

Avsedd för  
**Kävlinge kommun**

Typ av dokument  
**Rapport**

Datum  
**April 2021**

# TRAFIKUTREDNING LÖDDEKÖPINGE 97:1

# TRAFIKUTREDNING LÖDDEKÖPINGE 97:1

Projektnamn **Trafikutredning Löddeköpinge 97:1**  
Projekt nr **1320037899**  
Mottagare **Emelie Alsén, Kävlinge kommun**  
Typ av dokument **Rapport**  
Version **Granskningshandling**  
Datum **2021-04-20**  
Förberett av **Jessica Wikström**  
Kontrollerad av **André Kingstedt**  
Godkänd av **André Kingstedt**

Ramboll  
Norra Strandgatan 32  
252 20 Helsingborg

T +46 (0)10 615 60 00  
<https://se.ramboll.com>

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1.</b>	<b>Bakgrund och syfte</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Förutsättningar</b>	<b>3</b>
2.1	Gång och cykel	3
2.2	Kollektivtrafik	3
2.3	Motortrafik	3
<b>3.</b>	<b>Framtida förutsättningar</b>	<b>6</b>
3.1	Planförslaget	6
3.2	Kollektivtrafikförsörjning	6
<b>4.</b>	<b>Trafikstrukturanlys och Trafikprognos</b>	<b>8</b>
4.1	Trafikstruktur	8
4.2	Trafikprognos	10
<b>5.</b>	<b>Konsekvenser, behov och åtgärder</b>	<b>11</b>
5.1	Risk för genomfart	11
5.2	Tillkommande trafik genom Högs by	11
5.3	Påverkan på befintliga korsningar utanför planområdet	11
5.4	Gång	14
5.5	Cykel	14
5.6	Kollektivtrafik	15
5.7	Motortrafik	15
5.8	Gatusektioner	16
5.9	Parkering	17

## 1. BAKGRUND OCH SYFTE

Planering pågår för en ny stadsdel i östra delen av Löddeköpinge. Området ligger öster om befintlig tätortsbebyggelse och knyter an till ett befintligt område som bland annat innehåller ett stort fritidsområde med bad och fotbollsplaner. Tanken är att bygga ett område med bostadsbebyggelse och skola.

Detaljplanen var senast ute på granskning i maj 2020. I granskningsskedet har bland annat Trafikverket kommit med yttranden som föranlett att ett justerat planförslag nu avses prövas. I detaljplanens södra delar föreslogs i tidigare granskningshandling för detaljplanen en ny koppling till väg 1137. Denna koppling utgår i detta förslag och istället avses befintlig väg, Norrevångsvägen användas för att koppla på området till väg 1137. Det nya planförslaget innebär även förändrat antal bostäder utöver andra angöringsvägar för trafiken till och från området än tidigare. Dessa förändringar föranleder ett behov av en ny upplaga av trafikutredningen, vilket denna handling utgör.

## 2. FÖRUTSÄTTNINGAR

Läget och områdets bebyggelsestruktur framgår av figur 1. Området ansluts i norr till Mellanvångsvägen som är en kommunal gata och i söder till Högs byväg, väg 1137 via den befintliga Norrevångsvägen.



**Figur 1. Planförslaget läge och kopplingar till befintlig bebyggelse- och trafikstruktur. Närliggande huvudcykelstråk redovisas med orange.**

### 2.1 Gång och cykel

I planområdet finns idag inga gång- och cykelvägar. Väster samt söder om planområdet finns gång- och cykelstråk som knyter an till viktiga målpunkter i Löddeköpinge samt möjliggör cykelresor öster ut mot Kävlinge, se figur 1.

### 2.2 Kollektivtrafik

Längs Högs byväg (väg 1137) går den regionala busslinjen 122 mellan Kävlinge och Barsebäckshamn. Turtätheten är idag en buss i timmen. Tidtabellen är synkroniserad med tågen i Kävlinge. Närmaste hållplats, Fridsbo, ligger idag där Norrevångsvägen ansluter till Högs byväg. Avståndet dit blir 500 meter från planområdets sydvästra delar.

### 2.3 Motortrafik

Trafikmängder och hastigheter på omgivande gator och vägar framgår av figur 2 vilka är uppmätta 2016. Kommunen tog under 2017 fram en trafikutredning med tillhörande analyser av framtida trafikflöden, "Trafikutredning Löddeköpinge, analys av framtida trafikflöden 2030 och 2040", Sweco 2017-11-17. Trafikprognosen för år 2030 från denna utredning visas i figur 3 nedan. Prognosen baseras på planerad utbyggnad i Löddeköpinge enligt gällande översiktsplan



från 2010. Därför kan prognosen ses som en överskattning eftersom översiktsplanen pekar ut flera områden som inte kommer att byggas ut, till exempel Norrevångsområdet norr om Mellanvångsvägen.

