

TRAFIKUTREDNING STATIONSOMRÅDET KARLSHAMNS KOMMUN

2018-06-28



TRAFIKUTREDNING STATIONSOMRÅDET

Karlshamns kommun

KUND

Karlshamns Kommun

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

Box 34

WSP Sverige AB

371 21 Karlskrona

Besök: Högabergsgatan 3

Tel: +46 10 7225000

wsp.com

KONTAKTPERSONER

Jeanette Conradsson - Karlshamns kommun

Pontus Petersson - WSP

UPPDRAGSNAMN

Stationsområdet Karlshamn

UPPDRAGSNUMMER

10267430

FÖRFATTARE

Pontus Petersson

DATUM

2018-06-28

Granskad av

Elin Delvéus

INNEHÅLL

1	BAKGRUND	4
2	FÖRUTSÄTTNINGAR	4
2.1	BILTRAFIK	5
2.2	KOLLEKTIVTRAFIK	7
2.3	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	8
3	STUDERADE ALTERNATIV	9
3.1	ALTERNATIV 1	10
3.1.1	Beskrivning	11
3.1.2	Konsekvensbedömning	11
3.2	ALTERNATIV 2	12
3.2.1	Alternativ 2	13
3.2.2	Konsekvensbedömning	13
4	ALTERNATIV 3 – FÖRESLAGET ALTERNATIV	14
4.1	UTFORMNING	15
4.1.1	Etapputbyggnad	16
4.2	KONSEKVENSER	17
4.2.1	Trafik år 2040	17
4.2.2	Kapacitet	18
4.2.3	Samlad bedömning	20
Bilaga 1 – Alternativ 1		23
Bilaga 2 – Alternativ 2		24
Bilaga 3 – Alternativ 3		25

1 BAKGRUND

Stationsområdet i Karlshamn är i översiktsplanen utpekad som ett utvecklingsområde för stationsnära bostäder, handel, kontor och service mm. Utvecklingen av området förutsätter att den befintliga rangerbangården flyttas till Stilleryd. På uppdrag av Karlshamns kommun har Fojab illustrerat hur en framtida utbyggnad av stationsområdet kan ske.

Rubricerad utredning syftar till att studera hur den framtida kollektivtrafiksörjningen ska ske och hur kopplingen för gångtrafikanter mellan stationsområdet och Karlshamns centrum kan förbättras. Utredningen tar sin utgångspunkt i det av Fojab presenterade förslaget för stationsområdet.



Fojabs förslag till utformning av det framtida stationsområdet.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

Stationsområdet omfattar ett område som avgränsas av Regeringsgatan, Källvägen, Kolonivägen, Stationsvägen och Blekinge kustbana. Området används idag för järnvägsändamål, parkering, bussangöring, andra blandade verksamheter och park. Den befintliga bangården har idag sju spår för person- och godstrafik och ytterligare sju sidospår. Karlshamns kommuns avsikt är att den befintliga bangården och den verksamhet som bedrivs i anslutning till denna ska flyttas från det nuvarande läget till ett nytt läge i anslutning till hamnen i Stilleryd. I samband med detta planeras befintlig bangård och de tillhörande sidospåren att rivas. Efter rivningen planeras endast för tre spår i anslutning till stationen.



Översikt över stationsområdet och Karlshamns nordöstra centrum

2.1 BILTRAFIK

Biltrafiken inom stationsområdet utgörs idag dels av resenärer till/från järnvägsstationen och busshållplatserna och dels till/från bostäderna i områdets södra kant. Utöver detta förekommer även trafik till/från godsbangården. Stationsvägen i områdets östra del trafikeras av busstrafik i båda riktningarna.

Infart till stationsområdet sker huvudsakligen via Stationsvägen vilken trafikeras av busstrafiken inom området samt den anslutande trafiken till/från stationen. För bostäderna i områdets södra kant sker infart delvis också via Regeringsgatan och Kolonigatan. Trafiken på dessa vägar utgörs främst av boendetrafik.

Söder om stationsområdet passerar Erik Dahlbergsvägen vilken fungerar som infartsgata från E22 till Karlshamns centrum. Trafikmängden på gatan är relativt stor och en betydande genomfartstrafik förekommer. Stationsområdet ansluter via Stationsvägen till Erik Dahlbergsvägen i en signalreglerad fyrvägs korsning.

Trafikmängden på gatorna i området har mätts. För de gator där mätningarna inte har genomförts under år 2018 har Trafikverkets uppräkningsstatistik för Blekinge använts för att räkna upp trafiken till år 2018.

