

Lokalisering av området

Inledning

1. En mobilitetsplan inom Tillhåll2:12

Den här integrerade mobilitetsplan har tagits fram inom Tillhåll 2 Delprojekt 12 Fyrstegsprincipen i nya stadsdelar. Fokuset är på dagens situation och planering för åtgärda idag. Syftet är att förtydliga trafikplanerna på Gullberna området i Karlskrona, öka fokuset på trafiksituationen i sin helhet (inkl. miljö och social hållbarhet) och öka kunskap om beteendepåverkans åtgärder hos aktörerna på Karlskrona kommun och på området Gullberna i ett tidigt skede. Hela delprojektet syftar på att utveckla metoder för att implementera nya hållbara transportlösningar. Lösningarna ska stödja den kommunala samhällsplaneringen i tydlig riktning mot mer hållbara transporter genom att systematiskt använda Fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen lanserades av Trafikverket (då Vägverket) och är känd som ett förhållningssätt till planering och val av åtgärder. Tanken är att flera olika och alternativa lösningar ska prövas innan stora investeringar och ombyggnader sker:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehov och val av transportsätt (Påverka valet)
2. Åtgärder som effektiviserar utnyttjandet av befintligt vägnät och fordon (Använd effektivare)
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder (Förbättra)
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder (Bygg nytt)

Projektetid är 30 månader från juli 2009 till december 2011. Det är ett samarbete med Lunds kommun, Helsingborg stad och Energikontorsydost. En arbetsgrupp har skapats i Karlskrona med Blekingetrafiken, Karlskrona kommun, Trafikverket och Energikontor Sydost. Fokuset ligger på att genomföra steg 1 och steg 2 av fyrstegsprincipen på Gullberna området.

Läs mer på <http://www.energi-kontorsydost.se/mobilitetskontor/tillhall2.php> och på <http://www.hmskane.se/index.php?PHPSESSID=mfur3iccrqh2euulka54qf7it3&i=-1&idc=14&ms=1&sm=0>.

2. Mobility Management potential på Gullberna

Inom Tillhåll 2:12 projekt jobbar Lunds kommun på Brunnsberg området och Helsingborgs kommun på H+. I Karlskrona valdes Gullberna området som fokus i samråd med Tekniska förvaltningen, Karlskrona kommun för de följande orsakerna. Gullberna är Karlskrona kommun befolkningscentrum. Gullberna möjligtvis blir en strukturerande respunkt i kollektivtrafiks nätverk. Det finns bra kollektivtrafik förbindelser och bra cykel vägar till staden.

Förutsättningar om trafiksituationen på Gullberna

Det saknas trafikräkningar på området.

1. Markägarna och trafiksituationsansvaret

Samfällighetsföreningen Gullbernahults samlar ägarna på Gullberna området: Dagon Projektutveckling, villaägarna och en bostadsförening. Samfällighetsföreningen Gullbernahults har ekonomiskt ansvar för trafiknätverk och byggnationer och äger alla vägar på Gullberna, utom Hultsvägen som ägs av kommunen.

2. Ett ganska funktionsblandat område

Det finns bostäder, arbetsplatser, en restaurang. Ca 350 personer är folkbokförda idag (+70 personer under 2010). I området finns idag ca 35 företag, en konferensanläggning, 10 Karlskrona kommun avdelningar (administration, utbildning, äldre boende, boende med särskild service), 5 förskolor/skolor med ca 700 barn (2 av de är grundskolor, 4 av de är friskolor, 4 av de ligger på Backsippevägen). Det finns ingen dagligvarubutik på själva området. Amiralen - ett stort köpcentrum (Maxi ICA och 14 butiker inom mat, mode, hem och fritid) finns i gång- och cykelavstånd (1 km), samt kan nås med bussen. Lyckeby vårdcentralen och barnvårdcentralen ligger 2,2km bort från Gullberna området. Det går att åka buss dit med 1,5 km promenad.

3. Förutsättningar – Gång och cykelvägar

Gång, cykelvägar och cykelställ saknas på Gullberna. Däremot bra cykelvägar till Karlskrona stad och Lyckeby finns. Det är 6 km och tar 21 minuter med cykel (12minuter med bil).

