

RAPPORT
TRAFIKUTREDNING DRAGSKÄR



UPPDRAG

Titel på rapport: Trafikutredning Dragskär Oskarshamns kommun
Status: Slutrapport
Datum: 2022-04-21

MEDVERKANDE

Beställare: Oskarshamns Kommun
Kontaktperson: Sarah Hassib

Handläggare: Elisabeth Alpner
Fredrik Rendahl
Axel Pihl
Lisa Herland

Uppdragsansvarig: Alexander Airosto
Kvalitetsgranskare: Martin Johansson
Ida Joelsson

SAMMANFATTNING

Vid Dragskär, drygt en mil norr om Oskarshamn, har en utbyggnad av VA-nätet skett och en ny detaljplan planeras vilka båda förväntas leda till en ökad mängd permanentbostäder i området. Detta skulle i sin tur leda till en ökning av trafikflödena på vägen ut till och på Dragskär. Trafikmätningar är gjorda för att undersöka hur trafiken ser ut i dagsläget. Trafiksituationen längs vägen har därefter utvärderas med hänsyn till trafiksäkerhet och framkomlighet utifrån trafikmätningarna, underlag från kommunen och platsbesök längs vägen.

Utifrån bedömda problemområden har nedan åtgärdsförslag tagits fram:

- Skyltning med varning för vilt och oskyddade trafikanter samt väjningsreglering vid Dragskär 1:2.
- Anläggning av gångbana längs detaljplanens område
- Mötesplatser vid bron och Dragskär 1:2
- En hastighetsöversyn med en maxhastighet på 40 km/h.

Om dessa åtgärder implementeras bedöms inte trafikmängden vara ett hinder för planerad exploatering utifrån vare sig trafiksäkerhets- eller framkomlighetssynpunkt.

1	INLEDNING.....	5
1.1	BAKGRUND	5
1.2	SYFTE.....	6
1.3	FRÅGESTÄLLNINGAR	6
1.4	METOD	7
1.5	FELKÄLLOR.....	7
2	NULÄGESBESKRIVNING	7
2.1	OMRÅDESBESKRIVNING.....	7
2.2	DAGENS TRAFIKSITUATION.....	8
2.3	VÄGSTANDARD.....	10
2.3.1	MELLAN E22 OCH BRON	10
2.3.2	ÖSTER OM BRON	11
2.4	TRAFIKSLAG.....	12
2.4.1	KOLLEKTIVTRAFIK	12
2.4.2	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	12
2.5	SIKTFÖRHÅLLANDEN.....	12
2.6	BRON VID DRAGET	14
2.7	VILT	14
3	TRAFIKALSTRING	14
4	PROBLEMOMRÅDEN.....	15
4.1	OSKYDDADE TRAFIKANTER.....	15
4.2	VÄGSTANDARD.....	15
4.3	VILT	16
4.4	SOMMARTRAFIKEN.....	16
4.5	PUNKTER MED SMAL VÄG OCH/ELLER SKYMD SIKT.....	16
4.5.1	UTFARTER	16
4.5.2	DRAGSKÄR 1:2	19
4.5.3	BRON	19
5	ÅTGÄRDSFÖRSLAG.....	20
5.1	SKYLTNING	20
5.2	ANLÄGGNING AV GÅNGBANA	20
5.3	MÖTESPLATSER	21
5.4	HASTIGHETSÖVERSIKT	22
5.5	KOSTNADER OCH ANSVARSFÖRDELNING.....	22
5.6	FÖRKASTADE FÖRSLAG.....	23
	SLUTSATS.....	23

