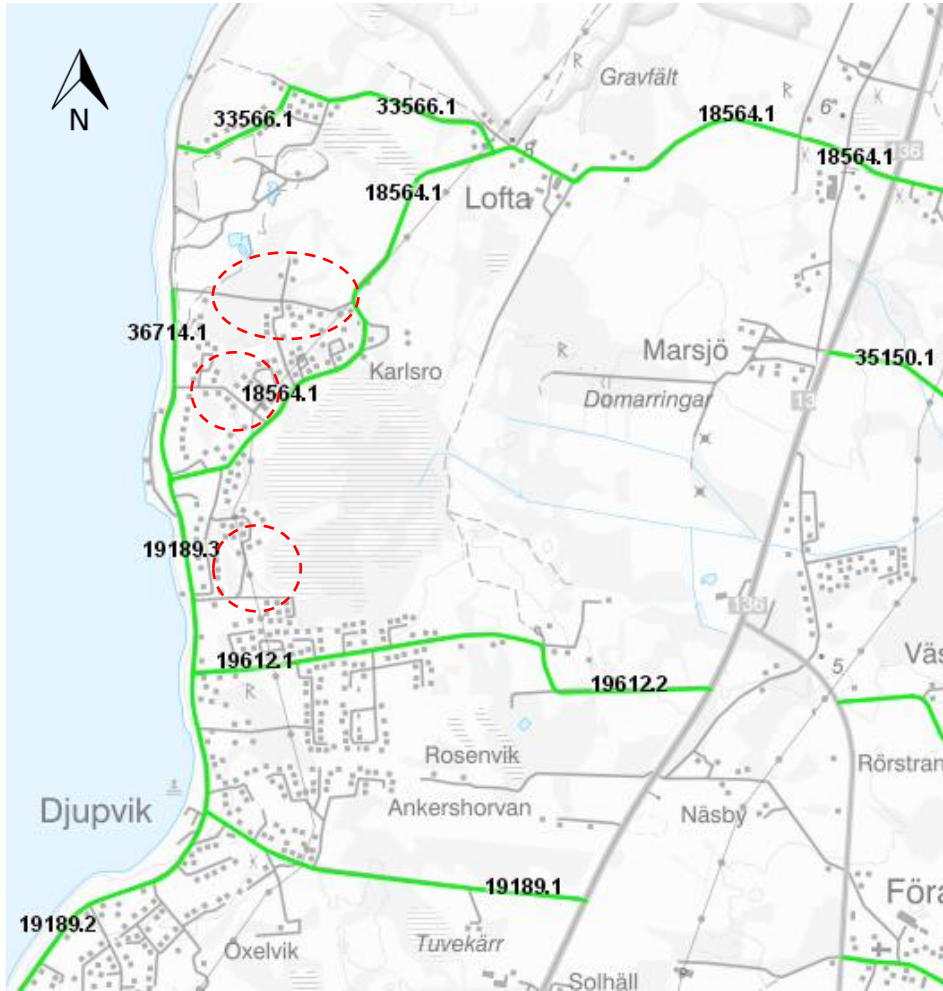
### 2.1.1 Enskilda vägar

Enskilda vägar med statligt driftbidrag framgår av Figur 5 nedan. För vägar med statligt driftbidrag gäller bland annat följande<sup>3</sup>:

- Vägar som får driftbidrag ska hållas öppna för allmän trafik och underhållas väl.
- Det är väghållarna som har ansvar för väghållningen, även efter att driftbidrag beviljats.
- Vägar inom områden med detaljplan enligt plan- och bygglagen (1987:10) där en kommun är väghållare enligt 5 § väglagen (1971:948) får inte årligt driftbidrag.

<sup>3</sup> Trafikverket (2023).

- Vårdhållningen ska vara ordnad i någon form av organisation eller genom en överenskommelse som godkänts av Trafikverket.



Figur 5. Väggar med statligt driftbidrag. Källa: Nationella vägdatabasen (2023).

## 2.1.2 Väg 136

Väg 136 sträcker sig från Ölands södra udde till Ölands norra udde och ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet för långväga persontransporter<sup>4</sup>. Vägen klassas som landsväg med två körfält och varierande vägbredd.

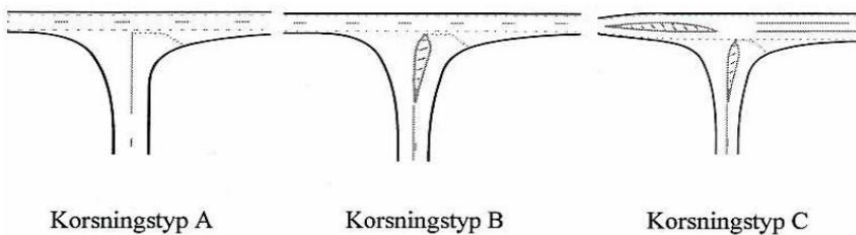
<sup>4</sup> Trafikverket, 2023



Bild 1. Väg 136 vid korsningen Djupviksvägen.

