

PM Trafik: Gång- och Cykelväg – DETALJPLAN FÖR

Fastighet Dampehammar 1:63 i Rockneby, Kalmar kommun

Bakgrund & syfte

En ny detaljplan är under framtagande för fastigheten Dampehammar 1:63. Planförslaget skapar förutsättningar för bostäder med närhet till dagligvaruhandel och service. I detaljplanearbetet har det uppmärksammats att de två gång- och cykelvägarna som passerar genom Dampehammar 1:63 fortsätter på privat mark i båda riktningar (Knapegården 2:1), se röda linjer i *Figur 1*.



Figur 1: De två befintliga gång- och cykelvägar inom Dampehammar 1:63 och Knapegården 2:1

Datum
2020-03-05

Ärendebeteckning
PM Trafik: Gång- och cykelväg –
Dampehammar 1:63

Rättighet att bygga och bibehålla de befintliga gång- och cykelvägarna på jordbruksfastigheten Knappegården 2:1 uppläts med största sannolikhet muntligt av tidigare fastighetsägare till kommunen, då inget skriftligt avtal har återfunnits. Att uppföra gång- och cykelvägar för att förenkla transportmöjligheterna var troligtvis viktigt för de boende i Rockneby inklusive ägare av Knappegården 2:1. När i tiden som gång- och cykelvägarna anlades har inte kunnat fastslås, men de har funnits på platsen i flera decennier.

Allmänna gång- och cykelvägar är viktiga för oskyddade trafikanters trafiksäkerhet och framkomlighet. Kalmar kommun önskar att säkra tillgången till allmänna gång- och cykelvägar runt om i kommunen. Detta PM utreder därför betydelsen och placeringen av de två gång- och cykelvägarna som uppmärksammats i detaljplanearbetet.

Metod

I detta PM studeras gång- och cykelvägarna utifrån ett större perspektiv. Den ena gång- och cykelvägen utgör en del av nordöstra Rockneby och den andra utgör en del av centrala Rockneby. Gång- och cykelvägnätet för nordöstra respektive centrala Rockneby kommer att redovisas separat i detta PM.

För att studera gång- och cykelvägnätet i Rockneby är det relevant att få en överblick över vart de större målpunkterna i samhället finns. De större målpunkterna i Rockneby finns i de centrala delarna. I de centrala delarna finns dagligvaruhandel, skolverksamhet, servicecentral, idrottsplats och kyrka (se *Figur 2*). Dessa platser antas vara de större målpunkterna i Rockneby, dit flest rör sig till och från. Det är därför betydande att målpunkterna är tillgängliga och lättåtkomliga för gång- och cykeltrafik. Idag finns ett befintligt gång- och cykelvägnät till dessa målpunkter, vilket de två gång- och cykelvägarna utgör en del av.



Figur 2: Rocknebys målpunkter.

Datum
2020-03-05

Ärendebeteckning
PM Trafik: Gång- och cykelväg –
Dampehammar 1:63

Gång- och cykelvägnät nordöstra Rockneby

Befintlig sträckning

Nordöstra Rockneby definieras i denna avgränsning av ett villaområde med ca 40 bostäder (se *Figur 3*). Gång- och cykeltrafik inom villaområdet sker i blandtrafik, vilket bedöms vara acceptabelt på grund av det låga trafikflödet, samt villagatornas självförklarande gatumiljö som uppmuntrar till låga hastigheter och vaksamhet.



Figur 3: Nordöstra Rockneby och dess gång- och cykelvägnät

Inom det föreslagna planområdet knyter de två gång- och cykelvägarna samman den nordöstra delen av Rockneby med de centrala delarna. Den norra gång- och cykelvägen är helt separerad från biltrafik och är ca 150 m lång och 2.5 m bred (se *Figur 4, 5 och 6*).

