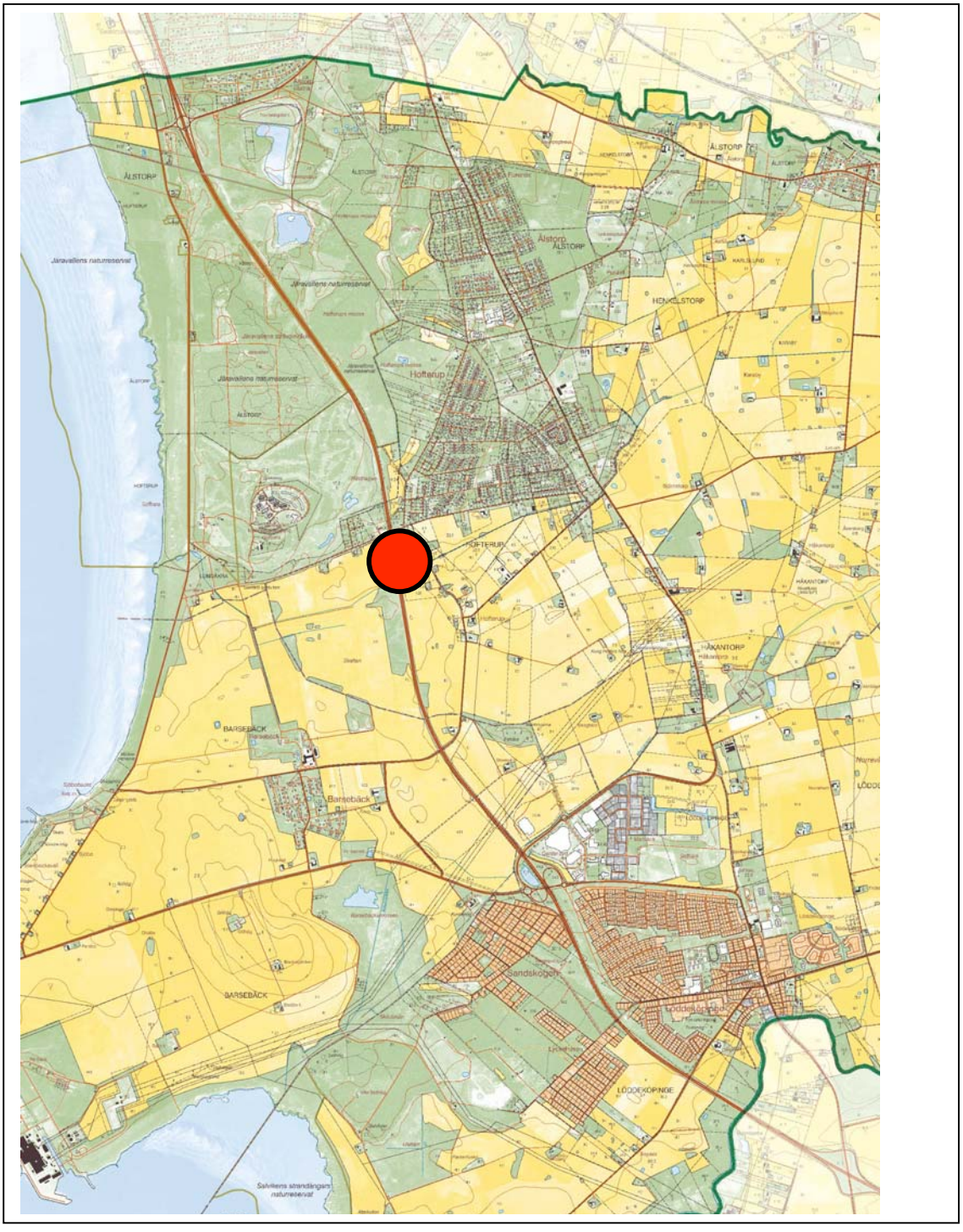
Kävlinge kommun

Trafikplats Hofterup
Idéstudie 2007



2007-12
Jan Rafstedt AB

INNEHÅLL

1.	BAKGRUND	1
2.	UPPDRAGET	1
3.	FÖRUTSÄTTNINGAR	1
4.	TRAFIK	2
	Trafikgenerering	3
5.	STUDERADE LÖSNINGAR	4
	Tpl Hofterup	5
	Vägnät	5
	Synpunkter	5
	Alt 1	6
	Alt 2	6
	Alt 3	6
6	SLUTSATS OCH REKOMMENDATIONER	6

