



S A M H Ä L L S B Y G G N A D

PM TRAFIKANALYS SIMRISHAMNS KOMMUN

Projektnummer:	2026-016
----------------	----------

Projekt:	Trafikanalys, ÄDP Hammaren 1
----------	------------------------------

Status:	Slutrapport
---------	-------------

Datum:	2026-05-08
--------	------------

Kund:	Prisma Construction AB
-------	------------------------

Uppdragsledare & Handläggare:	Ilmi Limani itra AB ilmi@itra.se
----------------------------------	--

SAMMANFATTNING

En dagligvarubutik planeras på fastigheten Hammaren 1 i anslutning till cirkulationsplatsen väg 9/Fabriksgatan i Simrishamn. Utredningen omfattar trafikallstring och kapacitetsberäkningar för cirkulationsplatsen och butikens anslutning mot Fabriksgatan.

Butiken beräknas alstra 1 600 fordon per dygn år 2046. I beräkningarna läggs hela alstringen till som ny trafik, utan avdrag för trafik som redan passerar området. Det ger en konservativ beräkning av trafikens påverkan på kapacitet och framkomlighet i befintligt vägnät.

Cirkulationsplatsen klarar samtliga undersökta scenarier med god marginal. Högsta belastningsgrad uppstår i utbyggt scenario 2046 sommar Dh-Max och uppgår till 0,77 mot riktvärdet 1,0. Vid Dh-Dim är högsta belastningsgrad 0,61 mot riktvärdet 0,80.

Korsningen vid butikens norra anslutning ligger med god marginal under riktvärdena vid samtliga scenarier. Högsta belastningsgrad uppstår på Fabriksgatans östra ben och uppgår till 0,27 vid utbyggt scenario 2046 sommar Dh-Max, vilket understiger riktvärdet 1,0. Vid Dh-Dim är högsta belastningsgrad 0,23 mot riktvärdet 0,60. Lördag förmiddag har prövats som särskilt butiksscenario och visar fortsatt god marginal. Kölängderna är försumbara och resultaten visar inte någon risk för köbildning bakåt mot butiken eller ut mot cirkulationsplatsen.

Sammantaget visar beräkningarna att utbyggnaden år 2046 inte kräver kapacitetshöjande åtgärder i befintligt vägnät.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	1
1.1 SYFTE OCH MÅL	1
1.2 AVGRÄNSNING	1
1.3 UNDERLAG	1
2. METODIK	2
3. OMRÅDESBESKRIVNING	4
3.1 SIMRISHAMN	4
3.2 VÄGFUNKTION OCH TRAFIKFLÖDEN	5
4. PLANOMRÅDET	6
4.1 PLANOMRÅDET	6
5. TRAFIKFLÖDEN	7
5.1 CIRKULATIONSPLATSEN	7
5.2 BUTIKEN	8
6. KAPACITETSANALYS	11
6.1 DIMENSIONERANDE TIMME (DH-DIM)	12
6.2 MAXTIMME (DH-MAX)	12
6.3 SAMMANFATTNING	12
SLUTSATSER	14
REFERENSER	15
BILAGA 1 – BERÄKNINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	16
BILAGA 2 – CAPCAL SVÄNGANDELAR	18

1. INLEDNING

Planområdet ligger i sydvästra delen av Simrishamns tätort. Området ligger i anslutning till befintlig cirkulationsplats där väg 9, även kallad Christian IV:s väg, och Fabriksgatan möts.

Det pågår en planändring för fastigheten Hammaren 1. Planändringen syftar till att medge livsmedelshantering på fastigheten samt att ompröva utfartsförbud, byggnadsplacering och byggnadshöjd.

Samhällsplaneringsnämnden medgav planprövning den 20 november 2025 (§ 206). Planförslaget bearbetas inför kommande samråd. Detta PM utgör underlag för det fortsatta planarbetet.

1.1 SYFTE OCH MÅL

Utredningen syftar till att bedöma om den planerade dagligvarubutiken kan anslutas till befintligt vägnät utan att kapacitet eller framkomlighet försämras på ett sätt som kräver kapacitetshöjande åtgärder.

Analysen omfattar två delar:

- cirkulationsplatsen väg 9/Fabriksgatan
- butikens norra anslutning mot Fabriksgatan

För cirkulationsplatsen analyseras nuläge 2026, nollalternativ 2046 och utbyggt scenario 2046. Eftersom väg 9 har tydlig säsongvariation redovisas även sommarscenario som känslighetsanalys.

För butikens in- och utfart analyseras vardag eftermiddag, sommarscenario och lördag förmiddag.

Utredningen omfattar trafikallstring, fördelning av tillkommande trafik, dimensionerande timflöden och kapacitetsberäkningar i Capcal.