Datum
2020-03-05

Ärendebeteckning
PM Trafik: Gång- och cykelväg –
Dampehammar 1:63



Figur 4: Den norra gång- och cykelvägen vid Dampehammar 1:63



Figur 5 och 6: Gång- och cykelväg norr om Dampehammar 1:63 tillhörande nordöstra Rockneby

Vid färd från nordöstra Rockneby till någon av samhällets målpunkter finns idag två alternativa vägar att välja. Det mest trafiksäkra alternativet är att välja den separerade gång- och cykelvägen inom Knappegården 2:1 och Dampehammar 1:63. Denna väg är dessutom den mest gena för flertalet boende i villaområdet. Gång- och cykelvägen ansluts sedan till en separerad gång- och cykelväg vidare mot Rocknebys målpunkter. Gång- och cykelvägen är således betydande för de boende i nordöstra Rockneby vad gäller möjligheten att förflytta sig hållbart och trafiksäkert inom samhället. Gång- och cykelvägen erbjuder även en naturskön sträcka som bidrar till rekreation.

Den andra, alternativa vägen, är att färdas på Ryssbyvägen. Ur trafiksäkerhetsynpunkt är inte Ryssbyvägen att föredra. Vägen är förhållandevis vältrafikerad med stor andel tung trafik, senaste mätningen på Ryssbyvägen gjordes i höjd med planområdet år 2018 och visade 1000 ÅDT (årsmedeldygnstrafik). Vägen

Datum
2020-03-05

Ärendebeteckning
PM Trafik: Gång- och cykelväg –
Dampehammar 1:63

har en smal vägren, därtill kantas vägen av tätt intilliggande fastigheter med både utfarter, samt skymmande buskage (se *Figur 7 och 8*).



Figur 7 och 8: Ryssbyvägen i norra Rockneby

Alternativ sträckning

Om gång- och cykelvägen inom planområdet fortsatt är på privat mark och tillträde upphör behöver åtgärder göras på Ryssbyvägen för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. En godtagbar lösning är i sådant fall att bredda Ryssbyvägen och anlägga en parallell separat gång- och cykelväg. Ytan som behöver tas i anspråk för gång- och cykelvägen behöver i detta sammanhang vara minst 4 m bred. Gång- och cykelvägen placeras med fördel på östra sidan om Ryssbyvägen för att smidigt kunna kopplas samman med befintligt gång- och cykelvägnät söderut. En tänkbar sträcka är att gång- och cykelvägen anläggs fram till Grodgatan. Sträckan är ca 200 m och går någorlunda parallellt med befintlig gång- och cykelväg vid villaområdet. En större och mer kostsam åtgärd är att anlägga gång- och cykelväg längs med hela Ryssbyvägens bebyggelse norrut, vilket motsvarar en sträcka på totalt ca 500 m (se *Figur 9*).

Bostadsområdet väster om Ryssbyvägen påverkas inte av en ny gång- och cykelväg då de idag har andra alternativa vägar till målpunkter i samhället.



Figur 9: Befintlig gång- och cykelväg samt alternativ ny sträcka

Datum
2020-03-05

Ärendebeteckning
PM Trafik: Gång- och cykelväg –
Dampehammar 1:63

Fördelen med en gång- och cykelväg längs Ryssbyvägen är att den ger en trafiksäker lösning för de som går eller cyklar på denna väg. Det finns exempelvis sju stycken villafastigheter på sträckan som idag enbart har anslutning via Ryssbyvägen. Likaså gynnas den genomgående gång- och cykeltrafiken av en mer trafiksäker lösning längs Ryssbyvägen. För den genomgående trafiken är det mest naturligt att använda den raka och gena Ryssbyvägen.

En ny gång- och cykelväg längs Ryssbyvägen skulle dock innebära utmaningar:

- *Behöver lösa in mark från intilliggande villafastigheter*

Genom att bredda Ryssbyvägen med 4 m behöver Kalmar kommun lösa in mark från intilliggande villafastigheter. Ca 5 – 10 % av fastigheternas areal skulle behöva lösas in för att bli allmän platsmark. Alternativet att bygga en ny gång- och cykelväg fram till Grodgatan berör fem privata villafastigheter och alternativet att bygga längs hela Ryssbyvägens bebyggelse berör 12 villafastigheter (se *Figur 10*).

Idag ligger fastighetsgränserna i asfaltkanten eller i de häckar som löper mellan trädgårdarna och Ryssbyvägen. En viss remsa icke-hårdgjord yta krävs också för att hantera det dagvatten som den hårdgjorda ytan ger upphov till. Plats för snö vid skottning samt för belysningsstolpar med tillhörande ledningar behövs också.