IDÉSKISSER

Alt 1
Alt 2
Alt 3
Cirkulationsplats Hofterups kyrkoväg/Lundåkravägen

1. Bakgrund och mål

Hofterup ligger utmed E6, mellan Löddeköpinge och Saxtorpsskogen. Tillsammans med Ålstorp, som gränsar mot Hofterup, bildar området en tätort med ca 3865 invånare. Totalt har Kävlinge kommun ca 27 400 invånare.

Från E6 når man Hofterup/Ålstorp via de tre trafikplatserna (tpl) Borgeby och Löddeköpinge i söder och Lundåkra i norr. Från tpl Borgeby väljer man vägarna 1136 och 1144 och från tpl Löddeköpinge vägarna 1136-1143-1142-1144 respektive 1136-1143-1142-Byastugsvägen. Från tpl Lundåkra väljer man väg 110-1144.

Från söder är vägen till Hofterup/Ålstorp krånglig och från tpl Borgeby går den dessutom bl a via Landskronavägen i Löddeköpinge, som har låg trafiktålighet och stort trafikflöde.

Kävlinge kommun lät år 2006 upprätta en idéstudie för en trafikplats i Hofterup.
Sedan idéstudien gjordes har kommunen tagit fram en fördjupad översiktsplan för Hofterup-Ålstorp. Översiktsplanen, som har varit föremål för samråd, pekar bl a ut ett utredningsområde för bostadsbebyggelse med ca 300 bostäder söder om Lundåkravägen i Hofterup. Tillsammans med synpunkter som framförts i samband med samrådet har detta föranlett översyn av idéstudien. I denna, nu omarbetade idéstudie, redovisas alternativa väglösningar för Lundåkravägen i anslutning till trafikplatsen, Hofterups kykoväg och Bystugsvägen. Byastugsvägen visas i tre alternativa sträckningar.

Det övergripande målet är att trafikplatsen med tillhörande vägnätsåtgärder skall förbättra Hofterup/Ålstorps tillgänglighet till E6 och bidra till en god trafikförsörjning av området i sin helhet, inklusive det kommande bostadsområdet söder om Lundåkravägen. En förväntad, mycket positiv effekt av trafikplatsen, är att Landskronavägen genom Löddeköpinge avlastas största delen av genomsilande trafik med destination Hofterup/Ålstorp.

2. Uppdraget

Uppdraget syftar till att klarlägga om det är möjligt och lämpligt att lokalisera en trafikplats till Hofterup samt vilka vägnätsåtgärder som behöver genomföras till följd härav, med anpassning till trafikförsörjningen av det i översiktsplanen avsatta utredningsområdet. För arbetet har Kävlinge kommun anlitat Jan Rafstedt AB, Lund.

