

Avsedd för
Staffanstorps kommun

Typ av dokument
Rapport

Datum
November 2021

TRAFIKUTREDNING VÄSTRA SÖDERVÅNGEN STAFFANSTORP



TRAFIKUTREDNING VÄSTRA SÖDERVÅNGEN STAFFANSTORP

Projektnamn **Trafikutredning Västra Södervången Staffanstorp**
Projekt nr **1320057418**
Mottagare **Tommi Lehto**
Typ av dokument **Rapport**
Version **Granskningsutgåva**
Datum **2021-11-03**
Förberett av **Julia Nyberg, Jessica Wikström**
Kontrollerad av **Matilda Brogård**
Godkänd av **Matilda Brogård**

Ramboll
Lokgatan 8
211 20 Malmö

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

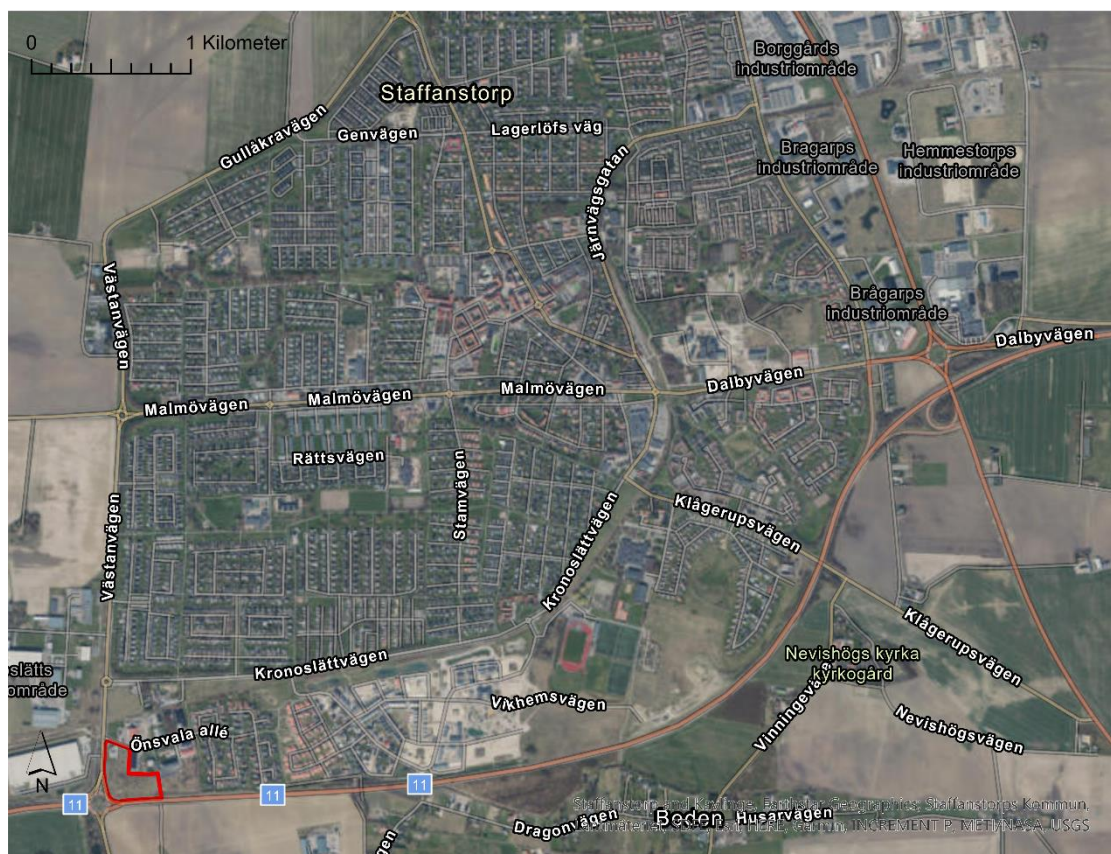
INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	2
1.1	Bakgrund	2
1.2	Uppdraget	2
2.	Planeringsförutsättningar	3
2.1	Förslaget	3
3.	Nuläge	4
3.1	Området	4
3.2	Gång- och cykeltrafik	5
3.3	Kollektivtrafik	6
3.4	Motortrafik	6
4.	Konsekvenser och behov	7
4.1	Trafikalstring	7
4.2	Kapacitetsberäkningar	9
4.2.1	Västanvägen/Önsvala allé	9
4.2.2	Väg 11/cirkulationsplats	10
4.3	Gång- och cykel	10
4.4	Avfallshantering och leveranser	11
4.5	Bedömning föreslagen utformning	11

