

Lödde kors

Trafikanalys

2023-08-31

Hampus Ekblad

Ellen Karlström

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Innehåll

Arbetet med att utreda Lödde kors har skett i två delar.

I den första delen utreds dagens situation och förväntad situation 2040 med planerade infrastrukturella förändringar.

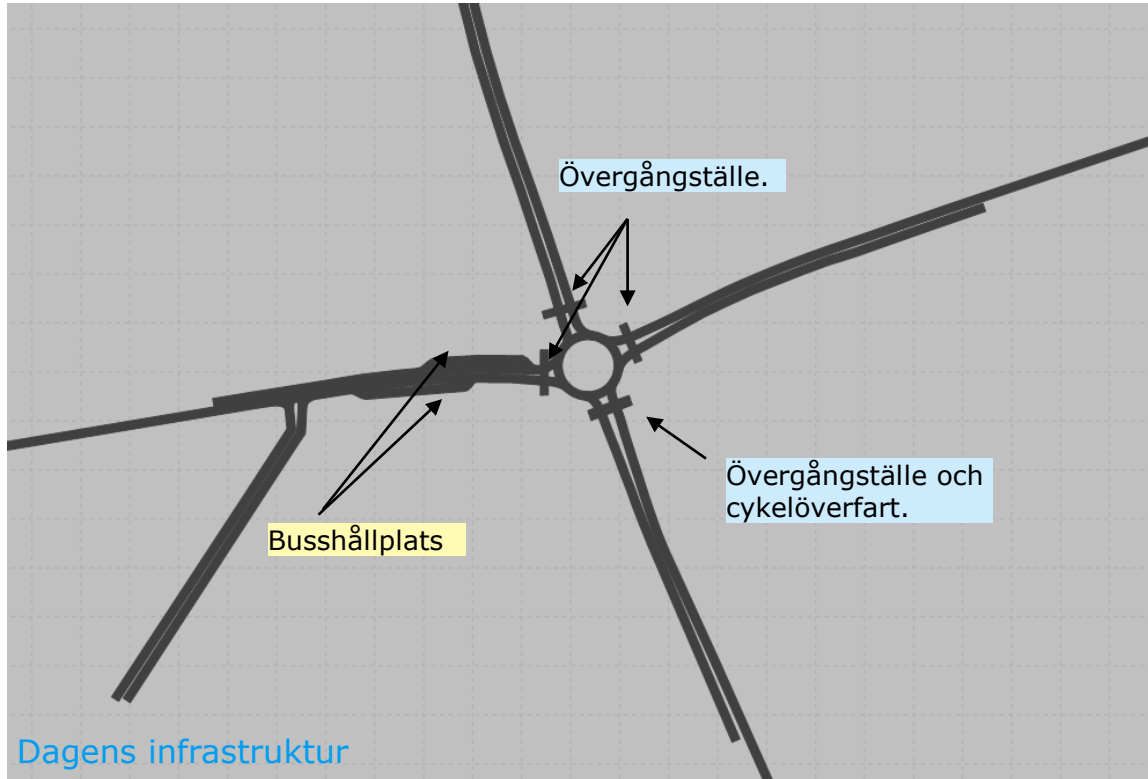
I andra delen utreds möjliga åtgärder i planerad infrastruktur.

Slutligen sammanfattas de båda delarna med slutsatser och rekommendationer.

- 1** Nuläge
- 2** År 2040
- 3** Sammanfattning och slutsatser – del 1
- 4** Fortsatt arbete
- 5** Förutsättningar
- 6** Resultat
- 7** Sammanfattning – del 2
- 8** Slutsats och rekommendationer

1. Nuläge

Infrastruktur och trafikflöde - Nuläge



Flöden och svängandelar har tagits fram med hjälp av GPS-data för perioden september-oktober 2022.

Analys har gjorts för eftermiddagens maxtimme under vardagar.

Ett antagande om 20 gående och 20 cyklister i respektive riktning har gjorts.

<i>Efterfrågan</i> <i>Nuläge EM</i>		Landskronavägen							
		H	RF	V	UT				
		27	129	118	481				
Barsebäck svägen (inkl. Vikhögs- vägen)	UT	420				107	H	Ådalsvägen	
	V	19				80	RF		
	RF	76				65	V		
	H	100				288	UT		
		294	313	355	94				
		UT	V	RF	H				
		Malmövägen							

Medelhastigheter - Nuläge



Framkomlighet

Barsebäcksvägen

Medelhastigheterna indikerar att framkomligheten är god.

Landskronavägen

Medelhastigheterna indikerar att framkomligheten är god.

Ådalsvägen

Medelhastigheterna indikerar att framkomligheten är god.

Malmövägen

Medelhastigheterna indikerar att framkomligheten är påverkad till viss del.

Resultat

- Resultaten presenteras i form av medelhastigheter och kölängder.
- **Medelhastighet:** Ger en indikation på framkomligheten.
- **Kölängder:** Visar dels förväntade kölängder, dels hur stor risken bedöms vara att kö växer till bakomvarande korsning.
 - Medelkö: Medelkön som uppmätts under simuleringen.
 - Maxkö: Ett medelvärde av de längsta köerna som uppmätts. Bör ses som ett fall som inträffar mycket sällan.
 - Riskbedömningen illustreras i färg där:

Grön linje/text: Mycket låg risk för kö

Gul linje: Liten risk för kö

Röd linje: Hög risk för kö

Risken har bedömts dels genom hur ofta det inträffar, dels om det är medelkön eller maxkö som påverkar.

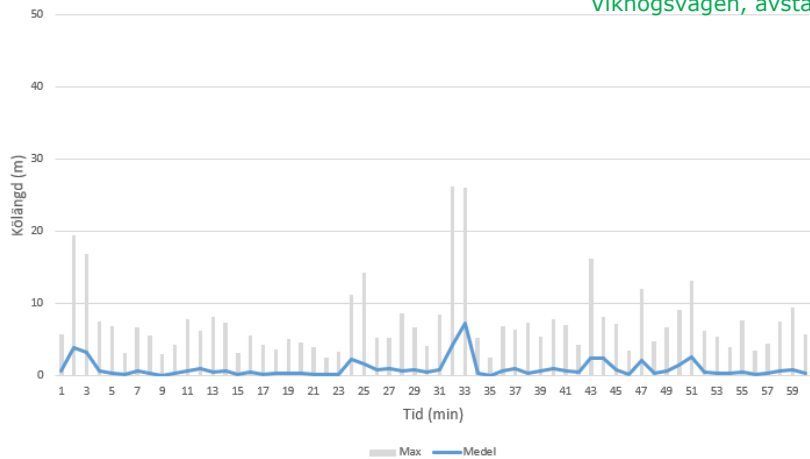
Kölängder (1) - Nuläge

I enlighet med medelhastigheterna bedöms framkomligheten god på Barsebäcksvägen, Landskronavägen och Ådalsvägen.

För samtliga tillfarter bedöms risken för köbildning bak till nästa korsning som mycket låg.

