RAPPORT

ÖRTOFTA – VÄGGARP TRAFIKUTRENING

GRANSKNINGSVERSION
2022-10-24

UPPDRAG	325590, Trafikutredning Väggarp
Titel på rapport:	Trafikutredning Örtofta - Väggarp
Status:	Granskningsverion
Datum:	2022-10-24

MEDVERKANDE

Beställare:	Slättäng AB
Kontaktperson:	Jacob Bennet
Konsult:	Tyréns AB
Uppdragsansvarig:	Viktor Edensand
Handläggare:	Cassandra Sellfrid
Kvalitetsgranskare:	Sophia Hammarberg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 BAKGRUND OCH SYFTE 4
2 FÖRUTSÄTTNINGAR 5
2.1 BEFINTLIG BEBYGGELSE 5
2.2 MÅLPUNKTER 5
2.3 GÅNG OCH CYKEL 5
2.4 KOLLEKTIVTRAFIK 5
2.5 GATUNÄT 6
2.6 TRAFIKMÄTNINGAR 7
2.7 UPPSKATTADE TRAFIKMÄNGDER 7
2.8 TRAFIKVERKET 7
3 PLANERAD BEBYGGELSE 8
3.1 ETAPP 1 9
3.2 ETAPP 2 OCH 3 9
4 PARKERINGSUTREDNING 10
4.1 BIL 10
4.2 CYKEL 10
5 TRAFIKUTREDNING 11
5.1 TRAFIKALSTRING 11
5.2 TRAFIKFÖRDELNING 11
5.2.1 ETAPP 1 13
5.2.2 ALTERNATIV FÖR ETAPP 2 OCH 3 14
5.2.3 ALTERNATIV VÄST 14
5.2.4 ALTERNATIV ÖST 15
5.2.5 KÖRVÄGAR OCH TRAFIKPROGNOS ALTERNATIV VÄST 16
5.2.6 KÖRVGAR OCH TAFIKFPROGNOS ALTERNATIV ÖST 17
5.2.7 SAMMANFATTNING TRAFIKPROGNOS 18
5.3 KAPACITETBERÄKNINGAR 19
6 KONSEKVENSER 21
6.1 FRAMKOMLIGHET 21
6.2 TRAFIKSÄKERHET 21
7 SAMMANFATTANDE SLUTSATS 22

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Strax söder om Väggarp, som ligger nordväst om Örtofta i Eslövs kommun äger Slättäng AB en jordbruksfastighet som är ca. 300 000 m². Slättäng avser att bebygga fastigheten med bostäder och ett positivt planbesked har erhållits från Eslövs kommun gällande ungefär en tredjedel av fastigheten. Det stationsnära läget vid Örtofta station tillsammans med omgivande natur skulle erbjuda en attraktiv boendemiljö. Dessutom ligger E22 endast några kilometer österut och förbindelserna till såväl Lund/Malmö som Kristianstad är därmed goda.

Eslövs kommun avser att ta fram ett planprogram för området mellan Örtofta station och Väggarp för att på så sätt ta ett helhetsgrepp kring Slättängs utbyggnadsplaner. Utbyggnaden skulle innebära flera nya bostäder i stationsnära läge och på sikt koppla ihop Örtofta med Väggarp.

Figur 1. Planområdet väster om Örtofta station.

Planen för området är att bebygga med villor, radhus och större stadsvillor. Syftet med trafikutredningen är att utreda de trafikala konsekvenserna för olika nivåer av utbyggnad, dvs vad händer med befintliga trafikförhållandena när planområdet byggs ut med 500 nya bostäder och hur kan god trafikmiljö säkerställas med de ökade trafikmängderna.

I utredningen har parkeringsberäkningar, trafikalstringsberäkningar samt trafikfördelning utförts för tillkommande bebyggelse. Det har även genomförts kapacitetsanalyser av anslutningarna till väg 104 samt utformats förslag för olika trafiklösningar.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 BEFINTLIG BEBYGGELSE

Fasigheten är idag en jordbruksfastighet som inte omfattar några byggnader. Däremot ligger byn Väggarp precis intill fastigheten. Väggarp består av friliggande villor och en kyrka. Öster om Väggarp ligger Örtofta slott med tillhörande byggnader.

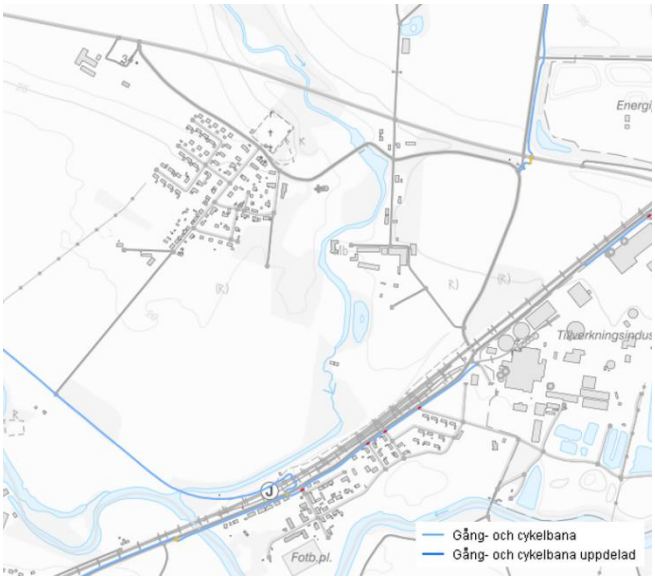
2.2 MÅLPUNKTER

Förutom bostäderna är kyrkan tillsammans med naturen de primära målpunkterna i byn. På andra sidan järnvägen ligger Örtofta med målpunkter i form av tågstation, arbetsplatserna Nordic Sugar och Kraftringen kraftvärmeverk, förskola, fotbollsplan, pizzeria samt rekreationsområde.

2.3 GÅNG OCH CYKEL

Gång- och cykelvägnätet är inte utbyggt i Väggarp på så sätt att det ligger i anslutning till befintliga vägar. Det finns gång- och cykelstigar i form av grusvägar som leder, via naturområden, till Örtofta. Söder om planområdet finns en cykelväg som leder till Kävlinge.

I Örtofta finns en gångbana längs med Sockerbruksvägen, förbi stationsområdet. Vid stationen finns även en gång- och cykeltunnel som utgör länk mellan både plattformarna på stationen och förbinder Örtofta med Väggarp.



Figur 2. Gång- och cykelnät i Örtofta, enligt Nationell vägdatabas.

2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Väggarp har ingen utbyggd kollektivtrafik i form av bussar. Kollektivtrafiken består av tågtrafik på Södra stambanan som går genom Eslöv, Örtofta, Stångby och vidare till Lund och Malmö. Det går tåg två gånger i timmen från Örtofta Station mot Lund/Malmö och Eslöv.

Figur 3. Södra stambanan genom Örtofta.

2.5 GATUNÄT

Norr om Väggarp går väg 104 i öst-västlig riktning mellan Kävlinge och Gårdstånga, hastighetsbegränsning är i huvudsak 80 km/h, med lokala hastighetssänkningar ner till 70 km/h.

Norr om planområdet och genom Väggarp går Kyrkvägen från väg 104 nordväst om Väggarp till en tunnel under järnvägen norr om Örtofta station. Vid stationen ansluter Kyrkvägen till Sockerbruksvägen i Örtofta. Hastighetbegräsning är 70 km/h utanför Väggarp och inom Väggarp görs en hastighetssänkning först ner till 50 km/h och sedan vidare ner till 30 km/h.