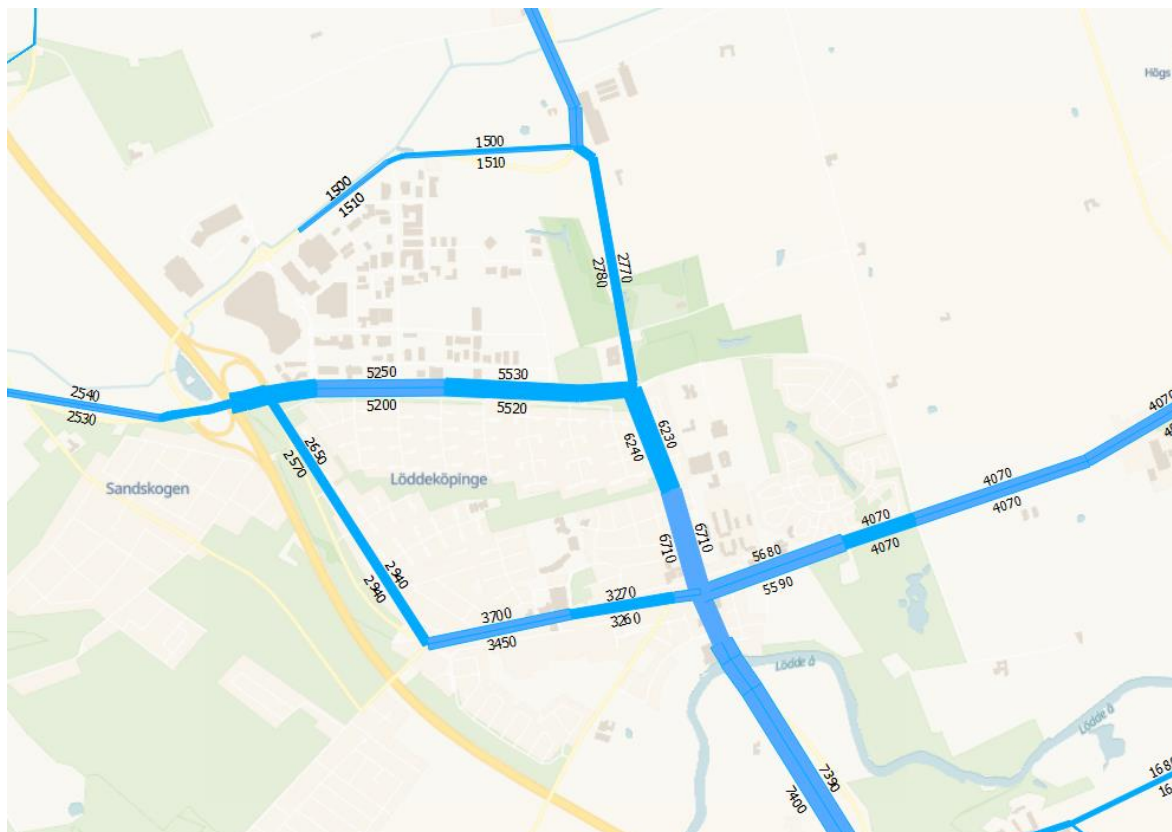


Figur 2. Uppmätta trafikmängder år 2016, bilar per dygn



Figur 3. Trafikprognos 2030, Sweco 2017

Ramboll har under vintern 2020-2021 som underlag till kommunens arbete med ny översiktsplan tagit fram en trafikprognos för 2040, se figur 4. Denna trafikprognos bygger på att samtliga utbyggnadsplaner i förslaget till ny översiktsplan för Kävlinge kommun förverkligas samtidigt som dagens resmönster bibehålls vilket gör att även denna prognos får ses som en överskattning.



Figur 4. Trafikprognos 2040 (fordon/dygn). Källa: Trafikanalys översiktsplan Kävlinge kommun, Ramboll, 2021-02-19.



### 3. FRAMTIDA FÖRUTSÄTTNINGAR

#### 3.1 Planförslaget

Syftet med detaljplanen är att inom planområdet möjliggöra för bostäder, skola, förskola och idrottshall samt att pröva omfattning och utformning av sådan bebyggelse. Inom området prövas 250-300 bostäder. En F-6-skola med plats för cirka 500 elever och en förskola med plats för cirka 120 barn planeras att uppföras i området. Detaljplanen ger möjlighet till uppförande av idrottshall inom skolområdet om behov av detta uppstår.

I planförslaget föreslås två anslutningar till omgivande vägnät, dels till Mellanvångsvägen i planområdets nordvästra del, dels till väg 1137 via Norrevångsvägen i områdets sydvästra del.

I planbeskrivning för tidigare granskningsförslag för Löddeköpinge 97:1 beskrivs att intentionen med utformningen av gatunätet är att skapa en trafikstruktur som hänger samman med och stöttar en bebyggelse med småstadens karaktär och småskaliga, vistelsevänliga gaturum med lågt trafiktempo. Trafikstrukturen ska ge goda förutsättningar att röra sig till fots och med cykel inom området och till angränsande delar av Löddeköpinge.



Figur 5. Illustrationsplan för planområdet.

#### 3.2 Kollektivtrafikförsörjning

Löddeköpinge har inte någon lokal busstrafik, däremot ett bra utbud av regional busstrafik, fyra linjer, där en passerar längs Högs byväg, linje 122 mellan Barsebäckshamn och Kävlinge. Befintlig



hållplats ligger en bit bort och ocentralt i förhållande till den nya bebyggelsen. Om Lödde öster fortsätter att växa söder och öster ut bör ny hållplats prövas för att ge större delen av området rimligare gångavstånd till hållplatsläge. Nya cykelbanor är en viktig förutsättning för att bättre tillgängliggöra befintliga hållplatser.