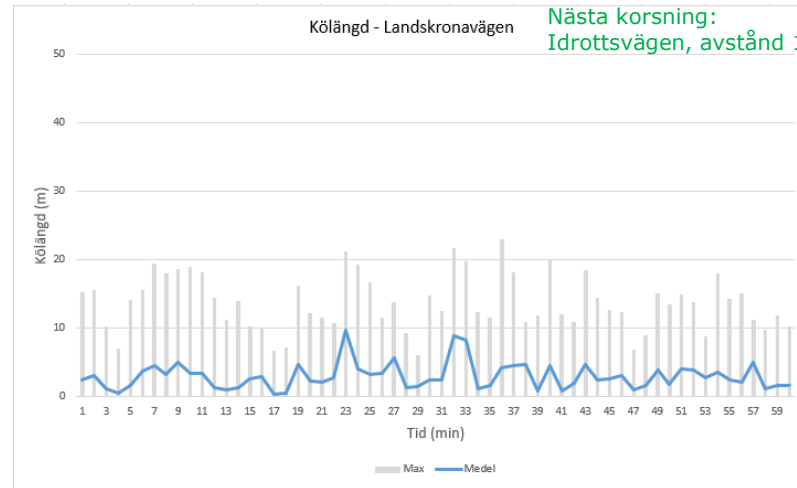
Kölängd - Barsebäcksvägen

Nästa korsning:
Vikhögsvägen, avstånd 100 m



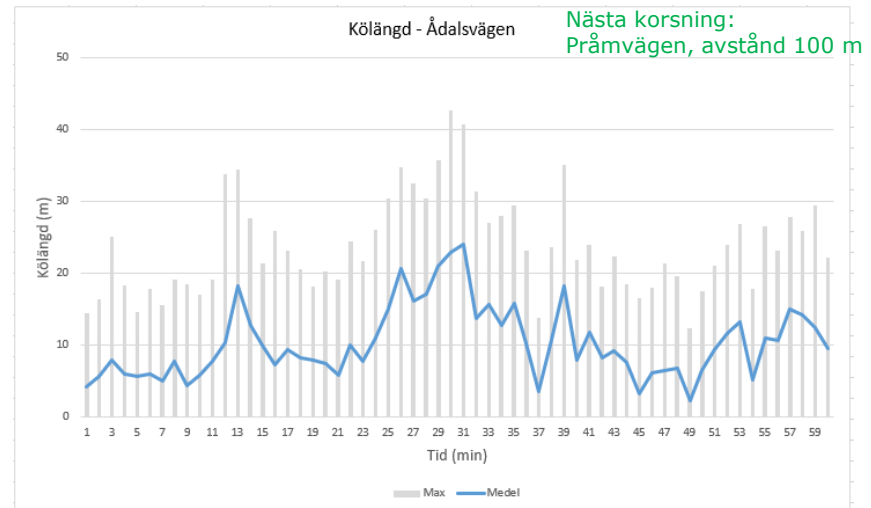
Kölängd - Landskronavägen

Nästa korsning:
Idrottsvägen, avstånd 180 m

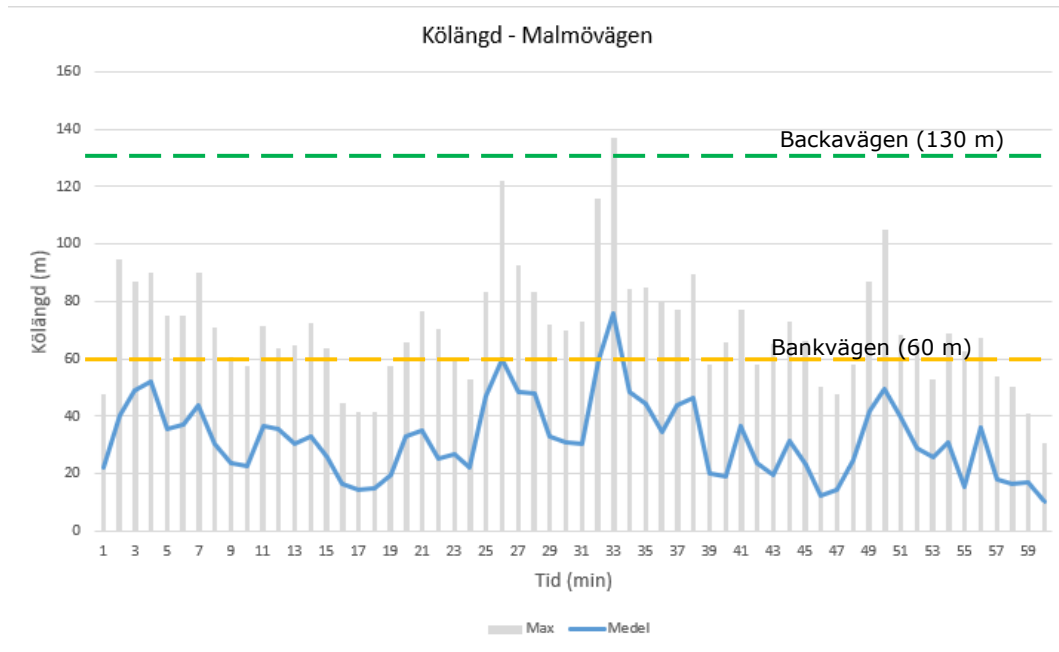


Kölängd - Ådalsvägen

Nästa korsning:
Pråmvägen, avstånd 100 m



Kölingder (2) - Nuläge

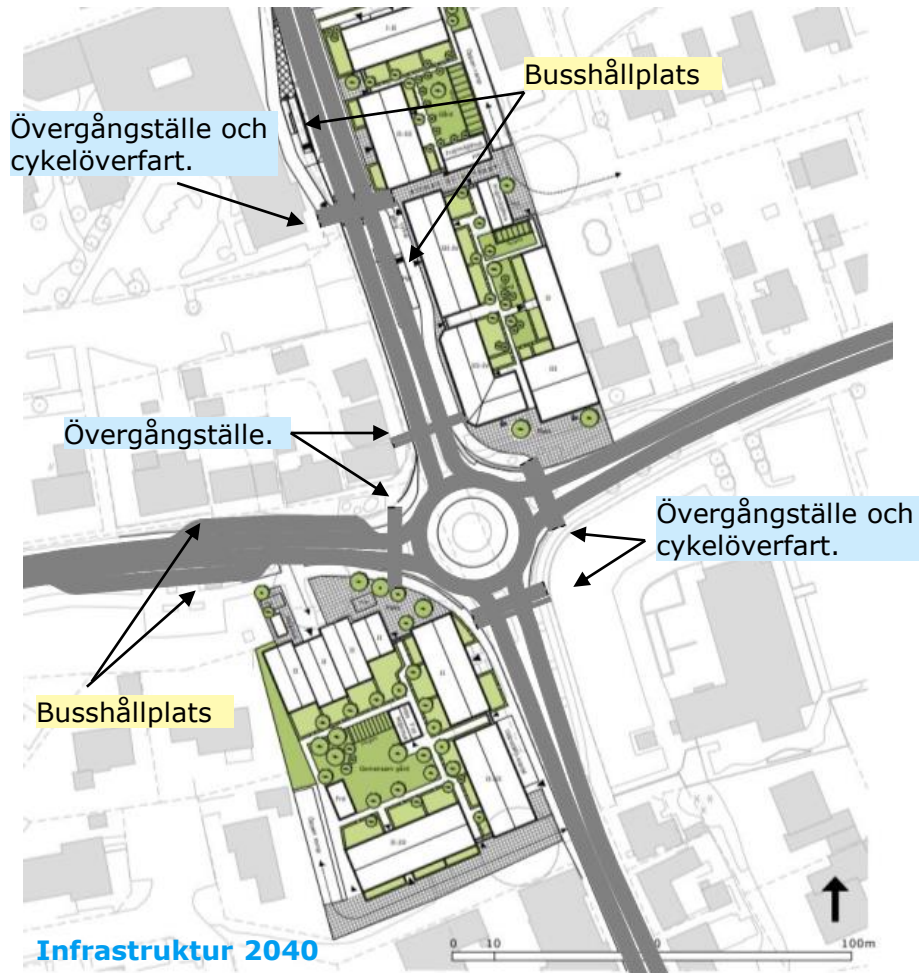


För Malmövägen bedöms risken som liten att köerna växer bak till korsningen med Bankvägen. Att den bedöms som liten baseras på att det händer endast ett fåtal gånger under maxtimmen.

Risken att köerna växer bak till Backavägen bedöms som mycket liten, då endast maxkønen når hit vid ett tillfälle.

2. År 2040

Infrastruktur och trafikflöde - 2040



Dagens flöden har räknats upp med prognostiserad ökning enligt Sampers för respektive väg. För flödet av gående och cyklister har ingen justering gjorts jämfört med dagens antagande.

Efterfrågan 2040 EM			Landskronavägen				Ådalsvägen		
			H	RF	V	UT			
			36	192	176	710			
Barsebäck svägen (inkl. Vikhögs- vägen)	UT	611					188	H	
	V	28					140	RF	
	RF	109					114	V	
	H	144					416	UT	
			450	435	494	131			
			UT	V	RF	H			
			Malmövägen						



Medelhastigheter -2040



Framkomlighet

Barsebäcksvägen

Medelhastigheterna indikerar att framkomligheten är god.

Landskronavägen

Medelhastigheterna indikerar att framkomligheten är påverkad till viss del.

Ådalsvägen

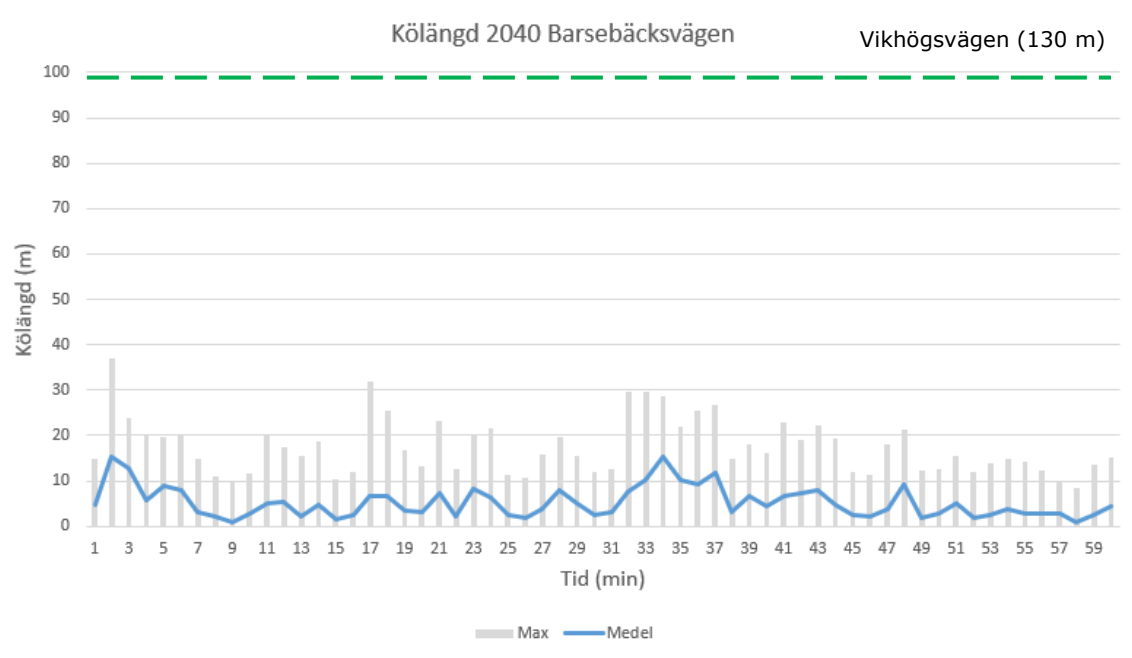
Medelhastigheterna indikerar att framkomligheten är påverkad.