4. Förutsättningar – Kollektivtrafik, 400 bussresenär en vardag

Karlskrona är den stad i sin storlek som har flest kollektivtrafikresor per invånare. Stört är utbudet under dagtid på vardagarna¹.

Busslinjen 6 mellan Karlskrona-Bergåsa-Verkö trafikerar huvudslingan på Gullberna. Den går med 20 minuters intervall mellan kl6.20 och kl19.00. Bussresan tar 16 minuter (Det är 6 km till Stortorget i Karlskrona, jämförbart med 12 minuter med bil och 21 minuter med cykel). Det finns två hållplatser: Hultvägen (på utkanten av området) och Gullberna Park (mitt i området). Alla delar av Gullberna Park bedöms av Atkins konsultkontor som nära till kollektivtrafik (<500 meter). Kopplingen till och från busshållplatserna är dock inte bra (inga trottoarer, inga cykelvägar eller cykelställ).

En representativ vardag stiger 250 personer på (3/4 till Karlskrona centrum och 1/4 till Verkö) och 150 personer av bussen på Gullberna park hållplatsen (15 personer på och av på Hultvägen)².

5. Förutsättningar – Biltrafik till området

Gullberna området kan angöras via E22, Trafikplats Öst som ansluter till Rv 28 (Österleden). Trafikmängden på E22 vid Trafikplats Öst är knappt 10 000 fordon per årsmedeldygn. Nordväst om Gullberna ligger Österleden som är den huvudsakliga infarten till Karlskrona ön och trafikeras idag av 24 000 fordon/dygn. Norr om Gullberna ligger Verkövägen som trafikeras idag av 16 000 fordon/dygn.

Området har två tillfarter: Hultvägen i väster, Lallerstedsgata i norr (mest trafik, denna infart kopplar till Österleden och till service/köpcentrum). Huvudstråket är en slinga som är 6,5 meter bred som omfattar Hultvägen, Kolonivägen och Astervägen. Hastigheten är 50km/tim samt 30km/tim och östra i centrala delarna. På Backsippevägen finns det flera skolor/förskolor. Parkerings- och trafikproblemen är påtagliga idag, speciellt vid Svettpärulan förskolan. På området finns det 460 inskrivna barn som motsvarar 740 motorfordonsrörelser/dygn (om 80 % är hämtade med bil). Kontor och behandlingshem genererar också trafik. Totalt är det sannolikt 2 000 fordonsrörelser/dygn på Backsippevägen. (bedömning av Atkins konsultkontor).

6. Förutsättningar – Ett bil orienterat område

Området uppfattas idag som rörigt och bil orienterat med breda kör ytor, få trottoarer samt många och stora parkeringsytor. Gullberna sjukhus byggdes på 1950-talet och lades ner på 1990-talet. Gullberna områdets såldes kring 2005 av Karlskrona kommun till fastighetsägaren Dagon Projektutveckling utan cykelvägar och trottoarer.

Över 3000 fordonsrörelse sker per dygn på området. De delas upp som följande.

- Ca 1200 fordonsrörelse/dygn av barn skjutsning (90 % elever utav 90 % körs till skolan),
- Ca 1200 fordonsrörelse/dygn av de 615 inpendlare³,
- Ca 900 fordonsrörelse/dygn av hushållen. Ca 200 hushåll. Varje hushåll i ett perifert område som Gullberna orsaker 4,5 fordonsrörelse/dygn.
- Tilläggs leveranser och besökare.

¹ Utav examen arbete av Ellen Rube "Framgångsfaktorer för kollektivtrafik i småstäder" som finns på <http://epubl.ltu.se/1402-1617/2007/153/LTU-EX-07153-SE.pdf>.

² Statistiken kommer från Blekingetrafiken.

³ Kommunen tog fram statistik om 615 inpendlare på området. 98 % är anställda. ¾ är kvinnor. 2/3 jobbar på den offentliga sektorn (kommunal förvaltning) och 1/3 på näringslivet (aktiebolag). 2/3 jobbar inom vård och omsorg och utbildning, 1/5 på civila myndigheter.