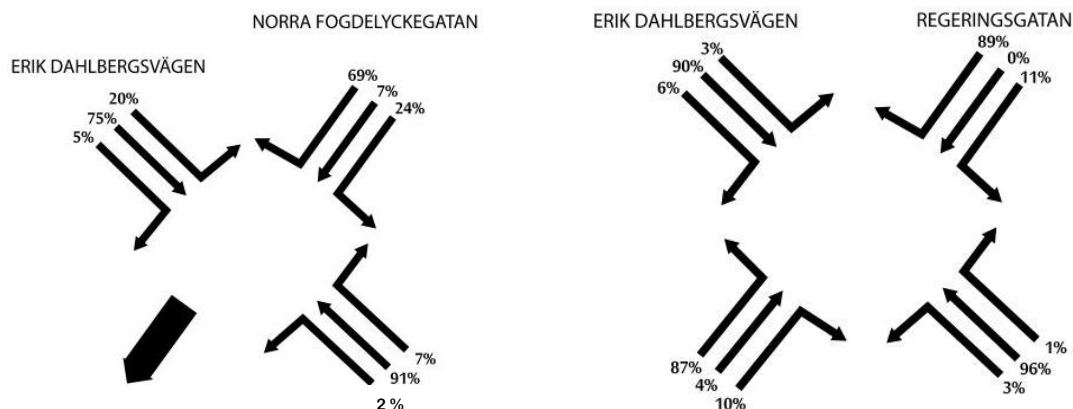


Uppmätt total trafik (antal fordon/dygn, ÅDT).

Trafikmängd enligt genomförda trafikmätningar.

Mätpunkter	Mätår	ÅDT 2018	Andel tung trafik
Erik Dahlbergsv N (A)	2018	9 890	5 %
Erik Dahlbergsv S (B)	2014	8 850	4 %
Kolonigatan (C)	2016	310	2 %
Stationsvägen (D)	2016	1 340	23 %
Långakärravägen (E)	2016	1 470	7 %
Norra Fogdelyckeg V (F)	2015	750	1 %

I samband med den av Sweco tidigare framtagna förstudien för stationsområdet genomfördes en trafikräkning i korsningarna Erik Dahlbergsvägen/Norra Fogdelyckegatan respektive Erik Dahlbergsvägen/Regeringsgatan. I samband med denna noterades svängandelen för respektive relation. Andelen framgår av nedanstående figurer.



Trafikfördelning i procent för korsningen Erik Dahlbergsvägen - Norra Fogdelyckegatan och korsningen Erik Dahlbergsvägen – Regeringsgatan enligt den av Sweco genomförda förstudien för stationsområdet.

2.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Stationsområdet trafikeras idag av sammanlagt tio olika busslinjer (sammanlagt ca 150 bussar per vardag) samt av Öresundståg och Pågatåg. I nuläget trafikerar kollektivtrafiken området via en vändslinga vilken gör att både in och utfart till området sker via Stationsvägens anslutning till Erik Dahlbergsvägen. Busshållplatsen är utformad med fem sågtandade uppställningsplatser, vilket innebär att vardera linjen har ett fast hållplatsläge.

Utöver busshållplatsen i anslutning till stationen finns även två busshållplatser längs Erik Dahlbergsvägen i anslutning till det aktuella planområdet.

Under hösten 2018 planerar Blekingetrafiken för en omläggning av busslinjerna i Karlshamn. I samband med denna kommer även en större satsning på en utökad busstrafik att genomföras. När satsningen är genomförd kommer fortsatt tio busslinjer att trafikera stationsområdet men turtätheten ha ökat. Sammanlagt förväntas stationsområdet då trafikeras av 190 bussar per dag.



Busshållplatser i anslutning till stationsområdet.

2.3 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

I anslutning till Stationsområdet finns ett delvis utbyggt gång- och cykelvägnät (gc-vägnät). Stationsområdet ansluts via en gc-väg längs Stationsvägen vilken i sin tur ansluter till gc-vägen längs Erik Dahlbergsvägen. Gc-vägen längs Erik Dahlbergsvägen fungerar som ett huvudstråk i området.

I relationen mellan stationen och Karlshamns torg med dess kringliggande centrumbebyggelse saknas det i nuläget en tydlig koppling. Detta är särskilt problematiskt för besökare som kommer till Karlshamn med tåg och som ska ta sig till centrum.



Befintligt gång- och cykelvägnät i det aktuella området. Befintliga GC-vägar redovisade med grönt.

3 STUDERADE ALTERNATIV

I samband med att stationsområdet bebyggs med bostäder planeras för en ombyggnad av den befintliga gatustrukturen inom området. Den framtida gatustrukturen behöver dels kunna ta hand om den tillkommande trafiken från de nya bostäderna och dels bidra till att stärka kollektivtrafikens förutsättningar i området. Gångtrafikens koppling till Karlshamns torg och det kringliggande centrumet ska också stärkas.

Inom ramen för den aktuella utredningen har totalt tre olika alternativa utformningar för trafiklösningen inom stationsområdet studerats. Varje enskilt alternativ innehåller en lösning för kollektivtrafiken inom stationsområdet respektive ett nytt gångstråk från stationsområdet till Karlshamns centrum. De olika alternativen är möjliga att kombinera med varandra.

I detta kapitel redovisas alternativ 1 och alternativ 2, vilka har valts bort till förmån för alternativ 3. För respektive alternativ redogörs för dess utformning och vilka konsekvenser respektive alternativ medför. Alternativ 3 redovisas i kapitel fyra.



3.1.1 Beskrivning

Alternativet innebär att en ny bussvändslinga byggs parallellt med järnvägsstationen. Vändslingan anläggs strax väster om befintlig stationsbyggnad/magasin. Busshållplatsen utformas med flytande hållplatslägen i direkt anslutning till järnvägen. För att underlätta övergången mellan buss och tåg bör en ny perrong byggas söder om järnvägen, för att därigenom minimera resenärernas behov av att korsa järnvägsspåren.

