

# UTKAST - TRAFIKUTREDNING BARSEBÄCK

Underlag till Detaljplan

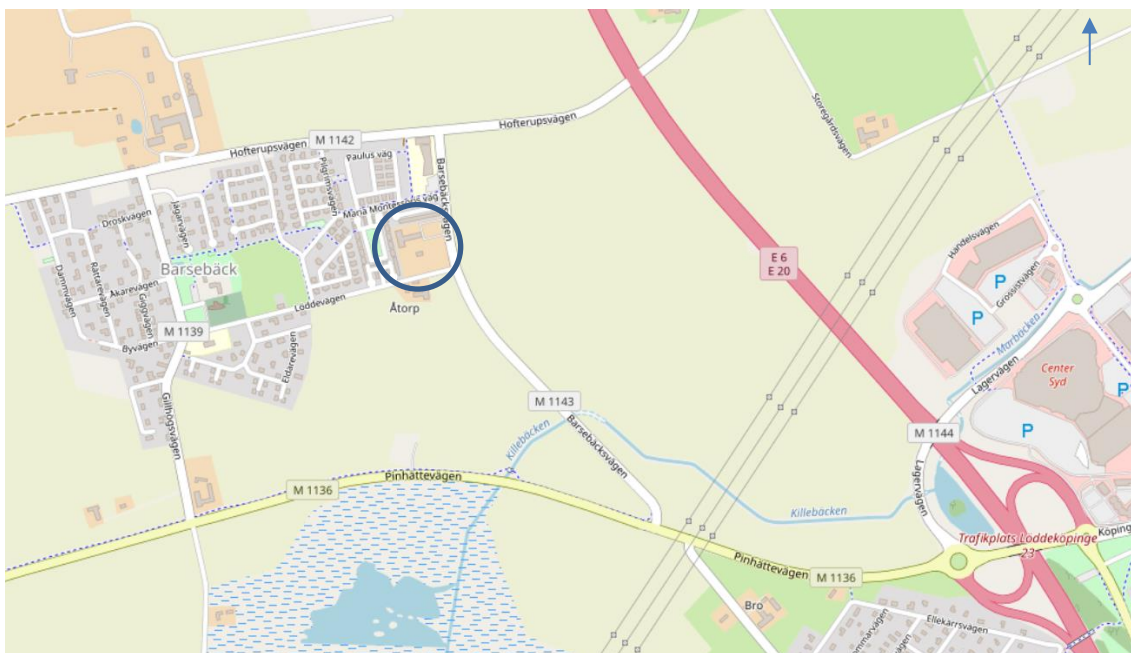
UPPDRAG Barsebäck	UPPDRAGSLEDARE Stefanie Engel	DATUM 2021-11-08
UPPDRAGSNUMMER 12603056	UPPRÄTTAD AV Stefanie Engel Ante Skara	

## Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	1
1. Förutsättningar, bakgrund, syfte	2
2. Nulägesbeskrivning	4
2.1. Målpunkter	4
2.2. Vägnät	5
2.3. Trafikflöden, basår 2020	6
3. Framtidsscenario	8
3.1. Anslutning Barsebäcksvägen (väg 1143)	8
3.2. Anslutning till gång- och cykelnät	10
3.3. Trafikalstring, prognosår 2040	10
3.4. Parkering (cykel/bil)	11

## 1. Förutsättningar, bakgrund, syfte

Inom detaljplanearbete för Barsebäck 42:111, Kävlinge kommun (Figur 1), behöver en trafikutredning tas fram. Det planeras nybyggnation av bostäder i form av par-, kedje- och flerbostadshus.



Figur 1. Orienteringskarta

Syftet med trafikutredningen är att ta fram underlag för detaljplan. PM fungerar även som underlag för bullerutredningen.

Situationsplanen som underlag för ny detaljplan togs fram av Tengbom Arkitektkontor (Figur 2)<sup>1</sup> och ligger till grund för trafikutredningen.