Tunneln under järnvägen vid stationen är väldigt smal och har begränsade siktförhållanden. Bilar kan inte mötas utan bilar som kommer från den västra sidan av järnvägen behöver stanna och släppa fram eventuellt mötande bilar. Tunneln har även en höjdbegränsning till 2,6m höga fordon.

Sockerbruksvägen övergår till Svenshögsvägen söder om Örtofta när den fortsätter i Lunds kommun. Norrut ansluter Sockerbruksvägen till väg 104.

I Väggarp går Väggarpsvägen från Kyrkvägen ner mot planområdet genom ett bostadsområde där hastighetsbegränsningen är 30 km/h. Vägen är smal och används till såväl lek som parkering.

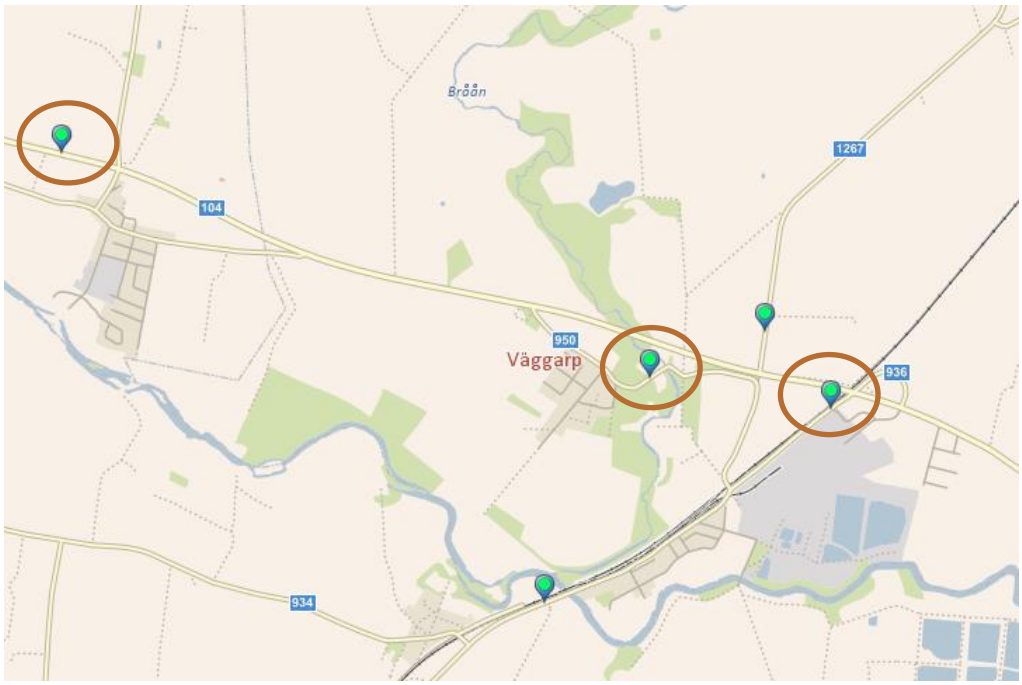
Figur 4. Vägnätet i och kring Väggarp, från Nationell vägdatabas.

2.6 TRAFIKMÄTNINGAR

Det finns trafikmätningar på väg 104, Sockerbruksvägen samt för Kyrkvägen. Trafikmätningarna redovisas i tabell 1 med ÅDT, antal fordon per dygn. Figur 5 visar placering av mätpunkterna, och de aktuella punkterna för utredningen är markerade med en cirkel. Mätningarna på Kyrkvägen och Sockerbruksvägen är från 2016 medan mätningen för väg 104 är från 2017.

Vägnamn	ÅDT (fordon/dygn)
Väg 104	3000
Sockerbruksvägen	1300
Kyrkvägen	260

Tabell 1. Trafikmätningar enligt Vägtrafikflödeskartan.



Figur 5. Mätpunkterna, hämtade från Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta.

2.7 UPPSKATTADE TRAFIKMÄNGDER

För två av de aktuella vägarna i planområdet, Väggarpsvägen och Fasanvägen, har befintliga trafikmängder uppskattats, se tabell 2.

Uppskattade befintliga trafikmängder (fordon/dygn)	
Väggarpsvägen	270
Fasanvägen	30

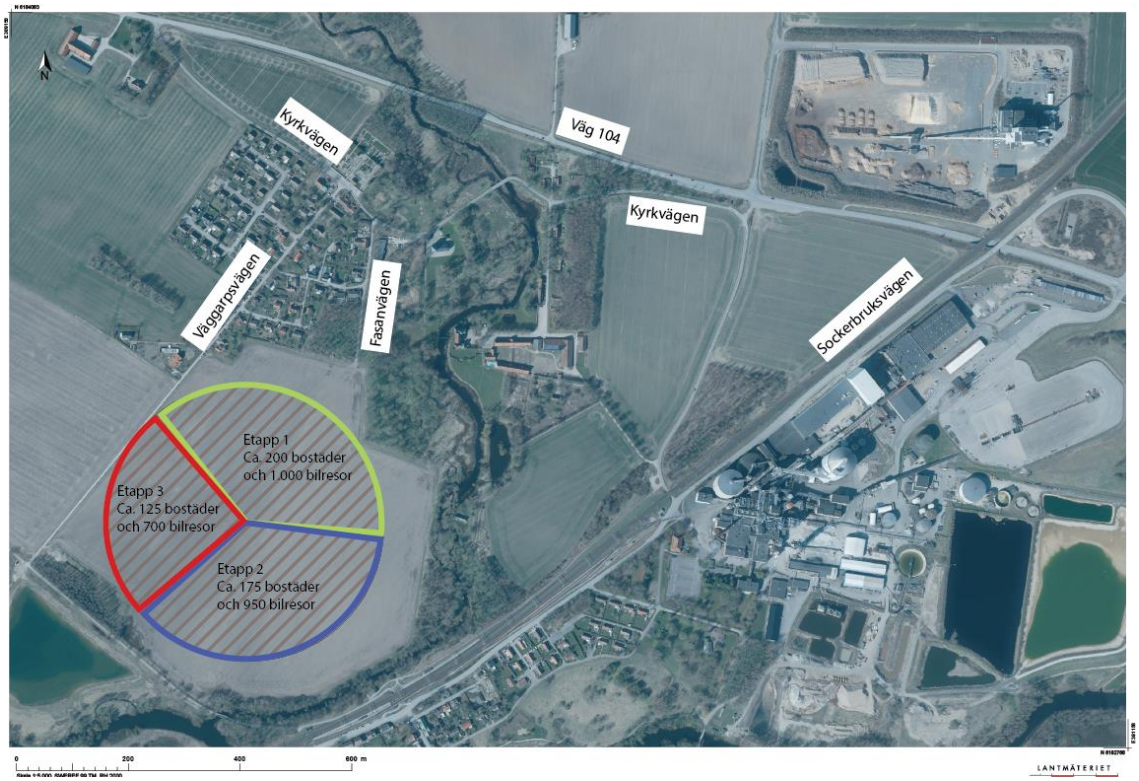
Tabell 2. Uppskattade trafikmängder

2.8 TRAFIKVERKET

Trafikverket är väghållare för väg 104, Kyrkvägen samt Sockerbruksvägen. Det är inte möjligt att exploatera området utan att det statliga vägnätet påverkas i någon form. Detta medför att Trafikverket har en betydande roll vid förändringar i det befintliga vägnätet. Trafikverket äger även järnvägen och passagerna under järnvägen.

3 PLANERAD BEBYGGELSE

Slättäng planerar att bygga villor, radhus, parhus och större stadsvillor inom fastigheten. I detta skede, planprogram, görs bedömningar av trafiken utifrån tre utbyggnadsetapper som tillsammans omfattar ca. 500 bostäder.