Gångstråket mellan stationsområdet och Karlshamns centrum följer befintligt gc-stråk längs Stationsvägen och Erik Dahlbergsvägen. Vid korsningen Erik Dahlbergsvägen – Kyrkogatan nyttjas den befintliga gångpassagen söder om korsningen. Därifrån byggs befintlig trottoar på den södra sidan av Kyrkogatan om, för att inrymma den nya gångvägen.

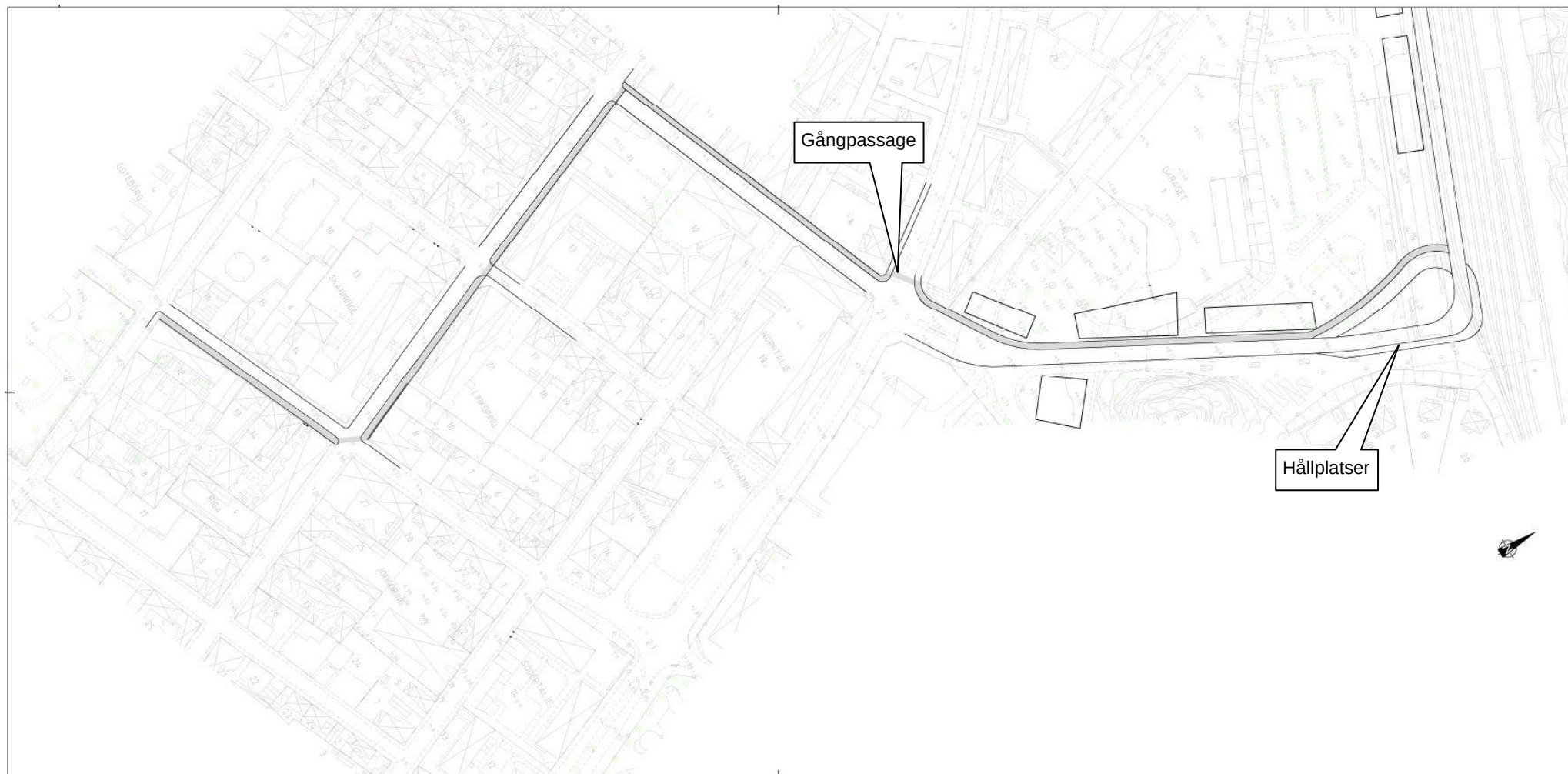
3.1.2 Konsekvensbedömning

Placeringen av den nya bussvändslingan i ett västligt läge bidrar till att ge hållplatsen ett centralt läge inom stationsområdet. Hållplatsernas placering i direkt anslutning till järnvägen skapar möjligheter för ett smidigt byte mellan tåg och buss, särskilt om en ny perrong byggs. Placeringen ger dock busstrafiken en lång körväg, ca 1050 m sträckan Erik Dahlbergsvägen/Norra Fogdelyckegatan - Erik Dahlbergsvägen/Regeringsgatan.

