

PM

TRAFIKUTREDNING STORA HAMMAR



Utkast

2022-06-02

Uppdragsansvarig: Jakob Fahlstedt

Handläggare: Corey Ragosnig, Anna-Karin Nyberg

Granskare: Gunilla Sandin

1 Bakgrund

I samband med planerad utbyggnad av bostäder på Stora Hammar i Höllviken är det angeläget att studera vilka konsekvenser detta kan medföra för det befintliga trafiksystemet. I detta PM redovisas framräknad trafikalstring från det nya området, dess fördelning i vägnätet samt kapacitetsberäkning för relevanta korsningar.

2 Nuläge

Trafikräkningar för det kommunala gatunätet har erhållits av Vellinge kommun, utförda våren 2020.

Tabell 1. Trafikflöde på det lokala gatunätet, årsdygnstrafik (ÅDT), källa: Vellinge kommun.

Nr	Gata	ÅDT	Andel tung trafik
1	Stenbocks väg söder cpl väg 100	7 645	6,7%
2	Kungstorpsvägen öster Stenbocks väg	8 820	3,1%
3	Brädgårdsvägen väster, norr Kungstorpsvägen	4 267	1,8%
4	Kungstorpsvägen mellan Brädgårdsvägen väst och Kungstorpsgränd	4 415	4,3%
5	Brädgårdsvägen öster, norr Kungstorpsvägen	2 514	2,7%
6	Kungstorpsvägen öster Brädgårdsvägen öst	3 497	4,5%
7	Falsterbovägen 24, sydväst cpl Stenbocks väg	6 346	7,3%
8	Stenbocks väg, söder cpl Kungstorpsvägen	5 245	4,3%
9	Kungstorpsvägen, väst Esplanaden	3 594	4,6%

Trafikflödet på väg 100 samt på väg 585, Kämpingevägen, har hämtats från Trafikverkets trafikflödeskarta (Vägtrafikflödeskartan (trafikverket.se)).

För väg 100 finns trafikräkningar gjorda under 2021. Totalt ligger trafikflödet i räkningarna från 2021 något lägre än räkningarna från 2017. Den största skillnaden är dock antalet tunga fordon, som ligger betydligt lägre än tidigare räkningar. Detta tros bero på en pandemieffekt.

Mot bakgrund av detta har bedömningen gjorts att utgå från 2017 års räkningar då dessa sannolikt är mer överensstämmande med den egentliga trafiksituationen på vägen under ett normalår.

Tabell 2. Trafikflöde på det statliga vägnätet, årsdygnstrafik (ÅDT), källa: Trafikverkets trafikflödeskartor.

Nr	Väg	ÅDT	Andel tung trafik	Räkneår
1	Väg 100 sydväst cpl Stenbocks väg	12 290	6%	2017
2	Väg 100 nordöst cpl Stenbocks väg	14 770	7%	2017
3	Väg 585 Kämpingevägen norr Kungstorpsvägen	5 080	4%	2015
4	Väg 585 Kämpingevägen nordöst Östra Fädriften	2 000	9%	2015

Räknepunkternas läge framgår av följande bild.



Figur 1 Trafikräknepunkternas lägen.

3 Trafikuppräknig

Trafikflödet på det lokala gatunätet har räknats upp till prognosår 2040 med 1 % per år för att spegla en generell lokal trafikökning till följd av framtida utbyggnader i Höllviken utöver de utbyggnader som studeras i utredningen.

Tabell 3 Trafikflöde på det lokala gatunätet prognosår 2040, årsdygnstrafik (ÅDT).