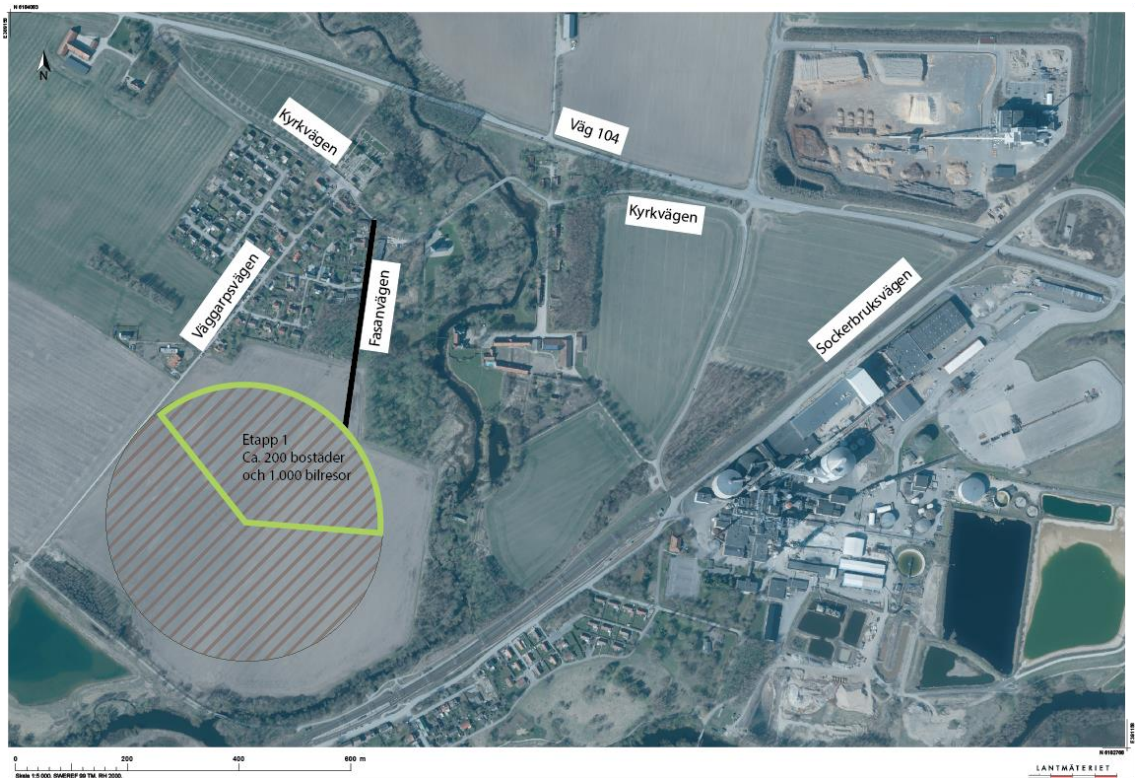
Figur 6. Planerad etappindelning.

Etapp 1, grön tårtbit i figur 6, innehåller ca. 200 nya bostäder, etapp 2, blå tårtbit, innehåller ca. 175 bostäder och etapp 3, röd tårtbit, innehåller ca. 125 bostäder. Fördelningen mellan bostadstyperna är grovt räknat 75 % radhus, 9 % villor och 16 % lägenheter i större stadsvillor.

I ett tidigt planeringsskede är tanken med exploateringen en trädgårdsstad. I området planeras villorna i väst och norr mot Väggarp, de större stadsvillorna mot järnvägen och Örtofta. Mellan villorna och stadsvillorna planeras radhusen. Exakt fördelning och placering av bebyggelse fastställs i kommande detaljplanearbete.

3.1 ETAPP 1

Etapp 1 innehåller ca 200 nya bostäder närmast Väggarp. Denna etapp är den som idag fått ett positivt planbesked. I samband med utbyggnad av etapp 1 behöver Fasanvägen förlängas söderut för att ansluta till planområdet. Genom att förlänga Fasanvägen blir den in- och utfart till planområdet. Några villor skulle kunna förlänga den befintliga villastrukturen längs med Väggarpsvägen men i övrigt styrs trafiken till/från planområdet via Fasanvägen.



Figur 7. I samband med etapp förlängs Fasanvägen enligt svart linje.

3.2 ETAPP 2 OCH 3

Etapp 2 innehåller ca 175 nya bostäder i området närmast järnvägen och Örtofta. Etapp 3 innehåller ca. 125 nya bostäder i planområdets västra del. Totalt innehåller etapp 2 och 3 ca. 300 bostäder vilket motsvarar ca. 60% av exploateringen.

Tillskottet av bostäder i etapp 2 och 3 innebär högre trafikbelastning på Fasanvägen och det föreslås därför ytterligare in-/utfarter till planområdet, se kapitel 5.2.3 och 5.2.4.

4 PARKERINGSUTREDNING

En parkeringsberäkning är genomförd utifrån Eslövs kommuns parkeringsnorm. Bilinnehavet i Väggarp/Örtofta har studerats för att få en bild av hur bilinnehavet kan tänkas bli i det nya området.

4.1 BIL

I utredningen har det tagits fram ett medelvärde på antal bilparkeringsplatser per hushåll. Beräkningen av medelvärdet baseras på parkeringsnormen för Eslövs kommun. Medelvärde används för att beräkna det totala parkeringsbehovet för bil för respektive utbyggnadsetapp.

Utbyggnadsetapp	bpl/hushåll	Totalt bpl
1 (200 bostäder)	1,79	358
2 (175 bostäder)	1,50	263
3 (125 bostäder)	1,79	224
Totalt		845

Tabell 3. Parkeringsbehov för respektive etapp enligt Eslövs kommuns parkeringsnorm.

Dagens bilinnehav i Väggarp/Örtofta är 1,66 bilar per hushåll, vilket alltså är lite lägre än behovet enligt parkeringsnormen.

Slättängs ambition är ett erbjuda 2 parkeringsplatser per hushåll, vilket innebär 1.000 parkeringsplatser till 500 bostäder. Parkeringsplatserna planeras att lösas på varje enskild fastighet.

4.2 CYKEL

Cykelparkering ska lösas på kvartersmark, vilket innebär på den egna fastigheten för villorna och radhusen. Stadsvillorna kan räknas som flerbostadshus och behöver därmed ca. 140 cykelparkeringsplatser enligt parkeringsnormen.

5 TRAFIKUTREDNING

5.1 TRAFIKALSTRING

Den planerade exploateringen genererar ökade trafikmängder, en trafikalstringsberäkning har därför genomförts med hjälp av Trafikverkets trafikalstringsverktyg. Trafikalstringsberäkningarna är genomförda i 7 olika nivåer 100 – 700 bostäder, se tabell 4.

Den planerade exploateringen innehåller ca. 500 bostäder, men alstringsberäkningar är även genomförda för scenarion där 600 och 700 bostäder byggs. Anledningen är att trafikalstringsverktyget och trafikprognoserna har en viss felmarginal och det är därför intressant att se vad som händer om det skulle byggas ännu mer är planerat. På så sätt säkerställs att föreslagna åtgärder är robusta.

Planområdets trafikalstring är beräknad med hjälp av Trafikverkets trafikalstringsverktyg med antal bostäder enligt tabell 4 samt bostadstyp enligt kapitel 3. Resultat är inte 100% tillförlitligt men ger ändå en god bild av hur mycket trafik som området kommer att generera. Planområdet genererar även en del trafik i form av service och leveranser, dessa resor benämns som nyttotrafik och är inkluderade i trafikalstringen i tabell 4.