Alternativet innebär att all busstrafik både till och från området ansluter via korsningen Erik Dahlbergsvägen/Norra Fogdelyckegatan. Inom ramen för den aktuella utredningen har en ombyggnation av korsningen för att öka kapaciteten studerats. Av hänsyn till det trånga utrymmet är dock möjligheterna för detta begränsade. När både den anslutande trafiken och busstrafiken från stationsområdet kan förväntas öka i samband med exploateringen av området kan belastningen på korsningen förväntas bli hög.

Det föreslagna gångstråket ger en relativt god koppling mellan stationsområdet och Karlshamns torg. På en betydande del av sträckan är det också möjligt att nyttja befintliga stråk, vilka redan idag nyttjas relativt frekvent. Enligt Karlshamns kommun upplevs dock sträckan längs Erik Dahlbergsvägen inte så attraktiv för gående med hänsyn till den relativt stora trafikmängden på gatan. Vid önskemål om att även skapa ett cykelstråk mellan stationsområdet och Karlshamns torg bedöms det aktuella alternativ dock vara mer fördelaktigt tack vare den goda framkomligheten längs Erik Dahlbergsvägen.

3.2 ALTERNATIV 2



3.2.1 Alternativ 2

Alternativet innebär att en ny bussvändslinga byggs strax norr om den befintliga bussvändslingan. Busshållplatsen utformas med flytande hållplatslägen på östra sidan av vändslingan. Även med detta alternativ bör en ny perrong byggas söder om järnvägen för att underlätta övergången mellan tåg och buss och därigenom minimera resenärernas behov av att korsa järnvägsspåren.

Det nya gångstråket mellan stationsområdet och Karlshamns centrum byggs i den nordligaste delen på Stationsvägens västra sida. Vid korsningen Erik Dahlbergsvägen – Norra Fogdelyckegatan nyttjas den befintliga gångpassagen norr om korsningen. Därifrån byggs gångstråket på den norra sidan av Norra Fogdelyckegatan fram till korsningen med Regeringsgatan. Vidare följer gångvägen Regeringsgatans östra sida åt sydost i två kvarter. Där viker det av längs Kyrkogatan. Hela sträckan mellan stationsområdet och centrum byggs befintliga trottoarer om och breddas vid behov, för att inrymma gångstråket.

3.2.2 Konsekvensbedömning

Placeringen av den nya bussvändslingan i stationsområdet östligaste del gör att busshållplatserna får ett något mindre centralt läge än med alternativ 1. Hållplatsernas placering i direkt anslutning till järnvägen skapar möjligheter för ett smidigt byte mellan tåg och buss, särskilt om en ny perrong byggs på järnvägens södra sida. Den östliga placeringen, strax norr om befintlig bussvändslinga, ger busstrafiken en körväg på ca 850 m på sträckan Erik Dahlbergsvägen/Norra Fogdelyckegatan - Erik Dahlbergsvägen/Regeringsgatan. Detta gör att den är ca 200 m kortare än med alternativ 1.

Alternativet innebär likt alternativ 1 att all busstrafik både till och från området ansluter via korsningen Erik Dahlbergsvägen/Norra Fogdelyckegatan. Inom ramen för den aktuella utredningen har en ombyggnation av korsningen för att öka kapaciteten studerats. Av hänsyn till det trånga utrymmet är dock möjligheterna för detta begränsade. När både den anslutande trafiken och busstrafiken från stationsområdet kan förväntas öka i samband med exploateringen av området kan belastningen på korsningen förväntas bli hög.

Det föreslagna gångstråket ger en relativt god koppling mellan stationsområdet och Karlshamns torg men kan upplevas som krokigt. Detta gör att det inte är säkert att det nya gångstråket kommer att fungera som det naturliga vägvalet i relationen, utan istället utgöra ett av flera olika alternativ. Placeringen av gångstråket på den norra sidan av Norra Fogdelyckegatan kan också komma att upplevas som en viss omväg för de gående.

4 ALTERNATIV 3 – FÖRESLAGET ALTERNATIV



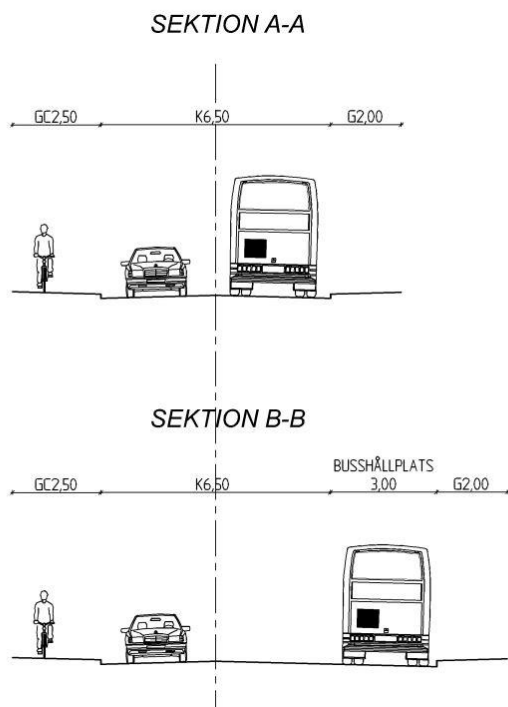
4.1 UTFORMNING

Alternativet innebär att busstrafiken får en genomgående körväg genom stationsområdet. Österifrån sker infart via Stationsvägen och västerifrån via Regeringsgatan och Källvägen. Den befintliga fyrvägs korsningen Erik Dahlbergsvägen – Regeringsgatan byggs om så att Regeringsgatans östra anslutning flyttas längre västerut. I den nya korsningen anläggs ett vänstersvängfält på Erik Dahlbergsvägen. Detta innebär att en befintlig fastighet måste lösas in för att ge utrymme för den nya anslutningen.

