

Handläggare Öhlund, Christopher	Datum 2022-12-08
Uppdragsledare Öhlund, Christopher	Projekt ID 217353

Kund  
Karlskoga kommun



## Trafikutredning för del av Karls Åby 2:2, Karlskoga kommun

## 1 Inledning

### 1.1 Bakgrund och syfte

Karlskoga kommun genomför ett planarbete på del av fastigheten Karls Åby 2:2. Det planeras för ny bebyggelse med cirka 150 lägenheter i korsningen Norrleden och Lötgatan. Detta innebär att del av parkeringen till Nobelhallen kommer behöva tas i anspråk.

I samband med planarbetet ska en trafikutredning tas fram. Syftet med trafikutredningen är att utreda hur den framtida bebyggelsen kan komma att påverka trafiksituation i området.

### 1.2 Omfattning och avgränsningar

Utredningen ska se över konsekvenser för trafik till och från planområdet. Vart anslutningen till planområdet bör ligga och utformas samt vägen som leder in till Nobelhallen, nedan kallad Nobelhallsvägen, kommer utredas.

Trafikutredningen kommer vidare att utreda omgivande gång-och cykelnät översiktligt så att genhet, tillgänglighet och trafiksäkerheten upprätthålls.

### 1.3 Underlag och styrande dokument

Karlskoga kommun använder VGU<sup>1</sup> som ett rådgivande dokument vid nybyggnation och renovering av befintliga vägar. Trafikflöden för Lötgatan och Norrleden, baskarta samt LAS-data har tillhandahållits av beställaren.

---

<sup>1</sup> Vägar och gators utformning - Trafikverket 2022

## 2 Metod

Trafikalstringen kommer att genomföras dels med Trafikverkets trafikalstringsverktyg, dels med hjälp av erfarenhetstal från tidigare utredningar. Trafikalstringen ger antal resor per dygn (Årsdygnstrafik) som kan komma att genereras till följd av planerad exploatering i området.

Skisser och utformningsförslag kommer tas fram i AutoCad.

## 3 Nulägesbeskrivning

I detta kapitel beskrivs planområdet läge, målpunkter samt förutsättningar vad gäller trafik och infrastruktur.