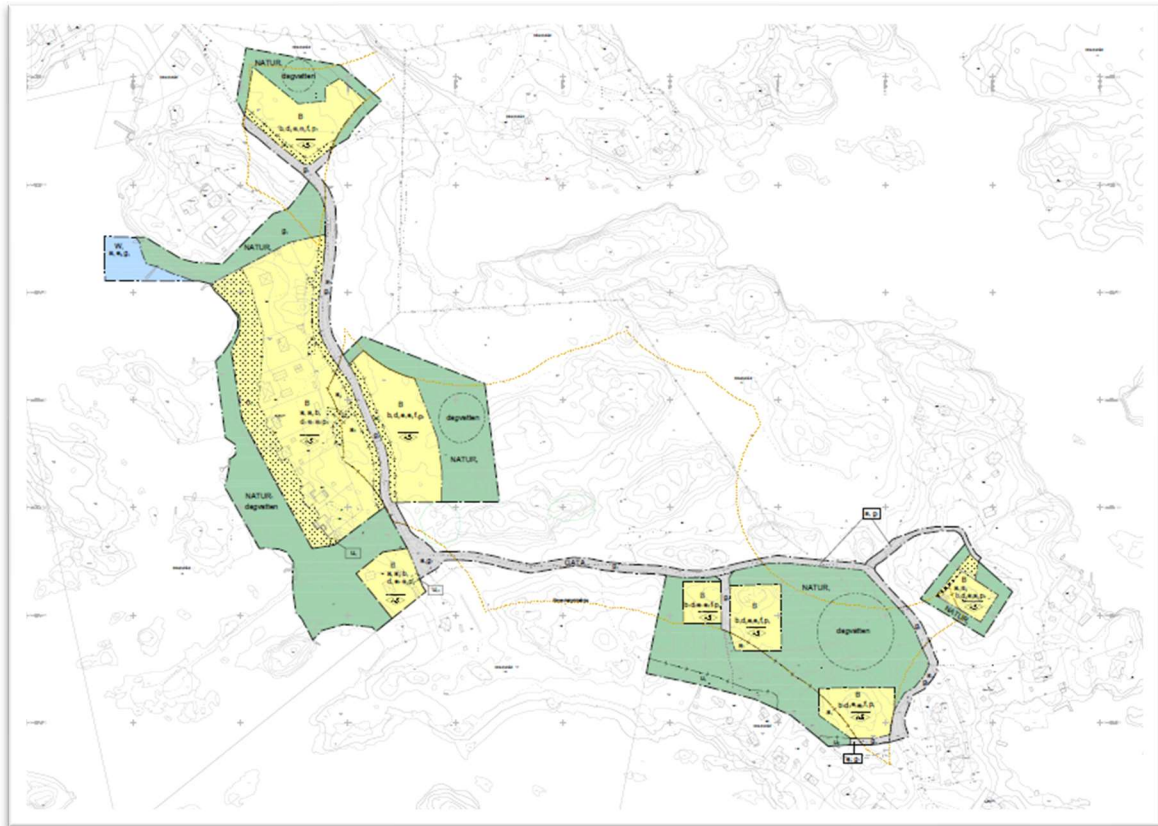
1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Oskarshamns kommun avser upprätta en ny detaljplan i Dragskär, cirka 1,5 mil norr om Oskarshamns tätort. Fastighet Dragskär 1:5 har en landareal på cirka 33 hektar. Planområdet omfattar cirka 15 hektar.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för nya bostäder. Fastighet Dragskär 1:5 är i privat ägo. Detaljplanen inkluderar även befintliga fastigheterna Dragskär 1:74, 1:68, 1:69, 1:41, 1:42, 1:31, 1:26 och 1:15. Inom planområdet finns gemensamhetsanläggningar för väg samt ledningsrätt för vatten och avlopp med mera. Planområdet trafikmatas via enskild väg från väg E22 fram tills dess att planområdet börjar. Inom planområdet löper den enskilda vägen vidare. Vägen sköts via en vägsamfällighet/gemensamhetsanläggning med 160 anslutna fastigheter. De nya tomterna kommer vid fastighetsbildning inkluderas i denna samfällighet.

Kommunen har även utökat sitt verksamhetsområde för vatten och avlopp och inkluderat Dragskär. Detta skulle kunna medföra att fler sommarbostäder omvandlas till permanentboende. Idag finns det cirka 50 fastigheter i Dragskär, efter bron, och av dessa är cirka 15 permanentboende idag. Ökningen beräknas generera cirka 35-50% fler permanentboende. Totalt blir det cirka 40 permanentboende ute i Dragskär, inklusive planens nya 14 tomter.



Figur 1. Planförslaget

1.2 SYFTE

Denna utredning syftar till att utreda påverkan på vägen från E22 ut till Dragskär av trafiksäkerhet och framkomlighet vid ett ökat trafikflöde på grund av planerad exploatering. Där trafiksäkerhet och framkomlighet påverkas negativt ska åtgärdsförslag tas fram för att undersöka om god standard kan hållas trots en trafikökning.

1.3 FRÅGESTÄLLNINGAR

Dels belyses tre scenarion i denna utredning:

1. Hur ser trafiksituationen ut idag, med cirka 15 permanentboende, och vad är eventuella problem med vägen?
2. Hur det blir om befintliga 50 fastigheter blir permanentboende och vad skulle bli eventuella problem?
3. Hur påverkar detaljplanens exploatering trafiken och vad är eventuella åtgärdsförslag?

Vidare ska följande frågor behandlas:

- Hur mycket förväntas trafiken öka med om permanentboendet på Dragskär ökar, bland annat i och med den nya detaljplanen?
- Hur kommer exploateringen påverka trafiken och vägen om utbyggnad sker enligt beräkningen?
- Är dagens standard på vägen inom Dragskär, samt den totala vägen, tillräcklig för den planerade exploateringen och trafikökningen?

- Hur upplevs trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs hela vägen?
- Hur bedöms trafiksäkerheten vid specifika vägavsnitt med smal väg och skymd sikt, så som vid Solhill, Virbo skola och Villa Tallås (Åsens början)?
- Hur bedöms trafiksäkerheten vid bron bli påverkad av den tänkta exploateringen?

1.4 METOD

Underlag från kommunen i form av kartmaterial, kommentarer från samråd och trafikmätningar har använts samt ett platsbesök har genomförts för att få en uppfattning om problembilden. Trafikverkets trafikalstringsverktyg har också använts för att uppskatta den tillkommande trafikökningen.

Utifrån detta har vissa problemområden lokaliserats och utretts och åtgärdsförslag presenterats för att minska den negativa påverkan av ett ökat trafikflöde.