3. Förutsättningar

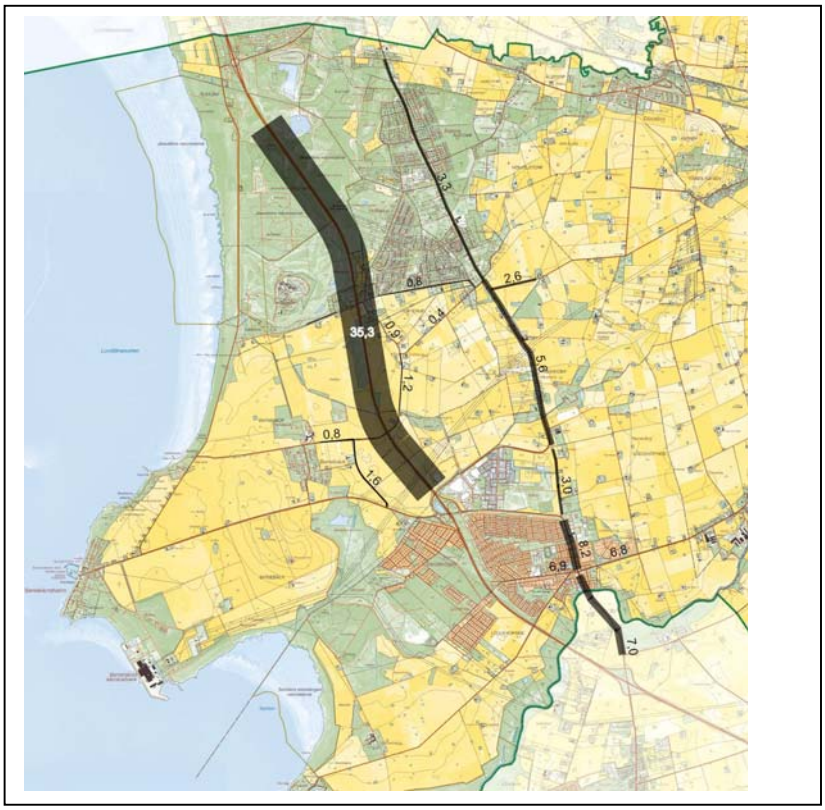
Trafikplatsen är lokaliserad så, att den primärt ansluter till Lundåkravägen. Här finns utrymme för en trafikplats och eftersom Lund/Malmö är de dominerande målområdena blir också en trafikplats effektiv här.

Lundåkravägen är ca 5 m bred i anslutning till E6 och den passerar under motorvägen genom en vägport som har fri höjd 3.0 m.

Lundåkravägen mot vägporten, från väster om motorvägen

4. Trafik

Vägverket mäter regelbundet trafikflödena på det allmänna vägnätet. Figuren nedan visar trafikflödena under det senast redovisade årsdygnet (åd), 1000-tal bilar.



Trafikflöden, 1000-tal bilar

Trafikgenerering

Antalet pendlare över kommungränsen uppgick år 2004 till drygt 6300 per dag. Av dessa var drygt 800 inpendlare och 5500 utpendlare (*Busstrafik i Kävlinge kommun. Remissversion 2007-06-14. Trivector*). De största pendlingsrelationerna är Kävling-Lund, Löddeköpinge-Malmö, Furulund-Lund, Löddeköpinge-Lund och Kävlinge-Malmö. Den klart dominerande pendlingsrelationen är till och från Lund/Malmö

Hofterup/Ålstorps biltrafikgenerering, antal bilförflyttningar, under åd 2007 är bedömd på basis av antalet invånare, till ca 8 000. Efter utbyggnad av bostadsmrådet söder om Lundåkravägen beräknas antalet bilförflyttningar öka till ca 10 000 under åd.

Trafikens bedöms fördela sig nedan.