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

En hamburgerkedja ska etablera sig i Staffanstorps sydvästra delar precis invid väg 11 (se figur 1). Väg 11 är en statlig väg som utgör ett viktigt pendlingsstråk mellan Malmö och Simrishamn och tätorterna där emellan. En ny infart planeras på Västanvägen som ansluter till väg 11, och en ny kombinerad in- och utfart planeras på Önsvala allé i samband med etableringen. Etableringen kräver en mindre ändring i gällande detaljplan.



Figur 1. Planområdets läge i Staffanstorp.

1.2 Uppdraget

Ramboll har fått i uppdrag att genomföra en trafikutredning för ändringen i gällande detaljplan för planområde Västra Södervången i Staffanstorp. Syftet med utredningen är att studera hur trafiknätet påverkas av förslaget till ändring av detaljplan.

I uppdraget ingår följande moment:

- Genomföra och sammanställa trafikmätningar för att studera dagens trafiksituation samt för att kunna beräkna trafikströmmar.
- Genomföra trafikallstring. Beräkning av hur mycket ny trafik som förväntas tillkomma till följd av en den nya restaurangen.
- Kapacitetsberäkningar för korsningen Västanvägen - Önsvala allé samt i cirkulationsplatsen med väg 11.
- Bedömning av gång- och cykelvägar, anslutningar till området, behov och koppling till befintligt nät.

- Utredning av placering av intag för gods och sophantering.
- Bedöma föreslagen utformning med infart från Västanvägen samt in- och utfart från Önsvala allé.
-

2. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 Förslaget

Under 2018 genomförde SWECO en utredning¹ kring trafikåtgärder vid etablering av ny en restaurang i Staffanstorp. SWECOs förslag presenteras i figur 2 nedan och innebär en kombinerad in- och utfart på Önsvala allé (norr om planområdet) och en infart från Västanvägen (väster om planområdet). SWECOs utformning och placering av infarten från Västanvägen är grundad i att lösningen ska klara viss köbildning men föreslås också placeras så långt norrut som möjligt för att både minska påverkan på väg 11 och undvika att påverka den befintliga drivmedelspumpen som finns på planområdet. Både infarten från Västanvägen och den kombinerade in- och utfarten på Önsvala allé dimensioneras för att klara av en lastbil (typfordon Lbn).

För gång- och cykeltrafik föreslås en kombinerad gång- och cykelbana för att undvika att blanda oskyddade trafikanter med motorfordon vid infarterna. Förslaget innebär en koppling till befintlig



Figur 2. Förslag på utformning utifrån SWECOS utredning. Källa: SWECO Trafikutredning för etablering av ny MAX-restaurang 2019-03-06

¹ SWECO, Trafikåtgärder för etablering av ny MAX-restaurang, 2019-03-06

gång- och cykelbana vid Västanvägen och en ny hastighetssäkrad passage över Önsvala allé för att även tillgängliggöra området för cyklister som kommer norr- eller österifrån.

3. NULÄGE

3.1 Området

Planområdet är beläget i Staffanstorps sydvästra delar, ungefär 2 kilometer från centrum. På planområdet finns i dagsläget en drivmedelspump, i övrigt är tomten obebyggd. Runtomkring finns verksamheter såsom bilhandlare, bensinstationer, gatukök och åkeriföretag men också bostäder.