Antal bostäder	ÅDT inkl. nyttotrafik
100	509
200	1.019
300	1.529
400	2.039
500	2.548
600	3.058
700	3.567

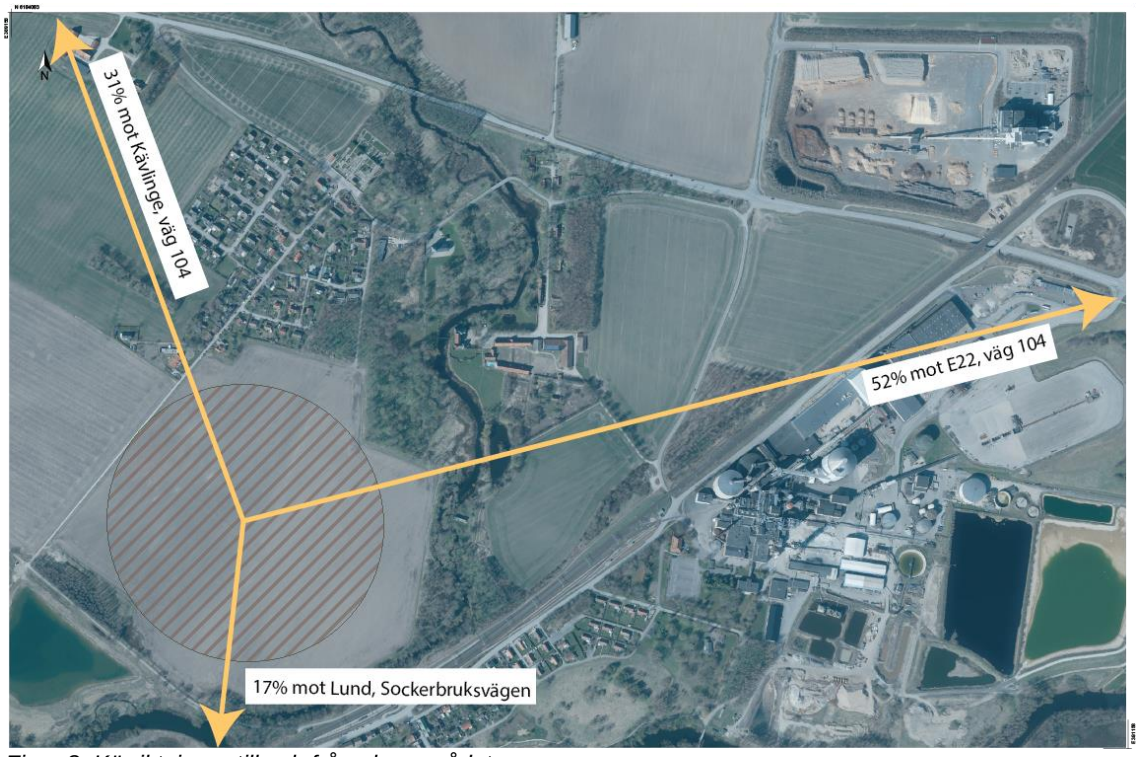
Tabell 4. Trafikalstring i olika utbyggnadsnivåer.

5.2 TRAFIKFÖRDELNING

Trafikalstringen som planområdet ger upphov till kommer att fördela sig på det befintliga gatunätet och det är därför relevant att veta åt vilka riktningar biltrafiken kommer köra mot. För att få svar på det har Region Skånes resvaneundersökning från 2018 använts. Resvaneundersökningen anger bland annat vilka målpunkter (städer) som boende i Väggarp/Örtofta hade vid enkätundersökningen från 2018. För att göra det mer överskådligt har målpunkter med samma körväg adderats till en körriktning. Till exempel har bilresor till Malmö, Sjöbo och Kristianstad alla hamnat i körriktning ”väg 104 österut mot E22” eftersom körvägen till målpunkterna går via väg 104 och E22. Resor till Lund fördelar sig mellan väg 104 österut och Sockerbruksvägen beroende på vilken del av Lund resan går till.

För planområdet har tre körriktningar använts:

- Väg 104 västerut mot Kävlinge
- Väg 104 österut mot E22
- Sockerbuksvägen söderut mot Lund



Figur 8. Körriktningar till och från planområdet.

Utifrån resvaneundersökningen kommer ca 52% av bilresorna till och från planområdet att trafikera väg 104 österut, ca 31% väg 104 västerut och 17% Sockerbruksvägen söderut.

Hur trafiken fördelar sig till väg 104 och Sockerbruksvägen beror på var bilresan startar, alltså var parkeringsplatsen finns, vilka körvägar som är möjliga och hur framkomliga de olika körvägarna är. Utöver det finns personliga preferenser och uppfattningar om restider med mera som också påverkar vilken körväg som väljs.

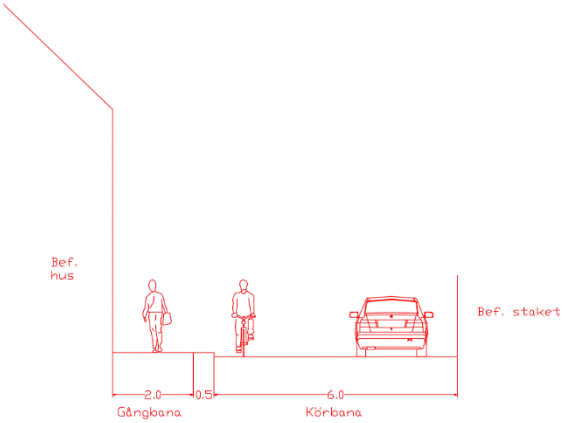
En viktig utgångspunkt för alla förslag har varit att bevara karaktären på Väggarpsvägen som är en smal byväg med låga trafikflöden. Vägen används som parkering för de boende längs med vägen men även till lek för barnen i området. Av den anledningen kopplas inte Väggarpsvägen ihop med planområdet utan Fasanvägen förlängs istället och blir en in- och utfart till planområdet. Fasanvägen har dessutom bättre förutsättningar för att hantera tillkommande trafik eftersom siktförhållanden i anslutningen till Kyrkvägen är bättre på Fasanvägen än Väggarpsvägen. Fasanvägen passerar inte heller lika många bostäder som Väggarpsvägen och har inte samma karaktär med lekande barn. Väggarpsvägens karaktär med lekande barn och parkerade bilar gör den mindre lämplig för ökade trafikmängder. Fasanvägen bedöms ha bättre förutsättningar att hantera ökade trafikmängder.

5.2.1 ETAPP 1

I samband med etapp 1 förlängs Fasanvägen och utgör in- och utfart till planområdet. I detta scenario kommer all trafik till och från planområdet använda Fasanvägen och Kyrkvägen. Figur 9 visar körvägarna till väg 104 västerut, väg 104 österut och Sockerbruksvägen. För att köra till väg 104 används Fasanvägen (svart linje) och därefter Kyrkvägen (gul linje) oavsett om bilresan ska västerut eller österut på väg 104. I korsningen Kyrkvägen och väg 104 fördelar sig trafiken, orange pil för bilresor västerut och röd linje för bilresor österut. Bilresor mot Lund via Sockerbruksvägen kör på Fasanvägen och därefter enligt blå linje, Kyrkvägen och Sockerbruksvägen.

Figur 9. Körvägar för bilar för den första etappen.

För att anpassa Fasanvägen till större trafikmängder föreslås att den byggs om så att en gångbana byggs. Fasanvägen skulle kunna utformas enligt sektionen i figur 10. Föreslagen sektion på Fasanvägen är nästintill densamma som Gustavslundsvägen i Helsingborg har. Gustavslundsvägen trafikeras va ca. 2.800 fordon per dygn inkl. en stadsbusslinje. Dessa trafikmängder bedöms inte Fasanvägen få, inte ens om hela planområdet byggs ut med endast Fasanvägen som in- och utfart. I ett sådan scenario skulle Fasanvägen trafikeras av 2.600 fordon per dygn.