Busshållplatsen anläggs söder respektive norr om den nya gatan i anslutning till stationen. Hållplatslägena utformas med flytande hållplatslägen. Även med detta alternativ bör en ny perrong byggas söder om järnvägen för att underlätta övergången mellan tåg och buss och därigenom minimera resenärernas behov av att korsa järnvägsspåren.

Alternativet innebär att den signalreglerade korsningen Erik Dahlbergsvägen – Norra Fogdelyckegatan byggs om och att den befintliga signalregleringen ersätts med väjningsplikt för trafiken från Stationsområdet. Den befintliga gc-passagen över Stationsvägen förskjuts norrut dels för att ge utrymme åt en bil utanför passagen vilket förbättrar sikten mot Erik Dahlbergsvägen. Dels bidrar den förskjutna passagen till att cykeltrafikens hastighet sjunker samtidigt som biltrafiken ges bättre förutsättningar att bli uppmärksammade på korsande cykeltrafik vilket är positivt för trafiksäkerheten.

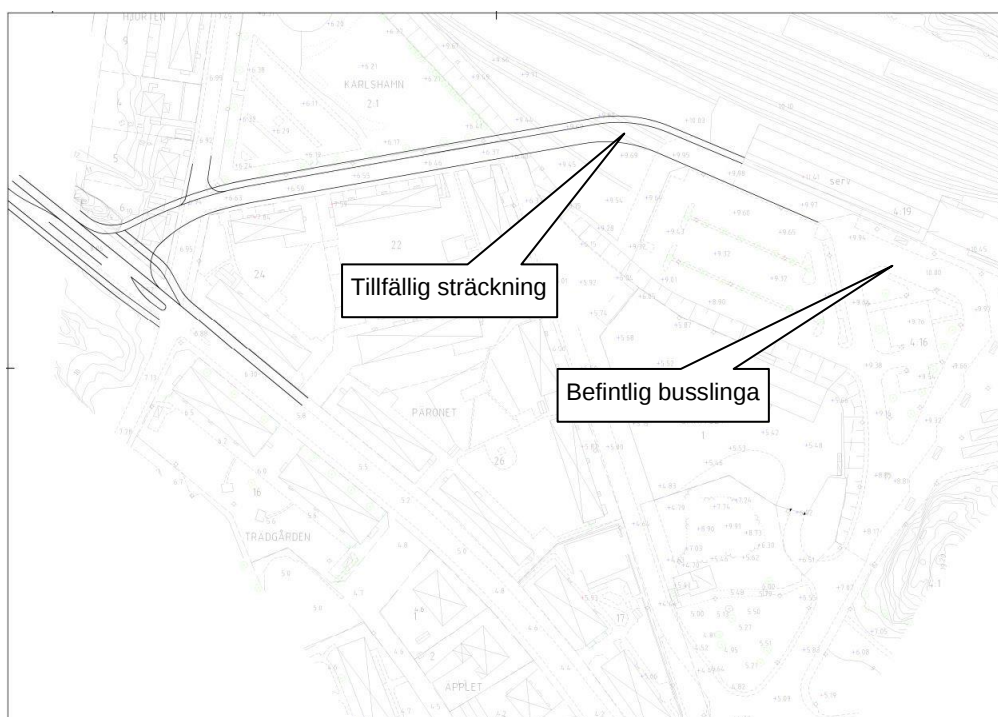
Det nya gångstråket mellan stationsområdet och Karlshamns centrum byggs i den nordligaste delen på Stationsvägens östra sida. Vid korsningen Erik Dahlbergsvägen – Norra Fogdelyckegatan leds gångtrafiken söder om korsningen. Den befintliga gångpassagen byggs om och förses med en mittrefug. Vidare söder ut byggs gångstråket på den södra sidan av Norra Fogdelyckegatan fram till korsningen med Hantverkaregatan. Vidare följer gångvägen Hantverkaregatan västra sida i tre kvarter fram till Christopher Schrödersgatan. Längs Christopher Schrödersgatan byggs det vidare på den norra sidan av gatan. Hela sträckan mellan stationsområdet och centrum byggs befintliga trottoarer om och breddas vid behov, för att inrymma gångstråket.



Föreslagen gatusektion för Källvägen respektive nya gata längs med järnvägen.

