

Till Planeringsenheten

## PM Trafik

### Detaljplan *Del av Kraflösa 1:2 med flera, Strängenäsvägen*

#### Bakgrund

Kalmar kommun planerar att ta fram en ny detaljplan för del av Kraflösa 1:2, m.fl. (Strängenäsvägen). Syftet med planen är att skapa förutsättningar för fler bostäder. För området ska marken planeras för småhustomter med äganderätt. Det planeras för cirka 15-20 bostäder.

#### Syfte

I samband med detaljplanarbetet har trafiksituationen studerats för planområdet vilket resulterat i detta Trafik-PM. Detta dokument ska ge bedömningar och rekommendationer till detaljplanen med syfte att ordna lämpliga trafiklösningar.

#### Nulägesbeskrivning

Planområdet (se *Figur 1*) omfattar cirka 30 hektar och är beläget i stadsdelen Vimpeltorpet cirka 6 kilometer norr om Kalmar centrum. Området angränsar i norr till en asfalterad gång- och cykelväg (Strängenäsvägen) och i söder till bostäder vid Lech Walesas gata. Till väster finns en grusad gång- och cykelväg och i öst en asfalterad gång- och cykelväg.



Figur 1: Planområde för detaljplan Kraflösa 1:2 m.fl.

## Bedömningar

### Parkering

Parkering ska ske på egen fastighet, enligt Kalmar kommuns gällande parkeringsriktlinjer.

### Motorfordonstrafik

Den mängd ny motorfordonstrafik som planområdet bedöms generera är cirka 60 fordonsrörelser per dag. Denna uppskattning baseras på Mobilitetshetens antagande att varje hushåll i snitt genererar tre fordonsrörelser per dag. I uppskattningen inkluderas även servicefordon. Samtidigt tillkommer ingen genomfartstrafik då den planerade gatan avses att bli en återvändsgata. 60 fordonsrörelser per dag är en relativt liten mängd trafik och motsvarar den trafikmängd som vanligtvis förekommer på villagator.

Det bedöms inte som lämpligt att öppna upp gång- och cykelvägen norr om planområdet för motorfordonstrafik och koppla samman bostadsområdena på vardera sida med bilväg (se *Figur 2*). Det skulle innebära en ökad genomfartstrafik för respektive bostadsområde vilket dess vägar inte är planerade och dimensionerade för. En sådan åtgärd skulle påverka trafik- och boendemiljön negativt. Fastigheten *Krafslösa 2:18* som är placerad norr om gång- och cykelvägen bedöms lämpligtvis fortsatt ha sin angöringsväg västerut då dess biltrafik därmed påverkar gång- och cykelvägen som minst. Samtidigt finns risker i att obehöriga olovligen nyttjar och lockas av att köra in med motorfordon på gång- och cykelvägen om den ”öppnas upp” i dess östra ände.



Figur 2: Planområdet föreslås att angöras österifrån av motorfordonstrafik.

Gällande angöring för biltrafik till planområdet finns fyra alternativa vägar (se *Figur 3*) att angöra via; Lech Walesas gata, Inspirationsvägen, Förnyelsevägen och Strängenäsvägen. Nedan redogörs de fyra alternativen till planområdet:



