

Trafikutredning Djupvik

Utredning för detaljplan Södra Djupvik,
Borgholms kommun

2024-12-17



Sweco Sverige AB	556767-9849
Uppdrag	Trafikutredning Djupvik
Uppdragsnummer	30074224
Kund	Borgholms kommun
Upprättad av	Sweco Sverige AB, Mikael Kalin m.fl.
Datum	2024-12-17
Ver	1.0
Dokumentreferens	trafikutredning djupvik_241217

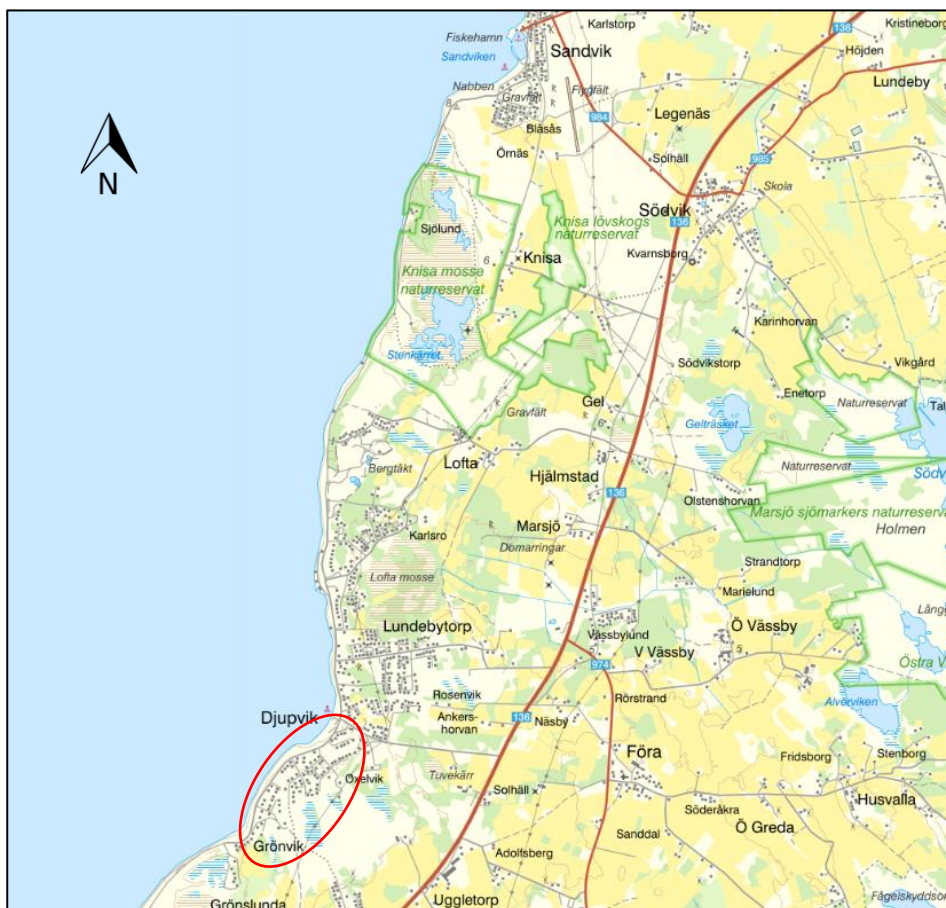
Innehållsförteckning

1.	Bakgrund	5
1.1	Tidigare utredningar	6
1.1.1	FÖP Djupvik.....	6
1.1.2	Övriga planer i området	7
1.1.3	Åtgärdsvalsstudie väg 136.....	8
2.	Nulägesbeskrivning	9
2.1	Gatustruktur.....	9
2.1.1	Enskilda vägar	10
2.1.2	Väg 136.....	11
2.1.3	Kustvägen	12
2.2	Gång och cykeltrafik.....	13
2.3	Kollektivtrafik	15
2.4	Trafiksäkerhet.....	15
2.5	Trafikflöden.....	16
3.	Framtida trafik.....	19
3.1	Metod	19
3.2	Trafikalstring.....	19
3.3	Trafikprognos 2045, väg 136	20
3.4	Sammanställning av framtida trafikflöden	20
3.5	Trafikföring och konsekvenser av tillkommande bebyggelse	21
3.5.1	Djupviksgatan	21
3.5.2	Kustvägen	22
3.5.3	Korsningen Kustvägen - Djupviksgatan.....	23
3.5.4	Övriga gator i området	24
3.6	Generella rekommendationer.....	25
	Referenser	26

1. Bakgrund

Borgholms kommun planlägger för ny villabebyggelse och utökade byggrätter i södra Djupvik. Denna utredning redogör för trafikallsträng till följd av tillkommande bebyggelse och ger en analys av trafikens påverkan i gatunätet. Anslutningar mot väg 136 studeras särskilt för att klargöra påverkan på den nationella infrastrukturen.

Detaljplanen innefattar drygt 40 nya tomter för villabebyggelse samt utökade byggrätter för de drygt 90 befintliga fastigheterna.