4.1.1 Etapputbyggnad

Utbyggnaden av stationsområdet och den föreslagna trafiklösningen förutsätter att den befintliga rangerbangården avvecklas och att flertalet av de befintliga spåren rivs. Innan detta kan ske behöver en ny rangerbangård byggas i anslutning till hamnen i Stilleryd. Detta gör att det kommer att dröja innan hela stationsområdet kan vara utbyggt. För att eventuellt kunna starta byggnationen av vissa delar av stationsområdet, främst de södra, har möjligheterna till en tillfällig sträckning för delar av den föreslagna genomgående busstrafiken studerats. Den prövade lösningen viker av vid den befintliga bussvändslungan och går söder om befintligt magasin för att sedan ansluta till Källvägen. Lösningen skulle innebära att en tillfällig gata, med en lutning på max 5 %, behöver byggas på en kortare sträcka mellan befintlig parkeringsplats och Källvägen. Även med denna tillfälliga lösning skulle dock tre av de befintliga spåren på godsbangården behöva rivas. Enligt Trafikverket kan dessa spår inte avvecklas i nuläget då de används i verksamheten som bedrivs på godsbangården. Så länge dessa spår inte kan avvecklas bedöms den befintliga bussvändslungan vid stationen behöva vara kvar och trafikeras av busstrafiken.



Studerad tillfällig sträckning av alternativ 3.

4.2 KONSEKVENSER

4.2.1 Trafik år 2040

En full utbyggnad av stationsområdet kommer att innebära en ökad trafik till och från området. Totalt planeras området att bebyggas med ca 550 nya lägenheter. Enligt Trafikverkets alstringsverktyg kan 550 lägenheter i det aktuella läget förväntas alstra ca 700 fordon per dygn. Detta bedöms som en något för låg siffra. Ett rimligt antagande är att varje lägenhet genererar i snitt 2 bilresor per dygn. Det skulle innebära en trafikstring på ca 1 100 fordon/dygn. Inom ramen för den tidigare presenterade förstudien för området gjorde Sweco en beräkning av hur stor den framtida trafikstringen från området kan förväntas bli, vilken visade på en likvärdig förväntad trafikstring från området. I dimensionerande beräkningar har en trafikstring på 1 100 fordon/dygn använts.

Den tillkommande trafiken från stationsområdet kan förväntas ansluta till Erik Dahlbergsvägen via Regeringsgatan respektive via Stationsvägen. I den av Sweco tidigare genomförda förstudien förväntades den tillkommande trafiken fördela sig jämnt mellan de båda anslutningarna. I nedanstående beräkningar för trafiken år 2040 har en sådan fördelning varit utgångspunkten.

I nedanstående tabell redovisas förväntade trafiksiffror för år 2040. Utöver den tillkommande trafiken från stationsområdet har trafiken på Erik Dahlbergsvägen räknats upp med 0,6 % per år i enlighet med Trafikverkets uppräkningsstal för Blekinge.

Beräknade trafikmängder för år 2040 med ett fullt utbyggt stationsområdet.

Mätpunkter	ÅDT 2040	Andel tung trafik
Erik Dahlbergsv N (A)	11 700	4 %
Erik Dahlbergsv S (B)	10 300	4 %
Kolonigatan (C)	500	2 %
Stationsvägen (D)	1 650	12 %
Långakärravägen (E)	1 500	7 %
Norra Fogdelyckeg V (F)	800	1 %
Regeringsgatan (G)	1 100	18 %
Källvägen (H)	1 000	20 %
Bostadsområde NV (I)	200	1 %
Ny stationsgata (J)	1 200	17 %



Beräknad trafik för år 2040 med stationsområdet fullt utbyggt.

4.2.2 Kapacitet

Kapacitetsberäkningar har gjorts med beräkningsprogrammet Capcal 4.3.0.2.

Enligt VGU är en belastningsgrad på max 0,6 önskvärd för en väjningsreglerad korsning och max 0,8 önskvärd för en signalreglerad korsning. Beräkningarna har gjorts med trafikmängderna för år 2040. En kapacitetsberäkning har gjorts för korsningen Erik Dahlbergsvägen/Regeringsgatan samt en för korsningen Erik Dahlbergsvägen/Norra Fogdelyckegatan. Beräkningarna har gjorts med föreslagen korsningsutformning. I båda beräkningarna har trafiken i maxtimmen bedömts till 10 % av ÅDT och riktningsfördelningen likvärdig baserat på genomförda trafikmätningar och en av Sweco genomförd trafikräkning på platsen. Svängandelen för respektive korsning har utgått från den av Sweco genomförda trafikräkningen.

Erik Dahlbergsvägen / Regeringsgatan

Med den föreslagna korsningsutformningen, dvs. väjningsplikt och vänstersvängfält, blir belastningsgraden i korsningen Erik Dahlbergsvägen/Regeringsgatan låg och understiger med god marginal 0,6 med den beräknade trafiken för år 2040. Även utan ett separat vänstersvängfält på Erik Dahlbergsvägen blir belastningsgraden låg. Ett separat vänstersvängfält ger dock kollektivtrafiken en något bättre framkomlighet samtidigt som det är positivt för trafiksäkerheten i korsningen.

Kapacitet, kölängder och andel som behöver stanna per tillfart i maxtimmen år 2040 med väjningsplikt och vänstersvängfält. Högsta värdet är rödmarkerat. ¹⁾Avser körfält för höger/rakt fram. ²⁾Avser körfält för vänstersväng.