*Figur 3: Alternativa angöringsvägar (med motorfordon) till planområdet.*

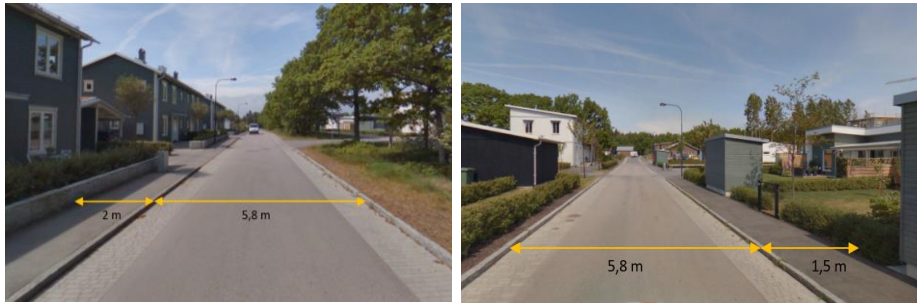
### 1. *Lech Walesas gata*

**Nuläge:** Vägens funktion är en kombinerad bostadsgata och uppsamlingsgata eftersom den ansluts av flera bostäder och bostadsgator. Utformningen är främst en småskalig väg anpassad till ett villaområde. Körbanbredden är 5,8 meter vilket innebär att två lastbilar knappt kan mötas (se *Figur 4 och 5*). Vägen kantas av en 1,5-2 meter bred trottoar samt, längs vägens södra del, även av en 3 meter bred separerad gång- och cykelväg.

Hastighetsbegränsningen är 30 km/h. Vid en trafikmätning gjord under juli 2020 på Lech Walesas gata (strax öster om Framtidsvägen) framgick att den genomsnittliga årsdygnstrafiken är 63 motorfordon per dag.

Samhällsbyggnadskontoret har fått in synpunkter från boende i området gällande höga hastigheter i området.

**Bedömning:** Med hänsyn till vägens placering inne i bostadsområdet i kombination med den smala gatubredden är det inte lämpligt att belasta Lech Walesas gata med mer genomfartstrafik. Fördelar med detta alternativ är att vägen smidigt skulle kunna förlängas och ansluta planområdet söderifrån, samt att vägen redan idag delvis verkar som en uppsamlingsgata.



Figur 4 och 5: Lech Walesas gatas utformning.

## 2. Inspirationsvägen

**Nuläge:** Vägens funktion är en lokal bostadsgata och ansluts av sex villafastigheter. Vägens placering är i utkanten av området vilket innebär att gatan rimligtvis inte har någon större genomfartstrafik. Körbanebredden är 5,8 meter vilket innebär att två lastbilar knappt kan mötas (se Figur 6 och 7).

Hastighetsbegränsningen är 30 km/h. Ingen trafikmätning är gjord på vägen.

Samhällsbyggnadskontoret har fått in synpunkter från boende i området gällande höga hastigheter i området.

**Bedömning:** Med hänsyn till vägens placering inne i bostadsområdet i kombination med den smala gatubredden är det inte lämpligt att belasta Inspirationsvägen med genomfartstrafik. En fördel med detta alternativ är att gatan smidigt skulle kunna förlängas och ansluta planområdet söderifrån.



Figur 6 och 7: Till vänster; Förnyelsevägen (som ansluter Inspirationsvägen). Till höger; Inspirationsvägens utformning.

## 3. Förnyelsevägen

**Nuläge:** Vägens funktion är en kombinerad bostadsgata och uppsamlingsgata eftersom den ansluts av bostäder, bostadsgator och ett vårdboende. Utformningen är främst en småskalig väg anpassad till ett villaområde. Körbanebredden är 5,5-5,8 meter vilket innebär att två lastbilar knappt kan mötas (se Figur 8 och 9). Vägen kantas av en 1,5 meter bred trottoar.

Hastighetsbegränsningen är 30 km/h. Ingen trafikmätning är gjord på vägen.

Samhällsbyggnadskontoret har fått in synpunkter från boende i området gällande höga hastigheter i området.

**Bedömning:** Med hänsyn till vägens placering inne i bostadsområdet i kombination med den smala gatubredden är det inte lämpligt att belasta Förnyelsevägen med mer genomfartstrafik. En fördel med detta alternativ är att

vägen smidigt skulle kunna förlängas och ansluta planområdet söderifrån, samt att vägen redan idag delvis verkar som en uppsamlingsgata.



Figur 8 och 9: Förnyelsevägens utformning.

