

Fojab arkitekter AB

Trafikutredning DP Falsterbo Entré

PM 1.0

Malmö 2025-06-26

Datum	2025-06-26
Uppdragsnummer	1320074563
Utgåva/Status	PM 1.0

Jan Hammarström – uppdragsledare

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	UPPDRAGET	3
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE	3
2.	FÖRUTSÄTTNINGAR	4
2.1	TRAFIK.....	4
3.	FÖRSLAG	5
3.1	BESKRIVNING.....	5

1. UPPDRAGET

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

På fastigheterna Falsterbo 2:35 och del av 2:1 finns idag två restauranger och en kiosk. I samband med framtagande av en ny detaljplan som syftar till att ge utökad byggrätt för befintliga verksamheter, önskar kommunen en översyn av trafikfrågorna med fokus på varutransporter och sophämtning.

Förslagen ska ligga till grund för en översyn av hur ytorna ska disponeras i fråga om vägar, grönytor, vegetation och parkering. Vidare bidrar förslagen till en bra helhet för omgivande funktioner som gång, cykel, kollektivtrafik med närliggande busshållplats samt infarter till fastigheter i norr. En ny cykelbana planeras på norra sidan av Strandbadsvägen.

2. FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 TRAFIK

Trafikmängder

På den närliggande Strandbadsvägen uppgår trafikmängden till ca 2 800 fordon per dygn varav 14 % utgörs av tung trafik. Den tunga trafiken utgörs sannolikt till stor del av bussar som trafikerar hållplatsen Falsterbo Norra Vånggatan (linje 300).

Leveranser och soptömning

Antalet fordonsrörelser för leveranser och soptömning varierar över året beroende på säsong. Nedan visas en sammanställning för respektive restaurang:

	Leveranser	Soptömning
Restaurang 1	Lågsäsong ca 2-3 gånger per vecka Högsäsong ca 5-6 gånger per vecka	Varje måndag Kartongtunnan varje måndag
Restaurang 2	Vanligtvis leverans 6 ggr/vecka (mån-lör)	Sophämtning 1 gång/vecka (2ggr/vecka under sommaren)
Summa	13-15 ggr/vecka. Genomsnitt 2,2-2,5 per dag antaget 6 dagar per vecka	5-6 ggr/vecka Genomsnitt 1 per dag antaget 6 dagar per vecka

Av tabellen ovan framgår att det sker 2-3 leveranser/soptömningar per dag i genomsnitt vilket motsvarar 4-6 fordonsrörelser. Variationer förekommer dock. Sannolikheten att fordonsrörelserna sammanfaller i tid antas relativt låg.

3. FÖRSLAG

3.1 BESKRIVNING

Trafikföring

Den föreslagna trafiklösningen som presenteras i figur 1 bygger på att dagens anslutningar behålls. Detta ger en flexibel lösning med möjlighet till eventuell framtida reglering av trafiken förbi restaurangen.

Trafiklösningen främjar en möjlig enkelriktning av trafiken med utfart söderut mot Strandbadsvägen och med snedställda parkeringar för att tydliggöra körriktningen. Infart sker via Vallbovägen som är fortsatt dubbelriktad för att möjliggöra trafik till och från bostäderna utan att den trafiken behöver ta vägen förbi restaurangen.



Figur 1. Föreslagen trafiklösning

Som alternativ finns också möjlighet att snedställa parkeringarna norrut. Detta ger visserligen en tydligare infart till restaurangerna, men bedöms försämra trafiksäkerheten jämfört med det första alternativet. Detta beror på att svängande fordon får svårare att samspela med gång och cykeltrafik vid infarten då

uppmärksamhet också krävs för korsande fordonsrörelser (för trafik som kommer västerifrån).

Leveranser och sophantering

En angöringsplats för leveranser placeras i planområdets norra del, i anslutning till körbanan som leder in till verksamheterna. Detta förutsätter att dragvägar för både leveranser och soptömning kan anses acceptabla. På motsatt sida anläggs ytterligare bilparkering.

Ett alternativ till ovanstående är att leverans- och sopfordon nyttjar samma ytor som övrig biltrafik. Ett samnyttjande av den hårdgjorda marken för leverans och parkering skulle kunna möjliggöras i direkt anslutning till verksamheterna. Fram till verksamheternas öppettider, kl. 11.00 på förmiddagen, skulle därför en del av parkeringen kunna utgöra en last- och leveranszon. Sophämtningar för fastigheterna norr om restaurangen förväntas även fortsatt kunna lösas genom att sopkärlen dras till fordonen för att undvika backrörelser vid vändning.

Gång och cykel

Det nya cykelstråkets korsningar med Vallbovägen och utfarten från restaurangen föreslås hastighetssäkras för ökad trafiksäkerhet. För att göra cykelparkeringen lättillgänglig föreslås en lokalisering i anslutning till GC-stråket söder om bebyggelsen. Eventuellt kan denna samordnas med cykelparkeringen för busshållplatsen.

Det planerade nya övergångsstället placeras minst 10 meter framför busshållplatsen för att säkerställa god sikt.