Tillfart	Belastnings-grad	Kölängd medel (antal fordon)	Kölängd (90-percentil)	Andel som stannar (%)
Erik Dahlbergsv V (R) ¹	0.30	0.0	0.0	0
Erik Dahlbergsv V (V) ²	0.07	0.0	0.0	17
Erik Dahlbergsv Ö	0.30	0.0	0.0	0
Regeringsg N	0.11	0.1	0.1	26

Erik Dahlbergsvägen / Norra Fogdelyckegatan

I korsningspunkten Erik Dahlbergsvägen/Norra Fogdelyckegatan är belastningsgraden relativt hög i Erik Dahlbergsvägens norra anslutning även om den understiger 0,8. Utformningen med trafiksignal gör att en relativt stor andel av den totala trafiken i korsningen måste stanna och att det periodvis uppstår köbildning.

Kapacitet, kölängder och andel som behöver stanna per tillfart i maxtimmen år 2040 med befintlig korsningsutformning. Högsta värdet är rödmarkerat.

Tillfart	Belastnings-grad	Kölängd medel (antal fordon)	Kölängd (90-percentil)	Andel som stannar (%)
Erik Dahlbergsv V	0.69	7.3	17.8	45
Erik Dahlbergsv Ö	0.47	5.3	13.4	43
Stationsv N	0.59	4.1	10.4	87

För den aktuella korsningen har även en utformning med väjningsplikt för Norra Fogdelyckegatan och Stationsvägen prövats. En sådan utformning ger en lägre belastningsgrad för samtliga anslutningar. Samtliga belastningsgrader blir relativt låga och understiger med god marginal 0,6. Under perioder med ett stort antal gående som ska korsa Erik Dahlbergsvägen kan belastningsgraden dock bli något högre.

En utformning med väjningsplikt innebär ett jämnare trafikflöde och en klart bättre framkomlighet framförallt för trafiken på Erik Dahlbergsvägen. Detta bidrar även till att köbildningen som idag stundtals uppkommer vid signalregleringen kan undvikas. En viss köbildning kan dock uppkomma vid enskilda tillfällen då många gående ska korsa gatan på samma gång.

Vid en utformning med väjningsplikt behöver siktförhållandena i Stationsvägens anslutning och de oskyddade trafikanternas trafiksäkerhet säkerställas.

Kapacitet, kölängder och andel som behöver stanna per tillfart i maxtimmen år 2040 med väjningsplikt i korsningen. Högsta värdet är rödmarkerat.

Tillfart	Belastnings-grad	Kölängd medel (antal fordon)	Kölängd (90-percentil)	Andel som stannar (%)
Erik Dahlbergsv V	0.40	0.1	0.1	4
Erik Dahlbergsv Ö	0.27	0.0	0.0	0
Stationsv N	0.30	0.3	0.5	40

4.2.3 Samlad bedömning

Till skillnad från de andra studerade alternativen (se kapitel 3) innebär detta att busstrafiken får en genomgående sträckning genom området. Detta är positivt både för restiderna och för resenärernas upplevelse av resan. Den genomgående sträckningen innebär en kort körsträcka för busstrafiken, ca 650 m på sträckan Erik Dahlbergsvägen/Norra Fogdelyckegatan - Erik Dahlbergsvägen/Regeringsgatan. Därmed är den ca 400 m respektive ca 200 m kortare än för alternativ 1 respektive alternativ 2. Enligt Blekingetrafiken innebär en 200 m kortare resväg en kostnadsbesparing på ca 250 000 kr per år. Busshållplatserna placeras så att resenärer som kommer med tåg kommer till bussarna framifrån oavsett fortsatt färdriktning. Detta är positivt för resenärernas möjligheter att orientera sig om var den egna bussen finns. Alternativet innebär två skilda hållplatslägen vilket skapar utrymme för fler bussar, samtidigt som det ger resenärerna en ökad förståelse för i vilken geografisk riktning bussarna ska köra.

Ombyggnaden av korsningen Erik Dahlbergsvägen/Norra Fogdelyckegatan gör att framkomligheten och köbildningen minskar i alla anslutningar. Ett slopande av den befintliga signalregleringen påverkar dock även gc-trafiken i korsningen. Den föreslagna ombyggnaden med en ny refug söder om korsningen och en förskjuten gc-passage över Stationsvägen är nödvändiga för att trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna ska bli god, även efter att signalregleringen tagits bort. Eventuellt kan dessa båda passager även göras upphöjda för att öka trafiksäkerheten ytterligare, detta behöver dock vägas mot kollektivtrafikens framkomlighet.

Alternativet innebär att busstrafiken från öster ansluter till stationsområdet via korsningen Erik Dahlbergsvägen/Norra Fogdelyckegatan och busstrafiken från väster via korsningen Erik Dahlbergsvägen/Regeringsgatan. För att detta ska vara möjligt krävs att korsningen Erik Dahlbergsvägen/Regeringsgatan byggs om och att den närmaste fastigheten löses in. Det blir då också möjligt att inrymma ett vänstersvängfält vilket skulle gynna framkomligheten såväl till det nya området som på Erik Dahlbergsvägen.

Den genomgående busstrafiken medför att Källvägen kommer få en ökad trafik jämfört med nuläget. Detta gör att bullerstörningarna för de befintliga fastigheterna kommer att öka.