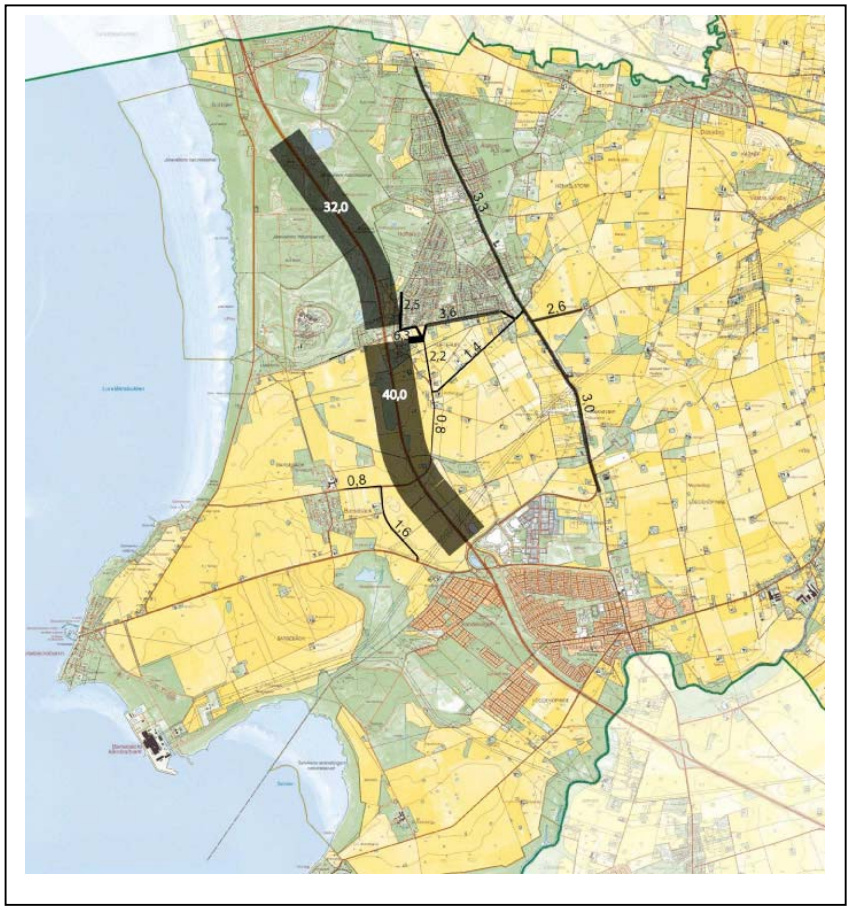
	A	B	
Internt	15 %	1 200	1 500
Norr	10 %	800	1 000
Söder	60 %	4 800	6 000
Öster	15 %	1 200	1 500
Väster	Lite	Lite	Lite
SUMMA	**8 000**	**10 000**	

A *Nuvarande folkmängd i Hofterup/Ålstorp*
B *Efter utbyggnad av området söder om Lundåkravägen*

Det bedöms att i princip samtliga som i dag väljer tpl Borgeby till och från söder på E6 övergår till tpl Hofterup. Av de som i dag åker via tpl Löddeköpinge bedöms 90 % välja tpl Hofterup på morgonen och 60 % på eftermiddagen. Återstående 10 respektive 40 % antas uträtta ärenden i Löddeköpinge och väljer därför också fortsättningsvis tpl Löddeköpinge.

Trafik i trafikplats Hofterup	Söder	Norr
Med nuvarande trafik	3 600	500
Efter utbyggnad i Hofterup	4 500	600

Följande figur visar hur trafiken bedöms fördela sig på vägnätet när trafikplatsen och det nya bostadsområdet är utbyggda. Trafiken på E6 beräknas då öka till 40 000 bilar under åd söder om trafikplatsen, från nuvarande dryga 35 000. På Landskronavägen, söder om Hofterup, beräknas trafiken minska från ca 5 300 till ca 3 000. Trafiken på Lundåkravägen och Hofterups kyrkoväg beräknas öka från ca 1000 bilar till drygt 3 000 respektive från ca 400 till 1 300. Även om ökningen på de senare vägarna är procentuellt stor kan man konstatera att antalet bilar fortfarande är relativt litet och hanterbart.



Trafikflöden, 1000-tal bilar. Trafikplats vid Hofterup och bostadsområdet utbyggt.

5. Studerade lösningar

Målsättningen är att utnyttja befintliga vägar där detta är möjligt och lämpligt och att göra trafikplatsen lätt tillgänglig. Gång- och cykeltrafiken (GC-trafiken) bör få egna, fredade stråk i ett GC-nät som kan samverka med befintliga GC-vägar och vägar inom området. GC-vägarna kan lämpligen, i huvudsak, följa vägarnas sträckningar.