Längs med planområdet i söder går statliga väg 11 som leder mellan Malmö och Simrishamn, se figur 3. Norr om planområdet löper Önsvala allé som leder in till bostadsområden öster om planområdet. Västanvägen går längs med planområdets västra delar och leder norrut mot anslutande vägar till Staffanstorps centrum och söderut kopplar vägen an till väg 11 via en cirkulationsplats (se figur 4). Önsvalavägen leder söderut från cirkulationsplatsen.



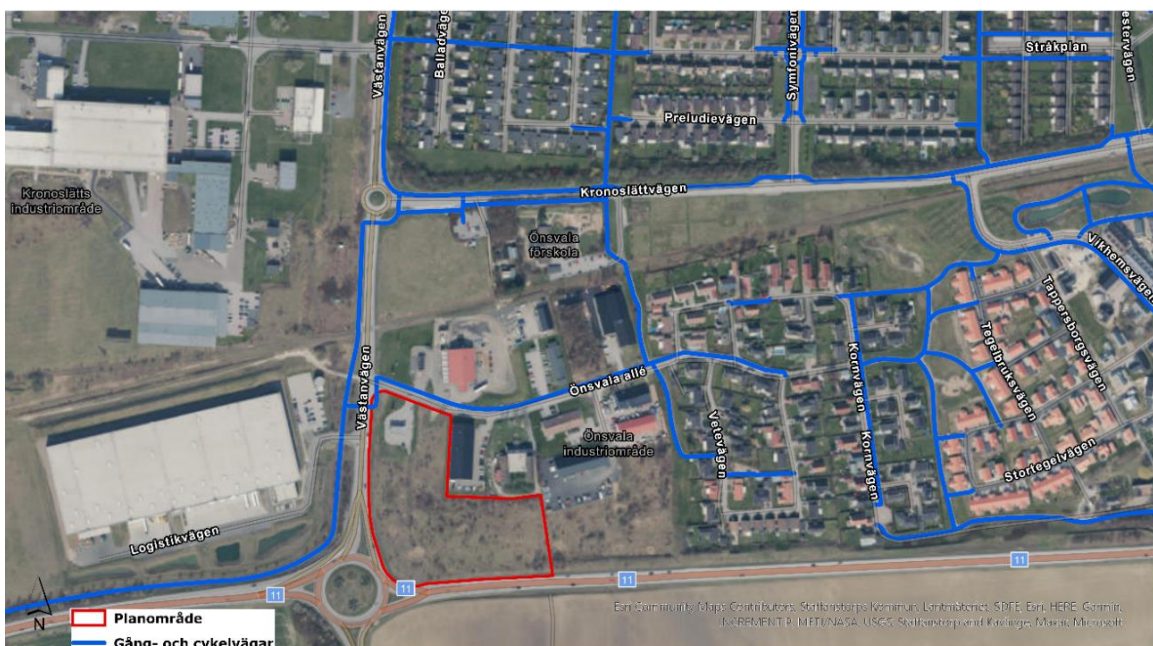
Figur 3. Planområdet.



Figur 4. Cirkulationsplats söder om planområdet med anslutande vägar.

3.2 Gång- och cykeltrafik

Invid planområdet finns relativt goda förbindelser för gång- och cykel. Kringliggande gång- och cykelbanor presenteras i figur 5. Väster om planområdet löper en gång- och cykelväg som sträcker sig hela vägen till Malmö och möjliggör cykelpendling från Staffanstorp. Norrut leder samma gång- och cykelväg vidare in mot Staffanstorps centrum och bostadsområden norr om Kronoslättsvägen. Det saknas dock gång- och cykelbana på östra sidan av Västervägen mellan Önsvala allé och Kronoslättsvägen. Det finns gång- och cykelbana på norra sidan av Önsvala allé. Denna leder till bostadsområden öster om planområdet. Passager för gående och cyklister är belägna i korsningen Önsvala allé/Västervägen, utöver dessa saknas passager över Önsvala allé vilket innebär att det i nuläget saknas en naturlig entré till planområdet.