Lödde Öster kan potentiellt efter full utbyggnad enligt översiktsplan bli ganska stort, vilket skulle kunna motivera en lokal busslinje. Översiktliga beräkningar tyder dock på att underlaget blir för litet. Förutsättningarna kan dock förändras framöver, varför trafiknätet bör utformas så att det blir möjligt att dra en busslinje genom området i framtiden.

## 4. TRAFIKSTRUKTURANALYS OCH TRAFIKPROGNOS

Vilken trafikstruktur som bör föreslås inom planområdet påverkas av bland annat bebyggelseförslaget, befintlig infrastruktur och ambitionerna med området. Nedan föreslås en trafikstruktur för liggande planförslag enligt figur 5. Vidare tas en trafikstring och trafikprognos för trafiken i området fram utifrån den föreslagna trafikstrukturen.

### 4.1 Trafikstruktur

Målsättningen är att skapa en trafikstruktur som hänger väl samman med och stöttar den struktur och de kvalitéer man vill skapa inom området. Till detta att minska risken för ovidkommande genomfart och att skapa goda förutsättningar att röra sig till fots och med cykel inom området och till angränsande delar av Löddeköpinge.

Med stöd av resvaneundersökningen kan man grovt bedöma att ca 25 % av bilresorna som startar i området söker sig mot målpunkter i väster och nordväst (Center Syd, Landskrona, Helsingborg), ca 30% mot öster och sydöst (Kävlinge, Hörby, Sjöbo) och ca 45% mot söder (Lund, Malmö, Trelleborg). Detta förespråkar att området bör anslutas både till en förlängning av Mellanvångsvägen och till Högs byväg för att inte skapa onödigt trafikarbete och belasta centrala Löddeköpinge med onödig trafik.

Att koppla samman Mellanvångsvägen och Norrevångsvägen innebär en koppling genom området som kan attrahera genomfartstrafik. Biltrafik från öster via Högs byväg till målpunkter som E6/E20, Barsebäckshamn, Center Syd, bostäderna längs Köpingevägen och Mellanvångsvägen samt till väg 1144, Landskronavägen, får en närmare förbindelse och kan dessutom undvika den tidvis hårt belastade korsningen mellan Ådalsvägen och Landskronavägen. Med dagens trafikflöden som grund skulle genomfartstrafiken kunna uppgå till uppemot 1 400 fordon/dygn om gatans sträckning och utformning bidrar till hög framkomlighet för genomfartstrafiken. För att motverka genomfartstrafik är bedömningen att åtgärder behövs för att göra sträckningen mindre attraktiv som genomfartsgata. Med hastighetsdämpande åtgärder inom planområdet bedöms genomfartstrafiken till cirka 700 bilar per dygn. Samtidigt bör framkomligheten värnas i de stråk dit man önskar att styra trafiken, det vill säga huvudvägnätet i Löddeköpinge.

Ett förslag till sammanhållen trafikstruktur för planområdet redovisas i figur 6. Strukturen bygger på uppsamlingsgator, lokala fördelare samt kvartersgator. Uppsamlingsgatorna är de gator som leder ut till huvudgatunätet utanför området och blir således de gator som trafiken i området samlas i. De lokala fördelarna leder ut trafiken från bostadskvarteren till uppsamlingsgatorna. Kvartersgatorna har inte markerats ut på skissen och avses enbart trafikeras av trafik som har målpunkt i närområdet. För en trivsamt boendemiljö föreslås hastigheterna i området begränsas till 30 km/h eller 40 km/h. På vissa gator kan även gångfartsområden med fördel etableras, så som planförslaget redovisar för gatan i områdets södra delar. För att hålla nere hastigheterna i området föreslås hastighetsdämpande åtgärder i de korsningar där lokala fördelare ansluter till uppsamlingsgatan, samt där cykelnätet korsar uppsamlingsgatorna. Vid torgytan där den östra uppsamlingsgatan passerar i höjd med skolan föreslås även gatan få en speciell, torgliknande utformning. Syftet med hastighetsdämpande åtgärder är utöver hastighetsdämpning och trivsel även att Norrevångsvägen görs mindre attraktiv för genomfart. Om inga dämpande åtgärder genomförs längs uppsamlingsgatan så kommer flödena längs gatan att öka.

För att möjliggöra att koppla på nya områden såväl söder som väster ut föreslås gång och cykeltrafiken separeras redan i detta skede. Detta trots att det inte är nödvändigt med hänsyn till de trafikmängder som kan väntas av planförslaget. Det handlar främst om att skapa rätt förutsättningar för gående och cyklister redan nu då området planeras växa enligt översiktsplan.

Norrevångsvägen får med planförslaget en ny funktion jämfört med dagens gata. Enligt föreslagen struktur kommer den att fungera som en uppsamlingsgata till och från området för samtliga trafikslag. Norrevångsvägen leder ner till hållplatsen, varför där blir väsentligt att säkerställa en gen och säker cykelkoppling för att möjliggöra kombinationsresande med cykel och buss.

För att koppla på området på befintliga cykelnät föreslås gång och cykelnätet även byggas ut på Mellanvångsvägen på sträckan där gång och cykelväg idag saknas. För att skapa genare färdvägar för cyklister som ska röra sig öster ut mot Kävlinge och Furulund kan även en förbindelse från planområdet mot Högs byväg provas.