Malmövägen

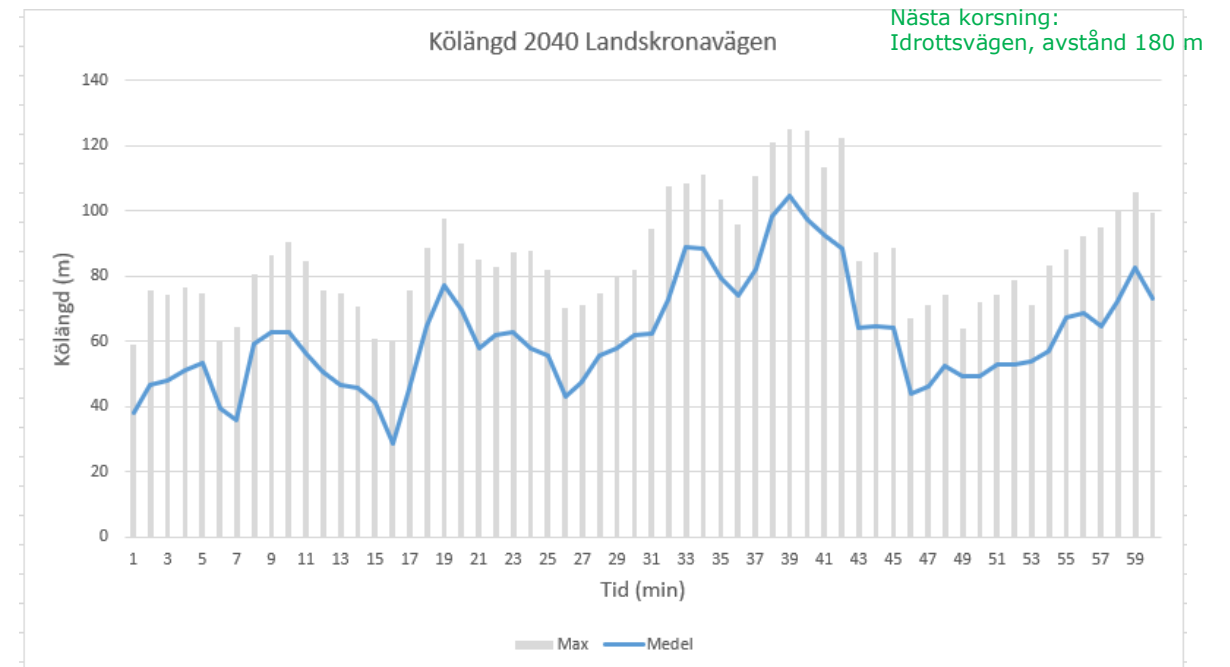
Medelhastigheterna indikerar att framkomligheten är mycket påverkad.

Kölängder (1) - 2040

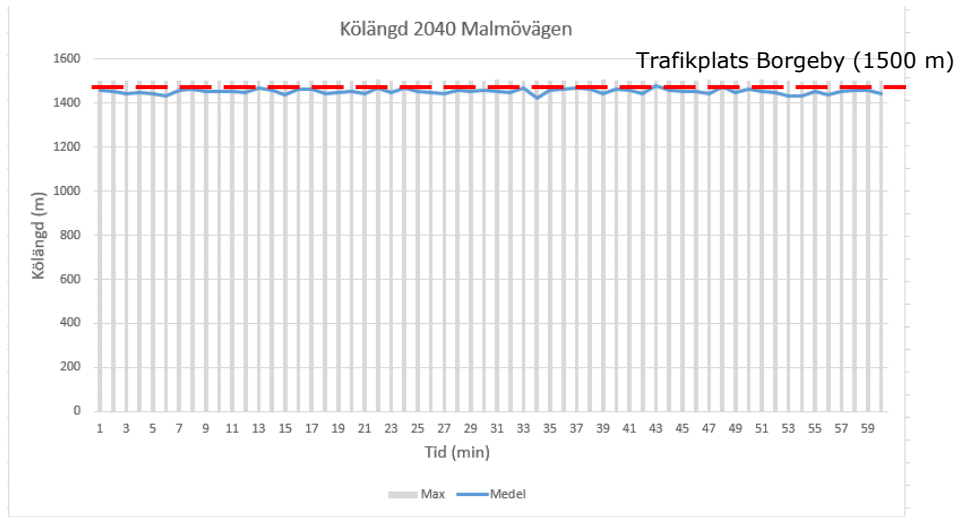
Medelhastigheterna indikerar att framkomligheten på Barsebäcksvägen är god. Även kölängderna visar på god framkomlighet.



Medelhastigheterna indikerar att det finns viss påverkan på framkomligheten på Landskronavägen. Kölängderna visar på att risken för att köerna växer till bakomliggande korsning är mycket liten.



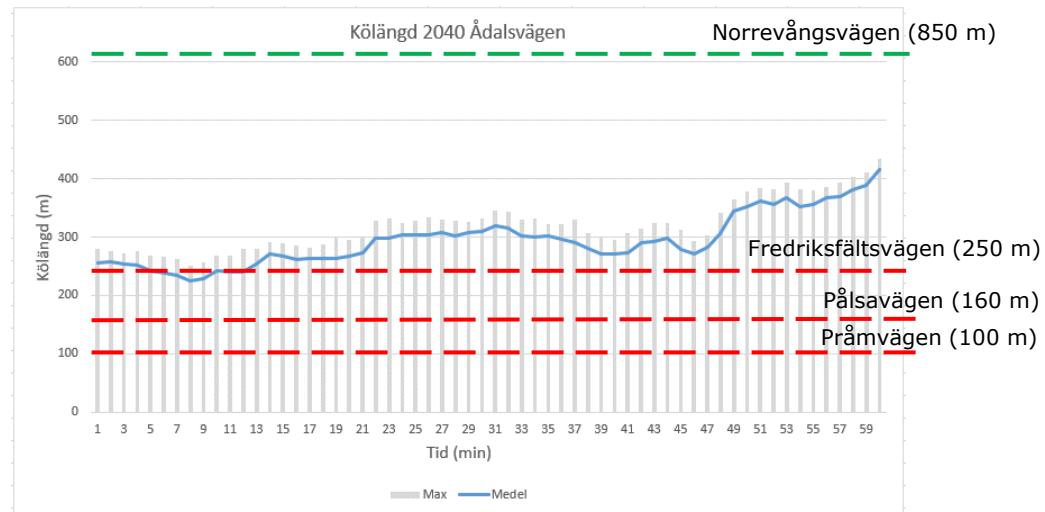
Kölängder (2) - 2040



Med prognostiserad trafikökning kan det konstateras att köer är att vänta på Malmövägen och Ådalsvägen.

Malmövägen: Köer till Trafikplats Borgeby är att vänta.

Ådalsvägen: Risken att köer växer till de tre bakomliggande korsningarna är stor. Risken att köerna växer till Norrevångsvägen bedöms som mycket liten.



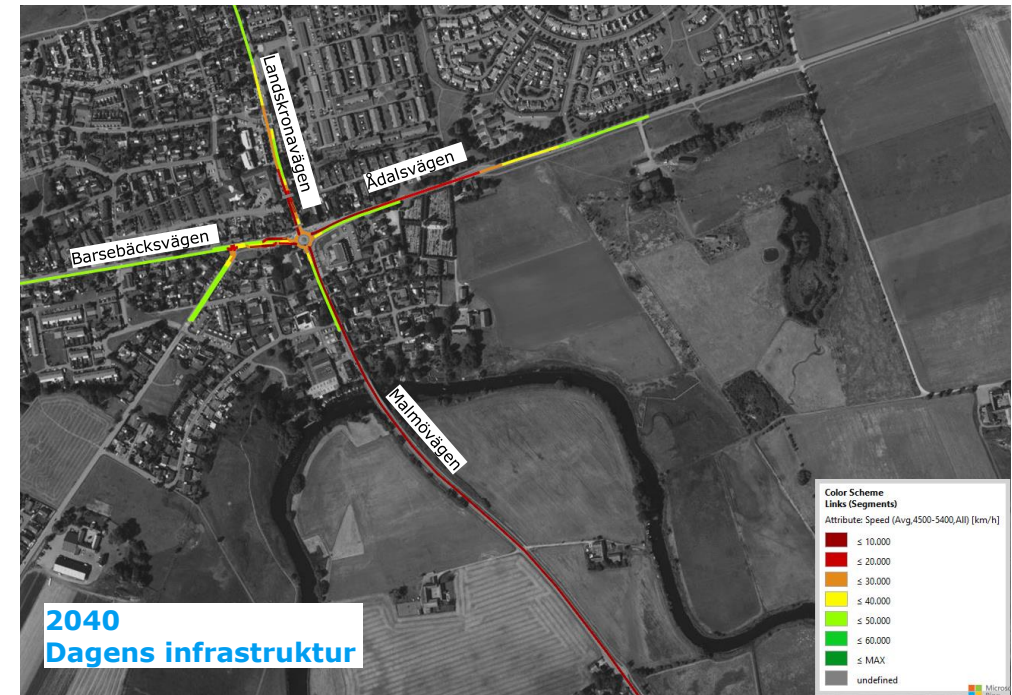
En kontroll av belastningsgraden har gjorts i Capcal. Även denna beräkning visar på överbelastning (> 0,8) på Ådalsvägen och Malmövägen 2040.

	Barsebäcksvägen	Landskronavägen	Ådalsvägen	Malmövägen
Nuläge	0,17	0,30	0,35	0,64
2040	0,30	0,57	0,91	0,98

Belastningsgrad i cirkulationsplats från Capcal-beräkning.

Jämförelse – 2040

Baserat på medelhastigheterna kan det konstateras att det mycket troligen är trafikökningen som bidrar till ökade köer 2040. Detta då medelhastigheterna i nätverket är i samma storleksordning för 2040 med ny infrastruktur och för 2040 med dagens infrastruktur.