Vid korsning mellan väg 136 och Djupviksvägen är hastighetsbegränsningarna 70 km/h på Djupviksvägen och 90 km/h på väg 136. Under sommartid är hastighetsbegränsningen 70 km/h på väg 136 genom korsningen. Övriga berörda korsningar har ingen sänkt hastighet under sommaren.

Samtliga korsningar är utformade som så kallade typ A-korsningar utan refuger eller svängfält enligt typ B och C, se Figur 6 nedan.



Figur 6. Korsningstyper (Trafikverket, 2023).

Enligt Trafikverkets ÅVS påverkar höga trafikflöden, i kombination med höga hastigheter, framkomligheten i korsningspunkter utmed vägen. Trafiken bedöms också utgöra ett trafiksäkerhetsproblem både för oskyddade trafikanter som ska passera över vägen och för svängande fordon till/från väg 136. Trafikverket planerar för kapacitet- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningen under 2023/-24.

### 2.1.3 Kustvägen

Kustvägen är en av Ölands stora sevärdheter som sträcker sig utmed den Öländska stenkusten. Kustvägen utgör en av Ölands mest attraktiva cykel- och vandringsleder (Ölandsleden) och är cirka 36 kilometer lång och sträcker sig från Äleklinta i söder till Byrum i norr. Vägen ligger inom riksintresse för friluftsliv vilket innebär att tillgänglighet för allmänheten ska vara god samt att vägen har stort värde på grund av särskilda natur- och kulturkvaliteter och variationer i landskapet.

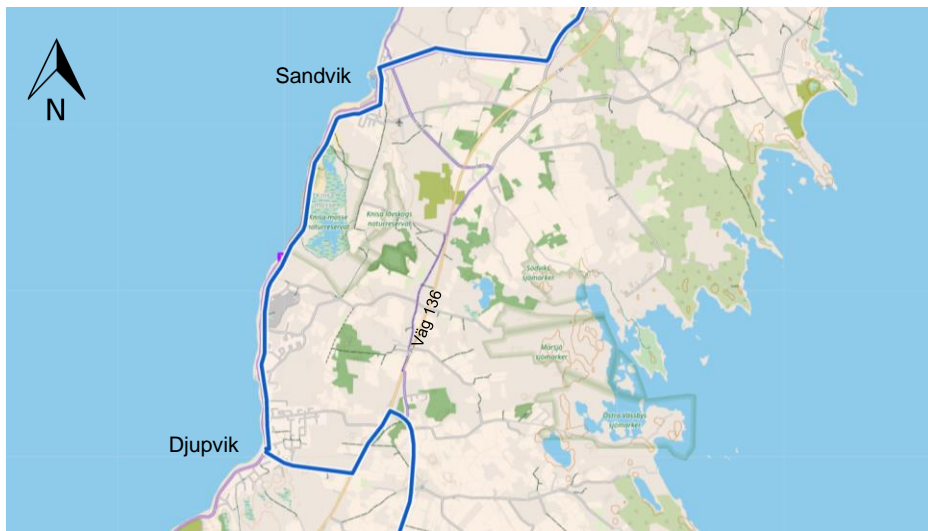
Vägen omnämns ibland som en av Sveriges vackraste vägar och antalet turister som färdas på vägen har ökat stort enligt Länsstyrelsen i Kalmar<sup>5</sup>. Den ökade trafiken innebär ett större slitage och den känsliga natur som omger vägen.

<sup>5</sup> Artikel i Kalmarposten, 2020-05-19.

## 2.2 Gång och cykeltrafik

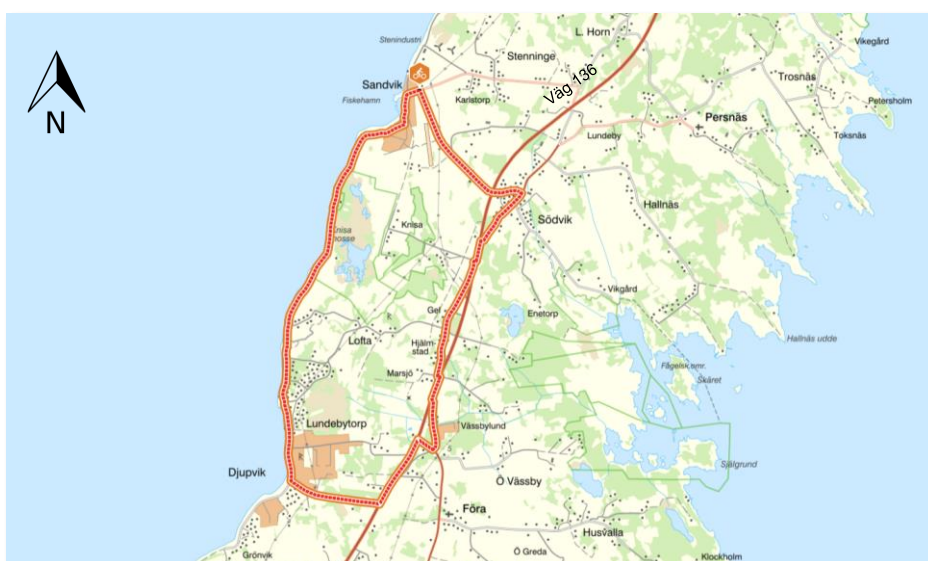
Det finns inga separerade gång- och cykelvägar i området utan gående och cyklister färdas i blandtrafik. Cykling sker främst under sommarperioden och i rekreationssyfte.