Utformningen beskrivs närmare i avsnitt 5.8.



Figur 6. Trafikstruktur.

## 4.2 Trafikprognos

Prognosen som redovisas i följande avsnitt gäller för planområdet samt Mellanvångsvägen. I övrigt tillämpas prognosen för 2030 respektive 2040 vilka presenterades i avsnitt 2.3, i dessa prognoser ingår utbygganden av Lödde Öster.

### 4.2.1 Trafikalstring

Planförslaget möjliggör upp till 300 bostäder i blandad bebyggelse. Lägenheter antas alstra i snitt 3,5 fordonrörelser per bostad och radhus samt villor 5-6 rörelser per dygn. Med ett antagande om ett snitt på att 4-5 bostadsanknutna bilresor per dygn per skulle den första etappen alstra 1200 – 1500 fordonrörelser per dygn. Med tillägg om 1 300 fordon per dygn för skola, förskola, idrottshall, vårdboende och mindre verksamheter alstrar området ca 2 500 – 2 800 bilresor per dygn.

### 4.2.2 Fördelning på nätet

Med utgångspunkt från trafikstringsbedömningen och hur biltrafiken fördelar sig utåt kommer den södra delen av Norrevångsvägen belastas av cirka 2 350 fordon per dygn inräknat genomfart och åtgärder för att begränsa genomfartstrafik. Den östra delen av Mellanvångsvägen bedöms belastas med 1 700 fordon per dygn med samma förutsättningar. Den lokala fördelaren som leder trafik från de sydöstra delarna av planområdet som kommer från eller ska åt söder eller öster mot Norrevångsvägen bedöms få ett relativt högt flöde på 1 100 - 1 600 fordon/dygn. De övriga kvartersgatorna får som mest uppemot 300 bilar per dygn.



Figur 7. Trafikflöden inom planområdet, på Mellanvångsvägen och Norrevångsvägen.



## 5. KONSEKVENSER, BEHOV OCH ÅTGÄRDER

### 5.1 Risk för genomfart

Som beskrivet under trafikstrukturanalysen finns en viss risk att genomfartstrafik alstras då en ny koppling förbi Löddeköpinge mot Center syd och E6:an skapas då Norrevångsvägen och Mellanvångsvägen binds samman. Det är därför viktigt att gatorna utformas på rätt sätt så att det inte blir en genväg att köra genom området. Norrevångsvägen har i planförslaget en mycket rak sträckning vilket kan uppmuntra till höga hastigheter. Den behöver förses med hastighetsäkrande element för att inte inbjuda till genomfartstrafik. Utformning presenteras vidare under avsnitt 5.8.

### 5.2 Tillkommande trafik genom Högs by

I kommunens gällande översiktsplan från 2010 beskrivs hur väg 1137 trafikeras av mellan 5 500 och 7 000 fordon per dygn samt att vägen är smal och har dålig linjeföring. Förutom trafiksäkerhetsproblemen utsätts boende utmed vägen för bullerstörningar.

I planbeskrivningen konstateras också att enligt den trafikprognos som Sweco<sup>1</sup> tagit fram för år 2030 innebär att trafiken genom Högs by ökar från nuvarande 5 000 till 8 800 bilar per dygn bland annat med anledning av utbyggnader av bostäder och verksamheter i Löddeköpinge och Kävlinge. Trafiken från planområdet står för ca 1 500 fordon per dygn 2030. Alltså ungefär en tredjedel av tillskottet och ungefär 17 % av totala trafiken år 2030. Sträckan genom Hög är ca 850 m lång. Genom byn finns tre farthinder utplacerade. De tre guppen ligger på strategiska platser, men avståndet är långt mellan guppen. Oavsett tillskottet från nu aktuellt planområde kan det finnas skäl att komplettera sträckan med ytterligare något gupp eller annan hastighetsdämpande åtgärd, särskilt i västra delen, där det finns två anslutande mindre vägar och där gångbana saknas på södra sidan.

### 5.3 Påverkan på befintliga korsningar utanför planområdet

Belastningarna i korsningarna har beräknats för tre olika situationer. Nuläget enligt trafikräkningarna från 2016. En framtida situation då planområdet är utbyggt med den alstring som beskrivs i figur 7 och övrig trafik har utvecklats enligt Swecos trafikprognos 2030, vilket gör att även den allmänna trafikutvecklingen ingår i beräkningen. Ytterligare ett framtida scenario har beräknats för 2040 med stöd av planens trafikstring och trafikprognosen för 2040 då samtliga områden enligt förslaget på ny översiktsplan är utbyggda. För scenario 2040 förekommer viss dubbelräkning i cirkulationsplatsen vid Mellanvångsvägen då trafiken som alstras av planförslaget ingår både i den övergripande trafikprognosen och trafikfördelningen enligt figur 7.