1.2 AVGRÄNSNING

Kapacitetsanalysen omfattar cirkulationsplatsen där väg 9 möter Fabriksgatan samt butikens norra anslutning mot Fabriksgatan.

Övriga korsningar och sträckor i omgivande vägnät ingår inte. Den södra föreslagna anslutningen mot Ribbingsbergsgatan avses hantera personaltrafik och varuleveranser. Den bedöms översiktligt eftersom flödet antas vara lågt och funktionen är separerad från kundtrafiken.

Utredningen omfattar inte buller, risk, luftkvalitet eller beräkningar för parkeringsbehovet.

1.3 UNDERLAG

Utredningen baseras huvudsakligen på situationsplan daterad 2026, Trafikverkets trafikflödeskarta samt mätning på Fabriksgatan väst och Ribbingsbergsgatan utförd under april 2026.

2. METODIK

Trafikflödet på väg 9 baseras på mätdata med timvärden från Trafikverkets trafikflödeskarta. Mätserien omfattar åtta perioder mellan 2022 och 2026. Tre av perioderna utgörs av helgmätningar.

Trafikflödet på Fabriksgatan väster om cirkulationsplatsen baseras på en trafikmätning som itra AB utförde 7–14 april 2026. Mätningen säsongjusteras enligt Trafikverkets Effektsamband. Trafikflödet på Ribbingsbergsgatan baseras på veckomedeldygn från samma mätperiod.

Fabriksgatan öster om cirkulationsplatsen saknar mätning. Flödet har därför skattats utifrån verksamheter och målpunkter längs sträckan samt kontrollerats mot övriga trafikflöden i cirkulationsplatsen, se avsnitt 5.1.

Trafiken räknas upp till år 2046. Det motsvarar cirka 20 års funktionell livslängd från nuläget 2026. Trafikverkets Basprognos 2024 har prognosår 2045, men Trafikverkets trafikutvecklingstal innehåller även framräkning efter 2045. För Skåne används 1,13 procent per år för personbil och 1,33 procent per år för lastbil. Personbil och lastbil räknas upp var för sig. Valet av prognosår och uppräkningsfaktorer redovisas i bilaga 1.

Timflödena har tagits fram från ÅDT med VGU schabloner för dimensionerande timme: 9,4 procent för närtrafik och 9,9 procent för genomfartstrafik. Där mätdata finns har beräknade timflöden kontrollerats mot uppmätta timvärden. För väg 9 används uppmätt vardagsmaxtimme som dimensionerande timflöde då den ligger högre än schablonvärdet. För Fabriksgatan öster saknas mätning och därför används schablonvärde. Beräkningarna i Capcal baseras därmed på ett timflöde per tillfart och scenario.

Dh-Dim används för dimensionerande timme. Dh-Max används för maxtimme. Dh-Dim motsvarar normalt den 200:e mest belastade timmen under året. Dh-Max motsvarar normalt den 30:e mest belastade timmen under året. Eftersom väg 9 genom Simrishamn har tydlig säsongvariation redovisas även ett sommarscenario som känslighetsanalys.

Trafikalstringen för planerad dagligvarubutik beräknas med Trafikverkets Trafikalstringsverktyg enligt kategorin stormarknad. Bilandelen justeras till 75 procent med stöd av Region Skånes resvaneundersökning 2023 för Simrishamns kommun. Hela bruttoalstringen läggs till som trafiktillskott i den dimensionerande beräkningen. Inget avdrag görs för förbipasserande trafik. Metoden redovisas i avsnitt 5.2.

Kapacitetsberäkningarna genomförs i Capcal. Cirkulationsplatsen analyseras för vardag eftermiddag eftersom väg 9 har sin högsta belastning då. För varje scenario redovisas Dh-Dim och Dh-Max. Följande scenarier redovisas för cirkulationsplatsen:

- nuläge 2026
- nuläge 2026 med sommartrafik
- nollalternativ 2046
- nollalternativ 2046 med sommartrafik
- utbyggt scenario 2046 med dagligvarubutik och sommartrafik

Butikens norra anslutning mot Fabriksgatan analyseras separat för:

- vardag eftermiddag
- sommarscenario

- lördag förmiddag

Även för butikens in- och utfart redovisas Dh-Dim och Dh-Max. Lördag förmiddag redovisas som särskilt butiksscenario eftersom kundtrafiken till dagligvaruhandel normalt är hög under denna period. Cirkulationsplatsen analyseras däremot främst för vardag eftermiddag och sommarscenario eftersom väg 9 styr den övergripande belastningen.

Resultaten bedöms mot riktvärden enligt TRV 2024:149.

Tabell 1. Riktvärden.

Typkorsning	Riktvärde Dh-Dim
A-C och F	0,6
D	0,8

Vid Dh-Max bör belastningsgraden inte överstiga 1,0.