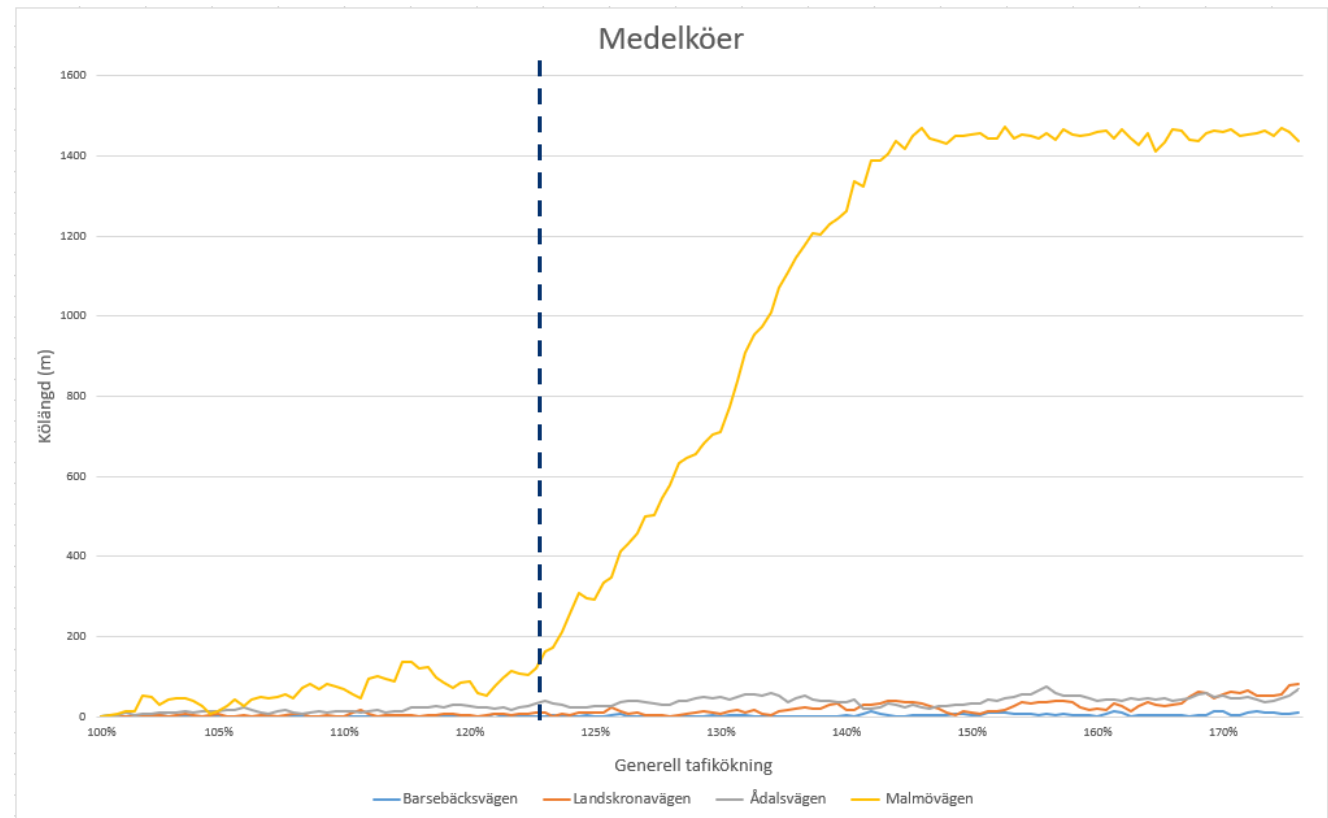


Känslighetsanalys

- En känslighetsanalys har genomförts för att se vid vilken trafikökning korsningen väntas överbelastas.
- I känslighetsanalysen har trafikflöden (nuläge) i samtliga tillfarter stegvis ökats med samma procentsats.

Antaget att trafiken ökar lika mycket i samtliga tillfarter, kan en brytpunkt ses vid 120-125%.

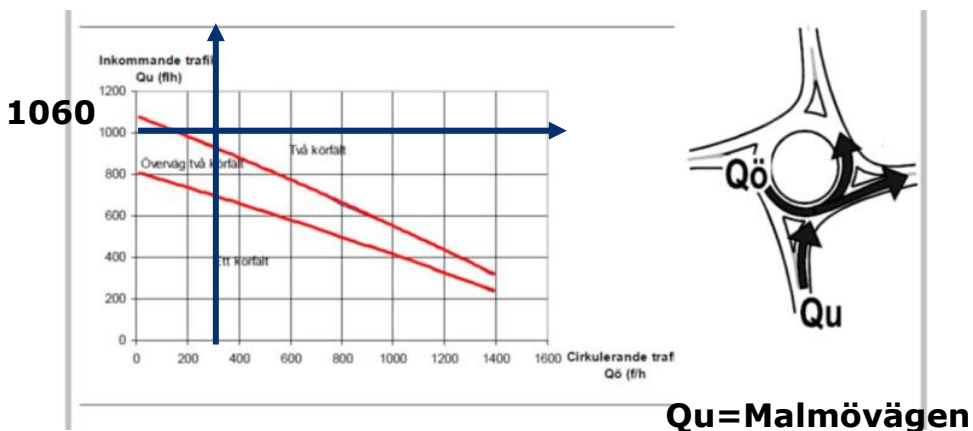
Det innebär att korsningen bedöms klara en generell trafikökning på 20-25%.



3. Sammanfattning – del 1

Sammanfattning av resultat

- Framkomligheten bedöms generellt som god i dagsläget, dock kan viss köbildning ses på Malmövägen.
- 2040 väntas framkomligheten bli påverkad till följd av trafikökningen, framför allt på Malmövägen och Ådalsvägen.
- Korsningen väntas kunna hantera en generell trafikökning på 20-25%. Vilket kan anses vara en ganska stor ökning, trots de större ökningarna som beräknats för framtidsscenarioet.
- För att kunna hantera de prognostiserade trafikflödena i korsningen kommer åtgärder att krävas.
- Genom Capcal-analys har en jämförelse av belastningsgrad gjorts mellan en cirkulationsplats och en signalreglerad korsning. Resultatet av detta visar att befintlig cirkulationsplats och en signal ger ungefär samma belastningsgrad på tillfarterna i korsningen. Dock bör det noteras att enbart en "standardsignal" sattes upp i Capcal, och då det finns stora möjligheter att styra en signal, kan en fördjupad analys av signalreglerad korsning eventuellt ge ett annat resultat.
- Baserat på inkommande och cirkulerande flöde, kan det konstateras att med väntade flöde 2040 är en tvåfilig cirkulationsplats rekommenderat enligt VGU (publikation 2022:003)



	Barsebäcksvägen	Landskronavägen	Ådalsvägen	Malmövägen
2040 Cirkulationsplats	0,30	0,57	0,91	0,98
2040 Signal	Höger/rakt: 0,51 Vänster/rakt: 0,51	Höger/rakt: 0,31 Vänster: 0,34	Höger/rakt: 0,88 Vänster/rakt: 0,88	Höger/rakt: 0,88 Vänster: 0,88

Belastningsgrad i 2040 från Capcal-beräkning.

Påverkan och tänkbara lösningar

- Samtliga busslinjer väntas trafikera antingen Ådalsvägen eller Malmövägen, vilket innebär att alla busslinjer väntas bli påverkade och få sämre framkomlighet. Att hitta sätt att prioritera bussen är önskvärt.
- Ett sätt att prioritera bussen är genom busskörfält. Busskörfält kräver dels utrymme i gaturummet, dels att korsningen behöver byggas om till en signalreglerad korsning.
- För att kunna prioritera bussen på ett effektivt sätt är busskörfält i kombination med signalreglering en fördelaktig lösning. Det är möjligt att prioritera bussen även om buss och bil delar körfält, detta då genom avkänning (detektorer som endast reagerar på buss). Med tanke på väntad köbild, framför allt på Malmövägen, bedöms prioritering av buss utan busskörfält få mycket liten effekt.
- Att köer på Malmövägen riskerar växa bak till trafikplats Borgeby kan även bli en risk kopplat till framkomlighet för utryckningsfordon.
- Hastighetsgränsen på Malmövägen är 70 km/h och att ha köer där kan vara en trafikfara.
- Om köerna på Malmövägen växer hela vägen till trafikplats Borgeby, kan en del trafik antas välja andra vägar (vilket ej fångas i en mikromodell). Exempelvis kommer mycket troligen en del trafik flyttas till trafikplats Löddeköpinge vid Center Syd. Således är det möjligt att köerna på Malmövägen blir något mindre omfattande, men en konsekvens är att andra delar av trafiksystemet kan bli hårt belastade.
- Även Ådalsvägen är väntas bli högt belastad. För trafik som kör via Ådalsvägen till Löddeköpinge finns i dags läget få andra alternativ.
- Känslighetsanalysen visar på att om trafiken ökar med runt 20-25% väntas dagens utformning kunna hantera trafiken (situation blir likt dagens). Att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor kan bidra till att dagens korsningsutformning kan kvarstå.

Slutsatser – del 1

- 2040 väntas framkomligheten bli påverkad till följd av trafikökningen, framför allt på Malmövägen och Ådalsvägen.
- Enligt VGU rekommenderas två körfält i en cirkulationsplats med hänsyn till de prognostiserade flödena. Dock måste man undersöka om det finns tillräckligt med yta för att skapa denna lösningen på platsen, innan man kan rekommendera eller testa den i modellen.
- En signalkorsning kan vara en möjlig lösning. Då en trafiksignal är komplex och kan styras på flertalet vis, är en djupare analys av eventuell trafiksignal nödvändigt för att kunna visa på om en trafiksignal kan hantera situationen.
- Busstrafiken kommer bli påverkad i stor utsträckning. Detta motiverar att vidare utreda möjligheterna att signalreglera korsningen. Att öka prioriteringen för busstrafiken genom busskörfält är även möjligt i en trafiksignal.
- Om trafiken ökar enligt prognosen, kan en ombyggnation av korsningen ses som nödvändigt. Vid en ombyggnation kommer större utrymme att krävas då både en dubbelfilig cirkulationsplats och en signal (med fördel) kommer behöva utformas med minst två körfält i vardera anslutning.
- Att jobba med åtgärder som bidrar till ett minskat bilanvändande kan leda till att nuvarande utformning kan bibehållas.

4. Fortsatt arbete

Fortsatt arbete

Baserat på tidigare slutsatser har arbetet fortsatt med att pröva möjliga åtgärder i infrastrukturen.