<sup>1</sup> Barsebäcks boställe, Kävlinge kommun, Underlagsmaterial till detaljplan, Arbetsmaterial, Tengbom, 2021-08-12



Figur 2. Utformningsförslag<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Illustrationskarta ej aktuell: MH i öst flyttas söder mot gatan, cpl för flerbostadshus ska markeras, vändslinga för lbn

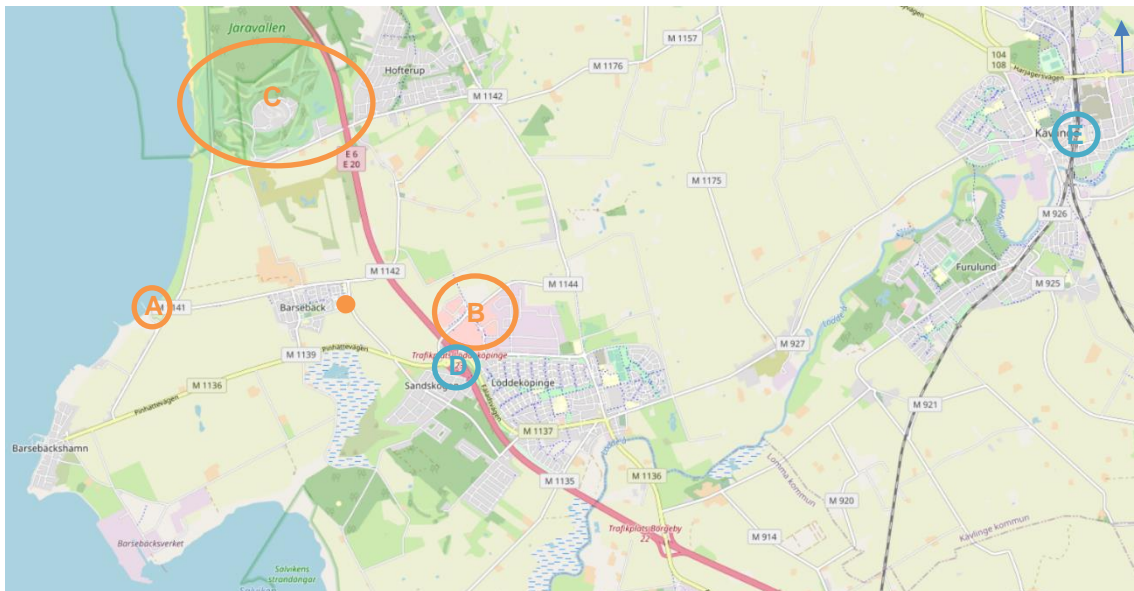
## 2. Nulägesbeskrivning

Inom utredningsområdet finns i nuläget ett bostadshus. All angöring sker via Barsebäcksvägen (väg 1143) dit fastigheten har en in- och en utfart, det vill säga två anslutningar. In- och utfart mot Löddevägen saknas.

### 2.1. Målpunkter

I Barsebäck finns inga verksamheter som alstrar större trafikflöden. I tätorten finns kyrka, busshållplats, lekplatser och skolan Barsebäcks Montessori. Skolan är både förskola med cirka 100 barn och grundskola, F-9, med ungefär 200 elever <sup>3</sup>.

Målpunkter utanför Barsebäck redovisas i Figur 3<sup>4</sup>.



Figur 3. Målpunkter

Målpunkter för gång- och cykeltrafik inom rimligt avstånd, det vill säga inom 3 km, är:

- Barsebäckstrand (A)
- Köpcentret vid trafikplats Löddeköpinge där även idrottsaktivitet inomhus erbjuds (B)
- Strövområdet Jaravallen (C)

<sup>3</sup> <http://www.barsebäcks-montessori.se/port/> (2020-06-23)

<sup>4</sup> <https://www.openstreetmap.org/#map=15/55.7666/12.9311> (2020-06-23)

Målpunkter för att ansluta till nationella vägnätet och trafikförsörjning ske via:

- Trafikplats Löddeköpinge (D)
- Kävlinge station (E)

## 2.2. Vägnät

### Bilnät

Utredningsområdet gränsa i nord och väst till andra bostadsområden och i öst och syd till gator. I syd befinner sig den kommunala gatan Löddevägen och i öst länsvägen Barsebäcksvägen (väg 1143) (Figur 1).