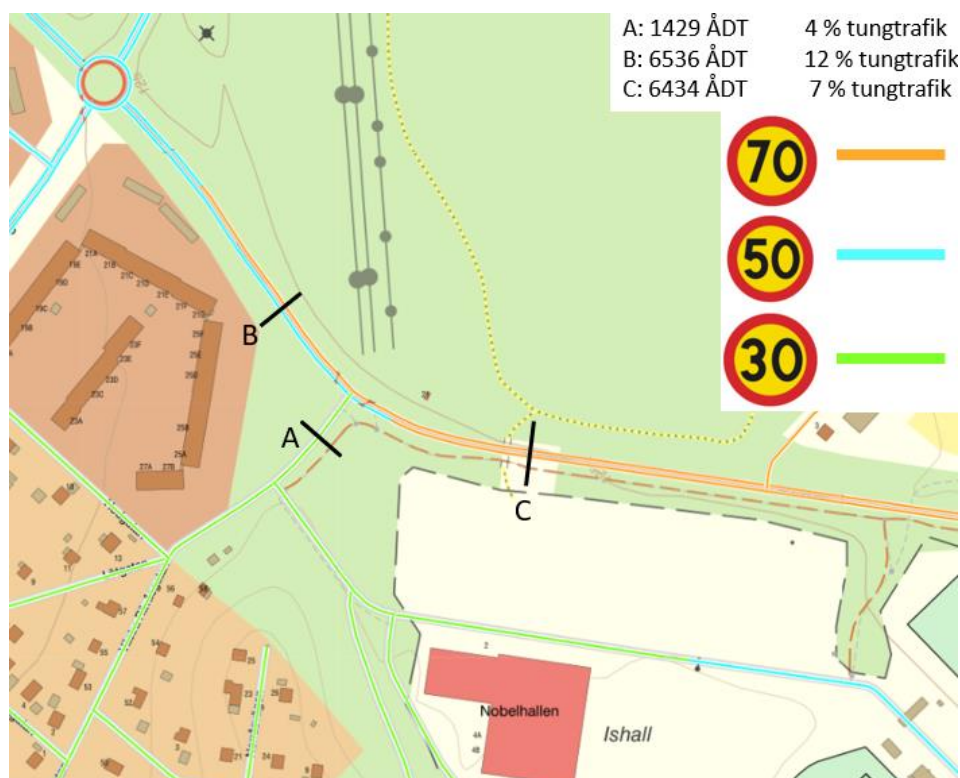


Figur 1 Planområdet geografiska läge

Planområdet ligger i de nordöstra delarna av Karlskoga. Långväga målpunkter från planområdet nås via Drottningvägen (väg 205) som går öster om planområdet eller via Filipstadsvägen och Norravägen från väster.

### 3.1 Biltrafik

Hastighetsbegränsningen på Norrleden är i västligriktning 70 km/h tills strax innan cirkulationsplatsen, i östligriktning är det 50 km/h fram tills strax efter korsningen med Lötgatan vidare österut är hastighetsbegränsningen 70 km/h. Lötgatan och Nobelhallsvägen är hastigheten reglerad till 30 km/h.



Figur 2 Hastighetsbegränsning och trafikflöden i området.

Karlskoga kommun genomförde under perioden 2 – 10 juni 2022 trafikmätningar, se figur 2, på Norrleden och Lötgatan. Trafikflödet på Lötgatan, Snitt A, uppmättes 1429 fordon per dygn varav 4 % tung trafik. På Norrleden genomfördes trafikmätningarna på respektive sida av korsningen med Lötgatan. Strax väster om korsningen, snitt B uppmättes ett fordonsflöde om 6543 fordon per dygn varav 12 % tung trafik och öster om korsningen, snitt C, var trafikflödet 6434 fordon per dygn varav 7 % tung trafik. Att det i mätpunkt B är en hög andel tung trafik kan enligt Karlskoga kommun bero på att ett vägarbete i närheten och bedömer att andelen tungtrafik i snitt C är mer rimligt även på denna plats.

### 3.2 Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelnätet i området består främst av kombinerade gång-och cykelbanor. Gång- och cykelbanan återfinns på södra sidan utan Norrleden och sträcker sig från Lötgatan och österut. Vid höjd med infarten till Nobelhallensparkering finns det en gång-och cykeltunnel som leder till eljusslingan. Denna nås i dagsläget inte från gång- och cykelbanan utan man måste in på Nobelhallsparkeringen för att nå denna.

Längs Lötgatan ligger gång-och cykelbana på den östrasidan och är här en upphöjd passage i korsningen mot Nobelhallsvägen. Det finns även en gång- och cykelbanan som går genom arenaområdet och som ansluter till Lötgatan.

### 3.3 Kollektivtrafik

Länstrafiken i Region Örebro är trafikhuvudman för kollektivtrafiken i Karlskoga. I dagsläget trafikeras området av linje 53, som har en hållplats (Nobelhallen) på Lötgatan strax söder om korsningen med Nobelhallsvägen. Vid Drottningvägen (väg 205) finns även en regionbusshållplats som trafikeras av linje 342, som går mot Grythyttan och Hällefors.

## 4 Trafikutredning

I detta kapitel kommer anslutningen till planområdet, parkeringstal samt åtgärder för gång- och cykelnätet och Nobelhallsvägen att utredas.

### 4.1 Ny exploatering

Den nya exploateringen kommer att bestå av cirka 150 lägenheter av varierade storlek. I Karlskoga kommun finns det inte någon parkeringsnorm som ställer direkta krav på antalet parkeringar vid nybyggnation. Så en behovsbedömning av antalet parkeringsplatser genomförts utifrån exploaterings läge och data utifrån Trafikverkets alstringsverktyg.

Enligt Trafikverkets alstringsverktyg beräknas området alstras en årsdygnstrafik om 241 fordon per dygn. En trafikmängd som inte bedöms ge upphov till framkomlighetsproblem på Lötgatan, Nobelhallsvägen eller Norrleden.