Trafikprognoserna redovisar inte hur trafiken fördelas i korsningar eller andel trafik vid maxtimme. För bedömning av trafikmängder i maxtimme samt riktningsfördelning på trafiken i maxtimmen har befintliga mätningar som presenteras i Trafikverkets trafikflödeskartor använts. Trafikrörelserna i korsningarna har skattats med stöd av flödena i respektive anslutning. Belastningarna i korsningarna beräknas med hjälp av verktyget Capcal. Resultaten redovisas i tabell 1 som belastningsgrader, d.v.s. hur stor del av korsningens/tillfartens kapacitet som utnyttjas. Talet 0,25 kan då läsas som att 25 % av tillfartens maximala kapacitet utnyttjas.

Noteras bör att tillskottet från planområdet är litet i förhållande till den allmänna trafikutvecklingen.

<sup>1</sup> Trafikutredning Löddeköpinge, Sweco 2017



### 5.3.1 Landskronavägen-Mellanvångsvägen

#### Kapacitet

Resultatet visar att det varken i nuläge eller för scenario 2030 finns kapacitetsproblem i cirkulationen. Trafikverket ställer krav på ett belastningsgraden i cirkulationsplatser ska vara under 0,8, vilket överskrids i den södra tillfarten under eftermiddagens maxtimme med en utveckling enligt 2040-scenariot, det vill säga med full utbyggnad enligt förslaget på ny översiktsplan.

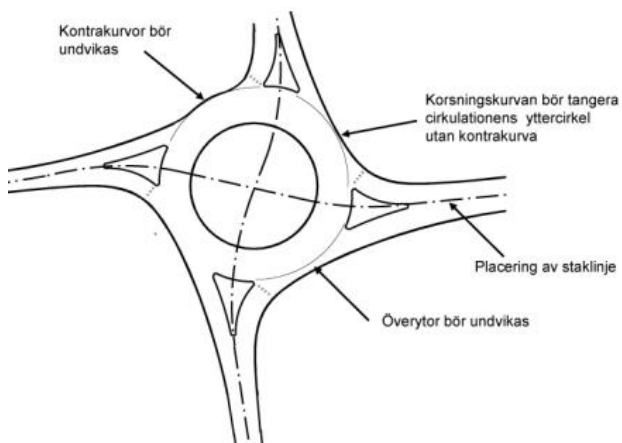
**Tabell 1. Belastningsgrad för cirkulationsplatsen Landskronavägen/Mellanvångsvägen**

	<b>Nuläge</b>	<b>2030</b>	<b>2040</b>
Köpingevägen	0,3	0,46	0,6
Landskronavägen norr	0,18	0,31	0,35
Mellanvångsvägen	0,16	0,38	0,41
Landskronavägen söder	0,49	0,69	0,86

#### Trafiksäkerhet gående och cyklister

Cirkulationsplatser har normalt goda säkerhetsegenskaper. Men utformningen måste vara anpassad till de förhållanden som råder på platsen och om det finns oskyddade trafikanter som ska passera någon av anslutningarna. I detta fall ska gående och cyklister passera Mellanvångsvägen och Landskronavägen på norra sidan av cirkulationsplatsen. Passagen vid Mellanvångsvägen används bland annat av barn på väg till Noblaskolan. Cirkulationsplatsen har en form som inbjuder till fartsänkning vid infarten men farthöjning vid utfarten. En sådan utformning är enligt Trafikverkets styrande dokument, Vägars och Gators Utformning Råd 2021, inte lämplig där det finns oskyddade trafikanter, se figur 8.

*Fartdämpning bör således utföras vid båda passagerna, i första hand vid utfart från cirkulationsplatsen. Särskilt som trafiken ökar som följd av planområdets utbyggnad.*



**Figur 8. Figur 10.33 Korsningskurvor, VGU 2021:003, Trafikverket.**

### 5.3.2 Landskronavägen och Ådalsvägen

#### Kapacitet

Belastningarna ligger även här under 0,8 i samtliga tillfarter i nuläget. Vid de flöden som beräknas uppkomma enligt prognosen för 2030 respektive 2040 tyder kapacitetsberäkningar på att kapaciteten överskrids i maxtimmen. Dock är överbelastningen en följd av summan av all trafik som alstras enligt prognoserna för 2030 respektive 2040, inte enbart en följd av trafiken som alstras av planområdet. Om endast trafiken som alstras av planområdet läggs på de uppmätta trafikflödena beräknas cirkulationsplatsen inte bli överbelastad.

	<b>Nuläge</b>	<b>2030</b>	<b>2040</b>
Barsebäcksvägen	0,28	0,41	0,42
Landskronavägen	0,41	0,55	0,71
Ådalsvägen	0,65	överbelastad	överbelastad
Malmövägen	0,7	0,96	överbelastad

#### Trafiksäkerhet

Denna cirkulationsplats är mindre och har i huvudsak symmetriska till- och frånfarter. Symmetrin gynnar fartdämpningen, men åtgärder kan behöva övervägas eftersom trafiken kommer att öka. Samtliga anslutningar korsas idag av oskyddade trafikanter. På södra sidan passerar ett cykelstråk. I övrigt övergångsställen.

Trafiken från planområdet kommer inte att ha en betydande påverkan trafiksäkerheten. Rekommendationen blir ändå att göra en översyn av cirkulationsplatsen vad gäller säkerheten och funktionen för alla trafikslag.