Löddevägen är 6 m bred och all trafik förs i blandtrafik, det vill säga att det saknas gång- och cykelbanor. Vägen är skyltat med 40 km / tim.

Barsebäcksvägen (väg 1143) är 8 m bred och högsta tillåtna hastighet är 70 km/tim. Vidare bedömer Trafikverket att vägen trafikeras med kontinuerliga volymer av tyngre transporter.

Korsningspunkten mellan Löddevägen och Barsebäcksvägen (väg 1143) är en trevägskorsning och reglerat med väjningsplikt där trafikanter från Löddevägen behöver lämna företräde till trafiken längs Barsebäcksvägen (väg 1143). Avståndet till nästa korsningar på Barsebäcksvägen (väg 1143) är cirka 175 m norr om respektive 790 m söder om Löddevägen.

Utredningsområdet ansluts till det nationella vägnätet via trafikplats Löddeköpinge till Europaväg E6 / E20, se Figur 1 <sup>5</sup>.

I samband med bullerutredning behövs även tas hänsyn till kringliggande bostadsgator. Petrus väg är skyltat med 30 km/tim dock redovisas hastigheten på gatan i den nationella vägdatatabasen NVDB vara 50 km/tim. Bullerutredningen baseras på 30 km/tim.

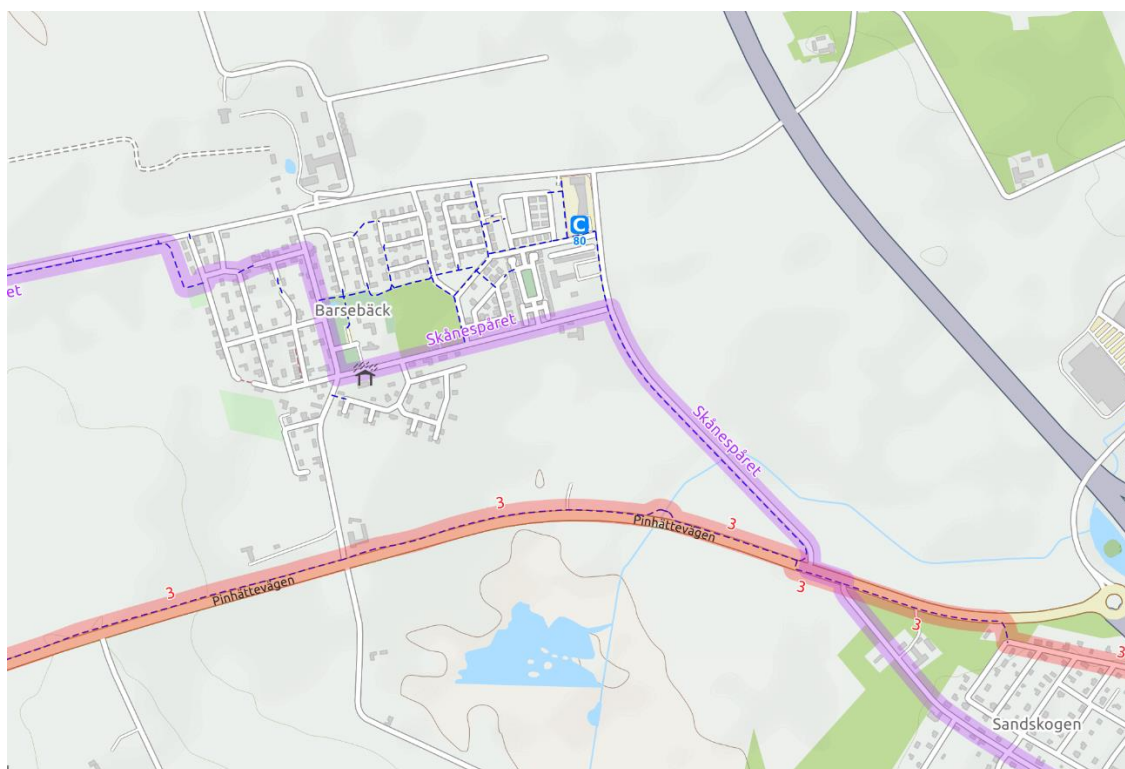
### Gång- och cykelnät

Längs Barsebäcksvägens (väg 1143) västra sida finns en cykelbana med skiljeremsa för att separera trafikanterna. I korsningen finns det en cykelpassage över Löddevägen. Cykelbanan är utrustad med bilspärr.

Utredningsområdet tangeras via Löddevägen av cykelleden Skånespåret och ansluter till den nationella cykelleden nr 3, Sydkustleden, via cykelvägen längs Barsebäcksvägen (väg 1143). Cykelbanan och skiljeremsan ansluter till Sydkustleden längs Väg 1136, se Figur 4<sup>6</sup>. Sydkustleden är ett starkt turiststråk enligt Trafikverket.

<sup>5</sup> <https://www.openstreetmap.org/#map=15/55.7712/12.9688> (2020-06-22)