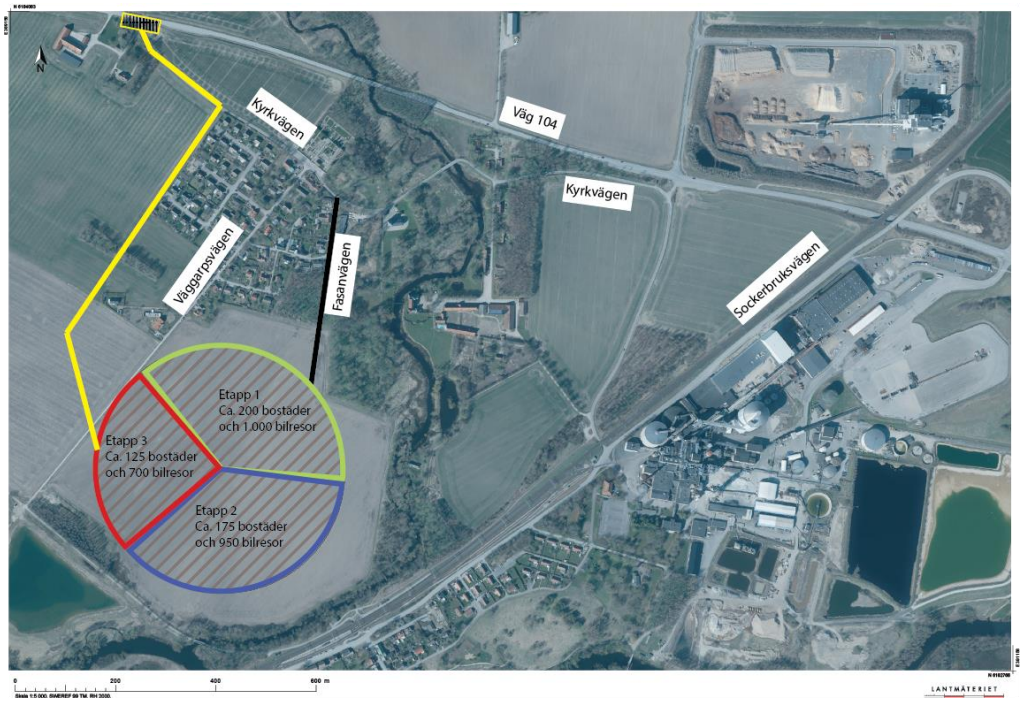
Figur 10. Förslag på sektion för Fasanvägen

5.2.2 ALTERNATIV FÖR ETAPP 2 OCH 3

När etapp 2 och 3 byggs ökar trafiken relativt mycket till och från planområdet och det är därför en stark rekommendation att planområdet kompletteras med ytterligare en körväg. Två möjliga vägar har identifierats och studerats på översiktlig nivå. Utgångspunkten har varit att inte påverka Väggarp utan att leda biltrafiken runt Väggarp.

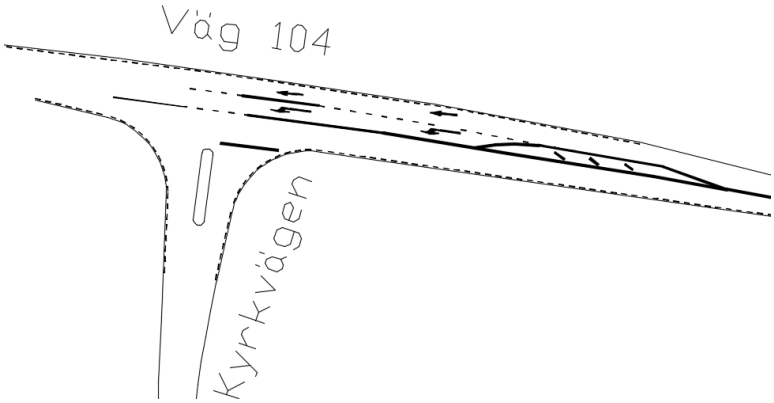
5.2.3 ALTERNATIV VÄST

Det första alternativet, väst, innebär en ny väg (gul linje i Figur 11nedan) som går väster om Väggarp. Vägen går mellan Kyrkvägen och planområdet utan anslutning till Väggarpsvägen för att undvika ökad trafikmängd på Väggarpsvägen. De ökade trafikmängderna på Kyrkvägen motiverar åtgärder i korsningen med väg 104 för att höja trafiksäkerheten och bibehålla god framkomligheten.



Figur 11. Alternativ väst, ny väg (gul linje) väster om Väggarp.

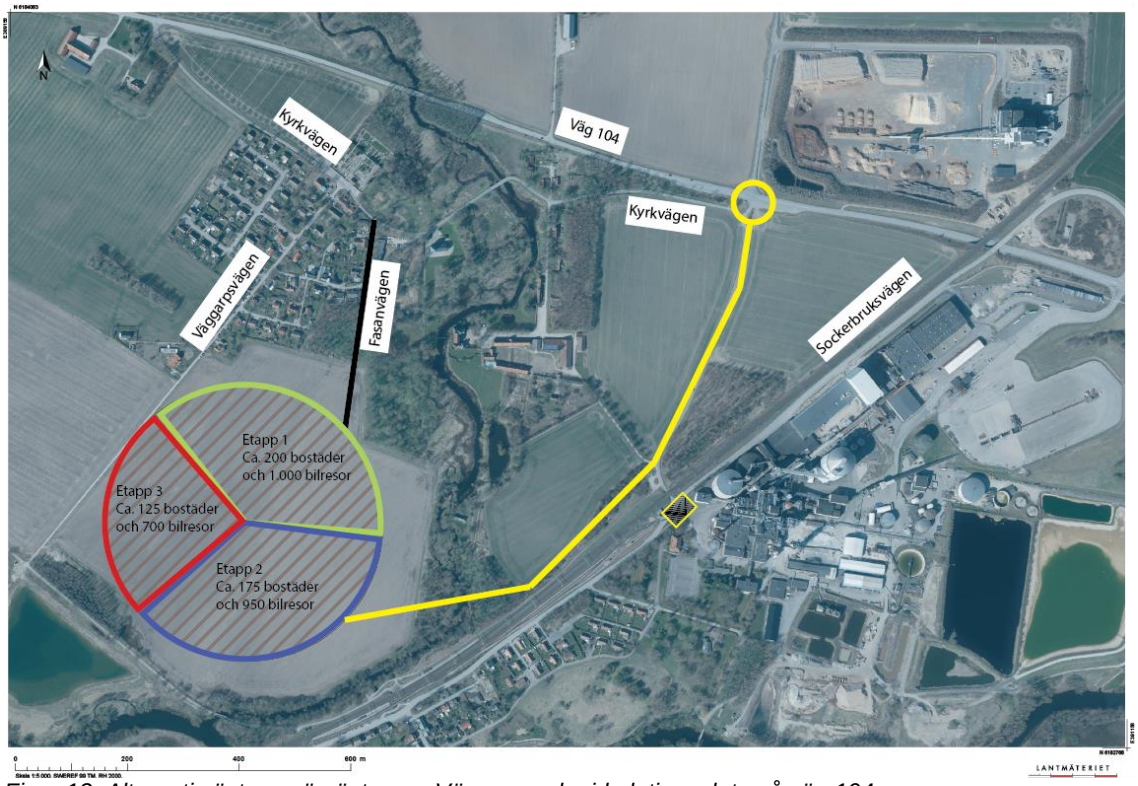
Figur 12 är ett skiss- och åtgärdsförslag som rekommenderas för att säkerställa hög säkerhet och god framkomlighet. Förslaget innebär ett nytt vänstersvängfält på väg 104 samt en ny refug på Kyrkvägen.