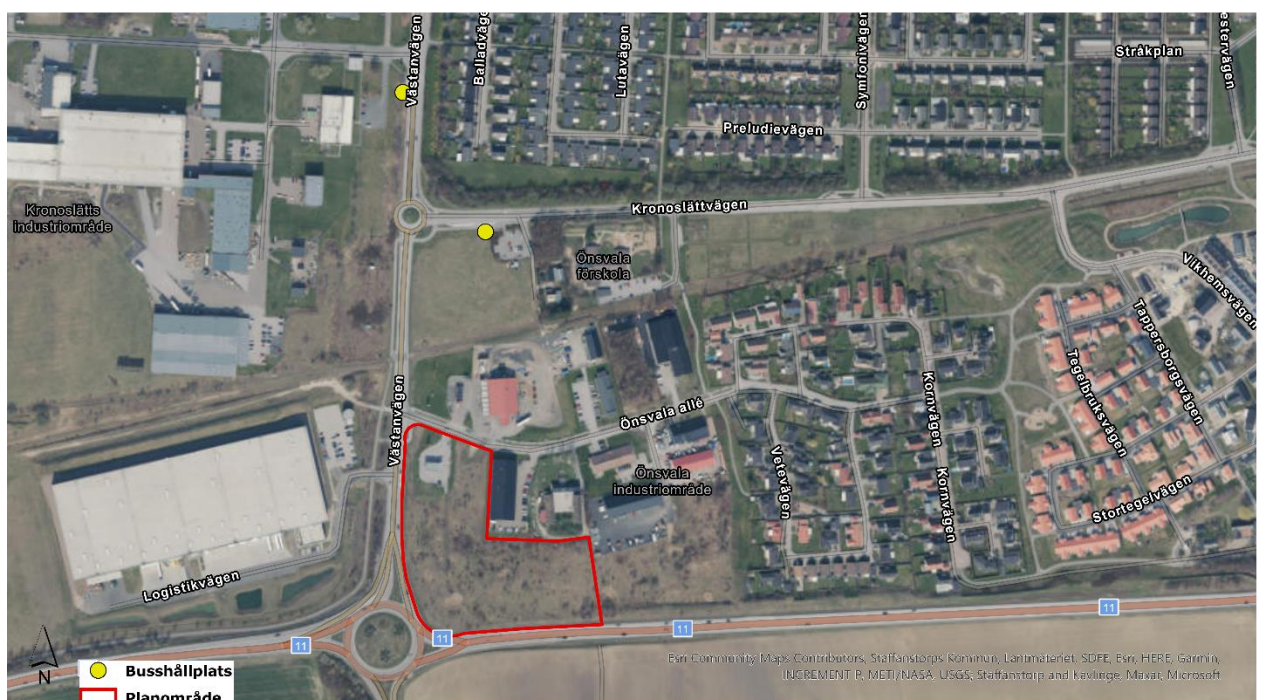


Figur 5 Gång- och cykelvägar i närheten av planområdet

3.3 Kollektivtrafik

Staffanstorp saknar lokaltrafik inom tätorten. Staffanstorp har goda förbindelser med regionbussar till framförallt Malmö och Lund med en restid på knappt 30 minuter. I närheten av planområdet finns två busshållplatser inom ett gångavstånd på 500 meter, en på Kronoslättsvägen och en på Västanvägen (se Figur 6). Närmaste vägen till hållplatserna är via den kombinerade gång- och cykelbanan längs Västanvägen.