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 Djupvik¹ som redovisar framtida markanvändning i området. De områden som pekas 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:

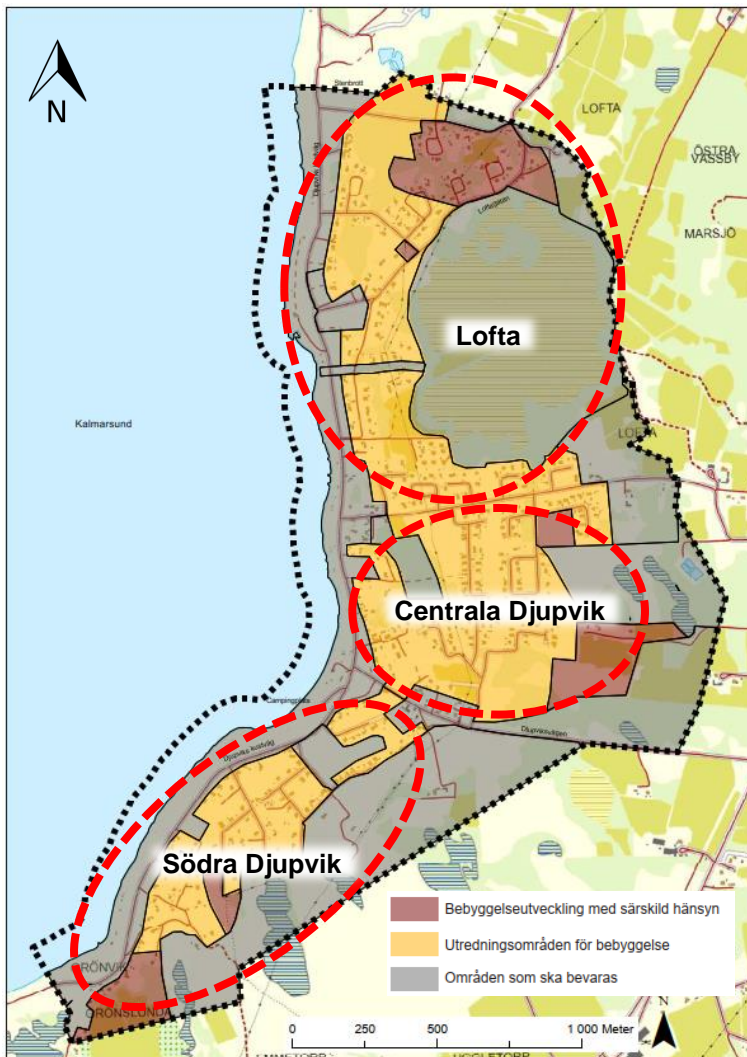
- Trafiksäkerheten ska prioriteras. Oskyddade trafikanter bör prioriteras i framtida detaljplanering.
- Vägarna inom planområdet ska anpassas till användningen och nyttjandegraden.
- Fler parkeringsmöjligheter bör tillskapas i anslutning till badplatsen.
- Möjligheten att anlägga cykelväg längs Djupviksgatan 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 Djupviksgatan 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.

¹ Fördjupad översiktsplan för Djupviksområdet (Borgholms kommun, 2018-06-06)



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

1.1.2 Övriga planer i området

Borgholms kommun har tagit fram förslag till detaljplan för fastigheten Lofta 1:2 och 1:3 m.fl. samt för fastigheten Lofta 2:2 m.fl. i syfte att möjliggöra förtätning av bostäder i området norr om Lundebytorpvägen. En utredning har tagits fram med ett samlat grepp om trafikens påverkan av fler bostäder i området (Sweco, 2023). En slutsats är att merparten av den tillkommande trafiken kommer att belasta Kustvägen och Djupviksgatan med anslutning mot väg 136.

Borgholms kommun har för avsikt under 2026 påbörja ett arbete med att ta fram ett förslag till ny detaljplan för centrala Djupvik. Planområdet omfattar drygt 200 bebyggda fastigheter för bostadsändamål och planförslaget bedöms kunna tillskapa ca 50 nya bostadsfastigheter inom fastigheterna Djupvik 3:1, 1:23 och 1:27 m.fl. Även detta område kommer att generera mer trafik i området och på Djupviksgatan.

1.1.3 Åtgärdsvalsstudie väg 136

Trafikverket genomförde 2021 en Åtgärdsvalsstudie² (ÅVS) för trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder i korsningar utmed väg 136 mellan Djupvik i söder och Sandby i norr.

De brister som lyftes fram rörde bland annat tillgänglighet för gående och cyklister till busshållplatsen utmed väg 136 samt trafiksäkerheten för gående och cyklister som ska korsa väg 136. Även behov av vänstersvängfält för trafik på väg 136 för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet lyfts fram.

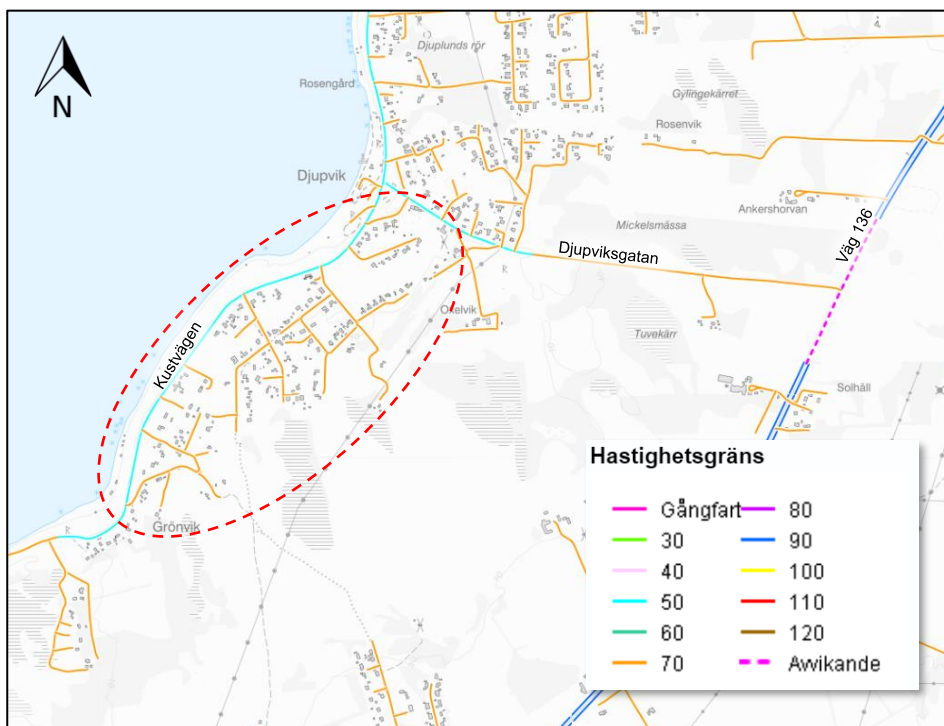
Under våren 2024 genomfördes vissa förbättringsåtgärder i korsningen, bland annat en flytt av bussfickan för södergående busstrafik och ett vänstersvängfält på väg 136.