Figur 12. Förslag på åtgärder för att förbättra korsningen Kyrkvägen/Väg 104.

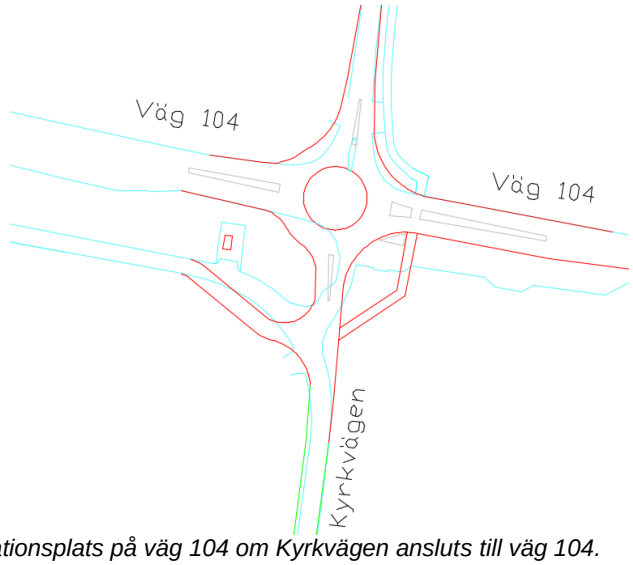
5.2.4 ALTERNATIV ÖST

Det andra alternativet, öst, innebär en ny väg (gul linje i Figur 13 nedan) som går öster om Väggarp parallellt med järnvägen. Vägen går mellan Kyrkvägen och planområdet. Alternativ öst innebär även att Kyrkvägen ansluts direkt till väg 104 och därför föreslås en cirkulationsplats för att höja trafiksäkerheten och bibehålla god framkomlighet. I detta alternativ kommer även trafikmängderna på Sockerbruksvägen öka och det är därför nödvändigt att se över utformningen av korsningen Kyrkvägen / Sockerbruksvägen vid tunneln under järnvägen.



Figur 13. Alternativ öst, ny väg öster om Väggarp och cirkulationsplats på väg 104.

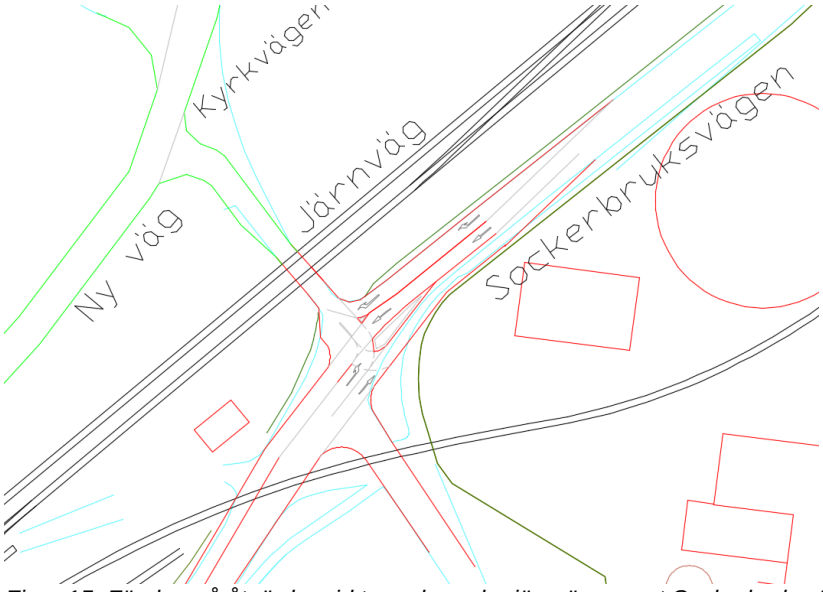
Om Kyrkvägen ska ansluta till väg 104 bedöms en ny cirkulationsplats vara nödvändig för att säkerställa hög trafiksäkerhet och samtidigt bibehålla en god framkomlighet. I Figur 14 nedan illustreras hur en cirkulationsplats hade kunnat se ut för att fortsatt vara framkomlig för 24m lastbilar till Kraftvärmeverket. Det har beslutats att kraftvärmeverkets kapacitet ska utökas och därmed kommer leveranserna till kraftvärmeverket att bli fler vilket också talar för en cirkulationsplats. De turkosa linjerna är befintliga väglinjer och de röda är nya väglinjer.



Figur 14. Förslag på utformning av en ny cirkulationsplats på väg 104 om Kyrkvägen ansluts till väg 104.

Längre ner på Kyrkvägen går vägen i en smal tunnel under järnvägen där siktförhållandena är väldigt begränsade. Två personbilar kan inte mötas i tunneln utan möte sker på ömse sidor om tunneln, ytorna för möte är relativt små och det saknas yta för bilar att stå och vänta på. Oavsett om alternativ öst genomförs eller inte bör denna plats åtgärdas för att höja säkerheten och minska risken för olyckor. Motivet att genomföra åtgärder på platsen ökar om alternativ öst blir aktuellt eftersom trafikmängderna då kommer att öka.

Förslaget som redovisas i Figur 15 nedan innebär nya separata svängfält på Sockerbruksvägen, både för de som kommer norrifrån och de som kommer söderifrån. Svängfälten skapar en plats för bilar att stå och vänta tills det är fritt i tunneln samtidigt som de väntande bilarna inte stoppar upp trafiken på Sockerbruksvägen.



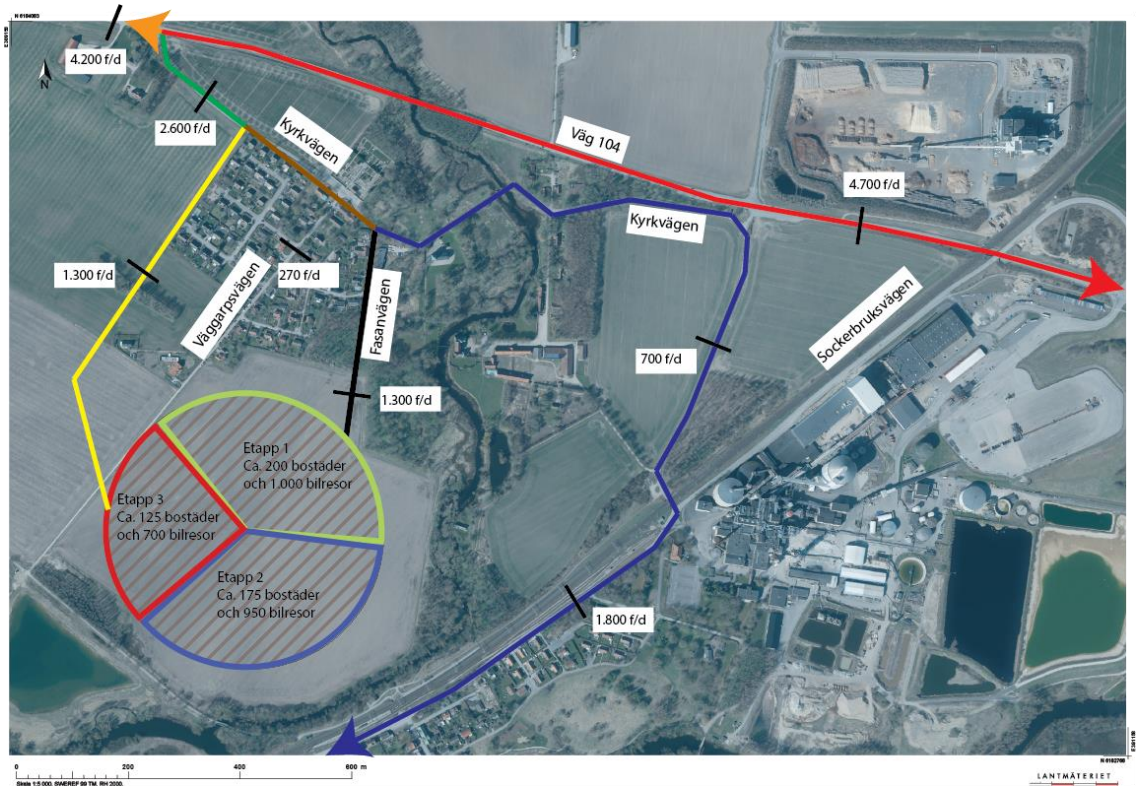
Figur 15. Förslag på åtgärder vid tunneln under järnvägen mot Sockerbruksvägen.