Hållplatserna trafikeras av buss 166 mot Södra Sandby via Lund samt buss 174 söderut mot Malmö Södervärn eller norrut mot Dalby. Buslinje 166 avgår från hållplatsen på Kronoslättsvägen var 10:e minut i högtrafik och var 15:e minut i lågtrafik medan buslinje 174 avgår ungefär var 15:e minut i högtrafik och två gånger i timmen i lågtrafik från hållplatsen på Västanvägen. Staffanstorps centrum går att nå både med buss 166 och 174.



Figur 6. Kollektivtrafikhållplatser i närheten av planområdet.

3.4 Motortrafik

Väg 11 möjliggör restider på knappt 20 minuter till Malmö och drygt en timme till Simrishamn från planområdet. Vägen är en viktig väg ur pendlingssynpunkt mellan östra och västra Skåne.

Väster om planområdet går Västanvägen som är en av två vägar in i Staffanstorp från väg 11. Västanvägen leder norrut längs med Staffanstorps utkant med tvärgator in till bostadsområden eller till centrum. Norr om planområdet går Önsvala allé som leder till verksamheter i närheten av planområdet men också utgör den enda infartsvägen med bil till bostadsområdet öster om planområdet. Västanvägen är reglerad till 60 km/h och Önsvala allé till 30 km/h.

Figur 7 nedan visar nuvarande trafikflöden på vägarna med anslutning till planområdet. I figuren presenteras flöden för årsdygnstrafik (ÅDT) baserat på Trafikverkets trafikflödeskartor, tillsammans med resultatet från mätningar för maxtimmen baserat på drönarfilmning. ÅDT för Önsvala allé baseras på mätningar genomförda av kommunen.



Figur 7. Trafikflöden i området.

4. KONSEKVENSER OCH BEHOV

4.1 Trafikalstring

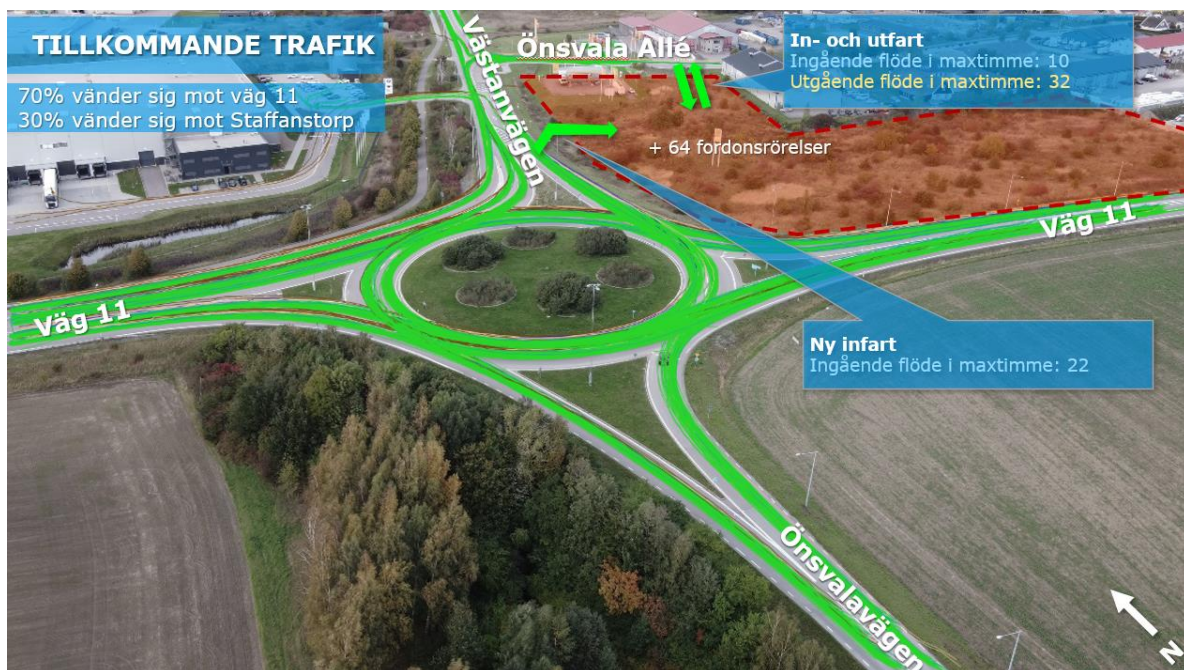
Etablering av restaurang inom planområdet kommer innebära förändrade trafikflöden i området. Utifrån liknande lägen och försäljningsstatistik räknar restaurangkedjan med 421 besökare per dag. 70% av besökarna förväntas komma med bil. Varje enskild besökare antas inte komma i egen bild utan samåkning bedöms förekomma. För alstring har antagits att det i varje bil sitter i snitt 1,3 besökare, vilket motsvarar att det i var tredje bil sitter två besökare. Det ger ett uppskattat trafikflöde på 227 fordon per dygn till restaurangen. Uppskattningen av andelen samåkningar är räknat lågt för att få ett scenario som kan liknas vid ett "worst case".