Tre alternativ redovisas som endast skiljer sig åt beträffande Byastugsvägens sträckning. Trafikplatsens läge och utformning är samma, liksom vägnätet i övrigt, i de tre alternativen.

Tpl Hofterup

Trafikplatsen föreslås utformad med klöverblad på västra sidan och med ruterramper på den östra sidan om motorvägen.

Lundåkravägen, till vilken trafikplatsen är ansluten, har lagts i en båge söder om den nuvarande sträckningen. Detta för att den nuvarande vägporten är för trång och har otillräcklig fri höjd för att fungera som del i trafikplatsen. Dessutom kräver rampen för norrgående trafik plats för att kunna anslutas till motorvägen utan att den befintliga vägporten måste förlängas. Det senare måste dock, liksom trafikplatsen i sin helhet, studeras mer detaljerat i nästa planeringsskede.

Vägnät

Det aktuella vägnätet består av följande vägar:

- Lundåkravägen
- Hofterups kyrkoväg
- Byastugsvägen
- Skönadalsvägen

Det nya bostadsområdet söder om Lundåkravägen kan anslutas till Lundåkravägen, Byastugsvägen och Hofterups kyrkoväg.

Synpunkter.

Lundåkravägen är sekundäransluten till Hofterps kyrkoväg i en trevägskorsning. Med den funktion för trafikförsörjningen som Lundåkravägen har – och får – vore en sekundär-anslutning av Kyrkovägen att föredra. Befintlig bebyggelse hindrar emellertid en ändring av detta förhållande, varför det i stället föreslås att de båda vägarna ansluts till varandra i en cirkulationsplats. En sådan prioriterar inte någon särskild körriktning och den är dessutom mycket säkrare än en vanlig plankorsning.

Korsningen Hofterups kyrkoväg/Lundåkravägen från öster

Byastugsvägen har låg trafiktålighet, framför allt norr om Hofterupsbäcken. Efter exploatering av området söder om Lundåkravägen kommer trafikflödet att öka vilket gör det önskvärt att finna en annan sträckning på denna del av vägen.

Alt 1

Byastugsvägen följer sin nuvarande sträckning från söder till Hofterupsbäcken. Därifrån läggs den i en sträckning öster om bebyggelsen upp till den omlagda Lundåkravägen som den ansluts till i en cirkulationsplats tillsammans med Skönadalsvägen, som är förlängd mot söder.

Nuvarande Byastugsvägen norr om Hofterupsbäcken blir en kort återvändsväg som endast trafikförsörjer fastigheterna norr om bäcken.

En GC-väg knyter fastigheterna till GC-stråket vid cirkulationsplatsen i korsningen Lundåkravägen/Nya Byastugsvägen och har där kontakt med det övergripande GC-vägnätet. Detta är gemensamt för de tre alternativen.

Alt 2

Byastugsvägen läggs om i ny sträckning från Hofterupsvägen söder om kyrkan. Den går sedan väster om kyrkan och fastigheterna omedelbart norr om denna. Därefter faller den in i sin nuvarande sträckning på en kort sträcka varpå den följer samma sträckning som i alt 1, norr om Hofterupsbäcken.

Hofterups kyrkoväg förlängs mot väster och ansluts till den nya vägen i en trevägskorsning. Kyrkan och fastigheterna närmast norr om denna är anslutna till den nuvarande vägen, som i dag.

Fastigheterna norr om Hofterupsbäcken trafikförsöjs som i alt 1.

GC-vägen söderut kan lämpligen följa den nuvarande vägen där den ligger kvar.

Alt 3

Byastugsvägen går i en sträckning från Hofterups kyrkoväg, öster om bebyggelsen, söder och norr om Hoftrupsbäcken. Nuvarande Byastugsvägen ansluts sekundärt som återvändsväg till den nya vägen söder om bäcken. Jämfört med i alt 1 och 2 blir ytterligare 6 fastigheter anslutna till återvändsvägen.