### 5.3.3 Norrevångsvägens anslutning till väg 1137

#### Kapacitet

Enligt VGU ska belastningsgraden för korsningar av typ A-C, det vill säga traditionella korsningar, vara max 0,6. Som framgår av tabellerna nedan ligger kapacitetsberäkningarna väl under denna belastningsgrad i samtliga scenarion. Behovet av extra svängfält för de som kommer från väster är litet. Endast ca 35% av kapaciteten utnyttjas som mest.

	<b>Nuläge</b>	<b>2030</b>	<b>2040</b>
Ådalsvägen	0,16	0,33	0,3
Norrevångsvägen	0	0,35	0,32
Högs byväg	0,24	0,35	0,32

#### Trafiksäkerhet

I nuläget är hastigheten satt till 70 km/h på väg 1137 öster om Norrevångsvägen. Precis väster om korsningen sänks hastigheten till 60 km/h. Passage över väg 1137 för att förbinda området till den befintliga gång- och cykelvägen söder om väg 1137 samt till hållplatsläget på den södra sidan saknas.

Baserat på kapacitetsberäkningen för den föreslagna anslutningen finns inte behov av vänstersvängkörfält. Enligt VGU 2020 ska dock korsningstyp C (som innebär vänstersvängkörfält

på primärvägen) övervägas vid bashastighet 70 km/h med hänsyn till trafiksäkerhet. Behovet av vänstersvängskörfält med hänsyn till trafiksäkerhet stöds också av äldre versioner av VGU där valet av korsningstyp bestäms utifrån hastighet och fördelning av trafikflöde i korsningen.

Om hastigheten sänks till 50 km/h eller lägre kan korsningstyp A eller B kan väljas. En sådan sänkning av hastigheten skulle även bidra positivt till trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som behöver korsa väg 1137 för att angöra busshållplatsläge för resor mot Kävlinge.

Med hänsyn till tillgänglighet till det planerade hållplatsläget på södra sidan av väg 1137 bör en gång- och cykelpassage ordnas för att möjliggöra trygga korsningar över vägen. För att möjliggöra passage över väg 1137 förutsätts en reducerad hastighet till åtminstone 60 km/h och passage i två steg enligt VGU<sup>2</sup>. Med hänsyn till behovet av passage för oskyddade trafikanter bör därför hastigheten sänkas till högst 60 km/h inför passagen.

Vidare bör även busshållplatslägena väster om korsningen ses över i samband med andra åtgärder i korsningen. Befintliga hållplatslägen saknar väderskydd och plattformar, bussen stannar på den södra sidan i körbana samt på den norra sidan i en ficka där även biltrafik stannar vid informationstavla om Löddeköpinge.

I samband med översyn av korsningsutformningen bör även hastighetssänkningen flyttas till öster om korsningen. Förslagsvis sänks hastigheten till 40 km/tim vid korsningen och förbi hållplatsläget, bland annat för att öka säkerheten vid passagen över väg 1137. Man bör också överväga att anlägga en refug på väg 1137 vid passagen för att minska barriäreffekten. Bibehållen hastighet försämrar både trafiksäkerheten och barriäreffekten.

#### **5.4 Gång**

Gående rör sig tillsammans med cykeltrafiken eller på enskilda gångbanor som bör anläggas längs kvartersgator. Att tänka på är om kvartersgatan är en del av gångvägen till förskolan, lekplatser eller fritidsanläggningar. Särskilda ytor bör läggas till i gaturummet där det behövs plats för vistelse, exempelvis vid mötesplatser, kaféer och butiker.

#### **5.5 Cykel**

Figur 6 visar de nya huvudcykelstråken inom området och hur de knyter an till befintliga. Förutom de utpekade stråken i figuren så förutsätts att cyklisterna rör sig i blandtrafik tillsammans med biltrafiken, vilket förutsätter låga hastigheter, låga bilflöden och tillräckliga utrymmen. Delar av cykelstråken planeras att utföras som gångfarts-/cykelfartsgator för att möjliggöra angöring med bil. Noteras bör då att en gångfartsgata begränsar cyklisternas hastighet och att det finns sedan 2020 möjlighet att reglera gator som cykelfartsgator vilket kan vara ett alternativ att studera vidare. Kompletterande, mer lokala stråk, kan komma att behövas beroende exempelvis på var fritidsverksamheter kommer att lokaliseras. Där stråken korsas av biltrafik bör hastighetssäkring utföras.

Längs den befintliga östligaste delen av Mellanvångsvägen saknas såväl gångbana som cykelväg, detta bör kompletteras för att möjliggör en gen koppling från planområdet till målpunkter i nordvästra Löddeköpinge, bland annat Center syd. Sektionen som föreslås för Norrevångsvägen inom planområdet bör gälla hela vägen ner till väg 1137.

<sup>2</sup> Vägar och gators utformning 0:29 Krav, 2020, avsnitt 5.17.

## 5.6 Kollektivtrafik

I samband med denna plans utbyggnad bedöms inte utbyggnaden motivera ett nytt busshållplatsläge eller en ny linjedragning för ny lokal busslinje. När Lödde öster byggs ut i sin helhet kan det dock finnas andra förutsättningar. Därför bör Norrevångsvägen samt uppsamlingsgatan vid skolan dimensioneras för att kunna möjliggöra busstrafik i framtiden. Då bostäderna inom planområdet kommer att ha relativt långt till busshållplats är det viktigt att säkerställa bra cykelförbindelser samt möjlighet till cykelparkering vid hållplatsen. Det finns redan utifrån dagens situation behov av åtgärder för att förbättra förutsättningarna för kollektivt resande till och från de östra delarna av Löddeköpinge, vilket förstärks av planförslaget.