² 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 (mellan cirka 3 och 5 meter) av varierande standard. Djupviksgatan har en varierande bredd mellan cirka 3,5 och 6,5 meter medan Kustvägen söder om Djupviksgatan har en smalare vägbredd kring 3,5 meter. Från väg 136 via Djupviksgatan nås Djupvik samhälle med bland annat en camping, en populär badplats och en restaurang. Området är mycket välbesökt under sommaren.

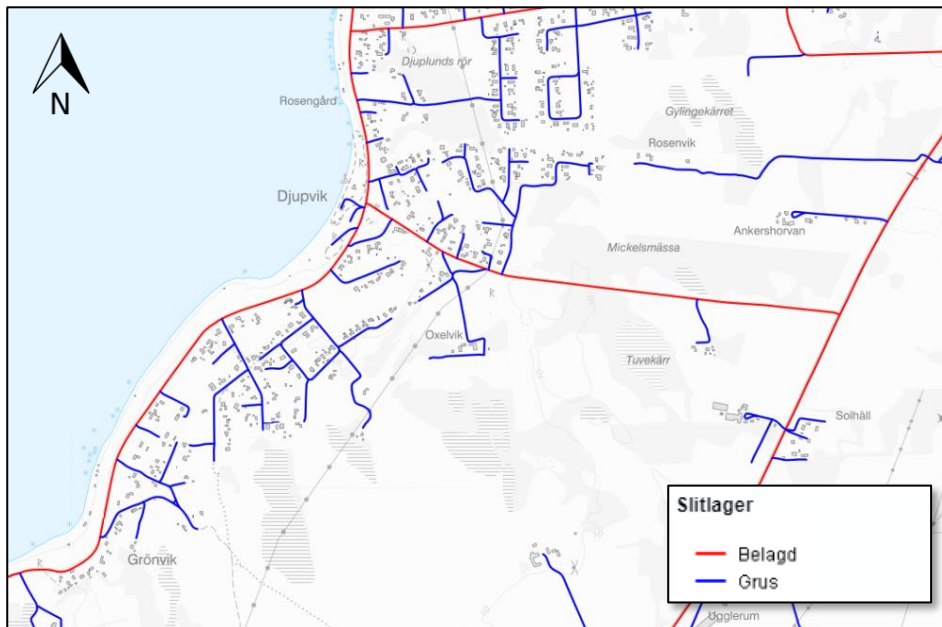


Figur 3. Gatustruktur och hastighetsgränser i området. Källa: Nationella vägdatabasen (2023).

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. Väg 136 har hastighetsgräns 90 km/tim med lokal sänkning till 60 km/tim under perioden 1 juni till 31 augusti³.

³ Ny lokal trafikföreskrift (08TFS 2024:18) trädde i kraft 10 april 2024 (Länsstyrelsen Kalmar län, 2024).

Kustvägen och Djupviksgatan är asfalterade medan övriga gator i området utgörs av grusvägar, se Figur 4.

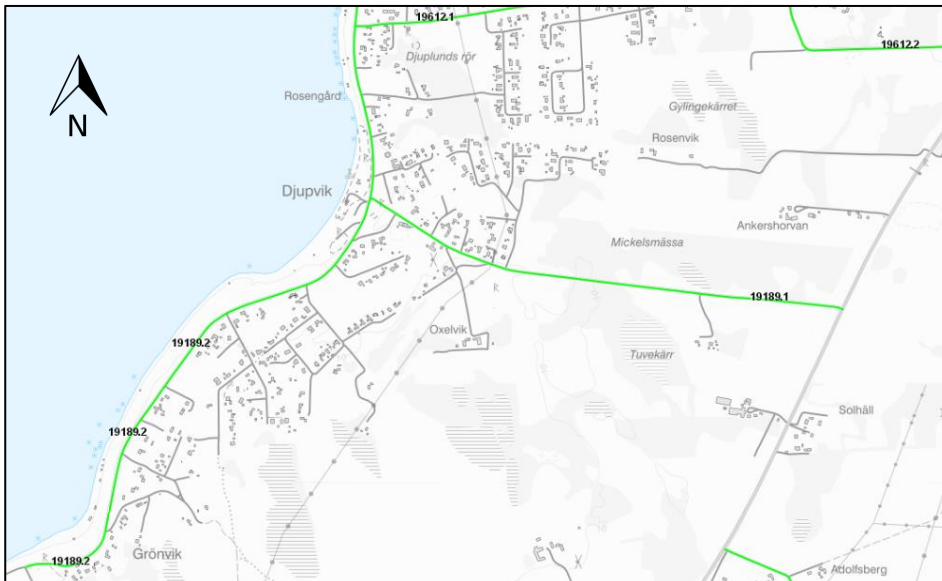


Figur 4. Slitlager. Källa: Nationella vägdatan (2023-09-19).