<sup>6</sup> <https://www.openstreetmap.org/#map=15/55.7704/12.9661&layers=C> (2020-06-22)



Figur 4. Cykelnät

### Kollektivtrafik

På Löddevägen finns busshållplatsen Barsebäck Löddevägen, dock inte i direkt anslutning till utredningsområdet. Hållplatsen trafikeras av linje 122 mellan Barsebäckshamn och Kävlinge station. Linjen angör hållplatsen en gång per timme under högtrafik på vardagar och på helg en gång varannan timme.

### 2.3. Trafikflöden, basår 2020

Utöver trafikflöden på vägar som berör trafikutredningen tas även hänsyn till vägar som ingår i bullerutredningen. Årsdygnstrafik Ådt har räknats upp enligt Trafikverkets standard och baserat på Trafikverkets databas *Trafikflödeskarta*. Resultatet redovisas i Tabell 1 för år 2020.

Mätningar har tidigare genomförts på följande berörda statliga vägar: Barsebäcksvägen (väg 1143), Byastugsvägen, Hofterupsvägen, Pinhättevägen och E6 / E20. Mätningar har gjorts årsvis på motorvägen och något glesare på de andra vägarna.

Under år 2020 har mätningar genomförts på Löddevägen där Vellinge kommun är väghållare. Mätning gjordes under perioden 2020-08-20 till 2020-09-06. Kommunen bedömer att

6 (13)

UTKAST - TRAFIKUTREDNING  
BARSEBÄCK  
2021-11-08

mätresultat är representativ för Löddevägen trots förändrade övergripande trafikmönster på grund av pandemin. Mätresultat har räknats upp till Ådt.

Flöden på mindre vägar är antagna utifrån konsultens erfarenhet.

Tabell 1. Ådt, Basår 2020

År 2020				
Mätpunkt	Ådt fordon	Ådt personbil	Ådt lastbil	Procent tung
Barsebäcksvägen (väg 1143)	2 660	2 520	140	5%
Byastygevägen - Hofterupsvägen (väg 1142)	1 200	1 160	40	3%
Pinhättevägen (väg 1136)	1 982	1 886	96	5%
E6/E20*	22 645	19 066	3 578	16%
Löddevägen	369	324	44	12%
Petrus väg	200	198	2	1%
Nya kvartersgatan	-	-	-	-