De 538⁴ befintliga bilparkeringsplatser är gratis och räcker med dagens behov (behovet räknas vara 527⁵ bilplatser utifrån Trelleborgsnormer⁶). (från Atkins trafikutredningen). En vanlig veckodag (15 mars 2011) räknades 350 parkerade bilar på området utom bostadsparkeringarna. Atkinskonsultföretaget gjorde en inventering på befintliga parkeringsplatser. Idag finns två större parkeringsytor och många mindre parkeringsytor. En del är väl utnyttjade. I centrum, stora asfaltytor utan egentlig struktur samt parkeringsplatserna vid entréer med stora asfaltytor medverkar till ett rörigt uttryck. Vid infarten till torget, används ej anvisade ytor för parkering. Det skapar en osäker trafik miljö. På Backsippevägen är det brist på platser för avlämning och korttidsparkering.

7. Webbaserad enkät om elevernas resvanor

I och med att elevernas resande till skolan är en viktig del av trafiksituationen undersökte det djupare. En webbaserad enkät om elevernas resvanor på samtliga skolorna på Gullberna området genomfördes under juni 2011 under projektet. Enkäten finns på följande länk: <http://asp.artologik.net/av-media/qr/surveys/GULLBERNA.htm>. Den besvarades av 222 barn och föräldrar under juni 2011 från de 5 skolor och förskolor på Gullberna området. Det finns ca 700 barn, dvs säga att svarsfrekvens är vid 30%.

- 1/3 av eleverna som svarade bor i gång och cykelavstånd från skolan (upp till 3 km). 80 % av eleverna bor upp till 7 km från skolan. Och 20 % bor över 7 km från skolan.
- På vintern, 3 % av eleverna som svarade cyklar till skolan, 85 % åker bil, 6 % åker kollektivt. På sommaren, 1/3 cyklar, 2/3 åker bil och 3 % åker kollektivt. Året runt, 5 % av eleverna som svarade går till skolan.
- Av de som åker bil till skolan på vinterhalvåret, 20 % bor mindre än 3 km ifrån skolan och över 1/2 bor 3 till 7 km ifrån skolan. Av de 30 % som cyklar under sommarhalvåret, hälften bor 1-3 km ifrån skolan och hälften bor 3-7 km ifrån skolan. Av de 20 elever som åker kollektivt, 15 bor 3-7 km från skolan. Av de 22 som går till skolan, 20 bor 0-1 km från skolan.
- Nästan alla barn på K-na skärgårdens Montessori friskolan och de kommunala förskolorna åker bil till skolan.

8. Förutsättningar - Barnperspektiv

Om barn får möjlighet att vara mobila på egen hand ökar deras sociala samvaro, självständighet, trafikbeteende. Barnen kan dock inte röra sig fritt i området i och med att det finns inga säkra och trygga gång och cykelvägar. Trafiksituationen kring skolorna och förskolorna upplevs mycket otrygg och är otillfredsställande idag. I och med att 4 av de 5 förskolorna på Gullberna är friskolor, elever kommer från hela kommunen⁷. Den generella trenden idag är att flera barn blir bilburna till skolan.

Transportmålen

Tillhåll 2:12 projekt fokuserar på att genomföra steg 1 och steg 2 av fyrstegsprincipen på Gullberna området, samt förbättra trafiksituationen och öka hållbart resande på Gullberna. Det finns inga kvantitativa, mätbara mål på Gullberna. **Blekingetrafikens** övergripande mål är att fördubbla antalet resande till år 2030. **Blekinges Länsstyrelsen** har tagit fram en energi- och klimatstrategi i 2008 för Blekinge län som innebär en analys på transporter. Det står att "det

⁴ 192 bpl på Backsippevägen, 272 bpl i centrum, 74 bpl på Adonis/Aklejavägen

⁵ 157 bpl på Backsippevägen, 268 bpl i centrum, 102 bpl på Adonis/Aklejavägen

⁶ Karlskrona kommun saknar en övergripande parkeringsnorm. Normen har tagits från Trelleborgs kommun regler i perifert läge. Bilplats behov: 22 bpl/1000km² kontor, 11bpl/1000km² skola, 6 bpl/1000km² sjukhem. Eller 0,52 bil/anställd. 71bpl/1000km² restaurang. 5bpl/1000km² hotell. 1 bpl/lägenhet. 0,35 bpl/äldre boende.