- **Cirkulationsplats**

- Två körfält i cirkulationsplats prövas i två steg. Detta av två andelningar:
baserat på flöde bedöms inte två körfält behövas genom hela cirkulationen och utrymmet i korsningen är begränsat.
- Steg 1: Två tillfarter på Malmövägen
- Steg 2: Två tillfarter på Malmövägen och Ådalsvägen
- *Steg 3: full tvåfältig cirkulation - prövas ej med hänsyn till utrymmesbehov*

- **Signalkorsning**

- Två tillfarter på Malmövägen och Ådalsvägen
- *Två tillfarter på Barsebäcksvägen och Landskronavägen - prövas ej med hänsyn till utrymmesbehov*

- För trafikflöden används samma prognos för 2040 som i tidigare del av arbetet

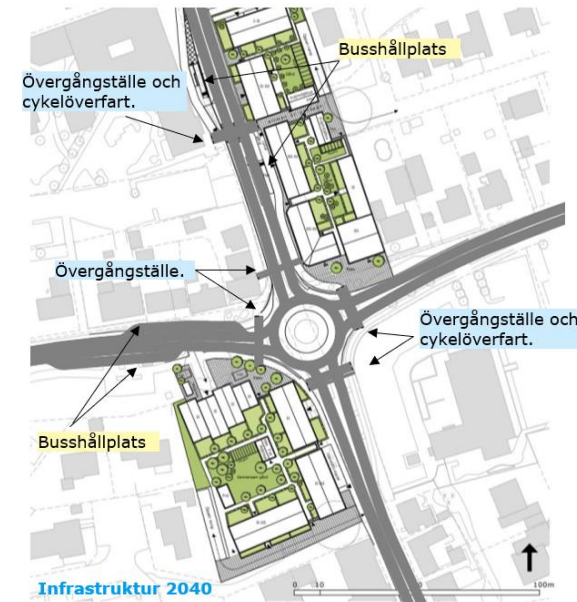
5. Förutsättningar

Tidigare resultat – 2040

Med föreslagen utformning väntas framkomligheten framförallt bli påverkad på Ådalsvägen och Malmövägen.

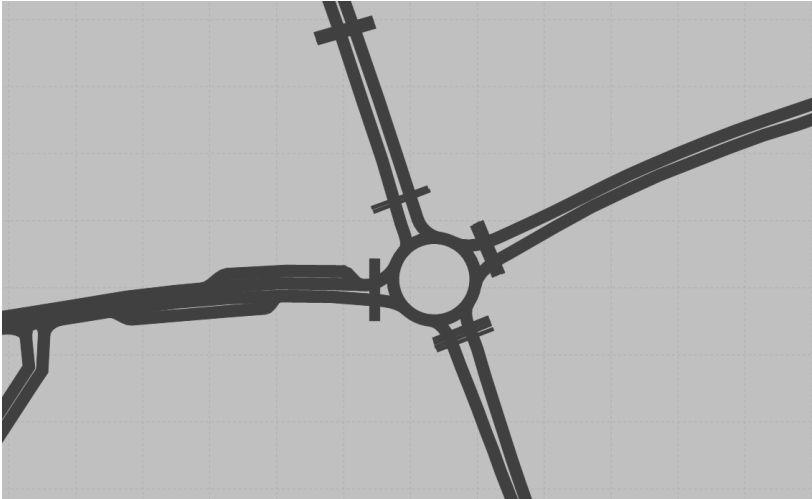
Förväntade kölängder under eftermiddagens maxtimme 2040:

- Malmövägen: > 1500 m, ner till trafikplats Borgeby
- Ådalsvägen: ca 300 m, förbi anslutning till Fredrikfältsvägen
- Landskronavägen: ca 80 m
- Barsebäcksvägen: ca 20 m

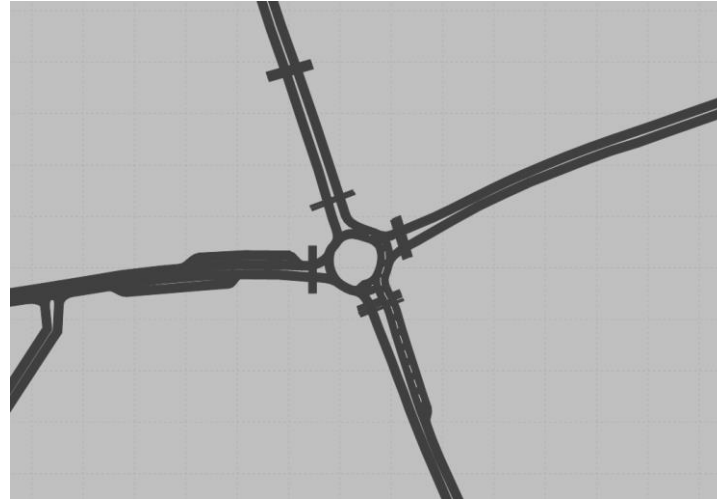


Efterfrågan 2040 EM		Landskronavägen							
		H	RF	V	UT				
		36	192	176	710	Ådalsvägen			
Barsebäcksvägen (inkl. Vikhögsvägen)	UT	611			188				H
	V	28			140				RF
	RF	109			114				V
						416	UT		
		450	435	494	131	Malmövägen			
		UT	V	RF	H				

Cirkulationsplats - utformningar

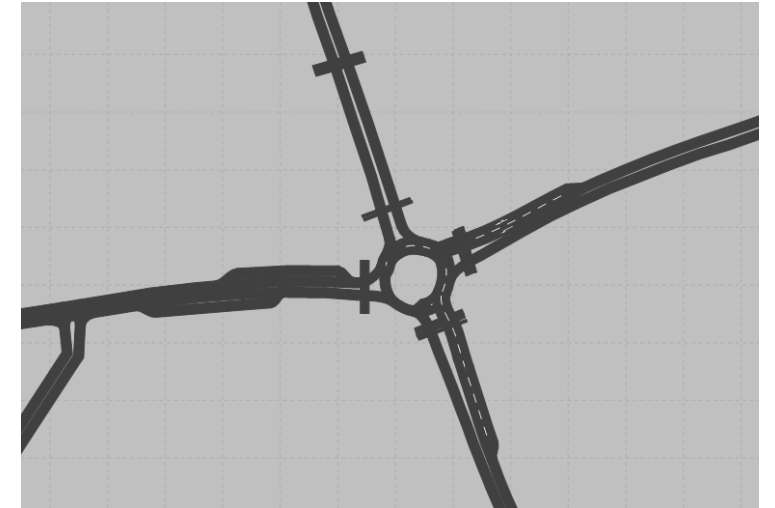


Föreslagen utformning



Föreslagen utformning inklusive:

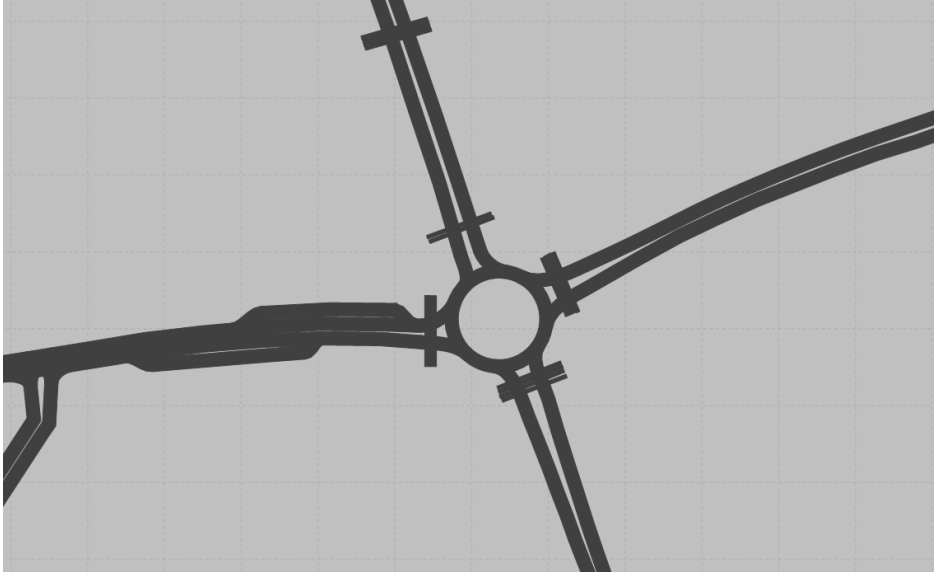
- Två tillfarter på Malmövägen.
- Två körfält 50 m innan cirkulationsplats.



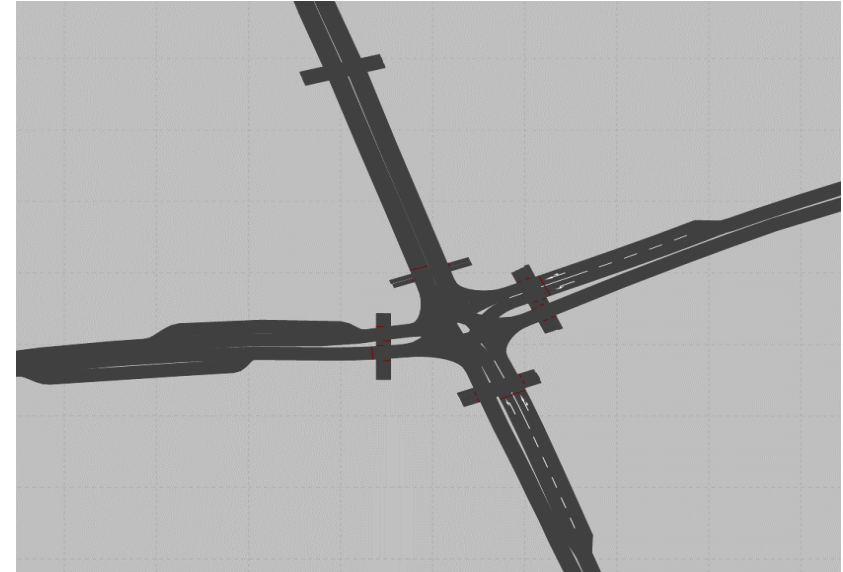
Föreslagen utformning inklusive:

- Två tillfarter på Malmövägen och Ådalsvägen.
- Två körfält 50 m innan cirkulationsplats.