1.5 FELKÄLLOR

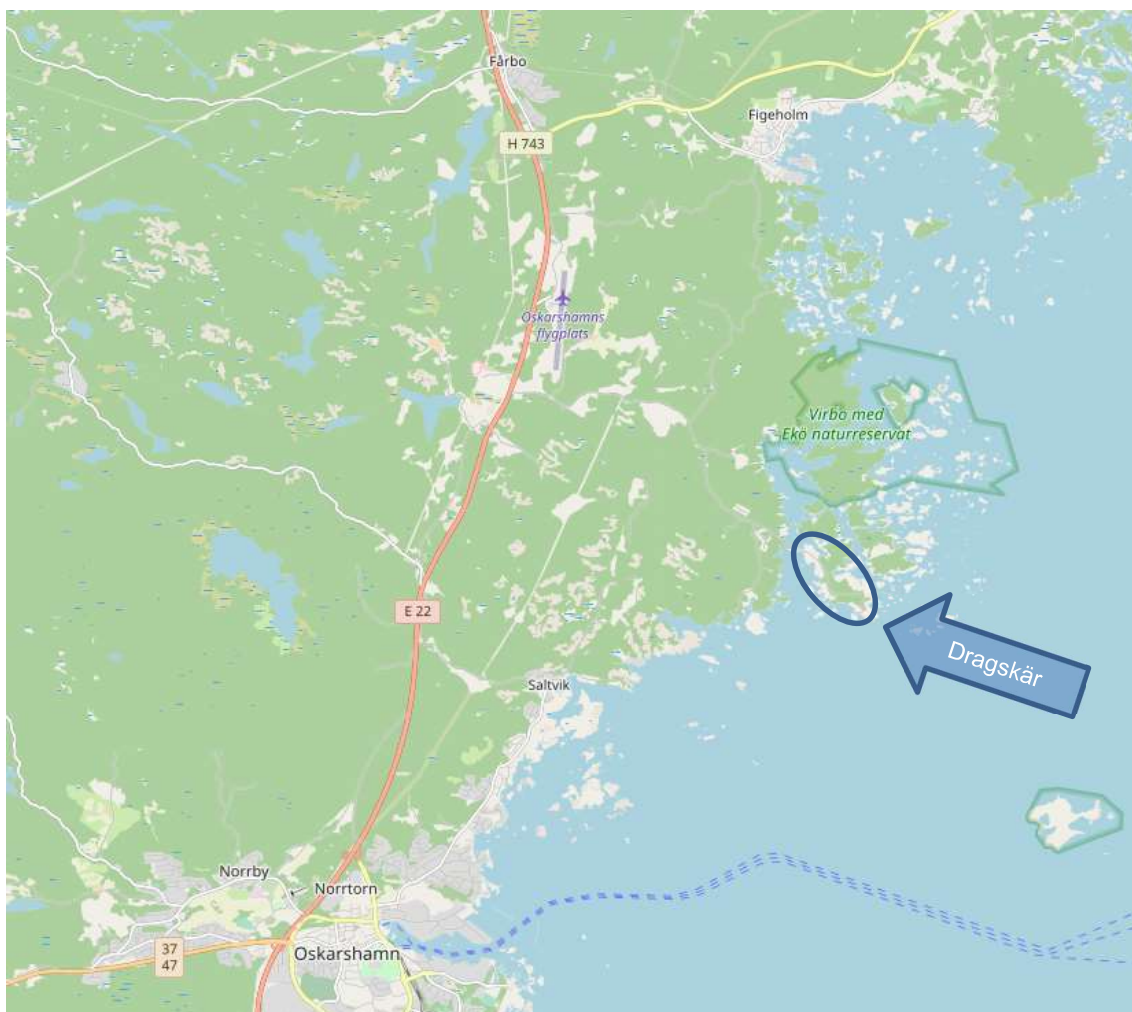
Platsbesöket gjordes under sommartid vilket kan ha påverkat hur miljön upplevdes och andra uppgifter skulle kunna framkommit vid observationer under andra delar av året.

Trafikmätningarna gjordes även under rådande Covid19-pandemi vilket skulle kunna påverkat trafikflödet.

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 OMRÅDESBESKRIVNING

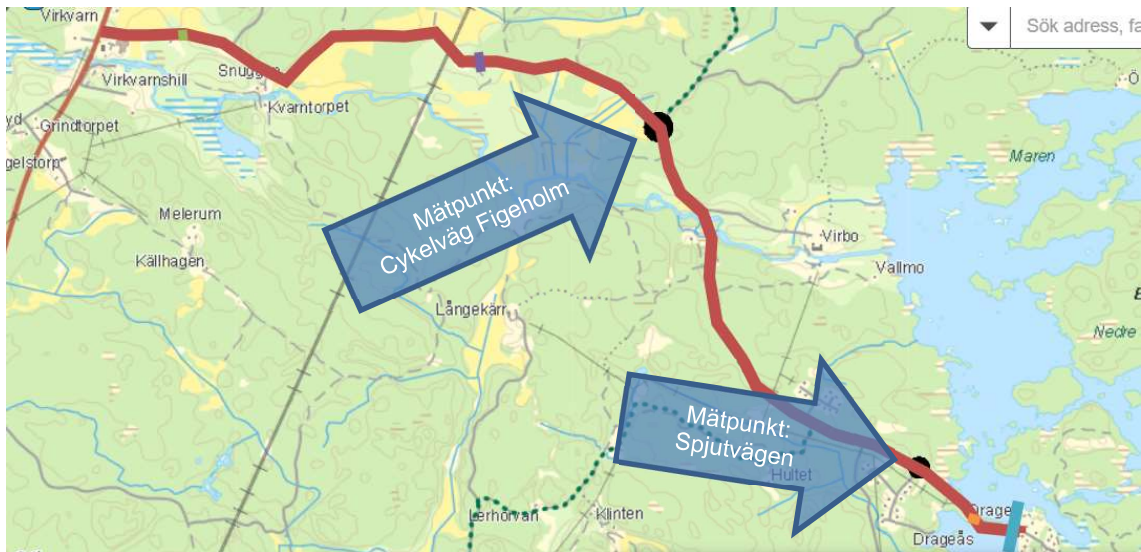
Dragskär ligger vid Östersjön cirka 1 mil norr om Oskarshamn. Det finns en bro som leder ut över skäret och i Dragskär finns det permanentbostäder, fritidshus och även en badplats som är populär under sommarhalvåret. Området är kuperat och omgivningen karakteriseras av skogsmark.