⁷ Resvanundersökningen visar att 80 % av eleverna bor upp till 7 km från skolan.

ökande resande bör mötas med åtgärder som innebär påverkan på resbeteende” (sida 36). Strategin lyfter också fram steg 1 och 2 av Trafikverkets fyrstegsprincip som handlar om att påverka transportbehov och transportsätt samt att bättre utnyttja de befintliga transportmedlen. Karlskrona kommun ska ta fram en ny transport strategi under 2011.

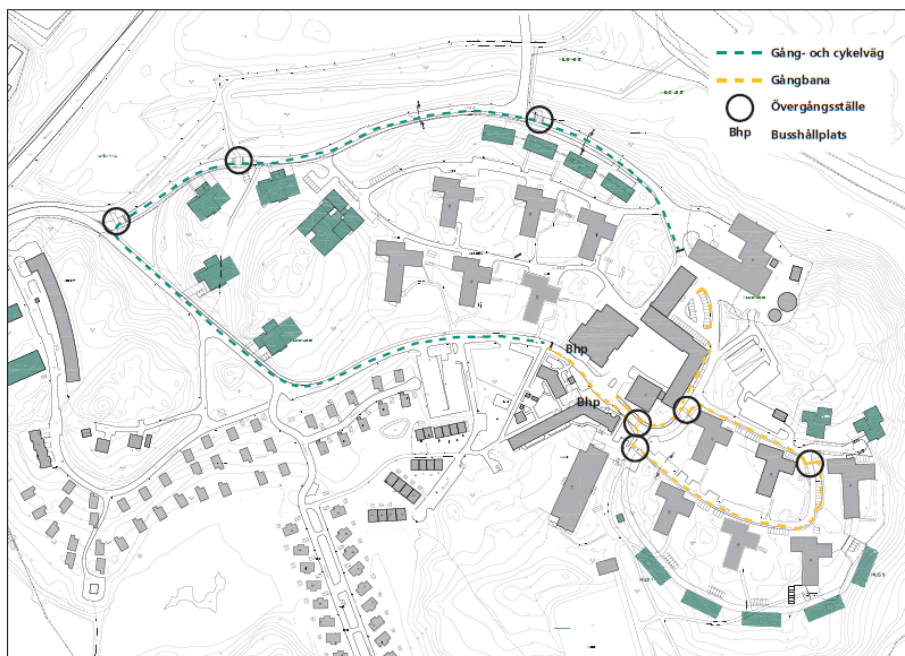
Planerade ändringar och effekter

1. Ökad biltrafik

Biltrafiken förväntas öka under kommunens översiktsplanperiod (tills 2030) men vägnätets uppbyggnad inom stadsområdet bedöms inte behöva ändras (översiktsplanen). En ny avfartsramp västerifrån byggdes under sommaren 2011. Det är bättre pendlingsförhållanden från områdena väster om Karlskrona till Gullberna. I övrigt så är det inga nya infrastruktursatsningar i närtid som kommer att påverka Gullberna området.

2. 230 nya lägenheter på området

Fastighetsägaren Dagon på Gullberna planerar komplettera området med 228 lägenheter i en grön miljö (116 lägenheter i västra delen och 112 i östra delen). Parkeringsbehov tillgodoses vid respektive bostadshus. Förtätningen sker i stöd av gällande detaljplan (1922-01), två nya detaljplaner (östra delen⁸ som är beviljat och västra delen⁹ som är överklagat till regeringen) upprättas. De planerade byggnaderna syns i grönt på kartan. Samfällighetsföreningen ska bygga cykelvägar och trottoarer i samband med expanderings av området.