Signalreglerad korsning - utformning



Föreslagen utformning



En signallösning har arbetas fram baserat på följande:

- Möjlig körfältsindelning baserat på utrymme. Påverkar fasindelning
- Förväntat gröntidsbehov enligt Capcal
- Dimensionerande säkerhetstider med hänsyn till avstånd och trafikanter i korsningen

6. Resultat

Övergripande resultat

Jämförelse görs mot tidigare resultat för föreslagen utformning 2040

Cirkulationsplats:

Två tillfarter Malmövägen

- Ökad framkomlighet på Malmövägen och Ådalsvägen
- Försämrade framkomlighet på Landskronavägen
- Oförändrad framkomlighet på Barsebäcksvägen



Cirkulationsplats:

Två tillfarter Malmövägen och Ådalsvägen

- Ökad framkomlighet på Malmövägen och Ådalsvägen
- Oförändrad framkomlighet på Landskronavägen och Barsebäcksvägen



Signalkorsning

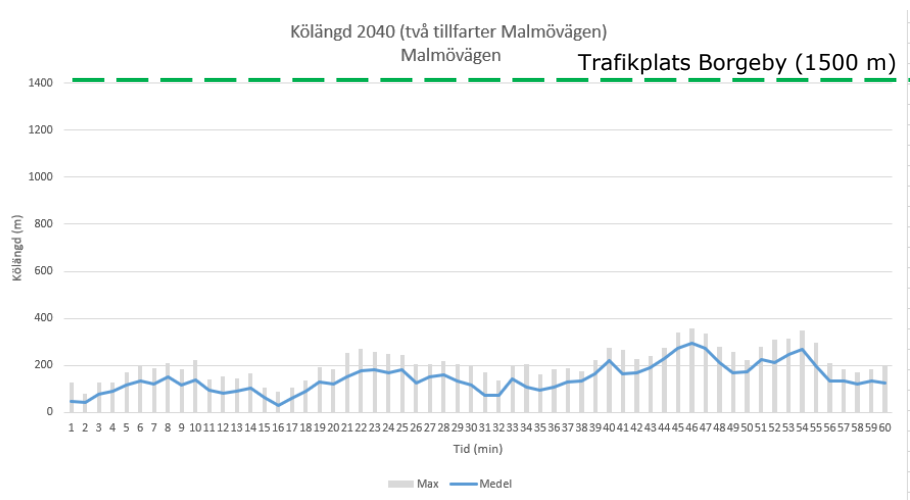
- Ökad framkomlighet på Malmövägen och Ådalsvägen
- Försämrade framkomlighet på Landskronavägen och Barsebäcksvägen



Malmövägen

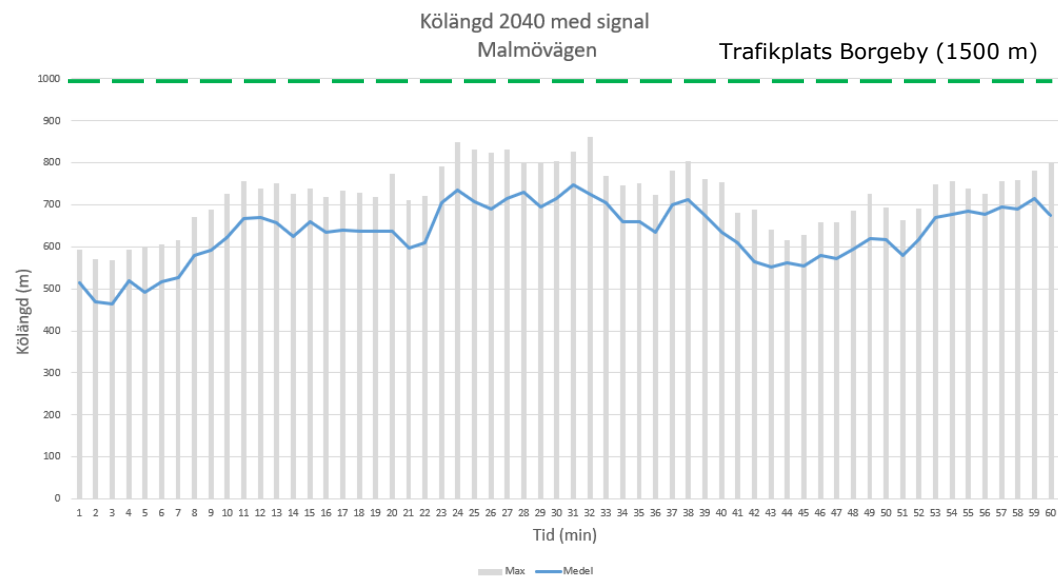
Med prövade åtgärder kan en förbättring av förväntad framkomlighet på Malmövägen ses. Väntad kölängd om föreslagen utformning byggs är > 1500 meter.

- Om två tillfarter i cirkulationsplats byggs på Malmövägen, kan förväntad kölängd väntas minska till ca 200 meter.
- Om signalkorsning byggs, kan förväntad kölängd väntas minska till ca 700 meter.
- Prövade åtgärder visar att framkomligheten på Malmövägen kan öka jämfört med föreslagen utformning.



**Kölängd på Malmövägen vid två tillfarter i cirkulation på Malmövägen.
Likvärdigt resultat om även två tillfarter på Ådalsvägen byggs.**

Ramboll

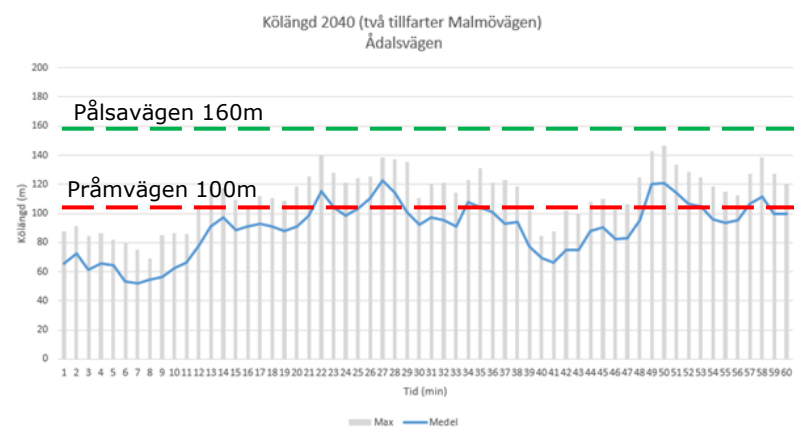


Kölängd på Malmövägen med signalkorsning

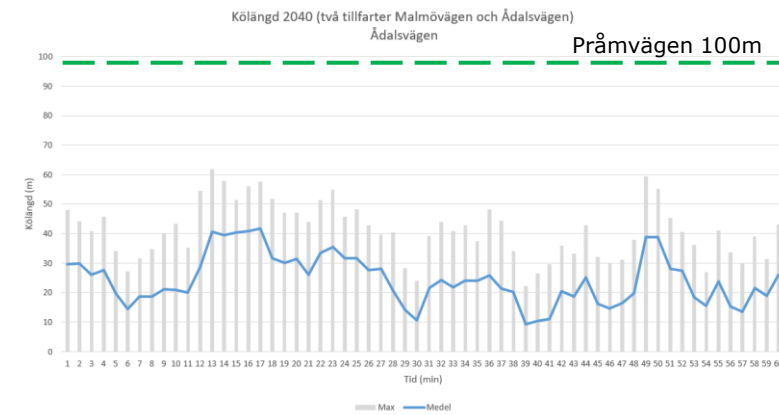
Ådalsvägen

Med prövade åtgärder kan en förbättring av förväntad framkomlighet på Ådalsvägen ses. Väntad kölängd om föreslagen utformning byggs är ca 300 meter.

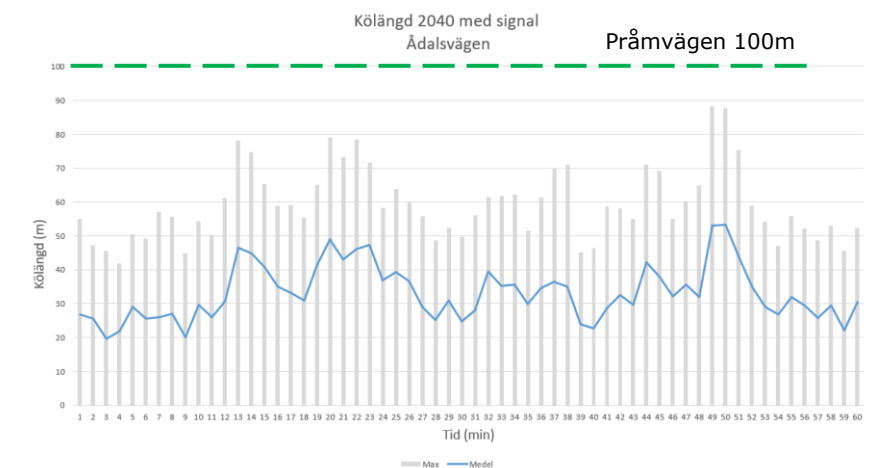
- Om två tillfarter i cirkulationsplats byggs på Malmövägen, kan förväntad kölängd väntas minska till ca 120 meter.
 - Om två tillfarter i cirkulationsplats byggs på Malmövägen och Ådalsvägen, kan förväntad kölängd väntas minska till ca 50 meter.
 - Om signalkorsning byggs, kan förväntad kölängd väntas minska till ca 50 meter.
- Prövade åtgärder visar att framkomligheten på Ådalsvägen kan öka jämfört med föreslagen utformning.