Nr	Gata	ÅDT	Andel tung trafik
1	Stenbocksvägen söder cpl väg 100	10 100	7%
2	Kunstorpsvägen öster Stenbocksvägen	11 600	3%
3	Brädgårdsvägen väster, norr Kungstorpsvägen	5 600	2%
4	Kungstorpsvägen mellan Brädgårdsvägen väst och Kungstorpsgränd	5 800	5%
5	Brädgårdsvägen öster, norr Kungstorpsvägen	3 300	3%
6	Kungstorpsvägen öster Brädgårdsvägen öst	4 600	5%
7	Falsterbovägen 24, sydväst cpl Stenbocksvägen	8 400	8%
8	Stenbocksväg, söder cpl Kungstorpsvägen	6 900	5%
9	Kungstorpsvägen, väst Esplanaden	4 700	5%

Trafikflödet på det statliga vägnätet har räknats upp till prognosåret 2040 med hjälp av Trafikverkets uppräkningsfaktorer för Skåne län gällande från 2020-06-15.

Tabell 4. Trafikflöde på det statliga vägnätet prognosår 2040, årsdygnstrafik (ÅDT).

Nr	Väg	ÅDT	Andel tung trafik
1	Väg 100 sydväst cpl Stenbocks väg	16 900	6%
2	Väg 100 nordöst cpl Stenbocks väg	20 300	7%
3	Väg 585 Kämpingevägen norr Kungstorpsvägen	7 200	4%
4	Väg 585 Kämpingevägen nordöst Östra Fädriften	2 800	10%

3.1 Trafikalstring Stora Hammar

Trafikmängden som alstras av den planerade bebyggelsen skattas med hjälp av Trafikverkets verktyg för trafikstring¹. Verktöget gör en trafikstringsberäkning baserad på den markanvändning som detaljplanen föreslår, planområdets lokalisering samt ett antal parametrar om kommunens arbete med beteendepåverkan.

Alstringen har baserats på 55 lägenheter i flerbostadshus och 30 radhus belägna i Höllvikens ytterkant. Förutsättningar för att köra bil i området bedöms vara goda, men förutsättningarna bedöms vara något sämre för kollektivtrafik, gång och cykel. Som en följd av detta skattar verktöget att detaljplanen alstrar totalt 536 resor per dygn (exklusive nyttotrafik), varav 329 resor per dygn sker med bil. Detta motsvarar en färdmedelsfördelning på 61 % för bil.

Av dessa 329 bilresor uppskattas det totala antalet bilar till 242 baserat på följande antaganden:

- 1,2 personer per bil för arbetsresor
- 1,4 personer per bil för inköp och serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor

3.2 Trafikfördelning

Den alstrade trafiken antas ha samma resmönster som övriga Höllviken, det vill säga att trafiken från och till planområdet fördelas på ett likadant sätt som trafiken i övriga Höllviken.

Resvaneundersökningen i Skåne för 2018 har använts som underlag till trafikfördelningen. Andelen resor från Höllviken till övriga orter har hämtats från resvaneundersökningen och lagts ut på vägnätet. Andelen resor inom Höllviken har justerats ned för att ta hänsyn till att bilanvändandet för resor inom Höllviken är lägre än till övriga orter.

Nätutläggningen av resvaneundersökningen visar att drygt hälften av den alstrade biltrafiken kör mot nordöst i riktning mot Vellinge-Malmö-Lund. Näst största flödet är inom Höllviken med ungefär 36 % av den alstrade biltrafiken. Knappt 9 % respektive 4 % av den alstrade biltrafiken kör söderut mot Trelleborg respektive västerut mot Skanör-Falsterbo.

¹ <https://trafikstring.ea.trafikverket.se/trafikstring/>



Figur 2. Trafikfördelningen för bilresor från planområdet. Denna har baserats på resvaneundersökningen i Skåne år 2018 med antagandet att den alstrade trafiken från planområdet har samma resmönster som övriga Höllviken.