Korsningen mellan väg 136 och Djupviksvägen ingår i Sverigeleden som är en utpekad cykelled som går längs Djupviksvägen och norrut på väg 136 och skyltas med Sverigeledens gröna skyltar.



Figur 7. Sverigeleden. Källa: swedenbybike.com (2023-04-19)

I området finns även Djupviksranden som är en 17 kilometer lång slinga som går på mindre asfalterade vägar och en kortare del även på grus. Norr om Djupviksvägen går cykelranden på väg 136 upp till väg 974 mot Föra.



Figur 8. Djupviksranden. Källa: naturkartan.se (2023-04-19).



## 2.3 Kollektivtrafik

Hållplatser finns utmed väg 136 i anslutning till bland annat korsningarna med Djupviksvägen i söder och Loftagatan i norr. Det finns även hållplatser vid Ölands go-cartcenter (anslutningen mot Föra) och vid Marsjö, se Figur 9.

Hållplatserna är utformade som fickhållplatser och saknar väderskydd, belysning och anslutande gång- och cykelväg. Antalet resenärer är lågt vid samtliga hållplatser med under 10 resenärer per dag under sommarperioden då resandet är som störst (*Trafikverket, 2021*).

Hållplatserna trafikeras av linje 101 med en- till tvåtimmestrafik. Hållplats Föra vägskäl trafikeras även av Silverlinjen mot Kalmar och vidare mot Stockholm med en till två avgångar per dag.



Figur 9. Busshållplatser utmed väg 136. Källa: Nationella vägdatabasen (2023-04-19).

## 2.4 Trafiksäkerhet

I Trafikverkets ÄVS framgår att det under perioden 2003-01-01 till 2021-10-29 har skett tre trafikolyckor i korsningen Djupviksvägen – väg 136. Samtliga olyckor är upphinnandeolyckor där svängande fordon saktat in och blivit påkörda bakifrån. Alla olyckor har varit lindriga.

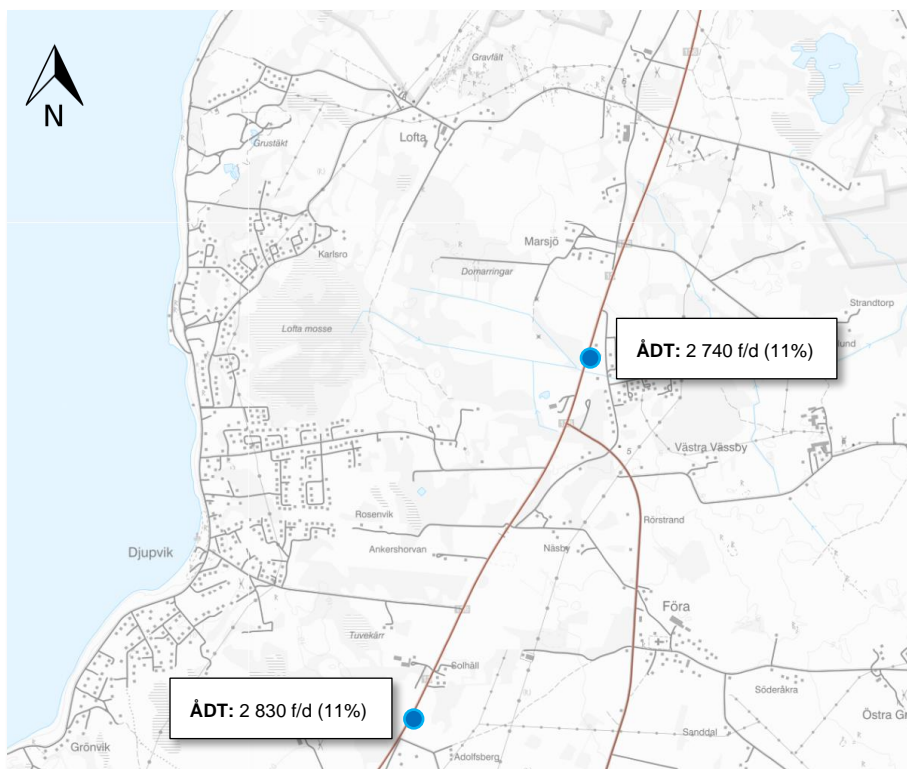


I utredningen framgår också att Trafikverket fått synpunkter på bristande trafiksäkerhet i korsningen. Parkering utmed Kustvägen bedöms också utgöra en trafikfara<sup>6</sup>.