Figur 2. Områdeskarta. Dragskär markerat i blått. (Bildkälla: OpenStreetMaps)

2.2 DAGENS TRAFIKSITUATION

Trafiken till Dragskär går från E22 via en gemensamhetsanläggning som är totalt cirka 7 km lång. Vägen är kurvig och mellan 4-5 m bred. Trafiken är uppmätt på två ställen längs vägen under 2021, en gång i mars månad och en gång i juli månad. Mätpunkterna var vid Spjutvägen samt vid cykelvägen Figeholm, För deras placering se figur 3. Med dessa mätpunkter ges en bild av hur många trafikanter som använder den västra, bredare, delen av vägen och hur många som kan uppskattas ta sig mer öster ut förbi bron.



Figur 3. Mätpunkter för trafikmätningen.

En sammanställning av hur många fordon per dag det skedde under respektive mätperiod kan ses i tabell 1.

Tabell 1. Antal fordon per dag för respektive mätperiod och mätpunkt.

	210223 -210308	210705 - 210715
Cykelvägen Figeholm	212 fordon/dag	304 fordon/dag
Spjutvägen	100 fordon/dag	381 fordon/dag

För att få en klarhet i hastighetsbilden redovisas nedan i tabell 2 vilka uppmätta hastigheter det var utifrån olika percentiler.

Tabell 2. Uppmätt hastighet uppdelat i tre olika percentiler för respektive mätperiod och mätpunkt.

Datum	Hastighet					
	210223 -210308			210705 - 210715		
	30	50	85	30	50	85
Cykelvägen Figeholm, väster ifrån	35 km/h	40 km/h	49 km/h	37 km/h	41 km/h	51 km/h
Cykelvägen Figeholm, öster ifrån	38 km/h	42 km/h	52 km/h	34 km/h	39 km/h	49 km/h
Spjutvägen, väster ifrån	41 km/h	45 km/h	55 km/h	34 km/h	38 km/h	47 km/h
Spjutvägen, öster ifrån	37 km/h	42 km/h	58 km/h	37 km/h	41 km/h	50 km/h

Det maximala antalet bilar i timmen var under vårmätningen 16 fordon/h och under sommarmätningen 25 bilar/h.

Hastigheten är begränsad till 70 km/h mellan E22 och strax väster om bron vid Draget och är därefter reglerad till 30 km/h öster ut.

2.3 VÄGSTANDARD

2.3.1 MELLAN E22 OCH BRON

På sträckan mellan E22 och bron till Dragskär är vägen asfalterad utan linjemålning eller annan vägmålning och bred nog för mötande trafik med en vägbredd på cirka 4,5-5 m. Från vägen ansluter även vägar från både Saltvik, söder ifrån och från Figeholm, norr ifrån. Det finns partier av vägen som är krokig och brant vilket bidrar till konfliktpunkter på flera platser utmed vägen. Sträckan från E22 till bron är cirka 5,8 kilometer lång. Hastighetsgränsen på sträckan är 70 km/tim. De flesta bostadsfastigheter som ligger utmed vägen är centrerade mot den östra delen av vägen, närmast Draget. Trots detta används vägen av oskyddade trafikanter utmed hela sträckan. Längs vägen finns även ett antal utfarter från fastigheter, dessa skyltas med varningstecken.



Figur 4. Bild på vägen mellan E22 och bron.

I Oskarshamns kommun finns ingen policy eller strategi kring hur vägar bör utformas för att vara ändamålsenliga. Vägens bredd efter bron kan dock anses vara i smalaste laget. Enligt Trafikverkets råd för Vägars och gators utformning (VGU) bedöms olika typer av utrymmesklasser baserat på vägars bredd och vilket anspråk en personbil har på en avsatt vägbredd. I klassificeringen finns utrymmesklass A-C. Enligt VGU har vägen mellan E22 och Dragskär utrymmesklass C eftersom bilar inkräktar på motriktade körfält vid omkörning av gående och cyklister samt att möte mellan bilar kräver låg hastighet. Kommunen eller vägsamfälligheten har dock inte någon skyldighet att säkerställa att krav enligt VGU följs, det är endast rådgivande och i de flesta fall bra att förhålla sig till.

2.3.2 ÖSTER OM BRON

I anslutning till bron och öster ut fortsätter vägen att vara asfaltsbelagd och utan vägmålning. Den är dock smalare än den är om bron med en bredd på cirka 3,5 m och medger inte mötande biltrafik. Det finns inte heller några anordnade mötesplatser.



Figur 5. Bild på vägen öster om bron.

2.4 TRAFIKSLAG

Närliggande busshållplats, cykelleder, och vägens dragning till Dragskär är markerade i figur 6 nedan.



Figur 6: Områdeskarta. (Bildkälla: OpenStreetMaps)

2.4.1 KOLLEKTIVTRAFIK

En busshållplats, Virkvarn, finns i närheten av anslutningen till E22 vilken trafikeras med fyra busslinjer.

- Busslinje 37, Oskarshamn - Fårbo - Fridhem och omvänt. Avgår en gång på morgonen och en gång på eftermiddagen under skoldagar.
- Busslinje 44, Oskarshamn - Fårbo - Figeholm - Misterhult - Mörtfors och omvänt. Avgår två gånger på morgonen och en på eftermiddagen under skoldagar.
- Busslinje 45, Oskarshamn - Fårbo - Figeholm - OKG - Bussvik - Mederhult och omvänt. Avgår en gång på morgonen och en gång på eftermiddagen under skoldagar.
- Busslinje 160, Västervik - Oskarshamn - Mönsterås - Kalmar. Går på dagtid med timmestrafik på vardagar och tvåtimmestrafik under helgdagar.