- *Ledningar kan påverkas*

Vid anläggande av en ny gång- och cykelväg längs Ryssbyvägen kan även konsekvenser för ledningar och kabelskåp uppkomma.

- *Trafikosäkerhet*

En del av fastigheterna kommer att ha in- och utfart mot gång- och cykelvägen, vilket inte är att föredra ur trafiksäkerhetssynpunkt då flertalet konfliktpunkter uppstår.

- *Insyn och intrång*

En gång- och cykelväg framför fastigheterna medför större insynpåfrestningar ifrån gång- och cykeltrafikanter, men kan teoretiskt skapa en lugnare och säkrare zon framför huset. Att lösa in mark från en villatomt precis framför ett hus innebär ett mycket stort intrång för en privatperson. Den privata sfären runt ett enbostadshus är viktig för en villafastighet och ett intrång skulle troligtvis påverka fastighetsvärdet negativt vid en försäljning.

Datum
2020-03-05

Ärendebeteckning
PM Trafik: Gång- och cykelväg –
Dampehammar 1:63



Figur 10: Markremsai anspråk vid ny gång- och cykelväg längs Ryssbyvägen

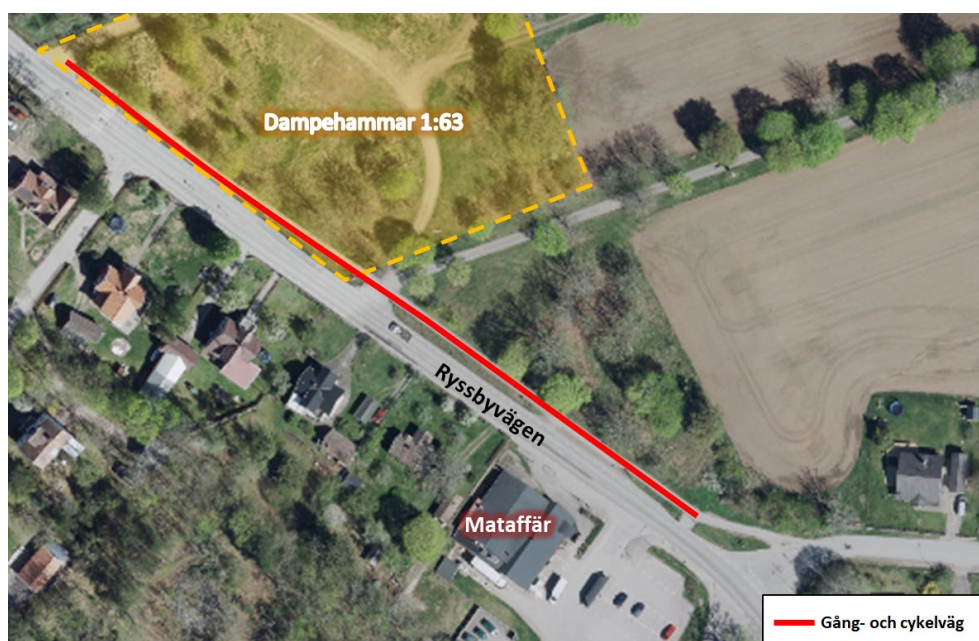
Datum
2020-03-05

Ärendebeteckning
PM Trafik: Gång- och cykelväg –
Dampehammar 1:63

Gång- och cykelvägnät centrala Rockneby

Befintlig sträckning

Den södra gång- och cykelvägen inom planområdet längs Ryssbyvägen utgör en del av gång- och cykelvägnätet i centrala Rockneby. Utformningen och placeringen bedöms vara god, då den är 3 m bred och separerad från intilliggande biltrafik med en ca 2 m bred grönyta (se *Figur 11, 12 och 13*). Gång- och cykelvägen är ca 200 m lång och knyter samman både norra och södra delen av Rockneby. Gång- och cykelvägen är således en viktig länk och betydande för hela Rockneby, Dampehammar 1:63 inkluderat.