#### 4.1.1 Parkeringstal

Men hänsyn till exploaterings närheten till kollektivtrafik samt det väl utbyggda gång- och cykelnätet i området bidrar till att parkeringstalet kan sänkas något. Dock så drar exploaterings läge och det höga bilinnehavet i Karlskoga, 536 fordon per 1000 invånare mot rikssnittet på 432 fordon per 1000 invånare, upp parkeringstalet något. Ett parkeringstal om minst 0.8 anses där med att vara rimligt i förhållande till de ovan nämnda faktorerna, vilket motsvarar cirka 120 platser. I skissförslaget i figur 3 nedan så har 150 platser för boende ritats in.

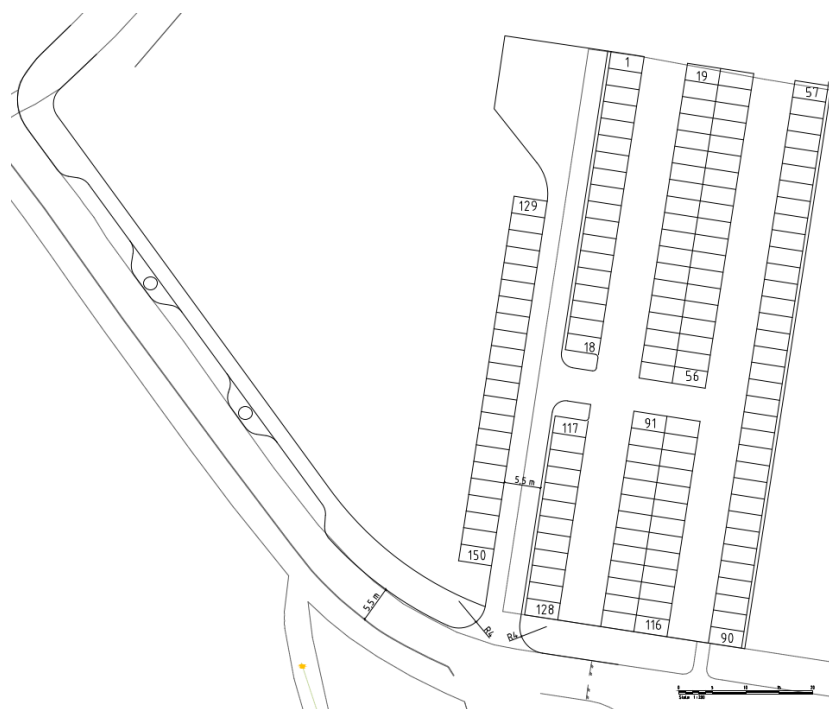
#### 4.1.2 Anslutning till boendeparkering

Anslutningen till boendeparkeringen kan antingen ske genom en direkt anslutning från Norrleden, via Nobelhallsparkering eller via Nobelhallsvägen.

En anslutning direkt från Norrleden anses med hänsyn till trafikmängderna, korsningsavstånd och trafiksäkerheten inte vara lämpligt. Detta skulle innebära att trafikflödet på Norrleden skulle störas samt att anslutningen skulle behöva passera gång- och cykelbanan vilket skulle innebära en trafiksäkerhetsrisk. Även avståndet mellan korsningarna på Norrleden skulle ligga för tätt med hänsyn till hastigheten och trafikflödet på Norrleden, korsningsavståndet skulle bli cirka 60 meter.

Alternativet att ansluta till exploateringen från Nobelhallsparkering skulle under stora delar av året vara en lämplig lösning, om Nobelhallsparkering utformas på ett tydligt sätt. Detta så att boendeparkeringen vid evenemang och matcher i Nobelhallen inte blockeras eller av misstag nyttjas av de som ska till Nobelhallen. Lösningen anses dock inte gynna de boende som under evenemang och matcher i princip kommer att vara inlåsta på sin egen parkering.

En anslutning mot Nobelhallsvägen skulle ge de boenden en enskild anslutning med minimalt med övrig trafik. Denna i dagsläget endast används av personal, bussar, spelare samt gods till Nobelhallen. De boendes parkering skulle även bli avskild från evenemangstrafiken till Nobelhallsparkering samt att de boende även under match skulle ha en god tillgänglighet ut till resterande vägnät.