5.2.5 KÖRVÄGAR OCH TRAFIKPROGNOS ALTERNATIV VÄST

I scenariot där etapp 2 och 3 genomförs tillsammans med Alternativ väst ökar trafikmängderna i området och det huvudsakliga tillskottet hamnar på den nya vägen väster om Väggarp, gul linje i Figur 16 nedan, eftersom den kommer vara genare, snabbare och enklare att använda än Fasanvägen.

Med två alternativa vägar till/från planområdet ökar robustheten i trafiksystemet. I Figur 16 nedan visas körvägar till E22, Kävlinge och Lund (via Sockerbruksvägen) samt en trafikprognos för hur stora trafikflödena är i ett antal vägsnitt efter att planområdet är fullt utbyggt. För att köra till E22, som är den huvudsakliga körriktningen enligt resvaneundersökningen, kommer den nya vägen (gul linje) användas, därefter Kyrkvägen (grön linje) och sedan väg 104 (röd linje). Att en del av Kyrkvägen är grön i figuren beror på att den även utgör körväg för de bilar som kör via Fasanvägen mot Kävlinge.

Det är möjligt att köra på Sockerbruksvägen norrut till väg 104 men den körvägen bedöms som oattraktiv för alla med startpunkt i planområdet eftersom tunneln under järnvägen är svår samtidigt som den nya vägen är snabbare och smidigare.



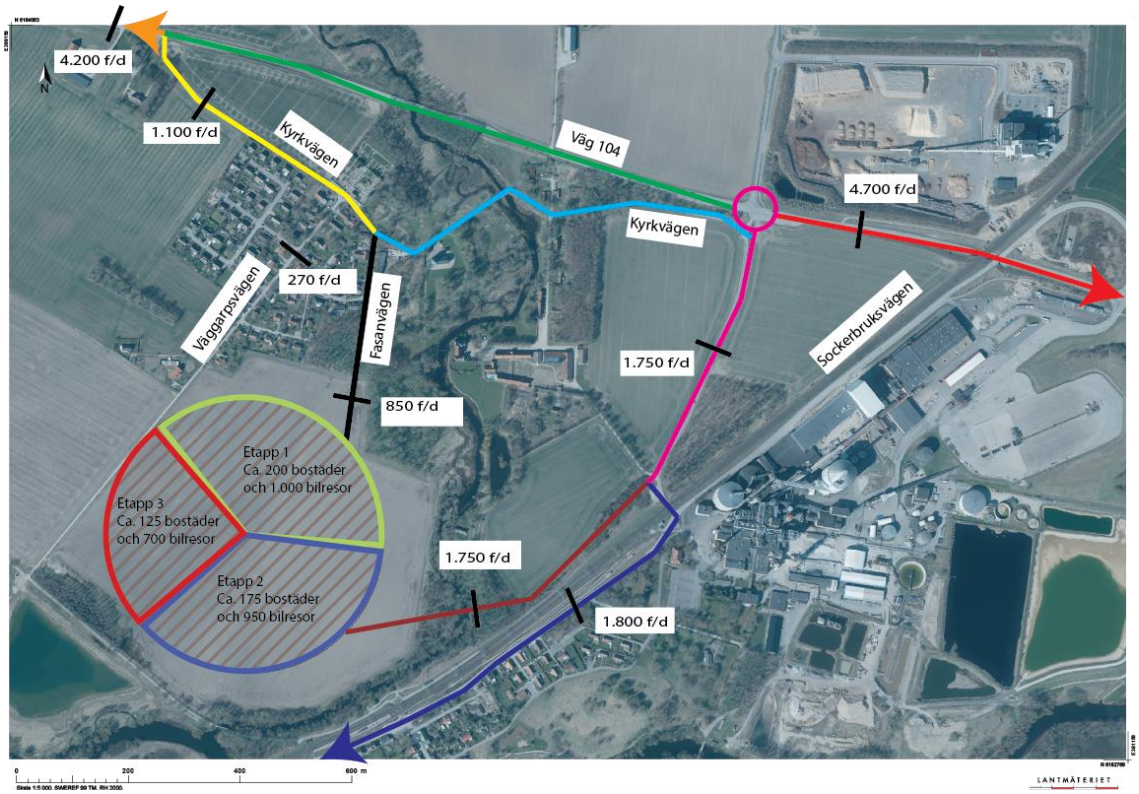
Figur 16. Körvägar och trafikprognos för Alternativ väst.

5.2.6 KÖRVGAR OCH TAFIKFPROGNOS ALTERNATIV ÖST

Även i scenariot där etapp 2 och 3 genomförs tillsammans med Alternativ öst ökar trafikmängderna i området och det huvudsakliga tillskottet hamnar på den nya vägen öster om Väggarp, brun och rosa linje i Figur 17 nedan, eftersom den kommer vara genare, snabbare och enklare att använda än Fasanvägen.

Precis som i västalternativet ökar robustheten i trafiksystemet i östalternativet eftersom det finns två olika körvägar till/från planområdet. I figuren nedan visas körvägar till E22, Kävlinge och Lund (via Sockerbruksvägen) samt en trafikprognos för hur stora trafikflödena är i ett antal vägsnitt efter att planområdet är fullt utbyggt. För att köra till E22, som är den huvudsakliga körriktningen enligt resvaneundersökningen, kommer den nya vägen (brun linje) användas, därefter Kyrkvägen (rosa linje) och sedan väg 104 (röd linje).

I detta scenario gäller samma sak som i västalternativet att det är möjligt att köra på Sockerbruksvägen norrut till väg 104 men den körvägen bedöms som oattraktiv för alla med startpunkt i planområdet eftersom tunneln under järnvägen är svår samtidigt som den nya vägen är snabbare och smidigare.



Figur 17. Körvägar och trafikprognos Alternativ öst.

5.2.7 SAMMANFATTNING TRAFIKPROGNOS

I tabellerna nedan redovisas trafikflödena på vägarna runt Väggarp efter att etapp 1 är utbyggt, tabell 5, samt för fullt utbyggt planområde med alternativ väst, tabell 6, och alternativ öst, tabell 7.

Etapp 1

Gatusnitt	Befintlig trafik	Tillskott vid 200 nya bostäder	Totalt
Väggarpsvägen	270	0	270
Fasanvägen	30	1.020	1.050
Kyrkvägen norra	300	1.020	1.320
Kyrkvägen östra	300	170	470
Väg 104 väster	3.400	320	3.720
Väg 104 öster	3.400	530	3.930
Sockerbruksvägen	1.400	170	1.570

Tabell 5. Trafikprognos för vägarna runt Väggarp vid utbyggd etapp 1.