Gatorna i området bedöms i dagsläget hålla en god standard i förhållande till trafikbelastningen. Under sommaren uppstår dock en del framkomlighetsproblem 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

Djupviksgatan och Kustvägen är enskilda gator med statligt driftbidrag, se Figur 5 nedan. Övriga gator i området är enskilda vägar utan driftbidrag.



Figur 5. Väggar med statligt driftbidrag (gröna). Källa: Nationella vägdatan (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 persontransporter⁴. Vägen klassas som landsväg med två körfält och varierande vägbredd.



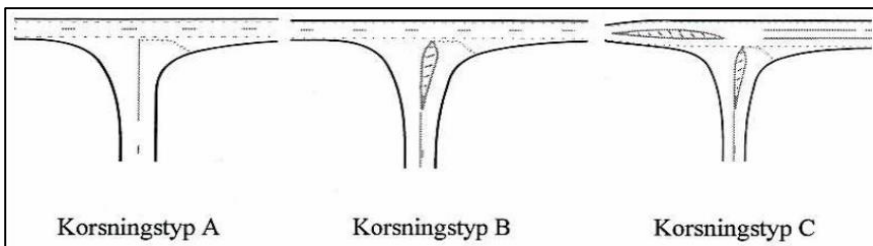
Figur 6. Väg 136 vid korsningen Djupviksgatan. Vy norrut. Källa: Google Maps (2023).

⁴ Trafikverket, 2023



Figur 7. Väg 136 vid korsningen Djupviksgatan 2024 med nyligen ombyggd busshållplats. Vy söderut.

Samtliga korsningar på sträckan förbi Djupvik är reglerade med stopplikt och utformade som så kallade typ A-korsningar utan refuger eller svängfält, se Figur 8 nedan.



Figur 8. 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.

2.1.3 Kustvägen

Kustvägen är en av Ölands stora sevärdheter som sträcker sig utmed den Ölandska stenkusten. Kustvägen utgör en av Ölands mest attraktiva cykel- och vandringsleder (Ölandsleden/Sverigeleden) och är cirka 36 kilometer lång och sträcker sig från Åleklinta 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.

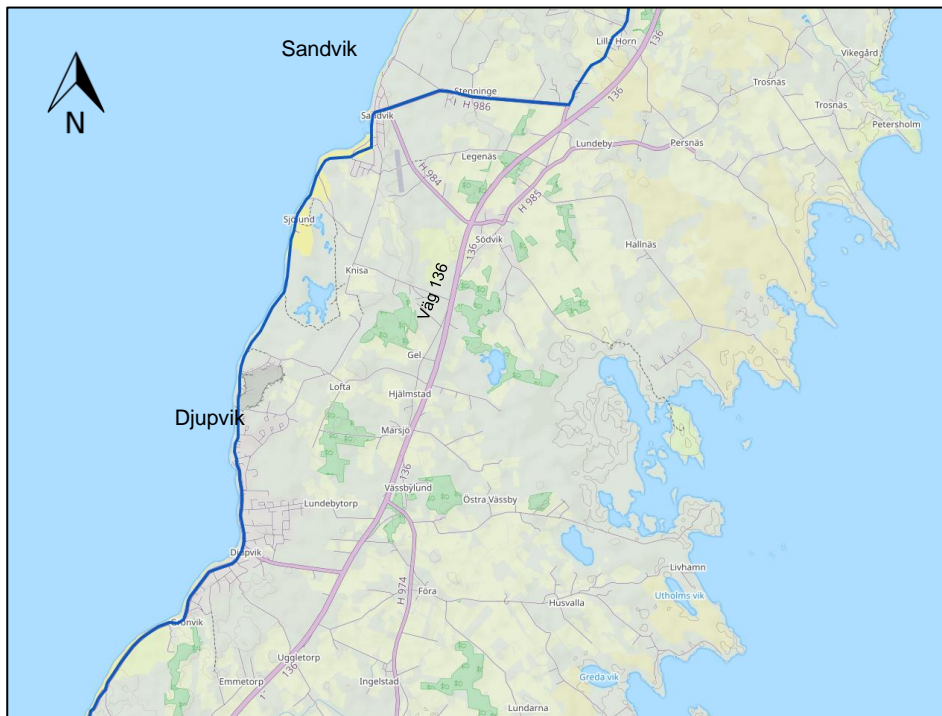
Vägen omnämns ibland som en av Sveriges vackraste vägar och antalet turister som färdas på vägen har ökat stort enligt Länsstyrelsen i Kalmar⁵.

⁵ Artikel i Kalmarposten, 2020-05-19.