Det föreslagna gångstråket ger en relativt gen och rak koppling mellan stationsområdet och Karlshamns torg. Sträckningen på den södra sidan av Norra Fogdelyckegatan gör att alternativet upplevs som gent inledningsvis. Sträckningen längs Hantverkargatan gör att den trafikintensiva miljön längs Erik Dahlbergsvägen undviks. Genom att gångstråket byggs på den södra sidan av Hantverksgatan undviks att gångstråket går bakom tvärställda parkeringsplatser. Längst i söder innebär alternativet att gångstråket ansluter direkt till Karlshamns torg.

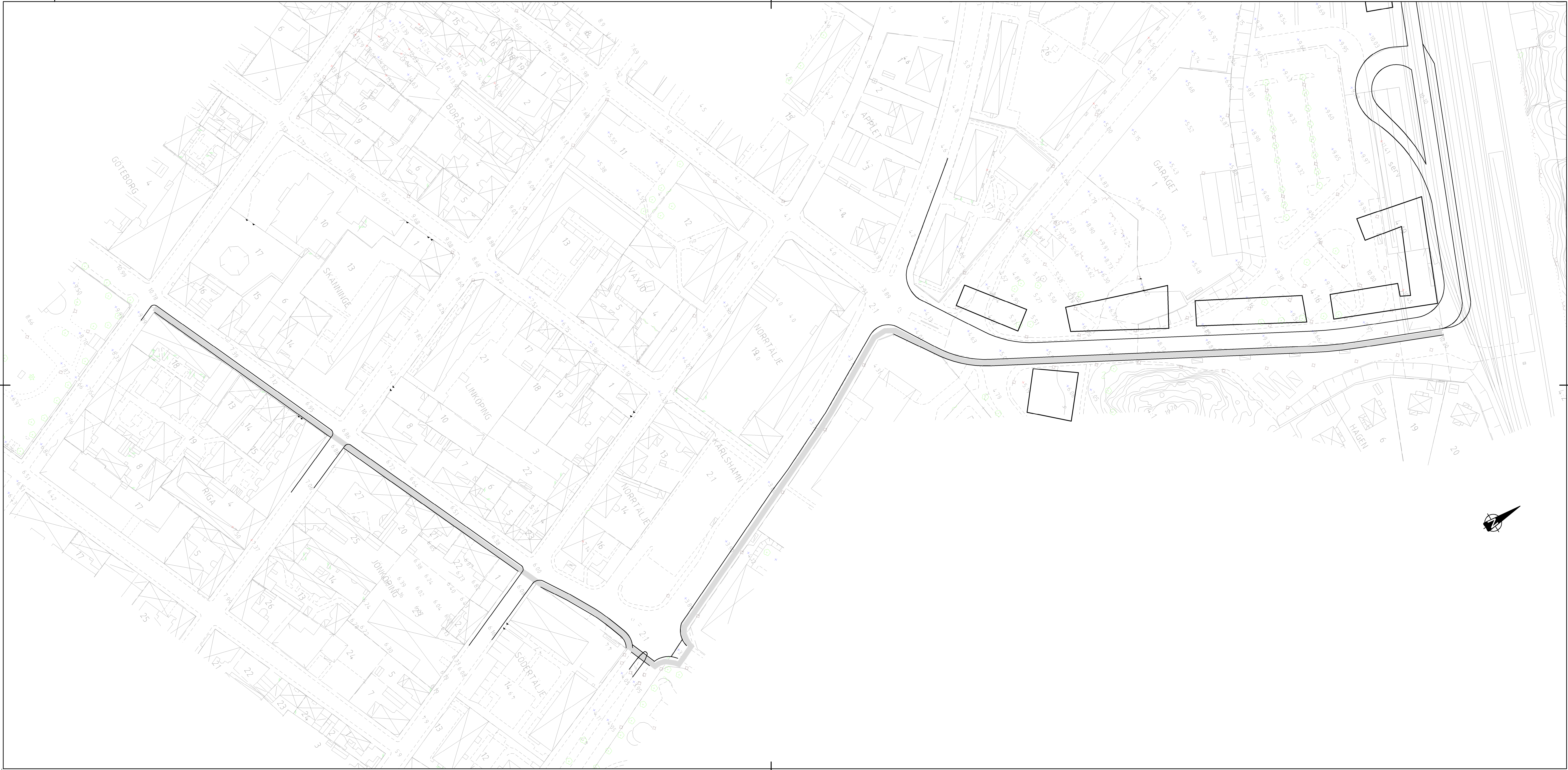
VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB
Box 34
371 21 Karlskrona
Besök: Högabergsgatan 3

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com





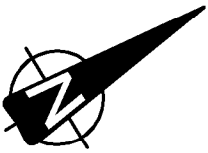


Diagram illustrating a bus stop layout with dimensions:

- 6.25 (Pedestrian crossing width)
- 6.50 (Car lane width)
- 3.00 (Bus lane width)
- 6.00 (Bus stop area width)

The diagram shows a cross-section of a road with a pedestrian crossing, a car lane, and a bus lane. A bus is stopped at the bus stop, and a car is in the car lane. A pedestrian is crossing the street.