## 2.5 Trafikflöden

Årsmedelsdygnstrafiken (ÅDT) år 2021 på väg 136 är 2 590 fordon per dygn norr om anslutningen till Djupvik och 2 520 fordon per dygn söder om anslutningen. Andelen tung trafik är cirka 4 %. Mätdata från 2021 kan dock vara påverkade av pandemin med Covid-19. För att säkerställa eventuella felkällor har jämförelse gjorts med äldre trafikmätningar och mellan 2009 och 2017 har trafiken ökat stadigt med i genomsnitt cirka 3,5 % per år. Mellan 2017 och 2021 minskade trafiken med cirka 11 %. Andelen tung trafik minskade under samma period med cirka 67 %. Det bedöms därmed rimligt att anta att trafiken påverkats av pandemin och mätresultaten från 2017 bedöms ge en mer rättvisande bild av trafikflödet.

Trafikflöden för år 2017 är 2 740 fordon per dygn (norr) respektive 2 830 fordon per dygn (söder). Andelen tung trafik är cirka 11 %.



Figur 10. Trafikmätningar på väg 136 med ÅDT år 2017 (Trafikverket, 2023). Andel tung trafik redovisas inom parentes.

Det saknas uppgifter om trafikflöden på enskilda vägar inom området. Djupviksvägen är den mest trafikerade vägen då det är den naturliga anslutningen mot väg 136 för en stor del av de boende i området. Vägen används också för att nå flera målpunkter i området.

<sup>6</sup> Fördjupad översiktsplan för Djupviksområdet (Mörbylånga kommun, 2018)

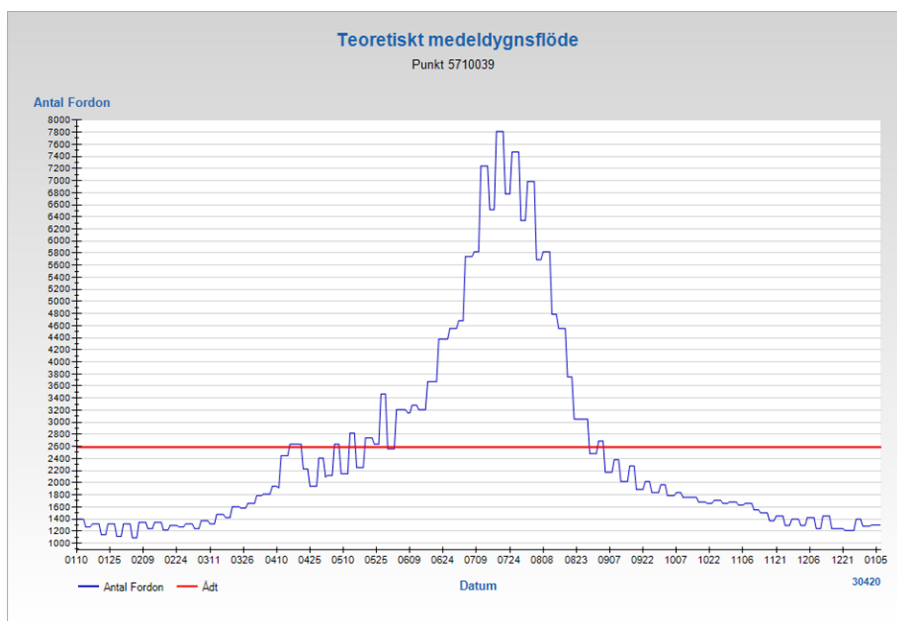
Det finns cirka bebyggda 440 fastigheter i området som har koppling till Djupviksvägen. Som räkneexempel kan antas att samtliga vore permanentboende vilket då skulle ge en årsdygnstrafik på vägen på cirka 2 000 f/d. Detta är dock en överskattning då det idag (2023) är cirka 40 personer skrivna på adress i området och som kan antas vara permanentboende. Via Djupviksvägen nås även bland annat Djupviks camping, badplats och restaurang vilket bidrar till ytterligare trafik. Även kustvägen antas generera en del besöks trafik inte enbart under sommaren. En översiktligt bedömning är dock att årsmedeldygnstrafiken bör vara närmre 500 f/d än 2000 f/d på Djupviksvägen.

Årsdygnstrafiken på övriga gator i området antas ha mindre trafik än Djupviksvägen.

### Sommartrafik

Trafikflödet på väg 136 varierar stort under året, se Figur 11 nedan. Flödet är cirka tre gånger större på sommaren och maxflödet uppgår till cirka 7 600 fordon/dygn.

På väg 136 färdas även jordbruksfordon som framför allt sommartid kan bidra till begränsad framkomlighet på vägen.



Figur 11. Trafikvariation över året på väg 136. Maxflödet under sommaren är cirka 7 800 fordon per dygn.

Även Djupviksvägen och Kustvägen bedöms ha ett mycket större trafikflöde under sommaren än under övriga året. Antaget att sommartrafiken motsvaras av att samtliga fastigheter i området är bebodda under sommaren, samt en uppräknig av trafiken med faktor 1,8<sup>7</sup> för att ta höjd för "turisttrafik" under den mest belastade månaden (juli), ger det en teoretisk maximal sommardygnstrafik på upp emot 3 600 f/d.