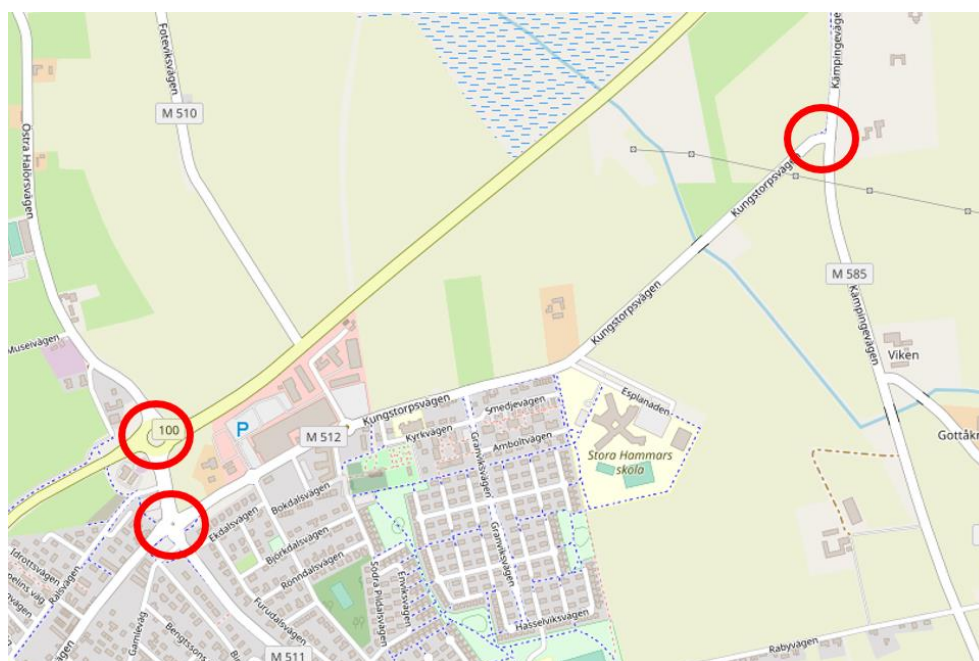
4 Kapacitetsberäkning

Kapacitetsberäkningar har utförts i beräkningsprogrammet Capcal.

Riktvärdena är att belastningsgraden för cirkulationsplats ska ligga under 0,8 och trevägskorsning med väjningsplikt under 0,6. Tre korsningar har ansetts relevanta för uppdraget:

- Väg 100/Stenbocks väg (cirkulationsplats)
- Stenbocks väg/Falsterbovägen/Kungstorpsvägen (cirkulationsplats)
- Kungstorpsvägen/Kämpingevägen (trevägskorsning med väjningsplikt)

Kapacitetsberäkningen har utförts med befintlig utformning och med befintliga hastighetsgränser. Trafikmängderna är uppräknade till 2040 enligt tidigare kapitel och alstringen från planområdet är tillagd enligt fördelningsprinciperna. Från analys av Trafikverkets räkningar för väg 100 har dimensionerande timme satts till 10 % av ÅDT både förmiddag och eftermiddag. Riktningfördelningen har satts till 70/30 mot öst på morgonen och 30/70 mot öst på eftermiddagen.



Figur 3 Studerade korsningar.

4.1 Resultat

Nedan presenteras resultatet från kapacitetsberäkningen.

Cirkulationsplats Väg 100/Stenbocks väg

Under förmiddagen uppgår belastningsgraden som högst till 0,59 (Stenbocks väg söderifrån).

Under eftermiddagen uppgår belastningsgraden som högst till 0,72 (Stenbocks väg norrifrån)

Cirkulationsplats väg 100/Stenbocks väg

Under förmiddagen uppgår belastningsgraden som högst till 0,53 (Stenbocks väg söderifrån)

Under eftermiddagen uppgår belastningsgraden som högst till 0,60 (väg 100 österifrån)

Kungstorpsvägen/Kämpingevägen väjningsplikt

Under förmiddagen uppgår belastningsgraden som högst till 0,41 (Kungstorpsvägen västerifrån)

Under eftermiddagen uppgår belastningsgraden som högst till 0,27 (Kämpingevägen norrifrån)

5 Rekommenderade åtgärder

Då samtliga belastningsgrader ligger under acceptabla riktvärden bedöms inget särskilt åtgärdsbehov i studerade korsningar föreligga.