2.4.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

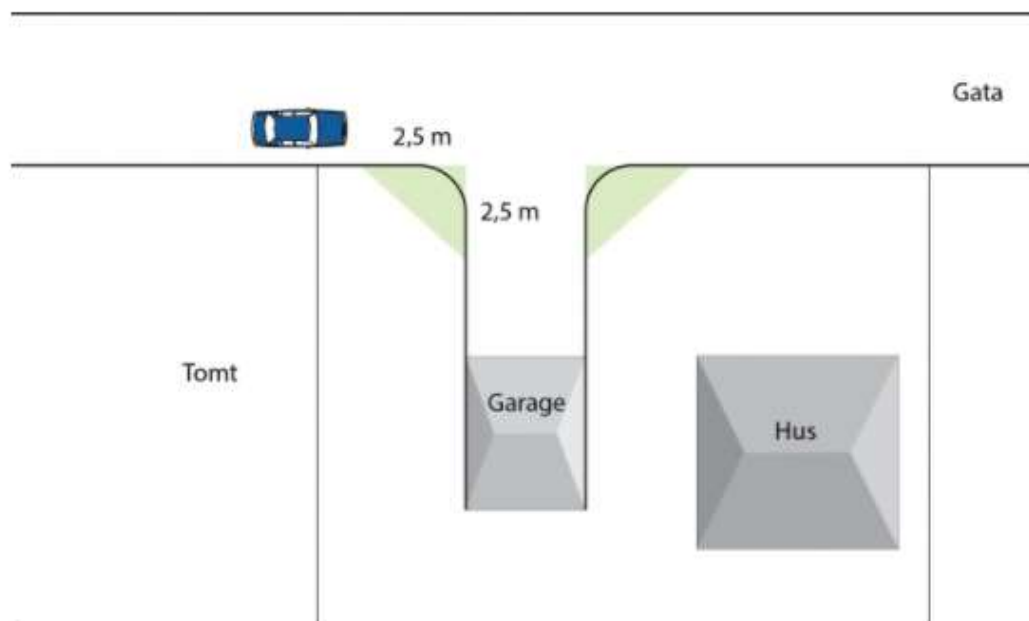
Det går cykelleder från Oskarshamn och från Figeholm vilka ansluter till vägen vid två olika punkter, se figur 6. Dessa är grusbelagda och antas användas främst under sommarhalvåret. Längs med vägen sker både gång- och cykeltrafik i blandtrafik.

Badplatsen på Dragskär är en viktig målpunkt i området under sommaren och med en cykelsträcka på cirka 1 mil till både Oskarshamn och Figeholm kan den anses som en tillgänglig målpunkt även för cyklister under sommarhalvåret.

2.5 SIKTFÖRHÅLLANDEN

Det finns flertalet utfarter längs med vägen och vissa av dessa varnas för med vägmärke A40 med tilläggstavla med text "utfart". Det finns inga bestämmelser om hur lång siktsträcka det generellt behövs vid en utfart på enskilda vägar men *ett* exempel

från Göteborgs tekniska handbok¹ förespråkar minst 2,5m, se figur 7. Samtliga utfarter längs vägen har eller har möjlighet till denna siktsträcka (se vidare i kap 4.5) om vegetationen på fastigheterna hålls tillräckligt låg, vilket enligt Göteborgs tekniska handbok är 80 cm högt. Siktförhållandena bedöms med hjälp av så kallade sikttrianglar där det ska vara fri sikt i hela triangelns område för att den ska bedömas som god.



Figur 7. Sikten från en utfart illustrerad med en så kallad sikttriangel (Bildkälla: Göteborgs tekniska handbok)

¹ Göteborgs tekniska handbok, 3J Sikt: <https://tekniskhandbok.goteborg.se/3-utformning/3j-sikt/>

2.6 BRON VID DRAGET

Bron vid Draget är knappt 4 m bred och medger endast att trafikeras av en bil i taget. Sikten både före och efter bron är god med öppna ytor åt båda hållen. Det finns inga anvisade mötesplatser i anslutning till bron. Hastigheten är reglerad till 30km/h från strax innan bron väster ifrån. Det finns även ett gupp i form av en vägbula beläget precis väster om bron.

Bärighetsklassen på bron är inte utskrivet och den antas därför vara av den högsta klassningen.



Figur 8. Foto på bron vid Draget.

2.7 VILT

Det förekommer vilt i området, främst hjorddjur. En vägs skylt, A19-2, angående detta observerades vid platsbesök.

3 TRAFIKALSTRING

Ökningen av trafik då permanentboende byggs på ny tomtmark och då permanentboende byggs om från fritidshus uppskattas bli någorlunda likvärdig då trafiken till permanentbostäder är betydligt högre än trafiken till fritidshus.

För att uppskatta trafikökningen används Trafikverkets trafikstringsverktyg² vilket bland annat tar hänsyn till placering i landet och möjlighet att välja alternativa färdmedel.

Trafikmängden uppskattas enligt tre framtidsscenario:

- Scenario 1. Ingen förändring trafiksiffrorna hålls likt idag

² Trafikverkets trafikstringsverktyg: <https://trafikstring.ea.trafikverket.se/trafikstring/>

- Scenario 2. Samtliga 35 fritidshus byggs om till permanentbostäder vilket ger en ökning med 226 resor/dygn.
- Scenario 3. Detaljplanens fastigheter genererar 14 nya permanentbostäder. Vilket ger en ökning på 91 resor/dygn.