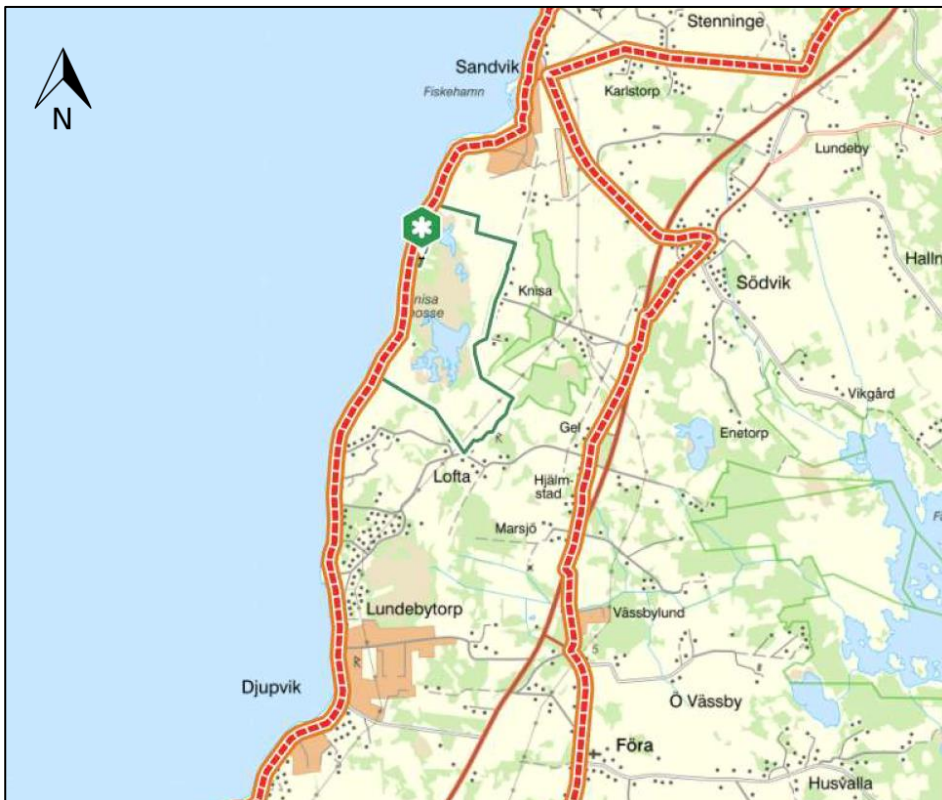
2.2 Gång och cykeltrafik

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

Sverigeleden och Ölandsleden går längs med Kustvägen, från Åleklinta i söder genom Djupvik upp till Sandvik.



Figur 9. Sverigeleden. Källa: swedenbybike.com (2024-05-06)



Figur 10. Ölandsleden. Källa: naturkartan.se (2024-05-22)

I området finns även *Kamelrundan* som är en cirka 23 kilometer lång slinga som går på både asfalterade vägar och grusvägar.



Figur 11. Kamelrundan. Källa: naturkartan.se (2024-05-06).

2.3 Kollektivtrafik

Busshållplatser utmed väg 136 ligger i anslutning till bland annat korsningarna med Djupviksgatan i söder och Loftagatan i norr. Det finns även hållplatser vid Ölands go-cartcenter (anslutningen mot Föra) och vid Marsjö, se Figur 12.

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 12. Busshållplatser utmed väg 136. Källa: Nationella vägdatabasen (2024-05-06).

2.4 Trafiksäkerhet

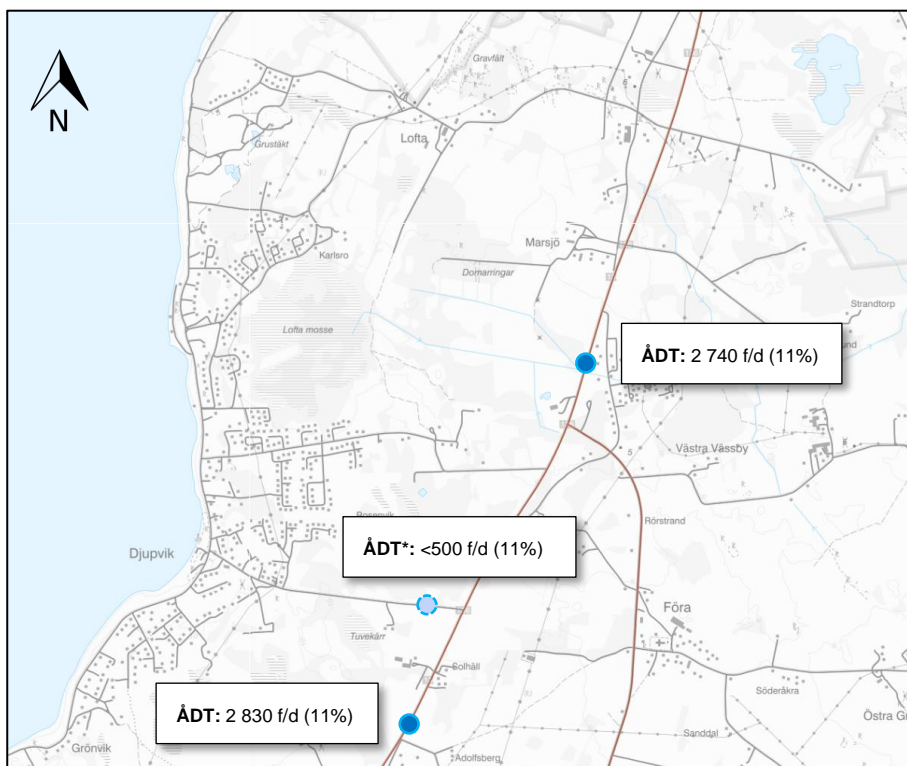
I Trafikverkets ÅVS framgår att det under perioden 2003-01-01 till 2021-10-29 har skett tre trafikolyckor i korsningen Djupviksgatan – väg 136. Samtliga olyckor är upphinnandeolyckor där svängande fordon saktat in och blivit påkörda bakifrån. Alla olyckor har varit lindriga.

I utredningen framgår också att Trafikverket fått synpunkter på bristande trafiksäkerhet i korsningen. Parkering utmed Kustvägen bedöms också utgöra en trafikfara⁶.

2.5 Trafikflöden

Årsmedelsdygnstrafiken (ÅDT) år 2021 på väg 136 är cirka 2 590 fordon per dygn norr om anslutningen till Djupvik och cirka 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 %. Uppräknat till basår 2024 blir trafikflödet cirka 3 000 fordon per dygn på väg 136.



Figur 13. Uppmätta trafikflöden på väg 136 år 2017 (Trafikverket, 2024). Andel tung trafik redovisas inom parentes.

* Uppskattat trafikflöde.