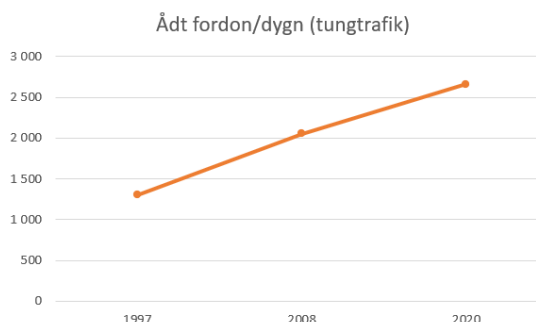
\* Värden i tabellen är uppräknade enligt Trafikverkets riktlinjer och utifrån flöden år 2019. Värden i flödeskartan för år 2020 är enligt konsultens bedömning tydligt påverkat som effekt av pandemin.

Vid analys av trafikflöden syns att trafikflöden ökar mellan mätningarna på alla vägar, förutom E6 / E20. Till exempel så har Trafikverket gjort trafikmätningar på Barsebäcksvägen (väg 1143) söder om Löddevägen under tre år enligt Tabell 1. På motorvägen minskar flöden under pandemiåret 2020.

Tabell 2. Barsebäcksvägen (väg 1143), Ådt

År	Ådt fordon/dygn (tungtrafik)
1997	1 300 (30)
2008	2 050 (60)
2020	2 660 (140) *

\* Värden kan vara påverkat som effekt av pandemin enligt Trafikverket.



### 3. Framtidsscenario

Den planerade gatustrukturen ansluter till det kringliggande gatunätet i en korsningspunkt. Anslutningen till Barsebäcksvägen (väg 1143) behöver vara utformat på sådant sätt att trafikflöden in och ut från bostadsområdet samt på Barsebäcksvägen (väg 1148) fungerar trafiksäker. Inom utredningsområdet sker all trafik i blandtrafik. Anslutning till befintlig gång- och cykelnät behöver säkerställas. Vidare så behöver bostadsområdets gatustruktur tillämpa vändplats för lastbil (lbn) för att undvika backrörelser, till exempel för sopbilen.

#### 3.1. Anslutning Barsebäcksvägen (väg 1143)

I skrivande stund avser kommunen att alla gator inom utredningsområdet kommer att klassas som lokalgator med enskild väghållare till skillnad från dagens reglering. I nuläget är fastigheten ansluten med in-/utfart, det vill säga inte med en gata eller väg. Ur det perspektivet kommer korsningspunkten med Barsebäcksvägen (väg 1143) få en annan dignitet i vägnätet framöver. Då Barsebäcksvägen (väg 1143) är en statlig väg behöver korsningen utformas enligt Trafikverkets krav<sup>7</sup>.

Trafikverket har som mål att hålla nere och helst minska antalet korsningar med deras vägar. Vid samtal mellan kommunen och Trafikverket<sup>8</sup> ställer sig Trafikverket ändå positivt till den nya anslutningen. En kapacitetsanalys<sup>9</sup> visar att den planerade nya korsningen med Barsebäcksvägen (väg 1143) inte kommer ha några kapacitetsbrister samt att det även finns god åtkomst för räddningsfordon.

---

<sup>7</sup> En alternativ utformning utreddes där utredningsområdet anslutas både till Barsebäcksvägen (väg 1143) och den kommunala Löddevägen. Anslutningen med Löddevägen behövs inte utifrån kapacitetsbehovet i vägsystemet. Dessutom visade sig att lutningar på fastigheten innebär en tydlig risk för kostnadsintensiva investeringar där anslutningen har tänkts.