Figur 3 Utformningsförslag anslutning, parkering till exploateringen samt åtgärder längs Nobelhallsvägen.

Det finns två alternativ hur man skulle kunna anlägga anslutningen till boendeparkeringen. Något förskjutet sätt till anslutningen som leder in till Nobelhallen alternativt med en fyrvägs korsning med denna anslutning. Alternativet med en fyrvägs korsning är dock att rekommendera.

## 4.2 Åtgärder längs med Nobelhallsvägen

Exploateringen beräknas alstras 241 fordons per dygn, vilket vägen kommer klara med dess nuvarande utformning. Vägen är idag 5 meter bred vilket är lämpar sig för dagens funktion på vägen, med begränsad trafik till Nobelhallen. Två fordon, lastbil/personbil, kan mötas på vägen om dock i lägre hastigheter. Möte mellan buss och lastbil är osannolikt men om detta inträffa kan fordonet in mot Nobelhallen tillfälligt köra upp på gång- och cykelbanan så att mötet kan genomföras. Vägen anses inte behöva breddas då den endast hanterar och kommer hantera en begränsad trafikmängd.

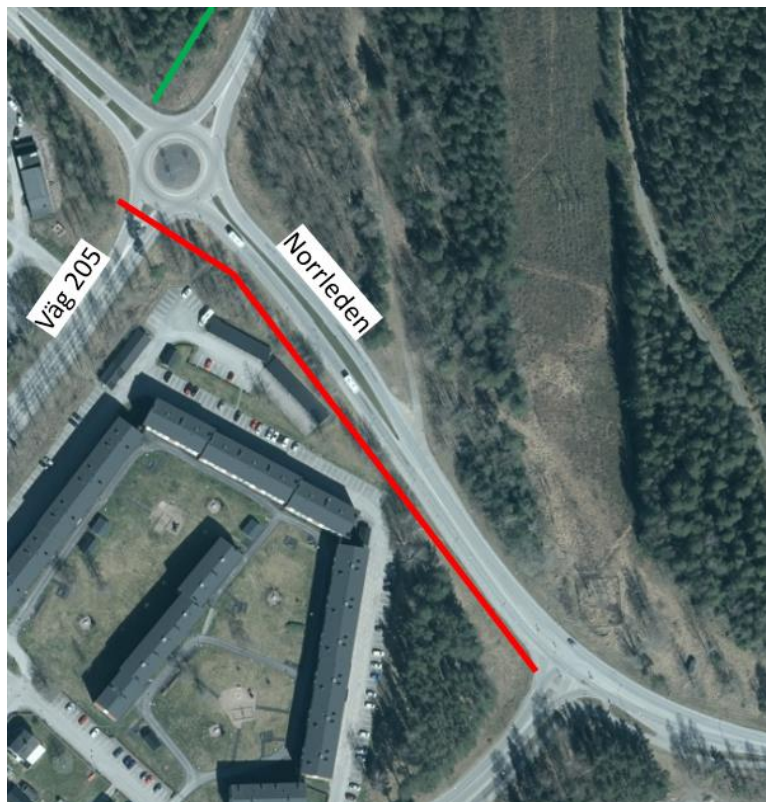
Längs den norra sidan av vägen är det möjligt att anlägga parkeringsfickor för besökare, se figur 3 ovan, samt anlägga en gångbana som ansluter från gång- och cykelbanan vid Lötgatan och ner till anslutningsvägen för exploateringen. Parkeringsfickorna som föreslås är ca 12 meter långa med plats för två bilar i varje.

## 4.3 Gång- och cykelåtgärder

Gång- och cykelnätet i området är väl utbyggt men det finns viss utbyggnad och vissa förbättringsåtgärder som skulle kunna effektivisera och förbättra trafiksäkerheten. Sedan finns det ett antal mindre åtgärderna som skulle kunna genomföras är mestadels åtgärder som gör det enklare att och smidigare att ta sig genom området med gång och cykel.