Djupviksgatan 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, som bland annat Djupviks

⁶ Fördjupad översiktsplan för Djupviksområdet (Mörbylånga kommun, 2018)

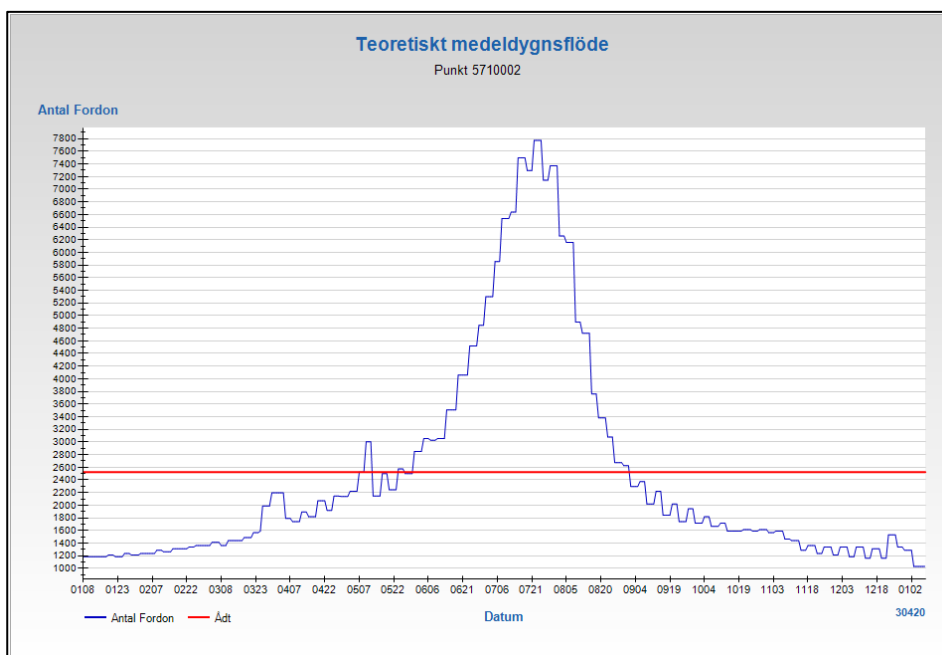
camping, badplats och restaurang vilket bidrar till ytterligare trafik. Även Kustvägen genererar besöks trafik, inte enbart under sommaren.

Det finns år 2024 cirka 440 bebyggda fastigheter i Djupviksområdet som har koppling till Djupviksgatan. Som räkneexempel kan antas att samtliga vore permanentboende vilket då skulle ge en årsdygnstrafik på vägen på cirka 2 200 f/d. Detta är dock en överskattning då det finns cirka 40 personer skrivna på adress i området och som kan antas vara permanentboende⁷. En grov bedömning är att årsmedeldygnstrafiken inte överstiger 500 f/d på Djupviksgatan och 250 f/d på Kustvägen.

Det saknas uppgifter om trafikflöden på enskilda vägar inom området. Årsdygnstrafiken på övriga gator i området antas dock vara lägre än på Djupviksgatan.

Sommartrafik

Trafikflödet på väg 136 varierar stort under året, se Figur 14 nedan. Baserat på de senaste mätningar från 2021 är trafikflödet cirka tre gånger större på sommaren och det teoretiska maxflödet uppgår då till cirka 7 800 fordon/dygn. Omräknat till basår 2024 är sommartrafikflödet cirka 9 000 fordon per år.



Figur 14. Trafikvariation över året på väg 136. Maxflödet under sommaren är cirka 7 800 fordon per dygn baserat på mätningar 2021 (Trafikverket, 2024).

Även Djupviksgatan och Kustvägen bedöms ha ett mycket större trafikflöde under sommaren än under övriga året då även campingen, restaurangen vid Djupviksgatan och Kustvägen som sevärdhet genererar mer trafik. Som referens används teoretiska sommartrafikflöden vid Byxelkrok, Sandvik och Stora Rör enligt Tabell 1 nedan.

⁷ Enl. uppgift från Borgholms kommun 2024.

Tabell 1. Referensvärden ÅDT och sommartrafik (Trafikverket, 2024)

Väg	ÅDT	Sommardygnsstrafik ¹⁾	Ökning jmf med ÅDT, faktor
Neptunivägen, Byxelkrok	300	900 f/d	x 3,0
Stenningevägen, Sandvik	480	1 500 f/d	x 3,1
Stora Rörsvägen, Stora Rör	350	1 100 f/d	x 3,1

¹⁾ Trafikverkets trafikflödeskarta (uttag 2024-12-17).

Ett rimligt antagande är att trafikvariationen på Djupviksgatan följer samma mönster över året då förutsättningarna är relativt lika för de olika orterna. Det ger då en teoretisk sommardygnsstrafik på upp till 1 500 f/d på Djupviksgatan.

En sammanställning av sommartrafikflöden framgår av Tabell 2.

Tabell 2. Beräknade trafikflöden för basår 2024 (fordon per dygn).

Väg	ÅDT (f/d)	Sommar (f/d)
Väg 136	3 000	Ca 9 000
Djupviksgatan*	< 500	Ca 1 500
Kustvägen *	< 250	Ca 800

* uppskattade värden

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 (2024-04-19) för uppräknig av trafik till prognosår 2045.

3.2 Trafikalsträng

Trafikalsträngen för hela planområdet beräknas till maximalt 640 fordon per dygn, se Figur 15. Det motsvarar cirka 4,7 fordonsrörelser per bebyggd fastighet och dygn. Denna trafikmängd är beräknad på full utbyggnad i området enligt vad som medges i detaljplanen.