3. Planer på Gullberna som ny strukturerande respunkt

I samband med upprustningen av Kust-till-kustbanan som ska vara färdig sommaren 2013 som går till Emmaboda så pågår det diskussioner om ett tågstopp i Gullberna. Gullberna station

⁸ Detaljplan Östra Delen. Tillfart till den nya bebyggelsen föreslås ske via Kolonivägen och Backsippevägen norr om den befintliga skolan. Genom att placera garageinfarten i den östra delen av byggnaden, där marken är lägre kan garaget delvis förläggas under mark. Ytorna kring skolan föreslås omdisponera så att trafiken till skolan blir mer ordnad och trafikytorna mer definierade än idag. Mellan skolan och punkthusen föreslås en vändplats för personbilar. Både öster och norr om skolan skulle parkering, alternativt möjlighet att stanna till och släppa av, kunna anordnas i fickors utmed körbanan. Möjligheten att stanna till och släppa av barn och därefter vända utan backning gör att trafiken får ett bättre flöde samt att trafikfarliga backrörelser minimeras. Varutransport kan liksom idag stanna utanför skolans huvudentré eller i parkeringsfickan väster om skolan. Större fordon behöver dock backa för att vända på ytan norr om skolan. Den nya kvartersgatan placeras mellan bostadshus och parkeringsplatser och får en bredd av max 5,5m. 1,5 fotgångarzon närmast husen och en 4m bred körbana.

⁹ Detaljplan Västra Delen (inte vunnit laga kraft än, är överklagad till regeringen). Nordväst om planområdet finns Österleden som är den huvudsakliga infarten till Karlskrona centrum. Den trafikeras idag av ca 24 000 fordon/dygn (varav 8 % tung trafik). Norr om planområdet ligger Verkövägen som trafikeras av 16 000 fordon/dygn (varav 10% tung trafik). Befintliga gator (Asteröv, Hultv, Koloniv och Aklejav) utnyttjas för tillfart till den nya bebyggelsen. I detaljplanen ges utrymmer för en 2,5 bred gång och cykelväg utmed Koloniv och Asteröv. Även utmed Hultvägen föreslås en gång och cykelväg som dock inte kommer att ligga utanför planområdet, inom kommunens fastighet.

innebär ca 10-20 minuter kortare restid (motsvarande buss till Gullberna – Bergåsa och tåg Bergåsa - Gullberna) vid resor med tåg västerut på Blekinge kustbana och norrut mot Emmaboda. Ett nytt resecentrum vid Gullberna kostar 100 miljoner kr i investering, och genomförandet planeras 2015-2020. I övrigt så är det inga nya infrastruktursatsningar i närtid som kommer att påverka Gullberna området.

Genomförda och förslag på steg 1 åtgärder

1. Genomförda aktiviteter under Tillhåll 2:12 projektet

Målgrupp	Genomförda aktiviteter
Karlskrona kommun, Blekingetrafiken, Trafikverket	Presentation av projektet till styrgrupp på kommunen. Arbetsgrupp bildad, - arbetsmöten (datum:) - ökad erfarenhet av hållbart resande beteende projektet och användning av steg 1 i Fyrstegsprincipen. Integrerade mobilitetsplan om området Gullberna
Byggherrar	Presentation av projektet till Samfällighetsföreningen, kontakt genom projektet.
Samtliga kommuner i Blekinge	Genomgång av Fyrstegsprincipen för kommunerna på ”Kommundialog” i mars 2011 med politiker och tjänstemän i samarbete med Region Blekinge och Trafikverket. Trafikantveckan 2011 samordning och erbjudandet att jobba med testresenär i samarbetet med Blekingetrafiken
Elever, pedagoger och skolansvariga på skolorna på området Gullberna	Träff med skolansvariga, pedagoger och föräldrarna. Datum: Föräldrar arbetsgrupp om trafiksituationen på området. Datum: Resvanundersökning hos elever på området. Res klokt-framtidens resenärer projektet (Blekingeresan, Designa ditt resekort tävling, Pimpa din busshållplats tävling, Busskalaset).
Arbetsplatser på området Gullberna	Sydost Trampar - cykla till jobbet regional kampanj Testresenär – testa kollektivtrafik till jobbet kampanj
Ronneby kommun	Testresenär – testa kollektivtrafik till jobbet kampanj
Tjänstemän som jobbar med MM i Skåne och Blekinge, länstrafiken	Seminarium i Hässleholm – 18:e februari 2011 om hur man arbetar med fyrstegsprincipen i nya stadsdelar Tillhåll 2:12 slutseminariet.