<sup>8</sup> Helen Nilsson, september 2020

<sup>9</sup> Capcal

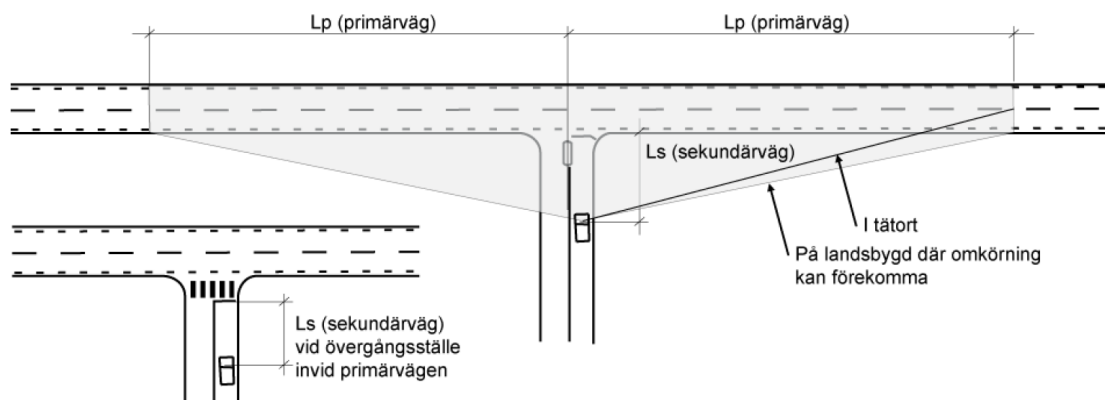


## Siktkrav

Barsebäcksvägen (väg 1143) är primärvägen med en skyltat hastighet 70 km/tim. Den nya lokalgatan är sekundärväg med en skyltat hastighet 30 km/tim.

Utifrån Trafikverkets regelverk Vägars gator och utformning, VGU, gäller följande för den nya korsningen mellan Barsebäcksvägen (väg 1143) och lokalgatan (Figur 5):

- Den minsta godtagbara längden längs primärvägen  $L_p$  är 125 m. Dock får denna endast användas efter godkännande från Trafikverket.
- Den önskvärda längden längs primärvägen  $L_p$  är 165 m.
- Är längden i sekundärvägen mindre än 10 m ska längden längs primärvägen vara 190 m.



Figur 5. Trafikverkets siktkrav, illustration

Beslutet att  $L_s = 3$  m får användas ska godkännas av Trafikverket och är ett undantag. Lägsta måttet som inte är ett undantag dock ändå behöver godkännande av Trafikverket är  $L_s = 5$  m. I så fall behöver dock antagligen pollarna flyttas.

Det kan finnas lösningar både med  $L_s 3$  m och  $L_s 5$  m dock behöver kraven för  $L_p$  samrådats med Trafikverket så tidigt som möjligt. En öppen fråga är hur Trafikverket ställer sig till gång- och cykelvägen, då den inte är reglerat som ett övergångsställe kan VGU tolkas som att det är körbanegräns som är avgörande.



### 3.2. Anslutning till gång- och cykelnät

Lokalgatan ansluter till befintlig gång- och cykelväg längs Barsebäcksvägen (väg 1143) och på det sättet finns även kopplingar till kringliggande vägnätet för oskyddade trafikanter. Vidare erbjuds en gång- och cykelkoppling direkt till Löddevägen där kommunen planerar för att anlägga en ny gång- och cykelväg på norra sidan. Denna direkta koppling mellan utredningsområdet och gång- och cykelvägen längs Löddevägen gynnar ett sammanhängande och tätt gång- och cykelnät kring utredningsområdet som i sin tur främjar att fler personer går eller cyklar i närområdet.

En gen gång- och cykelkoppling via mindre lokalgator till det angränsande bostadsområdet med lekplats möjliggörs med anslutningen i norr-västra hörnet av utredningsområdet (Figur 2).

### 3.3. Trafikalstring, prognosår 2040

#### Trafikalstring

För beräkning av tillkommande trafikflöden finns följande förutsättningar:

- Ett medelvärde för samtliga lägenhetsstorlekar <sup>10</sup> har använts.
- Resvaneundersökning redovisar inga specifika värden för Barsebäck. Barsebäck hanteras inom kategorin *övriga*<sup>11</sup>. Detta innebär att antal bilresor ligger på 76 % och antal resor per person är 2,3 per dygn.