#### 4. Strängenäsvägen

**Nuläge:** Vägens funktion är en uppsamlingsgata i norra utkanten av bostadsområdet där flera bostadsgator ansluter till vägen. Vägen ansluter i öst till Vänskapens väg vilken är en större genomfartsgata i området. Körbanbredden är 6 meter vilket möjliggör möte mellan två lastbilar (se *Figur 10 och 11*). Parallellt utmed vägens norra sida finns en 3,5 meter bred separerad gång- och cykelväg. Vägen kantas även av en 2 meter bred trottoar.

Hastighetsbegränsningen är 30 km/h. Vid en trafikmätning gjord under februari 2020 på Strängenäsvägen (vid Hans Villius gata) framgick att den genomsnittliga årsdygnstrafiken är 104 motorfordon per dag.

Det planeras för en ny vägkoppling mellan Vänskapens väg och Vårsnäsvägen (Norra Länken) vilket möjliggör en snabbare och genare väg norrut till Snurrom och Vårsnäs.

Strängenäsvägens fortsättning i väst (se *Figur 12 och 13*) utgörs av en 3,5 meter bred gång- och cykelväg som sedan övergår till en smalare villagata (4-4,5 meter bred). Längs sträckan finns stenmurar, i vissa fall på båda sidor vägen.

**Bedömning:** Eftersom Strängenäsvägen har funktionen som uppsamlingsgata är den lämplig att få ytterligare genomfartstrafik. Gatans placering i ytterkanten av bostadsområdet ger minimal påverkan för de boende. Samtidigt medger gatans bredd att den har kapacitet för ett större trafikflöde. Att nyttja Strängenäsvägen innebär att gång- och cykelvägen i vägens västra ände påverkas, och den korsningspunkten behöver studeras mer i detalj för att tillgodose en god trafiksäkerhet.



Figur 10 och 11: Strängenäsvägens utformning (öster om planområdet).

Alternativet att angöra planområdet västerifrån från Strängenäsvägen bedöms som olämpligt med anledning av att det skulle innebära ett större ingrepp på gång- och cykelvägen norr om planområdet samtidigt som gatorna i villaområdet i väst är smala (4-6 meter breda) och inte lämpade för en ökad mängd genomfartstrafik.



Figur 12 och 13: Strängenäsvägens utformning (väster om planområdet).

### Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägen längs norra sidan om planområdet är betydande och utgör en viktig väst-östlig länk mellan Vimpeltorpet och Björkenäs/Norrliden. Gång- och cykelvägen är utpekad som ett *lokalt cykelstråk* och är separerad och 4 meter bred. Gång- och cykelvägen ska inte få försämrad framkomlighet eller trafiksäkerhet till följd av detaljplanen, detta gäller även de andra kringliggande gång- och cykelvägarna. De andra kringliggande gång- och cykelvägarna är viktiga i Vimpeltorpets lokala gång- och cykelvägnät. Befintliga gång- och cykelvägar ska inte få sämre förutsättningar då Kalmar kommun har som mål att öka andelen gång- och cykeltrafikanter.

På den bostadsgata som planeras i planområdet är det inte nödvändigt med vare sig trottoar eller gång- och cykelväg. I och med gatans karaktär och placering är det acceptabelt att oskyddade trafikanter får färdas i blandtrafik.

## Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats är *Vänskapens väg* vilken är placerad på Norrlidsvägen cirka 600 meter sydost om planområdet (se *Figur 14*). Hållplatsen trafikeras av stadsbusslinje 405 med god turtäthet, som mest upp till fem-minuterstrafik. Cirka 700 meter väster om planområdet finns även busshållplats *Vimpeltorpet* vilken är placerad på Norra vägen. Hållplatsen trafikeras av både region- och stadsbussar, däribland linje 401.



Figur 14: Närmaste busshållplatserna till planområdet.

## Sopbil och utryckningsfordon

Sopbilar, utryckningsfordon och andra servicefordon ska ges god framkomlighet. En vändplan dimensionerad för vändning med sopbil ska finnas inom planområdet.

Anton Johansson

Trafikplanerare