Trafiken skulle utifrån dessa tre scenarion bli enligt tabell 3 för mätpunkt "Cykelvägen Figeholm" och tabell 4 För mätpunkt "Spjutvägen". Punkternas placering kan ses i kapitel 2.2 i figur 3.

Tabell 3. Trafiksiffror för respektive scenario vid mätpunkt "Cykelvägen Figeholm"

	Lågsäsong	Sommarsäsong
Scenario 1	212 fordon/dag	304 fordon/dag
Scenario 2	438 fordon/dag	530 fordon/dag
Scenario 3	303 fordon/dag	395 fordon/dag

Tabell 4. Trafiksiffror för respektive scenario vid mätpunkt "Spjutvägen".

	Lågsäsong	Sommarsäsong
Scenario 1	100 fordon/dag	381 fordon/dag
Scenario 2	326 fordon/dag	607 fordon/dag
Scenario 3	191 fordon/dag	472 fordon/dag

4 PROBLEMOMRÅDEN

Problemområden är lokaliserade både genom egen observation vid platsbesök samt genom inkomna synpunkter från berörda och är analyserade utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet.

Även om scenario 2 har en högre trafikmängdsökning än scenario 3 i kapitel 3 anses dessa ha ungefär samma påverkan på problemområdena. Dessa kommer därför inte skiljas mellan när problemområdena beskrivs utan läget analyseras utifrån att det sker en ökning genom ena eller båda av dessa scenarion.

4.1 OSKYDDADE TRAFIKANTER

De oskyddade trafikanterna som rör sig längs vägen har i nuläget och i möjliga framtidsscenarion inte en god trafiksäkerhetssituation då de rör sig i blandtrafik med en skyltad hastighet på 70 km/h under en längre sträcka. Detta anses inte som trafiksäkert även om den uppmätta hastigheten generellt är lägre. Ingen skyltning för att varna för oskyddade trafikanter kunde heller inte observeras vid platsbesök.

4.2 VÄGSTANDARD

Vägstandarden på den västra delen av vägen där det är brett nog för möte anses tillräcklig för både nuläget och vid möjlig ökning av trafik. För dagens situation anses

även den smalare, östliga delen av vägen vara tillräcklig ur framkomlighetssynpunkt även om vissa problem kan uppkomma under sommartid då dimensionering inte sker efter värsta scenarion. Vid ett ökat flöde skulle dock trafiksituationen på den mötesfria vägen behöva ses över.

4.3 VILT

Viltproblematiken i området ger en minskad trafiksäkerhet vilket blir än mer påtaglig vid ett ökat trafikflöde.

4.4 SOMMARTRAFIKEN

Sommartrafiken är idag betydligt högre än trafiken är resterande årstider. Det högsta uppmätta antalet fordon/h är 25 stycken. Även om framtida exploatering skulle leda till att det nästan blir dubbelt så mycket fordon skulle kapaciteten på vägen där det går att mötas inte vara uppnådd. På delar av vägen där möte inte är möjligt kan dock vissa störningar uppkomma vilka skulle behöva åtgärdas vid en planerad trafikökning. Då dimensioneringar inte görs utifrån värsta möjliga scenario är det tillräckligt med åtgärder som tillåter köbildning några gånger om året och situationen som är i dagsläget anses också därför som tillräcklig för dagens flöden.

4.5 PUNKTER MED SMAL VÄG OCH/ELLER SKYMD SIKT

4.5.1 UTFARTER

Tre utfarter har identifierats av vägföreningen att möjligen vara problematiska utifrån dess siktmöjligheter. Dessa är Solhill, Virbo skola och Villa Tallås, se figur 9. Utifrån observationer på plats och mätningar i kartmaterial anses inte utfarterna utgöra någon trafikfara, varken i nuläget eller utifrån beräknad trafikökning.



Figur 9. Utfarter längs vägen identifierade av vägföreningen.

Sikttrianglar för att undersöka siktförhållandena på 2.5x2.5m kan ses markerat i gult i figurer 10-12.



Figur 10. Virbo Skola. Sikttriangel markerat i gult.



Figur 11. Solhill, Sikttrianglar markerade i gult.



Figur 12. Villa Tallås. Sikttriangel markerat i gult.

4.5.2 DRAGSKÄR 1:2

Fastigheten Dragskär 1:2 är delad med vägen/området mellan bostadsfastigheten och garageplatsen. Vägen som delar fastigheten är cirka 3,60 m bred. Siktförhållandena från utfarten bedöms som god åt båda hållen så länge den omliggande vegetationen hålls tillräckligt låg. Varken vid nuvarande eller för förväntat ökad trafik bedöms fastigheten utgöra en trafiksäkerhetsrisk. En risk för framkomlighetsproblem i anslutning till fastigheten skulle kunna uppkomma vid höga trafikflöden om inga åtgärder görs.

Enligt det anläggningsbeslut som gäller för gemensamhetsanläggningen har föreningen rätt att kvista eller ta bort växande träd, buskar eller annan växtlighet inom ett avstånd av två meter från vägområdets ytterkant, dock inte på tomtmark. Vägforeningen mottar också årligt driftbidrag där en av förutsättningarna lyder att de vägar som får driftbidrag ska hållas öppna för allmän trafik och underhållas väl. Det är vägsamfällighetens ansvar att säkerställa att trafiksäkerheten prioriteras och att skyltar syns.



Figur 13. Foto som visar Dragskär 1:2 väster ifrån.