Tabell 3. Trafikalstring

Lägenhetstyp	Lägenhets-typ (allmänt)	Antal bostäder	Boende/ bostad	Antal personer	Resor/ person	Antal resor	Antal bilresor (76%)	Besöks- och nyttotrafik (1%)	Summa
hustyp A, par- och kedjehusen	småhus	20	2,4	49	2,3	112	85	0,85	86
hustyp B, lägenheter	flerbostadshus	35	1,8	65	2,3	150	114	1,14	115
Totalt		55	-	114	-	-	-	-	201

Efter inflyttning bedöms det nybyggda området alstra ungefär 200 bilresor om dagen, beroende på antal lägenheter. Då utredningsområdet ansluter huvudsakligen till endast en gata, Barsebäcksvägen (väg 1143), kommer Barsebäcksvägen (väg 1143) påverkas tydligast av de tillkommande biltrafikflöden.

<sup>10</sup> [http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_\\_HE\\_\\_HE0111/HushallT30/table/tableViewLayout1/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__HE__HE0111/HushallT30/table/tableViewLayout1/) och [http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_\\_HE\\_\\_HE0111/HushallT29/table/tableViewLayout1/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__HE__HE0111/HushallT29/table/tableViewLayout1/) (2020-06-23)

<sup>11</sup> Så reser vi i Kävlings kommun, Resvaneundersökningen 2018

Utifrån en 70/30 fördelning enligt Trafikverkets rekommendationer<sup>12</sup> och med hänsyn till målpunktsanalysen (kapitel 2.1) bedöms att Barsebäcksvägen (väg 1143) i sydlig riktning får en ökad Ådt med 140 f/d och i nordlig riktning med 60 f/d<sup>13</sup>.

### Trafikflöden för prognosår 2040

De uppräknade värden för år 2040 anges inklusive den tillkommande trafik på grund av den nya exploateringen, enligt Tabell 4. Ådt har räknats upp enligt Trafikverkets föreskrifter.

Tabell 4. Ådt 2040 inklusive alstrad ny-trafik

År 2040				
Mätpunkt	Ådt fordon	Ådt personbil	Ådt lastbilar	Procent tung
Barsebäcksvägen (väg 1143)	3510	3514	197	6%
Byastygevägen/Hoferupsvägen	1582	1585	56	4%
Pinhättevägen	2755	2620	135	5%
E6/E20*	30 302	25 270	5 032	17%
Löddevägen	488	426	62	13%
Petrus väg	200	198	2	1%
Nya kvartersgatan	200	198	2	1%

\* Värdet i tabellen är uppräknat enligt Trafikverkets riktlinjer och utifrån flöden år 2019. Värdet i flödeskartan för år 2020 är enligt konsultens bedömning tydlig påverkat som effekt av pandemin.

### 3.4. Parkering (cykel/bil)

Parkeringsbehovet beräknas utifrån Kävlinge kommuns parkeringsnorm<sup>14</sup>.

I samråd med Kävlinge kommun har följande avsteg från kommunens parkeringstal definierats:

- *Flerbostadshus, besök = 0,5 bpl<sup>15</sup>/bostad*
  - ⇒ *Parkeringstal för flerbostadshus anges med 12 bpl / 1000 kvm BTA inklusive 1,2 bpl / 1000 kvm BTA för besökare. Avsteget innebär att parkeringstal för boende i flerbostadshus minskar till 10,8 bpl / 1000 kvm BTA.*

<sup>12</sup> Vägars och gators utformning VGU – stödjande kunskap, 2020, s. 12ff

<sup>13</sup> 201 f/d x 70% = 140 f/d; 201 f/d x 30% = 60 f/d, f/d = fordon per dygn