<sup>7</sup> VGU-guiden, stödjande kunskap (Trafikverkets publ. 2022:006)

## 3. Framtida trafik

### 3.1 Metod

Beräkning av trafikallsträng för nya bostadsområden har gjorts med Trafikverkets Trafikalsträngsverktyg.

Beräkning av generell trafikutveckling på väg 136 har gjorts utifrån Trafikverkets basprognos (2023-04-01) för uppräknning av trafik till prognosår 2040.

### 3.2 Trafikalsträng

Trafikalsträng har beräknats för respektive planområde, se Figur 12. Tillkommande trafik framgår även av Tabell 1 nedan.



Figur 12. Beräknad trafikallsträng per delområde.

Tabell 1. Beräknad årsdygnstrafik för respektive delområde.

	Bedömt antal nya fastigheter	Antal bilresor ÅDT
Planområde 1	35	170 f/d
Planområde 2	18	90 f/d
Planområde 3	16	80 f/d
<b>Totalt</b>	<b>69</b>	<b>340 f/d</b>

Den totala trafikstringen till följd av nybyggnation i området beräknas till cirka 340 fordon per dygn. Det motsvarar cirka 4,9 fordonsrörelser per bebyggd fastighet och dygn.

### 3.3 Trafikprognos väg 136

Uppräkning av trafik har gjorts utifrån Trafikverkets basprognos för trafikutveckling 2017 till 2040. Beräkningarna baseras på trafikmätning från 2017 (på grund av osäkerhet i mätvärde 2021 till följd av Covid-19). Uppmätt trafikflöde, trafikflöde för basår 2023 och framtida trafikflöde för prognosår 2040 framgår av Tabell 2. Då uppmätt trafikflöde är i stort sett detsamma norr respektive söder om anslutningen till Djupvik redovisas enbart trafikflöden för mät punkt söder om korsningen.

Tabell 2. Uppmätt och beräknade framtida trafikflöden för väg 136.

Väg 136	År	ÅDT (f/d)	Andel tung trafik
Trafikmätning	2017	2 830	11%
Beräknat basår	2023	2 990	11%
Prognosår	2040	3 580	12%

Enligt prognosen beräknas trafikflödet öka med cirka 16% år från basår 2023 till prognosår 2040.

Sommartrafiken beräknas uppgå till cirka 8 900 fordon/dygn.

### 3.4 Trafikföring och konsekvenser av tillkommande bebyggelse

Hur trafiken kommer att fördela sig i gatunätet är svårbedömt då det finns begränsat underlag vad gäller till exempel resvanor för arbetspendling, inköpsresor och fritidsaktiviteter. Val av körväg kan dessutom bero på lokalkännedom, vanor och anpassning efter säsong.

De övergripande kopplingarna i området, liksom fördelningen av trafiken har bedömts översiktligt och framgår av Figur 13 nedan. Heldragen linje visar primära körvägar som sannolikt kommer att få det största tillskottet med trafik. De streckade linjerna visar vägar som kan komma att belastas med mer trafik i något mindre utsträckning. Bedömd andel av den totala tillkommande trafiken redovisas för respektive koppling. Bedömningarna baseras på bland annat resvaneundersökning för sydöstra Sverige från 2012<sup>8</sup>, vägstandard samt beräknade restider mellan de nya bostadsområdena och målpunkter som till exempel Sandvik, Löttorp och Borgholm.

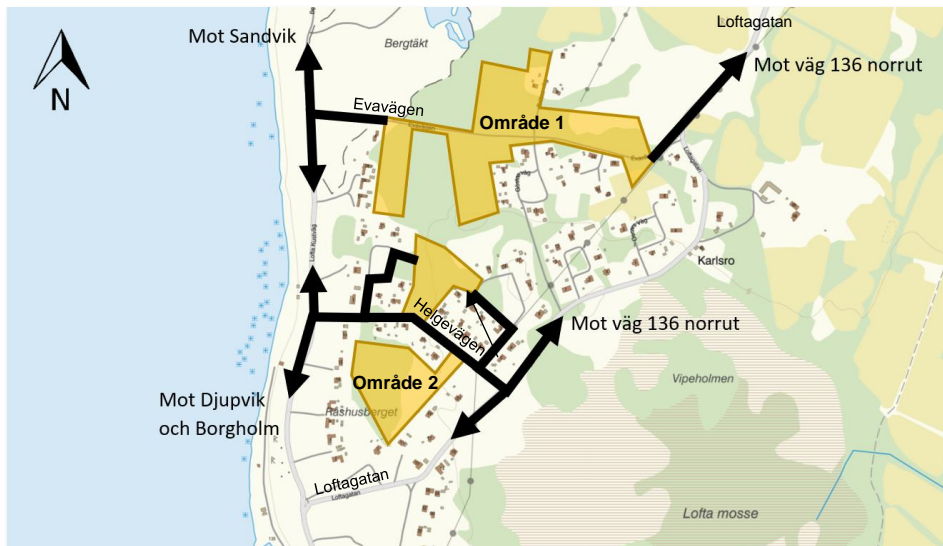


Figur 13. Bedömda övergripande trafikrörelser i området för tillkommande trafik efter utbyggnad. Det är framförallt anslutningarna till väg 136 via Djupviksvägen och Loftavägen som bedöms belastas med mer trafik. Den största ökningen bedöms ske på Djupviksvägen med uppskattningsvis kring 75 % av den tillkommande trafiken, motsvarande cirka 250 fordon per dygn.