2. Atkins förslag till åtgärder¹⁰

Kollektivtrafik

Turtäthet är acceptabelt (för att Gullberna har en ringa storlek). Men tillkommande bebyggelse skapas förutsättningar att öka turtätheten ytterligare och eventuellt komplettera med ännu en hållplats i nordväst. Då ges möjlighet att uppgradera de offentliga rummen.

¹⁰ Atkins föreslår följande etappindelning: utbyggnad av punkthus i öster görs i samband med uppgraderingen av Backsippevägen, korsningen Kolonivägen-Backsippevägen rustas i samband med utbyggnaden av husen söder om Backsippevägen, i samband med utbyggnaden av punkthusen i västra delen av Gullberna anläggs en gång och cykelväg från centrum runt slingan in på Hultvägen från till Aklejävägen, i samband med utbyggnaden i norr anläggs gång och cykelvägen från Lallerstedts gata fram till där hastigheten övergår till 30km/tim. Kostnadsbedömning är 8 000 000 SEK.

Bil, gång och cykel nät (se karta sida 6)

Fastighetsägarens mål (Dagon) är att skapa ett område där bilen är mindre prioriterad. Gullberna park skall länkas ihop med det övergripande gång- och cykelstråket i samband med expanderingsplaneringen. (från Atkins utredningen) (se kartan sida 6)

Gällande trafikmängder i samband med expanderingsplaneringen, konsultföretaget ATKINS räknar 4,5 fordonsrörelse/dygn per lägenhet (i och med att situationen är perifert men acceptabel kollektivtrafik) som ger ett tillskott på 1000 fordonsrörelse/dygn (1/2 i västra delen, 1/2 i östra delen). 2,5 m breda gång och cykelvägar (vägen måste breddas med 1 meter längs gatan insida). De tre gång- och cykelpassagerna ges en mindre upphöjning (säkra övergångar). Blandtrafik i centrum föreslås i centrum. På Backsippevägen, en gångbana föreslås (5 m bred gata idag). Att stänga gatan för biltrafik anses inte genomförbart då varutransporter och renhållningsbolag samt framtida boende behöver nå fastigheterna. För en bilfri zon ska fungera och bli trafiksäker måste all biltrafik stängas ute. Parkeringsfickan på Kolonivägen knyts till trottoaren längs Backsippevägen (kiss and ride för barn till skolor). Geometrin vid Backsippevägen i Kolonivägens kurva får ren snävare utformning för att skapa en tydligare korsning.

Bilparkering

Behovet tillgodoses idag. I och med att det anses acceptabelt att ha upp till 800 m från parkeringsplatsen till resmålet kan de anställda på Gullberna Park parkera i hela området oavsett målpunkt. Parkeringssituationer är röriga vid hämtning och lämning av barn, samt vid lunch tid utanför restaurangen i centrum. På Backsippevägen, 27-29 Kiss and Ride föreslås anordnas vid skolorna. Parkeringsplatser försvinner med byggandet av gång- och cykelbanan. Det finns byggrätt för parkering. I Centrum, finns det större parkeringsytor. På Adonis/Aklejavägen, 10-11 Kiss and ride föreslås anordnas.

Enligt Malin Björns på Lunds kommun stadsbyggnadskontoret det finns nackdelar med kiss'n'ride, bland annat för att det stärker osäkerheten kring skolmiljö: föräldrarna känner sig otrygga för att det är så mycket biltrafik, så de skjutsar också sitt barn med bil osv. En annan nackdel med denna typ av parkering är att det kan innebära att barnen går ut på fel sida av bilen och hamnar mitt i gatan; eller att de måste klättra över småsystors bilbarnstolar. Kanske finns det alternativ för barn som måste åka bil till skolan; kanske att ha ett ställe för hämtning och lämning ett kvarter bort¹¹. Det skapar lugnare och friskare miljö runt skolan och uppmuntrar inte till onödigt korta bilresor om gångavståndet är nästan lika långt som till hemmet. Viktigt för barnens hälsa att de får röra på sig också med social hållbarhet synpunkt.