4.5.3 BRON

Bron med sina goda siktmöjligheter och hastighetssänkande åtgärd (i form av gupp) anses inte utgöra någon trafikfara. Kapacitetsbegränsningarna vilka blir av att den endast kan trafikeras av ett fordon åt gången kan minskas vid uppförande av mötesplatser i anslutning till bron.

5 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Åtgärdsförslag för att hålla uppe trafiksäkerheten och framkomligheten vid ökade trafikflöden. Dessa gäller både om flertalet bostäder byggs om till permanentboende eller om detaljplan möjliggör nybyggnation av permanentboende.

Ett ökat flöde kan medföra en upplevd försämring av trafiksituationen. Detta anses dock inte som hindrande i framtiden i fall föreslagna åtgärder vidtas.

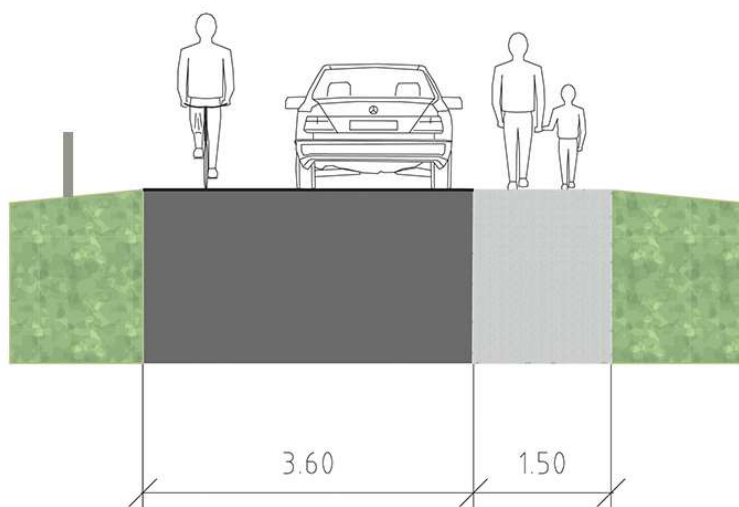
5.1 SKYLTNING

Ökad skyltning för vilt och varning för cykel rekommenderas för att höja trafiksäkerheten. Varning för vilt med vägs skyltning A19-2 rekommenderas att sättas upp på områden med dålig sikt och skyltning för varning för cykel, A16, rekommenderas att sättas upp i anslutning till anslutningspunkterna för cykellederna. Relevant skyltning i området anses vara viktigt för att säkerställa att varje organisation gör sitt bästa för att upprätthålla trafiksäkerheten. Kommunen föreslås att bekosta och uppföra skyltar och polismyndigheten kan därefter lagföra eventuella överträdelser.

För att tydliggöra situationen vid Dragskär 1:2 föreslås även skyltning med väjningsplikt för mötande trafik i ena riktningen med vägmärke B6 på ena sidan och vägmärke B7 på andra sidan av fastigheten. Sikten mellan vägs skyltarna behöver hållas fri från hög vegetation eller andra höga hinder.

5.2 ANLÄGGANDE AV GÅNGBANA

Planförslaget för området innefattar ett vägområde på cirka 8 meter. För att underlätta för oskyddade trafikanter föreslås att vägen förses med en gångbana i planområdet. En gångbana skulle öka framkomligheten för gående och höja trafiksäkerheten längs vägen. Gångbanan kan placeras längs den östra sidan om vägen, den sida där de nya tomerna ska byggas. Gångbanan kan placeras ovanpå va-ledningarna som ligger längs den sidan vägen, förbehållet att ledningarnas överbyggnad är dimensionerad för att



Figur 14. Vägen i planområdet föreslås föreses med en gångbana.

klara av en viss mängd trafik. Gångbanan föreslås anläggas med en beläggning av grus.