<sup>8</sup> Resvaneundersökning i sydöstra Sverige – Blekinge, Småland och Öland (Trafikverket, 2012).



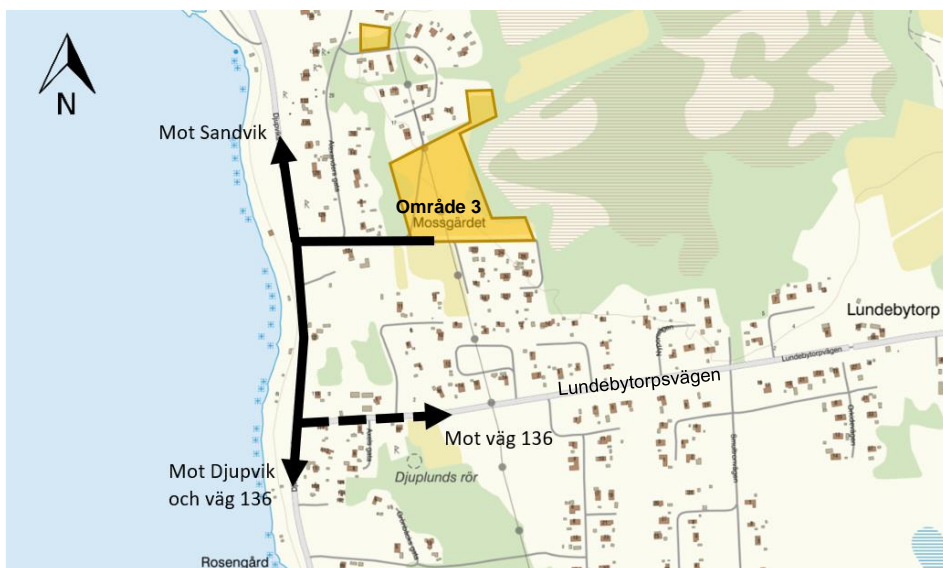
I figurerna nedan redovisas hur den tillkommande trafiken bedöms ansluta till det befintliga gatunätet.



Figur 14. Kopplingar till det befintliga gatunätet för område 1 och 2.

*Område 1* ansluts mot Evavägen och vidare ut på Kustvägen i väster eller Loftagatan åt öster och vidare mot väg 136. Tillkommande trafik bedöms i huvudsak belasta Evavägen västerut mot Kustvägen och vidare söderut mot Djupviksvägen.

*Område 2* ansluts mot Helgevägen med kopplingar både via Stens väg och Ivans Markväg. Helgevägen har anslutning både mot Kustvägen och Loftavägen. Tillkommande trafik bedöms i huvudsak belasta Helgevägen och Loftagatan västerut mot Kustvägen och vidare söderut mot Djupviksvägen.



Figur 15. Kopplingar till det befintliga gatunätet för område 3.

Område 3 ansluts mot Kustvägen via Mossgårdet/Alexanders gata. Tillkommande trafik bedöms i huvudsak belasta Mossgårdet/Alexanders gata västerut mot Kustvägen och vidare söderut mot Djupviksvägen.

### 3.4.1 Evavägen

Evavägen är idag en smal grusväg, cirka 3 meter bred. Med tillkommande trafik kan en breddning av vägen vara motiverad. Rekommenderad vägbredd är minst 4,5 meter (inkl. stödremsa). Med vägbredd under 5 meter bör mötesplatser finnas med minst 200 meters mellanrum. Med framtida trafikmängder rekommenderas ett bundet slitlager, tex enkel ytbehandling på grus (Y1G), bitumenindränkt makadam tätad (IMT) eller beläggning av mjukbitumenbundet grus (MJOG)<sup>9</sup>



Bild 2. Evavägen (vy från Kustvägen).



Bild 3. Evavägen (vu från Loftagatan).

<sup>9</sup> Handbok – Projektering och byggande av enskilda vägar (Trafikverket publ. 2020:089).



Sikten i korsningen med Kustvägen bedöms som god. I korsningen med Loftagatan är sikten något begränsad söderut på grund av skymmande vegetation och krökning av Loftagatan.



Bild 4. Skynd sikt söderut i korsningen Evavägen - Loftagatan.

### 3.4.2 Helgevägen

Helgevägen är idag en smal grusväg, cirka 3 meter bred. Med tillkommande trafik kan en breddning av vägen vara motiverad. Rekommenderad vägbredd är minst 4,5 meter (inkl. stödremsa). Med vägbredd under 5 meter bör mötesplatser finnas med minst 200 meters mellanrum. Baserat på beräknad årsdygnstrafik rekommenderas ett enkelt grusslitlager eller bundet slitlager (se rekommendation för *Evavägen* ovan).