Som flest räknar restaurangen med att kunna servera 60 personer på en timme. Det innebär, med ovan antagande om andel bilresenärer och antal personer per bil, att 32 fordon (64 fordonsrörelser) alstras till området i maxtimmen.

Fördelningen mellan trafik som kör mot väg 11 respektive Staffanstorp i norr beror på hur stor del av kunderna som är lokala respektive regionala. Då detta idag är okänt antas det scenario som har högst påverkan på kapaciteten i trevägskorsningen Västervägen-Önsvalaallé samt cirkulationsplatsen vid väg 11. Det som har högst påverkan är om en stor andel trafik kommer från, och ska till, väg 11. Därför antas 70% av trafiken köra mot väg 11 och resterande 30% mot Staffanstorp via Västervägen.

Under maxtimmen innebär det att 22 fordon kör in på planområdet via den nya infarten och 10 fordon inkommer via Önsvala allé. Utfarten trafikeras i maxtimmen av 32 fordon via Önsvala allé. Antalet alstrade fordon som kan förväntas fortsätta österut på Önsvala allé bedöms vara så pass litet i maxtimmen att flödet har satts till 0. Antagandet kring fördelningen av tillkommande trafik i maxtimmen presenteras i figur 9.

För väg 11 antas hälften av trafiken färdas västerut och hälften österut. Detta innebär en fördelning av trafiken till och från planområdet enligt figur 9.



Figur 8. Tillkommande trafik från etableringen.



Figur 9. Fördelning av tillkommande trafik i maxtimmen (blå text visar inkommande flöde och gul text visar utgående flöde).

De alstrade flödena i maxtimmen är små i förhållande till befintliga trafikflöden på vägarna och bedöms därför inte nämnvärt påverka trafiken.

4.2 Kapacitetsberäkningar

Kapacitetsberäkningar i Capcal version 4.6.0.0 har genomförts i tre steg för korsningen Västankvägen/Önsvala allé och cirkulationsplatsen på väg 11. I det första steget har nuvarande trafikflöden legat till grund för kapacitetsberäkningen. I nästa steg har kapacitetsberäkningar genomförts utifrån trafikprognos för 2040. Sist har korsningarnas kapacitets testats utifrån trafikprognos för 2040 och tillkommande trafik i och med etableringen av restaurangen.

För att beräkna kapaciteten har trafikflödena filmats med hjälp av drönare. Filmningen genomfördes i mitten av oktober mellan klockan 16–17 (maxtimme enligt Trafikverkets tidigare mätningar). Med hjälp av drönarflygningen kan information om antalet svängande fordon åt respektive håll i samtliga korsningar tas fram. Informationen om antalet svängande fordon utgör underlag för att beräkna nuvarande belastningsgrad i korsningarna. Insamlade data kring flöden i maxtimmen har tidigare redovisats i figur 7.