Befintligt hållplatsläge saknar väderskydd, tillgänglighetsanpassad plattform och annan utrustning. Med dagens resandevolymer från hållplatsen är detta inte ett krav enligt Skånetrafikens riktlinjer men när Lödde Öster byggs ut kommer resandeunderlaget att öka och hållplatsens standard bör därför höjas. Då avgångarna är relativt glesa är väderskydd och bänkar en viktig åtgärd för ett bekvämt sätt att invänta bussen på. Likaså är cykelparkering en viktig förutsättning då bebyggelsen i Löddeköpinge är relativt gles och många har lite längre avstånd till hållplatsen. Åtgärder vid hållplatslägena bör även göras för att förbättra tryggheten och trafiksäkerheten vid befintligt hållplatsläge. Vad som är möjligt påverkas av hastigheten på väg 1137 samt hur anslutningen till Norrevångsvägen utformas.

## 5.7 Motortrafik

Samtliga gatutyper inom området, deras sektioner och gestaltning, bör skraddarsys efter sitt läge i området och hur omgivande bebyggelse ser ut. Exempel på typsektioner visas i avsnitt 5.8.

### 5.7.1 Uppsamlingsgatans anslutning till Mellanvångsvägen

Anslutningen till befintlig sträckning görs där Mellanvångsvägen idag svänger in mot det befintliga bostadsområdet. Korsningen utformas så att Mellanvångsvägen blir genomgående och upphöjd för att få en dämpning av hastigheten, se figur 6. På södra sidan av den nya sträckningen anläggs en gång- och cykelväg, som i ett första skede slutar vid lokalgatan.

Idag finns enbart möjlighet att cykla vidare på de lokala gatorna mot det befintliga cykelnätet i väster. För att koppla planområdet mot viktiga målpunkter som Tolvans idrottsplats, Noblaskolan och Center syd föreslås cykelvägen även förlängas utanför planområdet på den sträcka där gång- och cykelväg idag saknas längs Mellanvångsvägen.



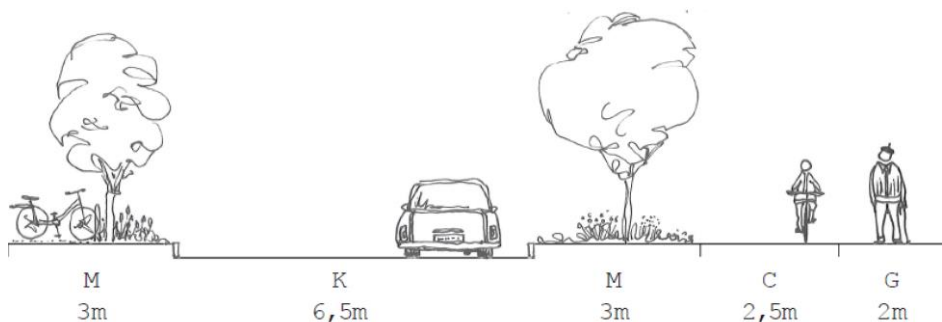
Figur 9. Korsningsutformning vid planområdets anslutning till Mellanvångsvägen

Norrevångsvägens anslutning till uppsamlingsgatan

Befintlig grusväg, Norrevångsvägen, ansluts till Mellanvångsvägen på södra sidan och fungerar som infart till ny bebyggelse och planerat vårdboende. Väster om radhusen planeras en ny gångcykelväg som ansluter till gångcykelvägen längs Mellanvångsvägen. Norr om Mellanvångsvägen fortsätter grusvägen med oförändrad funktion som lokal fastighetstillfart.

**5.8 Gatusektioner**

Norra uppsamlingsgatan, Mellanvångsvägen



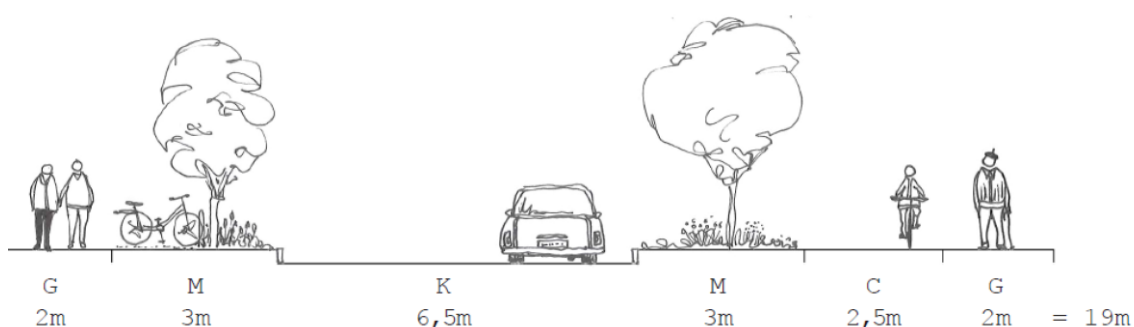
Figur 10. Mellanvångsvägen förlängning, sedd österut

I princip förlängs nuvarande sektion i väster. Skyltad hastighet föreslås till 40 km/h. Detta bör även prövas för befintlig del av Mellanvångsvägen öster om Planområdet för att inte attrahera genomfartstrafik och för att undvika plottrighet. Det kan då behövas hastighetsdämpande element för att säkerställa hastighetsefterlevnaden.