Av de studerade alternativen kan alt 1 ses som en första etapp till alt 2 medan alt 3 bör ses som en fristående lösning.

6. Slutsats och rekommendation

Denna studie är översiktlig och syftar främst till att klarlägga förutsättningarna för en trafikplats vid Hofterup samt vilka vägnätsåtgärder som bör genomföras för att trafikförsörjningen skall fungera bra på kort och lång sikt. Åtgärderna avser att vara anpassade till den fördjupade översiktsplanens intentioner och så långt möjligt ta hänsyn till bl a den vidareutbyggnad denna pekar på söder om Lundåkravägen.

Studien visar att möjligheten att lokalisera en trafikplats till det beskrivna läget är god och att den skulle förbättra Hofterup/Ålstorps tillgänglighet dramatiskt. Den skulle vidare avlasta trafikplatserna Borgeby och Löddeköpinge och bl a också Landskronavägen genom Löddeköpinge. Trafikflödet på den senare är i dag så stort att framkomligheten är nedsatt, och under högtrafiktid är fördröjningarna omfattande för trafik från anslutande gator. Det senare är en potentiell olycksrisk eftersom det leder till att man frestas ta risker för att komma fram.

En ytterligare effekt som trafikplatsen har är förkortade restider, minskat trafikarbete och, med stor sannolikhet, förbättrad trafiksäkerhet. Trafikplatsen bedöms därför kunna motiveras också samhällsekonomiskt.

Barsebäcks golfklubb kommer att få förbättrad tillgänglighet, framför allt från söder. Mest kommer detta att märkas i samband med de årligen återkommande stora golftävlingarna, då framkomligheten i trafikplats Löddeköpinge, p g a det stora trafikflödet är mycket nedsatt. Avlastningen här är därför angelägen och välkommen.

Av de tre studerade alternativen bedöms alt 1 vara en rimlig lösning med hänsyn till vägens funktion och trafikflöde. Det kan senare följas av alt 2, när och om detta bedöms lämpligt eller angeläget. Här frikopplas fler fastigheter från vägen, bl a kyrkan. Det rekommenderas därför att man håller möjligheten öppen för en framtida vidareutbyggnad enligt alt 2.

Alt 3 är relativt likvärdigt alt 2 men lämpar sig inte för etapputbyggnad. Det som eventuellt kan tala för alt 3 är om det skulle vara bättre anpassat till det kommande bostadsområdet söder om Lundåkravägen. Det bedöms dock inte vara fallet.

Efter denna översiktliga studie och principiellt ställningstagande för trafikplatsen med tillhörande vägnätsåtgärder bör en fördjupning ske både avseende trafikplatsen och de påverkade vägarna. Fördjupningen bör bl a omfatta utformning, vägsträckningar, miljöpåverkan och kostnader, som underlag för kommunalpolitiskt ställningstagande.

Skönadalsvägen
Lundåkravägen
HOFTERUP
Lundåkravägen
Tpl Hofterup
Hofterups kyrkoväg
Lämpligt cykelstråk
E6
Sjövägen
Hofterupsvägen
Barsebäcksvägen
Pinhättevägen
Tpl Löddeköpinge
Kävlinge kommun
Hofterup
Trafikplats och vägnät söder
Idéstudie 2007-12
Alt 1

Skönadalsvägen
Lundåkravägen
HOFTERUP
Lundåkravägen
Tpl Hofterup
Hofterups kyrkoväg
Lämpligt cykelstråk
E6
Sjövägen
Hofterupsvägen
Barsebäcksvägen
Pinhättevägen
Tpl Löddeköpinge
Kävlinge kommun
Hofterup
Trafikplats och vägnäst söder
Idéstudie 2007-12
Alt 2

HOFTERUP
Lämpligt cykelsråk
Tpl Löddeköpinge
Kävlinge kommun
Hofterup
Trafikplats och vägnät söder
Idéstudie 2007-12
Alt 3