För beräknad trafik år 2040 har flöden från drönarfilmningen räknats upp genom generella uppräkningsstal² från Trafikverket (se tabell 1). Uppräkningen visar att trafiken ökar med 31% från år 2021 till år 2040.

Tabell 1. Uppräkningstal för manuella beräkningar

Från EVA (2016-04-01)				
	Grupp/Län	2017–2040	Årlig ökning	Prognosår
Personbil	Skåne	1,37	1,378%	2040
Lastbil	Skåne	1,48	1,719%	2040

Noteras bör att uppräkningsstalen tar viss höjd när det gäller framtida trafikutveckling, därför kan räknasättet med både Trafikverkets uppräkningsstal och egna beräkningar för tillkommande trafik ses som en dubbelräkning. Flödena som presenteras utifrån uppräkning tillsammans med tillkommande trafik för etableringen bör därför ses som ett "worst case scenario".

Utgångspunkten för att bedöma kapaciteten är Trafikverkets krav i VGU (Vägars och gators utformning). Enligt VGU ska en cirkulationsplats belastningsgrad ligga under 0,8 och en trevägskorsning ligga under 0,6³.

4.2.1 Västankvägen/Önsvala allé

Kapacitetsberäkningarna för nuläget, uppräknad trafik för 2040 och uppräknad trafik tillsammans med tillkommande trafik enligt planförslaget har för korsningen Västankvägen/Önsvala allé sammanställs i tabell 2.

Med nuvarande trafik har den södra tillfarten i korsningen (Västankvägen söder) den högsta belastningsgraden i korsningen med 0,25. Detta är lågt i jämförelse med Trafikverkets rekommenderad högsta belastningsgrad på 0,6.

När trafiken räknats upp enligt Trafikverkets uppräkningsstal ökar belastningsgraden något i den södra tillfarten till 0,33 men fortsatt ligger värdet under rekommenderad högsta belastningsgrad.

Kapacitetsberäkningen för tillkommande trafik i och med etablering av restaurang på planområdet tillsammans med uppräknade trafikflöden visar inte heller på kapacitetsbrist i korsningen. Den

² Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065, gäller from 2020-06-15

³ VGU Krav Pub 2021:001, s.20

högsta belastningsgraden noteras dock i stället i östra tillfarten (Önsvala allé). belastningsgraden uppnår där 0,44 vilket fortsatt är under rekommenderad högsta belastningsgrad på 0,6.

Tabell 2. Kapacitetsberäkning enligt tre scenarier för korsningen Västanvägen/Önsvala allé.

Tillfart	Belastningsgrad		
	Nuläge	Uppräknad trafik 2040	Planförslagets genomförande och uppräknad trafik för 2040
Önsvala allé	0,17	0,31	0,44
Västanvägen norr	0,23	0,30	0,30
Västanvägen söder	0,25	0,33	0,33

4.2.2 Väg 11/cirkulationsplats

I cirkulationsplatsen väg 11/Västanvägen visar kapacitetsberäkningen på god framkomlighet idag. Högst noterade belastningsgrad är uppmätt i den västra tillfarten, där belastningsgraden är 0,42. Belastningsgraden är dock under Trafikverkets riktvärde på 0,8.

När trafiken räknats upp enligt Trafikverkets uppräkningsstal ökar belastningsgraden till 0,58, vilket fortsatt är under rekommenderad högsta belastningsgrad.

Även den sista kapacitetsberäkningen för cirkulationsplatsen, där tillkommande trafik till följd av etableringen tillsammans med uppräknade trafikflöden, visar att det finns tillräckligt med kapacitet. Belastningsgraden ligger på 0,59 vilket är under Trafikverkets riktvärde på 0,8.