<sup>14</sup> Parkeringstal för bil och cykel i Kävlinge kommun, 2014-05-26

<sup>15</sup> Bpl = bilparkeringsplats

Följande förutsättningar och antagande ligger till grund för beräkning av parkeringsbehovet:

- Par- och kedjehus likställs med småhus.
- Inga mobilitetsåtgärder är planerade.
- I utredningsområdet planeras endast bostäder. Detta innebär att inget samnyttjande med andra verksamheter är möjligt.
- Per par- / kedjehus planeras två bilparkeringsplatser i direkt anslutning. Flerbostadshusen planeras att ha gemensamma parkeringsplatser.
- Utredningsområdet ligger inom zon D (Parkeringsnorm, s.4).

I Kävlings kommunens parkeringsnorm<sup>16</sup> beskrivs ramarna för parkering för rörelsevarierade på följande sätt:

- *Två till tre procent av samtliga bilplatser, dock minst en, ska [...] anpassas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd.*
- *Platserna ska utformas så att bredden blir minst 5,0 meter om inte intilliggande ytor kan användas.*
- Parkeringsplatser ska förläggas nära entrén och det hindersfria gångavståndet bör inte överstiga 25 meter.

Parkeringsnormen tolkas så att kraven för parkering för rörelsevarierade gäller per projekt. I så fall innebär det att minst en bilparkeringsplats, dock helst två till tre bilparkeringar borde vara anpassade för rörelsevarierade<sup>17</sup>.

## Resultat

Bilparkeringsbehovet beräknas till 91 bpl varav 40 bpl anläggs på villans egen tomt. Resterande 51 bpl behöver samordnas på en gemensam parkeringsyta. Inom utredningsområdet finns 55 bpl markerade (Figur 2). Ingen bilparkeringsplats är anpassat för rörelsevarierade. Detta innebär att normen uppfylls för vanliga bilparkeringsplatser dock inte för rörelsevarierade. Dock finns det tillräckligt många bilparkeringsplatser så att utrymme lämnas för att behovsanpassat slår ihop två *90grad parkeringar* till en parkeringsplats anpassat för rörelsevarierade.

<sup>16</sup> s.11

<sup>17</sup> 2% x 91 bpl = 1,82 bpl, 3% x 91 bpl = 2,73 bpl

12 (13)

UTKAST - TRAFIKUTREDNING  
BARSEBÄCK  
2021-11-08

Tabell 5. Bilparkeringsbehov

Bil			
Hustyp	Norm	Antal bostäder (BTA)	Behov [bpl]
Småhus, enskild parkering, boende och besök (hustyp A, par- och kedjehusen )	2,0 bpl / bostad	20	40
Flerbostadshus, boende (hustyp B, lägenheter)	10,8 bpl / 1000 m <sup>2</sup> BTA	3000	33
Flerbostadshus, besök (hustyp B, lägenheter)	0,5 bpl / bostad	35	18
<b>Summa (bil)</b>	-	-	<b>91</b>

Cykelparkeringsbehovet beräknas endast för flerbostadshus. Resterande fastigheter hanterar cykelparkeringsbehovet på egen fastighet. Behovet för flerbostadshusen är 72 cpl<sup>18</sup> (Tabell 6). All cykelparkering sker på kvartersmark.

Tabell 6. Cykelparkeringsbehov

Cykel			
Hustyp	Norm	BTA	Behov [bpl]
Småhus, enskild parkering, boende och besök (hustyp A, par- och kedjehusen )	-	För småhus specificeras inga parkeringstal. Parkering väntas ske på fastigheten	
Flerbostadshus, boende	18 cpl / 1000 m <sup>2</sup> BTA	3000	54
Flerbostadshus, besök	6 cpl / 1000 m <sup>2</sup> BTA	3000	18
<b>Summa (cykel)</b>	-	-	<b>72</b>

<sup>18</sup> cpl = cykelparkeringsplats