Västalternativet

Gatusnitt	Befintlig trafik	Tillskott vid 500 nya bostäder	Totalt
Väggarpsvägen	270	0	270
Fasanvägen	30	1.250	1.280
Kyrkvägen norra	300	2.340	2.640
Kyrkvägen östra	300	430	730
Väg 104 väster	3.400	800	4.200
Väg 104 öster	3.400	1.320	4.720
Sockerbruksvägen	1.400	430	1.830
Nya vägen	0	1.300	1.300

Tabell 6. Trafikprognos för vägarna runt Väggarp vid fullt utbyggt planområde och alternativ väst.

Östalternativet

Gatusnitt	Befintlig trafik	Tillskott vid 500 nya bostäder	Totalt
Väggarpsvägen	270	0	270
Fasanvägen	30	800	830
Kyrkvägen norra	300	800	1.100
Kyrkvägen östra	300	1.470	1.770
Väg 104 väster	3.400	800	4.200
Väg 104 öster	3.400	1.320	4.720
Sockerbruksvägen	1.400	430	1.830
Nya vägen	0	1.740	1.740

Tabell 7. Trafikprognos för vägarna runt Väggarp vid fullt utbyggt planområde och alternativ öst.

5.3 KAPACITETBERÄKNINGAR

Trafikalstringsverktyget ger ett trafiktillskott på ca. 2.550 fordonsrörelser till och från planområdet när allt är utbyggt med 500 bostäder. Dessa fordonsrörelser fördelar sig på Fasanvägen och den nya vägen väster om Väggarp i alternativ väst eller Fasanvägen och den nya vägen öster om Väggarp i alternativ öst. Samtliga vägar ut från planområdet ansluter till någon del av Kyrkvägen. Kyrkvägen har idag låga trafikflöden och det kommer därför inte vara något problem att trafikmängderna ökar där. I nästa steg när Kyrkvägen ansluter till väg 104 är situationen annorlunda eftersom väg 104 har större trafikflöden. Det har därför gjort en kapacitetberäkning för framkomligheten i två korsningar:

- Kyrkvägen (västra delen) / väg 104 i alternativ väst
- Kyrkvägen (östra delen) / väg 104 i alternativ öst

Kapacitetsberäkningen har utförts i beräkningsprogrammet Capcal, trafikflödena på väg 104 är uppräknade till prognosår 2040 och beräkningarna utgår från maxtimmen – den timmen på dygnet då trafikflödet är som störst. Capcal ger resultat i form av belastningsgrader där ett värde under 0,6 är önskvärt för att framkomligheten ska vara god.

Utformning	Belastningsgrad
Befintlig utformning	0,42
Ny utformning med vänstersvängfält	0,44

Tabell 8. Resultat av kapacitetberäkning för korsningen Kyrkvägen / väg 104.

Tabell 8 visar att belastningsgraden ökar marginellt med den nya utformningen vilket beror på att bilar som kommer från Kyrkvägen och ska svänga vänster mot Kävlinge behöver korsa tre filer istället för två. Nyttan med svängfältet är desto större ur ett trafiksäkerhetsperspektiv samt att tryggheten ökar när det finns ett separat svängfält att vänta i.

Längre österut på väg 104 har kapaciteten testats för alternativ öst med två olika utformningsförslag, fyrvägskorsning och cirkulationsplats.

Utformning	Belastningsgrad
Fyrvägskorsning	0,44
Cirkulationsplats	0,28

Tabell 9. Resultat av kapacitetberäkning för korsningen Kyrkvägen / väg 104.

Tabell 9 visar att belastningsgraden blir lägre med cirkulationsplatsen men precis som för den andra korsningen är den största nyttan den ökade trafiksäkerheten som cirkulationsplatsen medför.

6 KONSEKVENSER

6.1 FRAMKOMLIGHET

Trafikmängderna är relativt låga på det befintliga vägnätet kring Väggarp vilket gör att trafiktillskottet från planområdet inte kommer påverka framkomligheten nämnvärt. Det gäller såväl Kyrkvägen, Sockerbruksvägen och korsningarna med väg 104. Fasanvägen är den väg som får ändrad användning men nivåerna är ändå så låga att upplevelsen av en bygata kvarstår.

Korsningarna med väg 104 har kontrollerats i beräkningsprogrammet Capcal och de låga belastningsgraderna tyder på att framkomligheten är god och kommer förbli god i både alternativ väst och öst.

Det finns dock en punkt i Väggarp / Örtofta där framkomligheten är låg och det är tunneln under järnvägen. Två personbilar kan inte mötas och en cyklist undviker helst att möta en personbil av trygghetsskäl. Oavsett utbyggnad av planområdet eller inte rekommenderas åtgärder i denna punkts för att öka säkerheten och framkomligheten.

6.2 TRAFIKSÄKERHET

De befintliga vägarna är på vissa ställen smala och ganska krokiga vilket håller nere hastigheten vilket är bra för trafiksäkerheten. Siktförhållandena är bra vid Fasanvägen och Kyrkvägen.

I samband med exploateringen av planområdet bör ändå trafiksäkerhetshöjande åtgärder vidtas i korsningen Kyrkvägen / väg 104 i både alternativ väst och öst. I västalternativet bedöms ett vänstersvängfält och ny refug vara tillräckligt men i östalternativet bör en cirkulationsplats övervägas.

Det saknas idag gång- och cykelbanor intill vägarna i området, det finns å andra sidan alternativa gång- och cykelvägar. Men vägarna kommer upplevas som mindre attraktiva för gående och cyklister när biltrafiken ökar. I alternativ öst föreslås att en gång- och cykelbana byggs längs med Kyrkvägen mellan tunneln under järnvägen och cirkulationsplatsen på väg 104.

I alternativ väst och öst kommer trafiken öka i tunneln under järnvägen och det blir därför mindre attraktivt att passera som gående, cyklist och bilist eftersom säkerheten minskar med ökade trafikflöden. Tunneln skulle behöva åtgärdas redan idag men behovet blir större med ökade trafikmängder.

7 SAMMANFATTANDE SLUTSATS

Planområdet planeras att byggas ut med ca. 500 bostäder i form av villor, radhus och flerbostadshus. Utifrån planerad utbyggnad har en trafikalstringsberäkning genomförts med Trafikverkets trafikalstringsverktyg. Det har även gjorts en trafikfördelning över hur trafikrörelserna kommer att se ut till och från området i olika etapper och med två olika alternativ. Trafikfördelningen grundar sig i Region Skånes Resvaneundersökning. Därefter har en trafikprognos för vägarna i och kring Väggarp tagits fram som underlag till kapacitetsberäkningar i beräkningsprogrammet Capcal och bullerutredning.

Trafikalstringen, trafikfördelningen och trafikprognosen visar trafikflöden som är rimliga för en exploatering innehållande 500 bostäder. Trafiktillskottet är fullt hanterbart på de befintliga vägarna Fasanvägen, Kyrkvägen, Sockerbruksvägen och väg 104 tillsammans med alternativ väst eller öst. Alternativ väst eller öst är möjligen inte nödvändiga av kapacitetsskäl men Fasanvägens karaktär och upplevelse förändras mycket om den utgör enda in- och utfart till planområdet.

Utifrån att den huvudsakliga körriktningen är väg 104 österut och den befintliga östra delen av Kyrkvägen nästan ansluter till väg 104 förefaller alternativ öst vara det naturliga förstahandsvalet. Däremot innebär det sannolikt en större kostnad än alternativ väst eftersom det behöver byggas en bro över ån samt att en cirkulationsplats behöver byggas.