Figur 15. Beräknad maximal trafikallsträng vid full exploatering inom planområdet.

3.3 Trafikprognos 2045, väg 136

Uppräkning av trafik på väg 136 har gjorts utifrån Trafikverkets basprognos för trafikutveckling 2019 till 2045, se Tabell 3. Beräkningarna baseras på trafikmätning från 2017 (på grund av osäkerhet i mätvärde 2021 till följd av Covid-19). Utifrån basprognosen antas en linjär ökning med 0,6 % per år för personbil och 1,2 % per år för lastbil mellan åren 2017 och 2045. Då uppmätt trafikflöde är i stort sett detsamma norr respektive söder om anslutningen till Djupvik redovisas enbart trafikflöden för mätpunkten söder om korsningen där trafikflödet är marginellt högre. Tillkommande trafik från exploatering i Djupviksområdet antas fördela sig 50/50 norr- respektive söderut på väg 136.

Tabell 3. Uppmätt (2017) och beräknade trafikflöden för väg 136.

Väg 136	År	ÅDT (f/d)	Andel tung trafik
Trafikmätning	2017	2 830	11%
Beräknat basår	2024	2 960	11%
Prognosår	2045	4060	12%

Sommartrafiken beräknas öka i motsvarande omfattning som årsdygnstrafiken vilket ger cirka 12 000 fordon/dygn på väg 136 för prognosår 2045.

3.4 Sammanställning av framtida trafikflöden

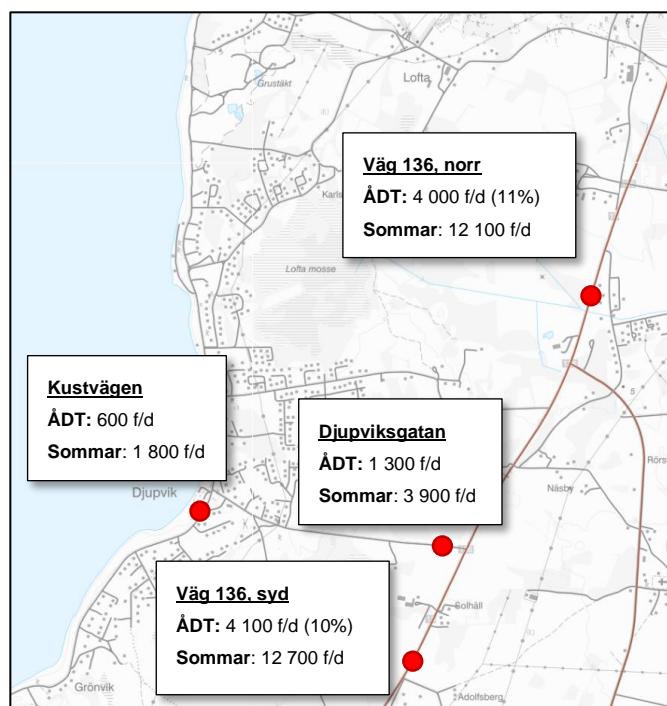
En sammanställning av beräknade och uppskattade trafikflöden i området vid prognosår 2045 med full exploatering i området enligt nya detaljplaner för Lofta och södra Djupvik framgår av Tabell 4 nedan. Redovisade värden inkluderar även ett beräknat tillskott på 250 fordon per dygn i området för detaljplan centrala Djupvik.

Tabell 4. Beräknade och uppskattade trafikflöden för prognosår 2045 (fordon per dygn).

Väg	ÅDT 2045	Sommartrafik 2045
Väg 136*	4 100	12 700
Djupviksgatan	1 300**	3 900
Kustvägen	600	1 800

* söder om Djupviksgatan

** antaget ca 90% av trafiken från planområdet belastar Djupviksgatan



Figur 16. Beräknade framtida trafikflöden för prognosår 2045.

3.5 Trafikföring och konsekvenser av tillkommande bebyggelse



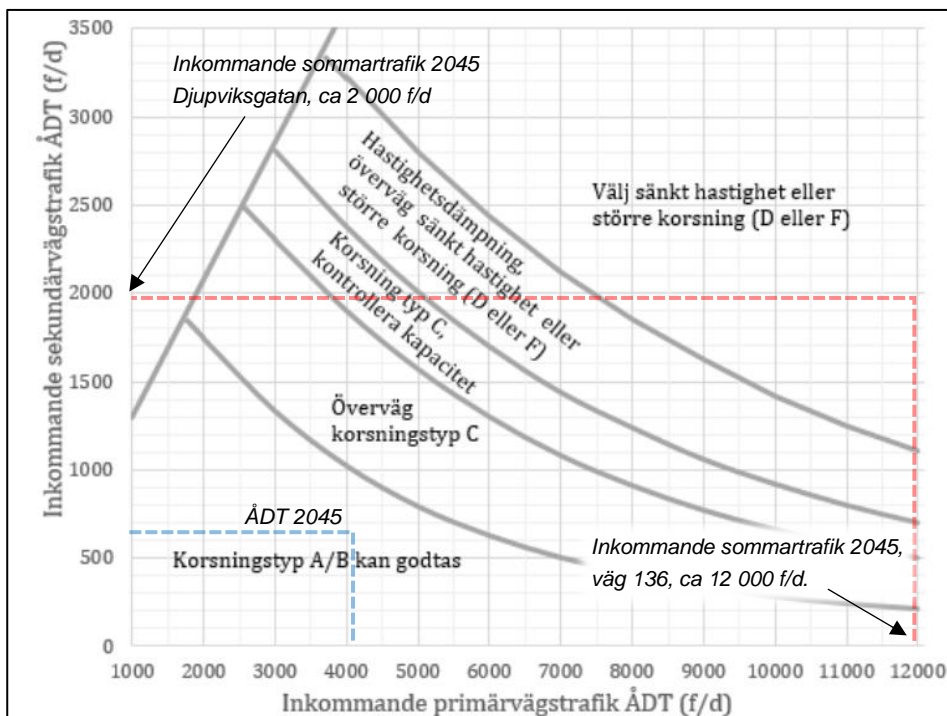
Figur 17. Illustration av trafikfördelningen från planområdet.