Kölängd på Ådalsvägen vid två tillfarter i cirkulation på Malmövägen



Kölängd på Ådalsvägen vid två tillfarter i cirkulation på Malmövägen och Ådalsvägen

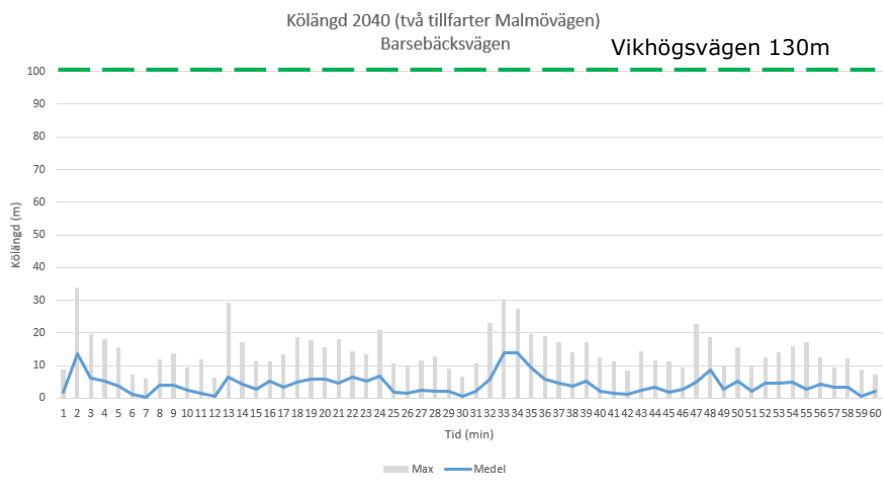


Kölängd på Ådalsvägen med signalkorsning

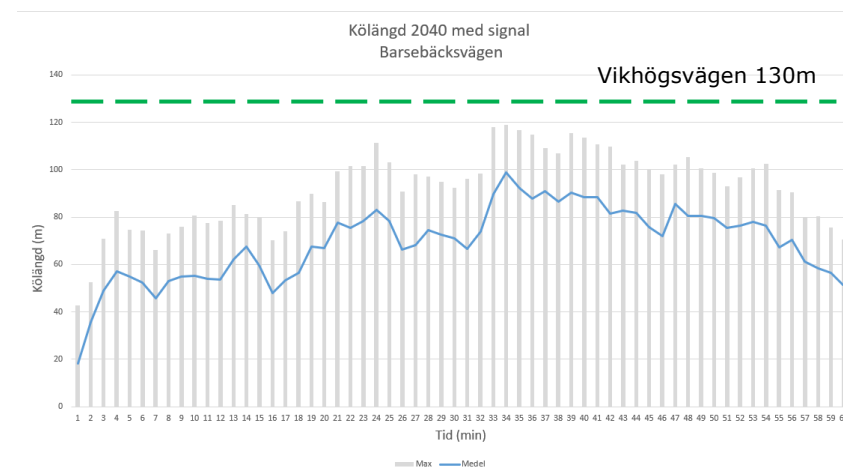
Barsebäcksvägen

Med prövade åtgärder kan framkomligheten på Barsebäcksvägen väntas försämrans något. Väntad kölängd om föreslagen utformning byggs är ca 20 meter.

- Om två tillfarter i cirkulationsplats byggs på Malmövägen, kan förväntad kölängd väntas vara oförändrad (ca 20 meter)
 - Om två tillfarter i cirkulationsplats byggs på Malmövägen och Ådalsvägen, kan förväntad kölängd väntas vara oförändrad (ca 20 meter)
 - Om signalkorsning byggs, kan förväntad kölängd väntas öka till ca 80 meter.
-
- Prövade åtgärder visar att framkomligheten på Barsebäcksvägen väntas vara oförändrad om cirkulationsplats byggs om. Om signalkorsning byggs väntas framkomligheten minska något.



Kölängd på Barsebäcksvägen vid två tillfarter i cirkulation på Malmövägen. Likvärdigt resultat om även två tillfarter på Ådalsvägen byggs.

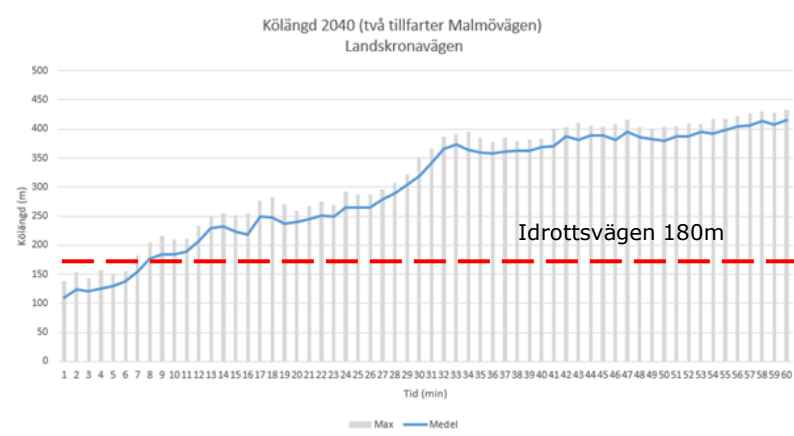


Kölängd på Ådalsvägen med signalkorsning

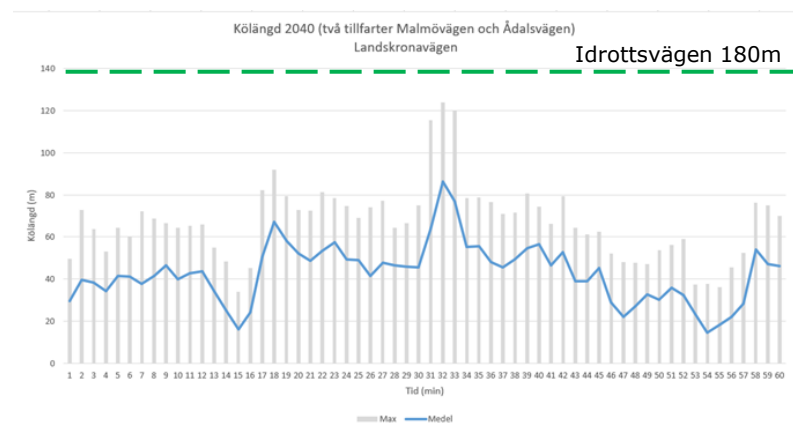
Landskronavägen

Med prövade åtgärder kan framkomligheten på Landskronavägen väntas försämrans något. Väntad kölängd om föreslagen utformning byggs är ca 80 meter.

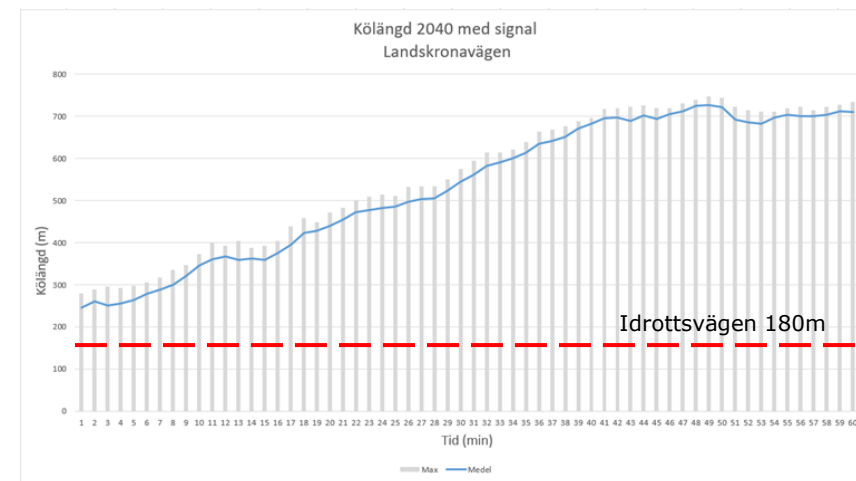
- Om två tillfarter i cirkulationsplats byggs på Malmövägen, kan förväntad kölängd väntas öka till > 300 meter.
 - Om två tillfarter i cirkulationsplats byggs på Malmövägen och Ådalsvägen, kan förväntad kölängd väntas vara oförändrad (ca 80 meter)
 - Om signalkorsning byggs, kan förväntad kölängd väntas öka till > 400 meter
- Prövade åtgärder visar att framkomligheten på Landskrona till viss del försämrans.



Kölängd på Landskronavägen vid två tillfarter i cirkulation på Malmövägen



Kölängd på Landskronavägen vid två tillfarter i cirkulation på Malmövägen och Ådalsvägen



Kölängd på Landskronavägen med signalkorsning

Restider

Restider har mätts i de relationer som trafikeras av bussar.

Fokus bör ligga på skillnaderna och inte faktisk restid, då köer innan restidsmätningen startar kan påverka.

Södergående:

Förlängd restid 2040 (orange)

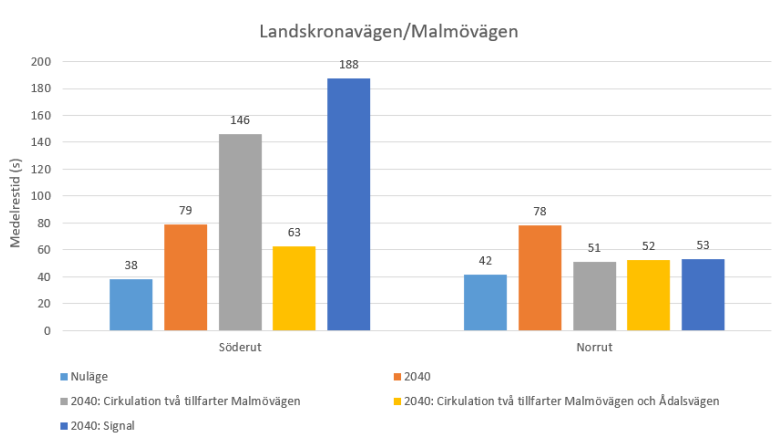
Ombyggnad av cirkulation med två tillfarter på Malmövägen och Ådalsvägen ger minst fördröjning (gul).

Att endast bygga två tillfarter på Malmövägen, eller signalkorsning ökar restiden betydligt (grå och mörkblå).

Norrgående:

Om inga åtgärder görs syns en något förlängd restid (orange).

Åtgärdsförslagen bedöms som likvärdiga.



Östergående:

Förlängd restid 2040 (orange).

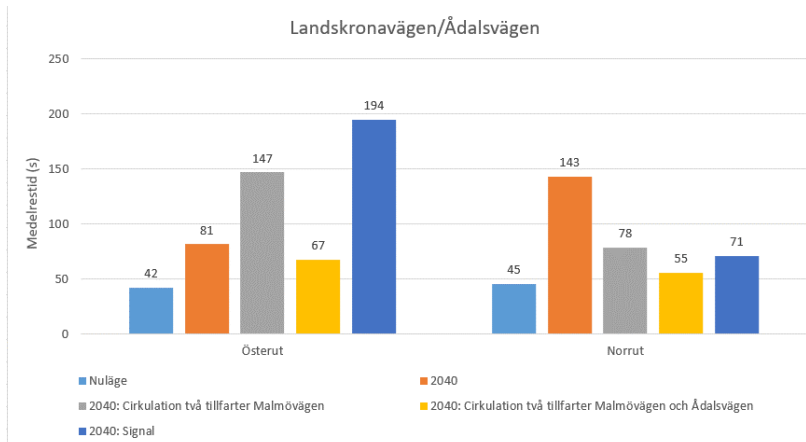
Ombyggnad av cirkulation med två tillfarter på Malmövägen och Ådalsvägen ger minst fördröjning (gul).