Bild 5. Helgevägen (vy från Kustvägen).



Bild 6. Helgevägen (vy från Loftagatan).

Sikten i korsningen med Kustvägen bedöms som god. I korsningen med Loftagatan är sikten något begränsad norrut på grund av skymmande vegetation och krökning av Loftagatan.



Bild 7. Skymd sikt norrut i korsningen Helgevägen - Loftagatan.

### 3.4.3 Mossgårdet/Alexanders gata

Mossgårdet är idag en smal grusväg, cirka 3-3,5 meter bred. Från Kustvägen ligger Mossgårdet och Alexanders gata parallellt men upplevs och nyttjas som en gemensam väg på en sträcka om ca 70 m. Vidare österut löper Mossgårdet mellan två stenmurar. Med tillkommande trafik kan en breddning av vägen vara motiverad. Rekommenderad vägbredd är 4,5 meter (inkl. stödremsa). Med vägbredd under 5 meter bör mötesplatser finnas med minst 200 meters



mellanrum. Baserat på beräknad årsdygnstrafik rekommenderas ett enkelt grusslitlager.

Utrymme för breddning av vägen är begränsat på del av sträckan. En smalare sektion än 4,5 meter kan sannolikt användas då trafikmängderna blir relativt små och det rör sig om en kortare vägsträcka på 100 till 150 m. För att personbil och cyklist ska kunna mötes bör sektionen dock inte vara smalare än 3,5 meter. Utrymme för möte kan säkerställas enligt riktlinjerna.



Figur 16. Mossgården/Alexanders gata (vy mot väst).



Figur 17. Mossgården (vy mot väst).



### 3.4.4 Loftagatan

Loftagatan är en relativt nyligen asfalterad väg cirka 4 meter bred (exkl. stödremsa). Med tillkommande trafik bedöms befintlig vägbredd motsvara rekommenderad standard. Vid vägbredd under 5 meter bör mötesplatser finnas med minst 200 meters mellanrum.



Bild 8. Loftagatan (söder om Helgevägen).

Vägen är bitvis kurvig och sikten begränsad på vissa sträckor. I korsningarna med Kustvägen och väg 136 bedöms sikten vara god.

### 3.4.5 Kustvägen

Del av Kustvägen kommer att belastas av trafik från samtliga tillkommande områden. Då anslutningar från områdena finns på flera ställen utmed Kustvägen blir den ökade belastningen som störst i den södra delen, i anslutning mot Djupviksvägen, med upp omkring 250 fordon per dygn.

Vägen är idag cirka 4 meter och belagd med asfalt. På grund av den känsliga miljön utmed kusten föreslås ingen breddning av vägen. Det bör dock säkerställas att det finns mötesplatser med minst kring 200 meters mellanrum för att minska risken för att fordon kör utanför vägbanan.



Figur 18. Kustvägen norr om Djupviksvägen.

### 3.4.6 Djupviksvägen

Kring korsningen med Djupviksvägen kan framkomligheten vara begränsad under sommaren på grund av många besökare till de olika målpunkterna i området, se Bild 9 nedan. Åtgärder för ökad framkomlighet bör studeras vidare. Till exempel kan fler anordnade parkeringsplatser minska risken för parkering i terräng vid sidan av vägen och placeringen av in-/utfarten till parkeringen kan justeras för att öka tydligheten i korsningen.

På Djupviksvägen vid Restaurang Elise, utmed norra sidan av vägen, finns fyra målade parkeringsrutor. Placeringen av dessa parkeringsrutor bedöms olämplig ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt, framför allt sommartid då det är som mest trafik på vägen. Lämplig parkeringslösning för restaurangen bör studeras vidare.