Körbanebredderna möjliggör att busstrafik kan trafikera sträckan. Om busstrafik inte blir aktuellt kan med fördel 0,5 meter omfördelas till plantering, gångbana eller cykelbana.



### Norrevångsvägen och uppsamlingsgatan i öster



**Figur 11. Uppsamlingsgatan med separerad gång- och cykeltrafik, sedd söderut**

Gaturummet blir totalt 19 m brett och innehåller separata gång- och cykelbanor längs gatan som följd av biltrafikens omfattning och hastighet (40 km/h). Längs gatan utförs upphöjda korsningar som hastighetsdämpande åtgärd. Körbanebredder möjliggör att busstrafik kan trafikera sträckan. Om busstrafik inte blir aktuellt kan med fördel 0,5 meter omfördelas till plantering, gångbana eller cykelbana.

#### Lokala fördelare

Gator som fungerar som lokala fördelare föreslås bli smalare än uppsamlingsgatorna. Skillnaden är främst att den separata cykelbanan utgår och att körbanan bör vara smalare, 5,5 m bred. Cyklisterna rör sig således i blandtrafik.

För att minska den totala gatubredder föreslås enbart träd på ena sidan. För att säkerställa låga hastigheter som möjliggör en god boendemiljö och trygg cykling i blandtrafik bör sidledes förskjutningar av körbanan ordnas, till exempel genom att trädraden växlar sida på sträckan. Det kan också finnas sektioner med andra element än träd samt helt utan plantering. Gaturummets bredd kan således också variera. I detaljplan bör yta reserveras för träd på åtminstone ena sidan och gångbana på båda sidor, vilket ger en sektion på totalt 13 m med samma dimensioner av respektive yta som i figur 11. Behovet av vistelse/uteserveringar eller likande kan vara exempel på lokala skäl till bredare ytor för gående.

#### Kvartersgator

På kvartersgatorna föreslås en gatubredd på 7 meter som kan innehålla olika typer av utformning av gaturummet. Gatan kan då utformas med 2 meter upphöjd gångbana samt 5 meter körbana. Om trottoarer önskas på båda sidor till följd av föreslagen bebyggelse behövs en sektion på 9 meter. Ytor för träd eller parkering tillkommer om sådant önskas.

På vissa platser som i anslutning till parker och torg kan dessa kvartersgator med fördel utformas som gångfartsområden. Bredmålet för dessa gator bör uppgå till minst 7 meter. Även då bör 2 meter reserveras åt gående för att säkerställa god tillgänglighet för alla med särskild hänsyn för till exempel synskadade, som inte har samma förutsättningar att röra sig i samspel med övriga trafikanter som andra. Den resterande ytan på 5 meter bör möbleras med olika föremål för att skapa sidledes förskjutningar av körbanan och tvingar fordon att invänta varandra vid möte.

## **5.9 Parkering**

Området tillhör zon C i parkeringsnormen. Behovet för bostäder är 11 bilplatser (plus 1,2 för besökande) per 1000 m<sup>2</sup> BTA för boende i flerbostadshus respektive 2 platser för boende i småhus

(villor eller radhus). Platserna för flerbostadshus samlas inom kvarteret, vilket framgår av planillustrationen. Behovet av parkeringsplatser för de enskilda flerbostadshusen får studeras i fortsatt planering eftersom vi inte vet hur bostadsytorna är fördelade. Platserna för villor och radhus ligger inom tomtmark och kan nås via kvartersgatorna eller de "gränder" som illustreras.

Skolan planeras för årskurserna F-6 med ca 500 barn. Det planeras även för en förskola med 120 barn. Skolan och förskolan behöver bilplatser för anställda och de som lämnar/hämtar barn vid skolan. Kommunens parkeringsnorm utgår från parkeringsbehovet per 1000 m<sup>2</sup> BTA. Med utgångspunkt från antalet barn kan man grovt bedöma att behovet för anställda uppgår till 30-35 platser för anställda vid skolan och 5 för anställda vid förskolan. Sammantaget ca 35 platser. En del av dessa platser kan sambrukas med platserna för förskolan.

Behovet för de som lämnar barn med bil är större till förskolan. Egna undersökningar tyder på ett behov av 20 platser för skolan och 15 för förskolan. Sammantaget ca 35 platser även här. Förskolans behov beror främst på att andelen som lämnar med bil är större och att fler föräldrar följer med sina barn in. Vid skolan kan majoriteten av bilplatserna planeras som angöringsplatser på gatumark.

Idrottshallen kommer att användas både av skola/förskola och olika typer av träning på kvällstid. Erfarenheter från Helsingborg tyder på ett behov av ca 20 platser kvällstid. Samtliga dessa platser kan sambrukas med de som används dagtid.

Det sammanlagda behovet inom skolfastigheten uppgår till ca 60 platser, vilket ryms inom fastigheten. Genom att aktivt arbeta med åtgärder för att minska andelen bilresor till skolan och förskolan kan efterfrågan på bilparkering minskas och ytan istället användas till skolgården.