3.5.1 Djupviksgatan

Trafiken från planområdet kommer i huvudsak att anslutas mot Kustvägen medan ett mindre antal fastigheter ansluts mot Djupviksgatan.

Enligt trafikutredning för Lofta (Sweco, 2023) bedöms Djupviksgatan få ett maximalt tillskott på cirka 250 fordon per dygn. Tillsammans med den beräknade trafikstringen från det aktuella planområdet uppgår den maximala trafikökningen på Djupviksgatan till omkring 800 fordon per dygn. Den totala trafikmängden beräknas därmed uppgå till maximalt cirka 1 300 fordon per dygn vid full exploatering i området. Rekommenderad minsta vägbredd är 6 meter plus stödremsa på minst 0,25 meter.

En översiktlig bedömning av kapaciteten i korsningen med väg 136 kan göras med stöd av VGU, se Figur 18 nedan. Årsmedeldygnstrafiken år 2045 på väg 136 är cirka 4 000 f/d och det beräknade inkommande flödet på Djupviksgatan är cirka 650 fordon per dygn (blå streckad linje) vilket innebär att nuvarande korsning är dimensionerad för att kunna hantera den framtida trafiken.



Figur 18. Tревägskorsningar i landsbygdsmiljö, 80 km/tim (Trafikverket, 2021).

Sommartid ökar trafiken med över 270 % på väg 136 och med tillkommande bebyggelse i området beräknas sommartrafiken på Djupviksgatan kunna uppgå maximalt cirka 2 000 fordon per dygn (observera att detta förutsätter att i princip all trafikalstring i området belastar Djupviksgatan). Streckad röd linje i Figur 18 visar den teoretiska maximala sommartrafiken på väg 136 och Djupviksgatan år 2045.

Åtgärder för ökad kapacitet och trafiksäkerhet under sommarmånaderna finns i form av hastighetsdämpning under perioden 1 juni till och med 31 augusti, och under 2024 byggdes även korsningen om med ett vänstersvängfält på väg 136.

3.5.2 Kustvägen

Den ökade trafiken i området innebär ett ökat slitage och påverkan på den känsliga natur som omger vägen. Kustvägen är cirka 3,5 meter bred söderut från korsningen med Djupviksgatan. Minsta rekommenderade bredd är 4 meter. På grund av den känsliga miljön utmed kusten kan möjligheten att bredda vägen vara begränsad. 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 19. Kustvägen söder om Djupviksgatan.

3.5.3 Korsningen Kustvägen - Djupviksgatan

Kring korsningen Kustvägen - Djupviksgatan kan framkomligheten vara begränsad under sommaren på grund av många besökare till de olika målpunkterna i området. Åtgärder för ökad framkomlighet bör studeras vidare då trafikbelastningen kommer att öka ytterligare i korsningen. Till exempel kan fler anordnade parkeringsplatser minska risken för parkering i terräng vid sidan av vägen och in-/utfarten till den befintliga parkeringen kan justeras för att öka tydligheten i korsningen. Förslagsvis anordnas separat in- respektive utfart.



Figur 20. Översikt korsningen Djupviksgatan - Kustvägen. Källa: Lantmäteriet.

På Djupviksgatan vid Restaurang Elise, utmed norra sidan av vägen, finns fyra målade parkeringsrutor. Placeringen av dessa parkeringsrutor bedöms olämplig ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt då besökare måste korsa

vägen, framför allt sommartid då det är som mest trafik. Lämplig parkeringslösning för restaurangen bör studeras vidare. En möjlig lösning kan vara att anlägga parkering sydväst om restaurangen eller öster om utmed Djupviksgatan, se skiss i Figur 21.



Figur 21. Tolkade områden för ny parkeringslösning vid restaurangen.

3.5.4 Övriga gator i området

Inom området finns flera mindre gator som kan komma att påverkas av tillkommande bebyggelse i olika omfattning. Ur ett kapacitets- och tillgänglighetsperspektiv bedöms dock inga särskilda åtgärder behöva vidtas för att hantera den tillkommande trafiken. God sikt bör dock säkerställas i samtliga korsningspunkter.

3.6 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 (≤ 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. Borgholms kommun bör i samråd med Länsstyrelsen, Trafikverket och enskilda väghållare verka för lägre hastighetsgränser i området.
- Med ökat antal boende i området ökar underlaget för kollektivtrafiken och kopplingar till hållplatser bör stärkas. Hastigheten och det höga trafikflödet under sommaren på Djupviksgatan motiverar en separerad gång- och cykelbana utmed gatan. Minsta rekommenderade bredd för dubbelriktad cykelbana är 2,25 meter (Trafikverket och SKR, 2022). Cykelparkering bör anordnas vid busshållplatser.

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.
- Vändplatser bör utformas med minst radie 6 meter. För att till exempel sopbil ska kunna vända utan backrörelse krävs minst radie 10 meter.

Referenser

Trafikverket (2024). *Vägtrafikflödeskartan*.

<https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation> (maj 2024)

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

Trafikverket

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

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

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

Trafikverket och Sveriges kommuner och regioner (2022). *Mobilitet för gående,
cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning,
underhåll och uppföljning*. (publ.nr. 2022:020).