3. Förslag på fler steg 1 åtgärder på Gullberna

MM-åtgärder och erbjudanden till **nyinflyttade**. Deras resbeteende är lättare att påverka.

Utlåning av cykelkärror till dem som stor shoppar på Maxi ICA på Amiralen köpcentrum (1 km bort från Gullberna).

Samordna skolskjuts med fritids/kulturesor in till city, så att boende i Gullberna kan åka med skolskjutsen in till sin träning/musikskola i staden. Kanske också en buss som tar en slinga tillbaka senar på kvällen via ridhus/fotbollsklubb/scout. (försök pågå i Lund i samarbete med Trafikverket. Föräldrar får betala en liten andel av kostnaden. Kontakt: Anders Söderberg).

En **dialog** i framtiden med nuvarande och blivande entreprenörer i området, med boende och deras önskemål.

I Lund har prioriterats **dialog** högt **med byggherrar**/markägare/ev. kommunens enhet för mark och exploatering eftersom det slutligen är dem som bygger och bestämmer förutsättningarna för ett bra MM-arbete.

¹¹ Se Nynäshamn's gott exempel med avlämningsplatser några hundra meter från skolan och speciella skyltar.

<http://www.nynashamn.se/Bygga--bo/Trafik-och-vagar/Sakra-skolvagnar/Avlamningsplatser.html>

Fundera på hur **entréer till service och skolor** är vända och skapa en god stadslivsspiral. Exempelvis: är gång och cykel trafik närmast entrén eller är entrén vänd in mot en liten torgyta att stanna upp vid för att på så sätt skapa ett gott stadsliv där människor hellre vill röra sig till fots/cykel?

Skapa säkra, trygga, snygga **cykelställ** gärna med tak/väggar och gott om utrymme nära entréer. Även med plats för cykelfordon som cykel vagn.

Ställa ännu **högre krav på att eventuell ny parkering** inte får vara i gatunivå. Det innebär att marken kan användas till annat, ex park. Enligt ett exempel i Utrecht, NL går det att ha flexibla parkeringsplatser; så länge det inte finns behov för parkering i kvarteret kan marken vara allmän parkmark istället. På så vis uppmuntras de boende att inte skaffa fler bilar då de får mer ute yta att röra sig på.

För att hålla under utformning av nya kvarter på trafiksäkerhet och trygghet kan **gathus** (med entré rakt ut i/kort bit från gatan/trottoar) vara en variant för att skapa lugna, trevliga, trygga gator. Motortrafiken kommer att uppfatta området som låghastighetsområde/gårdsgata. Även arbete med beläggning kan få ner hastigheten, liksom korta/brutna kvarter som stimulerar till att promenera i området och betyder att mycket händer. Även svängda gator kan skapa en säkrare trafikmiljö då det uppmuntrar till låg fart.

Genomföra **trafikeräkningar** av fordons-, gång- och cykeltrafik. Då det endast finns två infarter kan en manuell räkning enkelt göras. (Nummertagningar på parkerade bilar skulle enkelt kunna genomföras. Utdrag från Transportstyrelsens fordonsregister kan ge information om var bilarna kommer).

Källor

Översiktsplan 2030 som tagits fram av Karlskrona kommun (sida 103-108)

Framtidens kollektivtrafik i Blekinge – regional strategi som tagits fram av Trivector i 2009 (sida 23 och 42)

Kollektivtrafik utredningen som tagits fram av Blekingetrafiken i oktober 2009

Gullberna trafik utredningen som tagits fram av konsultföretaget Atkins i maj 2009 och två detaljplaner på Gullberna som tagits fram av Karlskrona kommun.

Energi- och klimatstrategi för Blekinge län (länsstyrelse - 2008)

Vid tangentbordet, Camille Delepierre – Energikontor Sydost