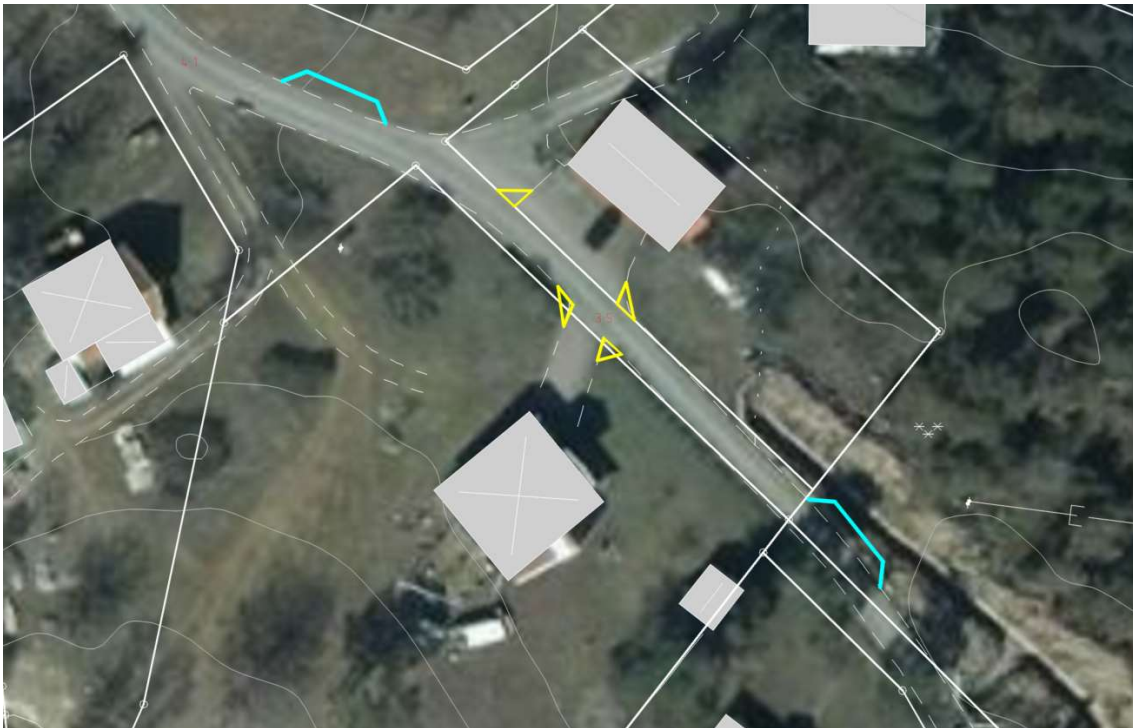
5.3 MÖTESPLATSER

Vid bron och vid fastighet Dragskär 1:2 föreslås mötesplatser anläggas och förses med vägmärke E18 före och efter dessa punkter. För ungefärlig placering av mötesplatser se figur 15 och 16. Detta kommer att öka framkomligheten och möjliggöra framkomligheten för ett ökat trafikflöde. Enligt VGU ska enfältsvägar med dubbelriktad trafik som är smalare än 5,0 m ha mötesplatser. Mötesplatsernas placering och utformning måste utredas närmare då det finns intressen som krockar, bland annat avstängningskranar för vatten och avlopp samt en nedstigningsbrunn för fiberkablar. Mötesplatsen och dess yta bör utformas i samråd med fastighetsägaren och andra sakägare. Utformningen i figur 15 och 16 nedan bör endast ses som en ungefärlig placering. Eftersom tre av fyra föreslagna mötesplatser ligger utanför planområdet och utanför den fastighet som föreslås att exploateras förutsätts att kommande omprövning av gemensamhetsanläggningen föreskriver att mötesplatserna behöver komma till stånd.

Ett alternativ för att istället tillgodose gällande detaljplan och dess markanvändning hade varit att bygga ut vägen i höjd med Dragskär 1:2 med gångväg. På så sätt uppfylls också syftet enligt gällande detaljplan där aktuell användning utgörs av allmän plats - park.



Figur 15. Ungefärlig placering av mötesplatser vid bron markerat i blått.



Figur 16. Ungefärlig placering av mötesplatser vid Dragskär 1:2 markerat i blått, siktrianglar från utfart på 2,5 m markerat i gult.

5.4 HASTIGHETSÖVERSIKT

För att öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna och vid utfarterna längs vägen föreslås en hastighetssänkning från 70 km/h till 40 km/h från E22 fram till där hastigheten i dagsläget är reglerad till 30 km/h. Trafiksäkerhetssituationen för vägen inom planområdet kommer bero på hur vägen utformas i samband med att den föreslagna detaljplanen genomförs. Det är troligt att vägen kommer fortsätta att vara smal och att oskyddade trafikanter i området och på väg till badplatsen kommer att fortsätta röra sig längs och tvärs körbanan – varför en hastighetsgräns på 30 km/h är motiverad. Den del av vägen som är reglerad till 30 km/h föreslås således att fortsätta vara det.

5.5 KOSTNADSFÖRDELNING OCH ANSVAR

Vägsamfälligheten är ansvarig för vägen i planområdet. Hur de kostnader som uppkommer i samband med att åtgärder genomförs för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på vägen behöver de inblandade parterna komma överens om. För vägsamfällighetens ansvar se punkt 4.5.2. För att stycka av 14 nya tomter och ompröva gemensamhetsanläggningen krävs också att en lantmäteriförrättning genomförs. Vid omprövning av gemensamhetsanläggningen bör även mötesplatsernas syfte, funktion och placering tas i beaktning.

Föreslag på kostnadsfördelning:

- Ny skyltning för oskyddade trafikanter längs vägen betalas av kommunen
- Anlägga gångbana betalas och utförs av exploitören
- Mötesplatser betalas av exploitören
- Omprövning av Oskarshamn Dragskär ga:3 betalas av exploitören

5.6 FÖRKASTADE FÖRSLAG

Tidigare i utredningen föreslogs att höja hastigheten på den delen där hastighetsgränsen idag är satt till 30 km/h till 40 km/h. Den ändringen föreslogs för att skapa en kontinuitet i hastighetsgränsen och för att breddning av vägen skulle öka tillåta en högre hastighet utan att trafiksäkerheten försämras. Detta förslag har förkastats.

Tidigare föreslogs trafiksignalreglerad väjningsreglering som ett alternativ om sikten inte går att säkerställa vid fastigheten Dragskär 1:2. Det är inte längre ett föreslaget alternativ.

Utredningen har vid tillfälle föreslaget en breddning av vägen inom det område som detaljplaneläggs. Detta alternativ har förkastats för att istället föreslå att ett större område disponeras för oskyddade trafikanter.

6 SLUTSATS

Exploatering och ny detaljplan vid Dragskär kommer att leda till en ökad mängd trafik. En god trafiksäkerhet och framkomlighet kan dock säkerställas trots denna trafikökning om följande åtgärder implementeras längs vägen.

Åtgärder som måste genomföras för att säkerställa en acceptabel trafiksituation:

- Anläggande av gångbana längs planområdet.
- Mötesplatser vid bron och Dragskär 1:2.

Åtgärder som bör genomföras för att säkerställa en acceptabel trafiksituation:

- Skyltning med varning för oskyddade trafikanter samt väjningsreglering vid Dragskär 1:2.
- En hastighetsöversyn med en maxhastighet på 40 km/h.

Trafikmängden bedöms därför inte vara ett hinder för planerad exploatering.