I och med den pågående byggnationen av gång- och cykelbanan längs med väg 205 mot Grythyttan och Gelleråsen. Så ses en fortsättning av gång- och cykelbanan längs

med Norrleden, mellan Lötgatan och väg 205, som en naturlig fortsatt utbyggnad, se figur 4, av gång-och cykelnätet. Detta skulle öka genheten i nätet och gång-och cykelnätet skulle knytas ihop på ett naturligt sätt. Sträckan som skulle byggas ut är cirka 250 meter och innefattar två passager, en över Lötgatan och en över cirkulationen vid väg 205.



*Figur 4 Gång-och cykelväg som bör byggas ut.*

Tunneln under Norrleden, vid infarten till Nobelhallsparkeringen, går det idag inte nå från gång-och cykelbanan längs med Norrleden. Utan både gående och cyklister måste först in på Nobelhallsparkeringen för att ta sig genom tunneln. Här bör en koppling från tunneln till gång-och cykelbanan väster ut tillskapas.

Det går att få till en mer tillgänglig anslutning till tunneln genom att ansluta en ramp, figur 5, mot väster. Detta utan att det påverka befintlig gång-och cykelväg eller tidigare föreslagna parkering till exploateringen. Anslutningen förläggs i befintlig skogsremsa. Anslutningens lutning skulle kunna flackas ut och därmed göra anslutningen till tunneln mer tillgänglig, då denna idag är brant och inte uppfyller tillgänglighetskraven som ställs i VGU.





Figur 5 Möjlig anslutning från GC-bana till tunneln samt justering av befintlig tunnelanslutning.

Mindre åtgärder som kantstenssänkningar skulle kunna göra enklare och smidigare att cykla genom Nobelhallsområdet. Att sänka den kantsten som finns på sidan av bommen samt vid bilspärren en bit längre fram, se figur 6, skulle göra det smidigare för cyklister. Som skulle slippa cykla runt den vändplats som finns eller cykla upp och ner för kantstenen.

En annan enklare åtgärd är att göra öppningen i bilspärren något större. Idag är öppningen cirka 1,1–1,2 meter vilket gör det trångt för cyklister att passera igenom denna. Utrymmesbehovet för en cyklist är VGU vara 0,95 meter, räknat på att en cyklist är 0,75 meter bred samt behöver 0,1 meter mellan hinder på vardera sida. Detta gör att det i dagsläget är trångt för cyklister att passera genom bilspärren.



Figur 6 Kantsten som kan sänkas i anslutning till bom och bilspärr.

#### 4.4 Åtgärder för ökad trafiksäkerhet

Rent trafiksäkerhetsmässigt så finns det inte så många åtgärder som skulle kunna förbättra trafiksäkerheten i området. Det som skulle förbättra trafiksäkerheten i området är att anlägga en hastighetssäkrad passage över Lötgatan till busshållplatsen.

## 5 Slutsats och rekommendationer

Exploateringen beräknas alstra 241 fordons rörelser per dygn, en trafikmängd som Nobelhallsvägen anses klara utan att inte behövas breddas. Detta då det är en begränsad trafikmängd samt att personbil/lastbil kan mötas, om dock i lägre hastigheter.

Anslutningen till exploateringen bör placeras och utformas som en fyrvägs korsning med vägen som leder in till Nobelhallen och dess personalparkering. Boendeparkeringen bör dimensioneras med ett p-tal om minst 0.8 med hänsyn till exploaterings geografiska läge och den höga biltäthet som finns i Karlskoga kommun.

Att anlägga en gång-och cykelväg längs med Norrledens södra sida som knyter an till väg 205 och den gång-och cykelväg som byggs bör på sikt genomföras för att knyta samma gång-och cykelnätet i de norra delarna i Karlskoga.

Anslutningen ner till tunneln under Norrleden bör byggas om och anslutas till gång-och cykelbanan längs med Norrleden. Så att gående och cyklister slipper gå in på parkeringen samt för att förbättra tillgängligheten, då anslutningen till tunneln idag är brant. Enklare åtgärder som kantstenssänkning skulle också kunna underlätta för cyklister genom Nobelhallsområdet. En passage över Lötgatan till busshållplatsen anses vara bra för att öka trafiksäkerheten i anslutning till denna.