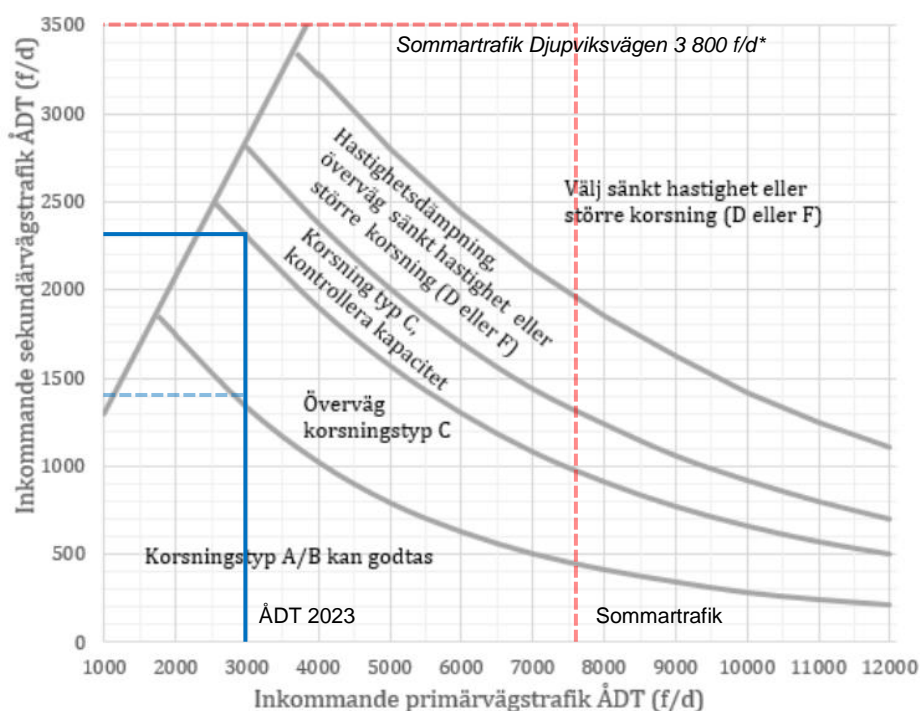


Bild 9. Översikt korsningen Djupviksvägen - Kustvägen. Källa: Lantmäteriet.

### 3.4.7 Anslutningar till väg 136

Den tillkommande trafiken bedöms i huvudsak belasta korsningen med Djupviksvägen, men även korsningarna Loftagatan och Lundebytorpsvägen bedöms få viss ökning av trafik.

En översiktlig bedömning av kapaciteten kan göras med stöd av VGU, se Figur 19 nedan. Trafikflödet på väg 136 är cirka 3 000 f/d vilket ger att inkommande flöde på de anslutande vägarna bedöms kunna uppgå till cirka 2 300 f/d innan mer ingående kapacitetsstudier och större kapacitetshöjande åtgärder kan behöva vidtas (heldragen blå linje). Utifrån räkneexemplet under rubrik 2.5 ovan för Djupviksvägen bedöms befintliga korsningar ha kapacitet att hantera även den tillkommande trafiken. Beräkningen gav ca 1400 f/d baserat på 300 permanentboende med koppling till Djupviksvägen (blå streckad linje).



Figur 19. Tревägs korsningar i landsbygds miljö, 80 km/tim (Trafikverket, 2021).

Den stora trafikvariationen över året föranleder dock att sommartrafiken också behöver studeras mer ingående. Sommartid ökar trafiken med upp emot 270 % på väg 136 och även påtagligt på Djupviksvägen. Streckad röd linje visar den teoretiska sommartrafiken på väg 136 och Djupviksvägen. Här blir det tydligt att åtgärder behöver vidtas. Redan idag sänks hastigheten under sommaren på väg 136 och trafikverket planerar ytterligare åtgärder utifrån genomförd ÅVS. Dessa åtgärder behöver vidtas oavsett exploateringen i området.

### 3.4.8 Övriga vägar i området

Inom området finns fler vägar som kan komma att påverkas av tillkommande bebyggelse i olika omfattning. Ur ett kapacitets- och tillgänglighetsperspektiv

bedöms inga särskilda åtgärder behöva vidats för att hantera den tillkommande trafiken.

## 3.5 Generella rekommendationer

- En enskild väg med statsbidrag bör vara minst 4 meter bred (exkl. stödremsa). Den kan vara smalare om trafikmängden är låg, det vill säga under 25 fordon/dygn. (Trafikverket, 2020)
- För att skapa en trafiksäker gatustruktur bör god sikt enligt Trafikverkets riktlinjer säkerställas vid korsningspunkter och kurvor.
- Gena kopplingar för gående och cyklister bör prioriteras då dessa trafikantgrupper är känsliga för omvägar.
- Låg hastighet ( $\leq 30$  km/tim) bör gälla på lokalgator inom området då gående och cyklister kommer att röra sig i blandtrafik. Hastighetsbestämmelser bör tas genom nya trafikföreskrifter.

Rekommendationerna nedan är hämtade från Trafikverkets handbok för projektering och anläggande av enskilda vägar (Trafikverket, 2020)

- Väg som är smalare än 5 meter bör förses med mötesplatser med ungefär 200 meters mellanrum.
- Om årsdygnstrafiken (ÅDT) är mindre än 125 fordon per dygn kan en överbyggnad med grusslitlager användas. Vid trafikflöden mellan 125 och 250 fordon per dygn, eller när det finns bebyggelse längs vägen, rekommenderas dock ett bundet slitlager bland annat för att minska problemen med damm för de boende.
- Vändplats bör utformas med minst radie 6 meter. För att till exempel sopbil ska kunna vända utan backrörelse krävs minst radie 10 meter.



## Referenser

Trafikverket (2020). *Handbok – Projektering och anläggning av enskilda vägar* (publ. 2020:089). Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket (2022). *Nationella vägdatabasen*. <https://nvdb2012.trafikverket.se/> (2023-01-11)

Trafikverket (2023). *Vägar och gators utformning* (publ.serie). Borlänge: Trafikverket

Trafikverket (2012). *Resvaneundersökning i sydöstra Sverige – Blekinge, Småland och Öland* (publ. 2012:237). Borlänge: Trafikverket