Tabell 3. Kapacitetsberäkning enligt tre scenarier för cirkulationsplatsen vid väg 11.

Tillfart	Belastningsgrad		
	Nuläge	Uppräknad trafik 2040	Planförslagets genomförande och uppräknad trafik för 2040
Väg 11 öster	0,22	0,33	0,34
Väg 11 väster	0,42	0,58	0,59
Västanvägen	0,15	0,22	0,23
Önsvalavägen	0,13	0,26	0,26

4.3 Gång- och cykel

Tillgängligheten för gång- och cykel till planområdet bedöms god om förslaget genomförs enligt avsnitt 2. Åtgärder i förslaget som är av särskild vikt för att skapa tillgänglighet till området är den hastighetssäkrade passagen över Önsvala allé, eftersom passagen tydligt kopplar samman området med övriga Staffanstorp. Den hastighetssäkrade passagen bör placeras där cyklister och gående väljer att korsa gatan, samtidigt som hänsyn tas till in- och utfarter tillhörande andra verksamheter i området. Det bör även övervägas en ny gång- och cykelbana på östra sidan av Västanvägen mellan Önsvala allé och Kronoslättsvägen då detta är en viktig koppling till kollektivtrafiken.

För att anpassa planområdet för gående och cyklister är det också viktigt att oskyddade trafikanter inom planområdet kan röra sig på ett säkert sätt, exempelvis genom gångbanor och passager som binder samman restaurangen med gång- och cykelvägen på allmän platsmark.

Vidare är ett minimum för tillgänglighet att det finns goda möjligheter att säkert cykla till och parkera sin cykel i närheten av restaurangen. Cykelparkeringar bör utformas så att det är möjligt att låsa fast ramen.

Ramboll ser ett behov av att utreda huruvida föreslagen gång- och cykelväg på södra sidan av Önsvala allé istället ska placeras längre norrut, invid bilvägen för att lämna större sammanhängande ytor fria för framtida exploatering på planområdet samt förbättra trafiksäkerheten vid passage över infarten till drivmedelsstationen. Bedömningen är att cyklister och gående synliggörs bättre om de placeras närmre Önsvala allé. Utformningen bär studeras vidare i en projektering.

4.4 Avfallshantering och leveranser

Det är svårt i detta skede att göra en tillräcklig bedömning av trafiksäkerheten kring avfallshantering och leveranser då det inte finns något uppritat planförslag på byggnader, parkeringar och placering av leveranser och avfallshantering.

Generellt bedöms fordon för avfallshantering och leveranser främst använda den kombinerande in- och utfarten från Önsvala allé eftersom det är den närmaste kopplingen till övriga Staffanstorp. En del leveranser kommer troligtvis och från väg 11 och kan därmed angöra via den tilltänka nya infarten på Västanvägen.

För båda fallen gäller att tillräckliga svängradier och ordnande av vändytor studeras vidare i kommande planarbete. Dialog med verksamheten är viktigt för att anpassa vägar inom planområdet för leveranser och sophantering som också passar verksamheten.

4.5 Bedömning föreslagen utformning

Rambolls bedömning i och med utredningen är att förslaget för planområde Västra Södervåningen inte kommer innebära några kapacitetsproblem, varken för cirkulationsplatsen på väg 11 eller korsningen Västanvägen/Önsvala allé. Utformning och svängradier får studeras vidare i nästa steg då även byggnader och parkeringar placeras ut på fastigheten.

Tillgängligheten för gående och cyklister är viktigt till och inom området, både för verksamhetens kunder och för att uppnå en högre andel hållbara transporter. För att området ska bli tillgängligt för gående och cyklister behöver goda parkeringsmöjligheter finnas för cyklister och behovet av säkra passager och gång- och cykelvägar inom området behöver utredas vidare. Gång- och cykelvägar inom planområdet ska ansluta på ett trafiksäkert, logiskt och gent sätt till det kommunala gång- och cykelnätet.