Figur 11: Gång- och cykelväg inom planområde tillhörande centrala Rockneby



Figur 12 och 13: Gång- och cykelväg inom planområde tillhörande centrala Rockneby

Alternativ sträckning

Då det redan existerar en gång- och cykelväg med god utformning parallellt med Ryssbyvägen anses det inte rimligt ur allmännyttan, trafiksäkerhet och framkomlighet att anlägga en ny gång- och cykelväg på den västra sidan. Alternativet innebär dessutom att mark behöver lösas in från tre fastigheter, varav

Datum
2020-03-05

Ärendebeteckning
PM Trafik: Gång- och cykelväg –
Dampehammar 1:63

en av fastigheterna är den lokala matvaruhandeln vars in- och utfart skulle korsa gång- och cykelvägen. Att anlägga en bit av gång- och cykelvägens sträckning på den västra sidan skulle innebära en osammanhängande sträckning med onödigt många korsningspunkter för oskyddade trafikanter. Det finns därför inga andra rimliga alternativ för placering av en gång- och cykelväg på denna sträcka längs Ryssbyvägen.

Tas den befintliga gång- och cykelväg bort utan att ersättas, tvingas gång- och cykeltrafikanter att nyttja Ryssbyvägen, vilket inte är bra ur trafiksäkerhets- och trygghetssynpunkt. Med tidigare nämnda argument är det av stor vikt att befintlig gång- och cykelväg behålls.

”Missing link” inom planområdet

Mellan planområdets båda gång- och cykelvägar förekommer en ”missing link” i form av en grusväg (se *Figur 14* och *15*). Då de båda gång- och cykelvägarna föreslås behållas är det önskvärt att grusvägen utformas på samma sätt som de intilliggande vägarna, och kopplar samman sträckorna, för att få en sammanhängande enhetlig gång- och cykelväg.



Figur 14 och 15: Grusväg inom planområde

Föreslaget övertagande av gång- och cykelväg

Sammanfattningsvis bedöms befintliga gång- och cykelvägar som tillräckliga både vad gäller utformning och placering. Det är därför viktigt att de ingår i planområdet och blir allmänna.

För gång- och cykelvägen som leder till nordöstra Rockneby föreslås inte alternativet att ersätta med en ny separerad gång- och cykelväg längs Ryssbyvägen i dagsläget. Inte minst med tanke på den större åtgärd som krävs med intrång på upp till 12 villafastigheter. Kvar står dock det faktum att en del fortfarande kommer att gå och cykla på Ryssbyvägen för att de bor där eller bara passerar genom området.

Datum
2020-03-05

Ärendebeteckning
PM Trafik: Gång- och cykelväg –
Dampehammar 1:63

För gång- och cykelvägen som hör till centrala Rockneby är nuvarande placering den mest fördelaktiga då det inte finns några lämpliga alternativ.

Vid ett kommunalt övertagande av gång- och cykelvägarna behöver ca 0.2-0.3 % av jordbruksfastigheten lösas in om dessa blir allmän platsmark. En remsa grönmark intill gång- och cykelvägarna behöver också lösas in för att inkludera de ytor som behövs för att få ett säkerhetsavstånd mot jordbruksmarken som brukas av tunga jordbruksmaskiner, men också för dagvatteninfiltrering och belysningsstolpar med tillhörande ledningar.

Att lösa in mark från del av jordbruksfastighet (Knapegården 2:1) som inte går att odla på och inte heller är väsentlig för jordbrukstransporterna borde inte påverka fastighetens marknadsvärde nämnvärt. De två gång- och cykelvägarna ligger i utkanten av fastigheten och större delen av sträckningen ligger, ifrån gårdens boningshus sett, bakom äldre träd som skärmar av mot villatomter och Ryssbyvägen. Gång- och cykelvägarna ligger intill allmän väg eller enskilda villafastigheter i hela sin sträckning.

Slutsats

Efter att ha studerat gång- och cykelvägnätet i Rockneby är de två gång- och cykelvägarna som berörs i planarbetet betydande för samhället. Gång- och cykelvägarna leder till större målpunkter och knyter samman Rocknebys olika områden.

Att ändra och ersätta befintliga gång- och cykelvägar leder till större konsekvenser och utmaningar. Den utformning och sträckning som gång- och cykelvägarna har idag bedöms tillräcklig förutsatt att de enhetligt kopplas samman inom planområdet där det idag är en ”missing link”.

Då befintliga gång- och cykelvägarna är betydande för Rockneby är det viktigt att tillträde till dem kan säkerställas, därför är det angeläget att planområdet utökas till att innefatta dessa och kan övertas av Kalmar kommun.

Anton Johansson

Trafikplanerare