Signalkorsning ökar restiden betydligt (mörkblå).

Norrgående:

Förlängd restid 2040 (orange).

Ombyggnad av cirkulation med två tillfarter på Malmövägen och Ådalsvägen ger minst fördröjning (gul).



Västergående:

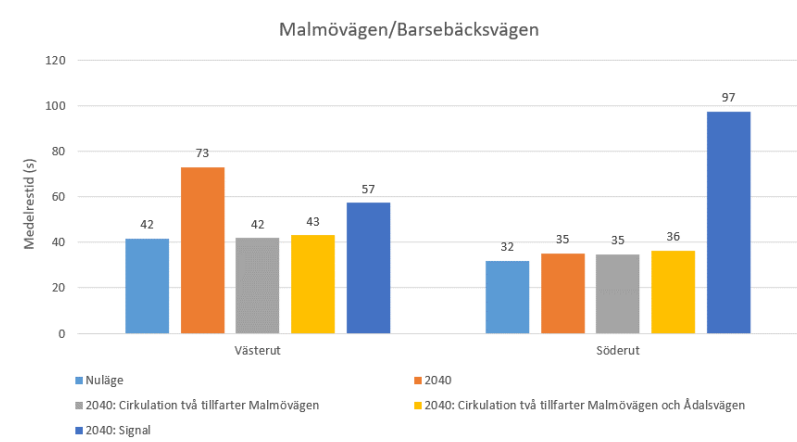
Delvis förlängd restid 2040 (orange).

Ombyggnad av cirkulation med två tillfarter på Malmövägen ger oförändrad restid.

Södergående:

Ombyggnad av cirkulation ger oförändrad restid.

Signalkorsning ökar restiden betydligt (mörkblå).



7. Sammanfattning – del 2

Sammanfattning (1)

- Resultatet visar att med åtgärder kan väntade köer på Malmövägen minska betydligt. Även på Ådalsvägen kan en förbättrad framkomlighet ses med föreslagna åtgärder.
- Barsebäcksvägen väntas påverkas relativt lite av föreslagna åtgärder. Även om framkomligheten väntas minska vid en eventuell signalkorsning, bedöms framkomligheten vara fortsatt god.
- Framkomligheten väntas påverkas i större utsträckning på Landskronavägen. Detta då föreslagna åtgärder ökar framkomligheten betydligt på Malmövägen och Ådalsvägen, vilket innebär att dessa flöden stoppar flödet på Landskronavägen i cirkulationen. Om inga åtgärder görs (föreslagen utformning) blir resonemanget omvänt – framkomligheten på Landskronavägen är god vilket innebär att detta stoppar flödet på Malmövägen.
- Att bygga två tillfarter i cirkulationen på Malmövägen förbättrar framkomligheten på Malmövägen betydligt, men försämrar framkomligheten på Landskronavägen betydligt. Framkomligheten på Ådalsvägen ökar något.
- Att bygga två tillfarter i cirkulationen på både Malmövägen och Ådalsvägen, förbättrar framkomligheten på Malmövägen och Ådalsvägen betydligt. Även Landskronavägen är relativt opåverkad.
- Att bygga en signalkorsning förbättrar framkomligheten på Malmövägen, men köerna uppmäts fortfarande till ca 700m. Även på Landskronavägen innebär en signalkorsning att köer växer upp över 400 meter.
- Utrymmet i korsningen är begränsat, vilket innebär att den körfältsindelning som satts upp för signalkorsningen är den som bedöms få plats som mest. Vald körfältsindelning begränsar regleringen i signalen, t.ex. kan ej vänstersvängar separatregleras (pilsignal). Bedömningen är att vald körfältsindelning och således vald reglering, ej är tillräcklig för att kunna hantera de prognostiserade flödena.
- Att bygga om cirkulationen med två tillfarter på Malmövägen och Ådalsvägen medför att bussens restid är relativt oförändrad mot dagens läge. Att enbart bygga två tillfarter på Malmövägen förlänger restiden något, en signalkorsning förlänger restiden mest.
- Att öka andelen hållbara resor är önskvärt, då köer fortfarande är att vänta i viss mån med samtliga prövade utformningar.

Sammanfattning (2)

I tabellen visas en bedömning av framkomligheten 2040 vid respektive utformning.

Bedömningen har gjorts i förhållande till respektive gatas framkomlighet vid föreslagen utformning 2040. Således bör jämförelse av utformning göras gata för gata.

Röd: Mycket påverkad framkomlighet

Gul: Påverkad framkomlighet/liten förbättring av framkomligheten

Grön: God framkomlighet/stor förbättring av framkomligheten

Sammanfattningsvis kan det konstateras att en **ombyggnation av cirkulationsplatsen, med två tillfarter på Malmövägen och Ådalsvägen**, är fördelaktigt ur ett framkomlighetsperspektiv.

Bedömning 2040	Malmövägen	Ådalsvägen	Barsebäcksvägen	Landskronavägen
Föreslagen utformning	> 1500 m	300 m	20 m	80 m
Cirkulation: två tillfarter Malmövägen	200 m	120 m	20 m	> 300 m
Cirkulation: två tillfarter Malmövägen och Ådalsvägen	200 m	50 m	20 m	80 m
Signalkorsning	700 m	50 m	80 m	> 400 m

Bedömning av framkomligheten 2040 samt förväntad medelkölängd

8. Slutsatser och rekommendationer

Slutsatser

- 2040 väntas framkomligheten bli påverkad till följd av trafikökningen, framför allt på Malmövägen och Ådalsvägen.
- Enligt VGU rekommenderas två körfält i en cirkulationsplats med hänsyn till de prognostiserade flödena. Utrymmet i korsningen är dock begränsat, vilket innebär att en cirkulationsplats med två körfält i respektive tillfart bedöms ej genomförbart. Detta då det kräver intrång på både befintlig och planerad bebyggelse.
- Även med prövade åtgärder väntas framkomligheten, främst på Malmövägen och Landskronavägen, vara påverkad 2040. Dock i mindre utsträckning än om inga åtgärder görs i den planerade infrastrukturen. Framkomligheten bedöms som acceptabel med hänsyn till att en viss köbildning under maxtimmen bedöms som oundvikligt.
- Störst effekt på framkomligheten är att vänta om cirkulationsplatsen byggs om med två tillfarter på Malmövägen och Ådalsvägen.
- En viss effekt kan ses om cirkulationsplatsen byggs om med två tillfarter på Malmövägen. Detta ger positiv effekt på Malmövägen, men negativ effekt på Landskronavägen.
- En signalkorsning bedöms ej som ett fördelaktigt alternativ. Detta då trafikflödet väntas bli så pass högt att den typ av signalsättning som är möjlig att genomföra (baserat på utrymme) ej är tillräcklig för att hantera prognostiserade flöde, framförallt på Malmövägen och Landskronavägen.
- Då känslighetsanalysen indikerar att planerad utformning väntas klara en trafikökning på 20-25%, är det motiverat att arbeta med åtgärder som bidrar till ett minskat bilanvändande och ett ökat resande med hållbara transporter.

9. Trafikalstring

Trafikalstring – underlag och utdata

UNDERLAG TILL DETALJPLAN

FAKTA

BTA	6805m ²
Antal bostäder	76
Ettor	12
Tvåor	34
Treor	29
Fyror	1
LSS-boende	6-8 lgh

P-platser under mark	78
P-platser ovan mark	5-6

Cykelparkering sker på gårdar, vid entréer och i underjordiska garage.

Miljöhus för det norra kvarteret placeras i anslutning till vändzonen vid Pålsavägen. För det södra kvarteret placeras miljöhus på gård med angöring från p-ficka längs Malmövägen. Alternativt norr om LSS-boende eller i den södra delen.

SÄRSKILDA FRÅGOR FÖR FORTSATT PLANARBETE

- Utfartsförbud
- Sophämtning
- Tillgänglighetsparkering
- Fastighetsgränser och ansvarsförhållanden.
- Gränzoner privata-kommunala ytor.
- Planområdesgräns



Trafikalstringsverktyg - Resultat - Löddeköpinge

Användarhandledning (pdf)

[Projektlista](#)
[Projektnamn](#)
[Lokalisering](#)
[Markanv.](#)
[Kollektivtrafik](#)
[Gång](#)
[Cykel](#)
[Bil](#)
[MM](#)
[Resultat](#)

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 421 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 46 %
 med kollektivtrafik: 12 %
 med cykel: 13 %
 till fots: 27 %
 med annat: 2 %

Osäkerhet

Andelen av resorna som är baserade på trafikstringstal med **låg / medel / hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor / dygn	192	52	55	114	8	421

Resor uppdelat efter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	192	52	55	114	8	421
Totalt	192	52	55	114	8	421

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 192 bilresor
 Uppskattning av antal bilar: 142 bilar (ÅDT), vilket motsvarar ungefär 157 ÅVDT.

Antaganden:

- 1,2 personer per bil för arbetsresor
- 1,4 personer per bil för inköp/serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor
- Bostäders resor fördelar sig enligt:
 - 35% arbetsresor
 - 23% inköp/serviceresor
 - 42% fritidsresor
- Övrig markanvändning ger:
 - 34% arbetsresor
 - 27% inköp/serviceresor
 - 39% fritidsresor

• **Södra och norra området alstrar totalt ca 157 ÅVDT.**

• **Antaget 10% i maxtimmen, innebär detta ca 16 f/h totalt.**

• **Antaget att all trafik läggs ut på en och samma gata (Worst case), är 16f/h en mycket liten andel av dagens trafik. Därmed bedöms området i sig ej bidra till någon större påverkan på dagens situation.**