Beräkningarna omfattar dimensionerande timflöden, riktningsfördelning, svängandelar och andel tung trafik per tillfart. Resultatet redovisas som belastningsgrad och kölängd.

3. OMRÅDESBESKRIVNING

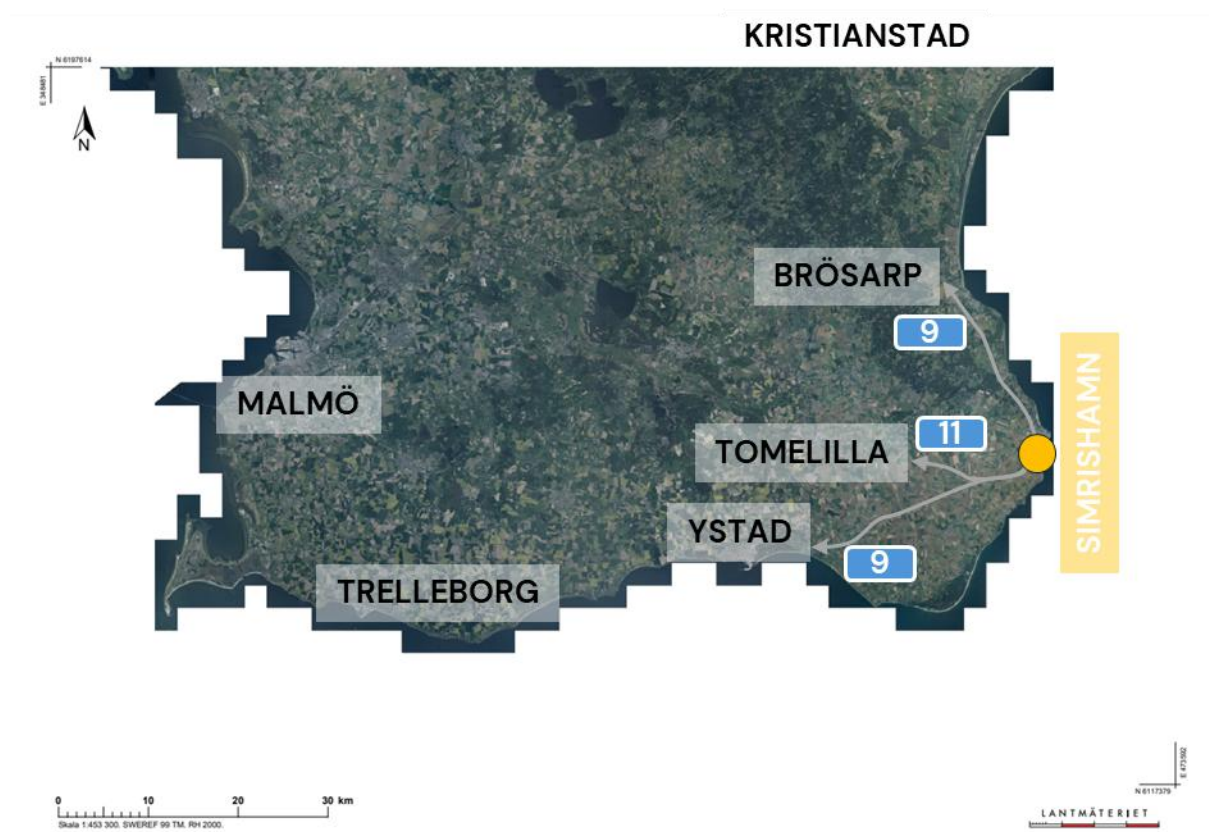
3.1 SIMRISHAMN

Simrishamn är centralort i Simrishamns kommun och ligger i östra Skåne på Österlen. Tätorten har cirka 6 800 invånare. Kommunen som helhet har cirka 19 000 invånare (SCB, 2024). Befolkningen och trafikflödet ökar tydligt under sommarhalvåret till följd av fritidshus och turism.

Tätorten ligger där väg 9 och väg 11 möts. Väg 9 går i nord-sydlig riktning längs kuststråket Trelleborg–Ystad–Simrishamn–Brösarp med vidare koppling via väg 19 mot Kristianstad. Väg 11 går i öst-västlig riktning mellan Malmö, Tomelilla och Simrishamn.

Väg 9 är ett viktigt stråk för genomfartstrafik, arbetspendling, godstransporter och turisttrafik. Under sommarmånaderna tillkommer en relativt stor mängd besöks trafik.

Cirkulationsplatsen där väg 9 och Fabriksgatan möts ligger i tätortens sydvästra del. I närområdet finns bland annat drivmedelsstation, bilhandel, bilservice, bilprovning, återvinningscentral och andra mindre verksamheter. Fabriksgatan fungerar som ett lokalt trafikstråk som försörjer verksamheter samt bostadsområden.



Figur 1. Översiktskarta. Karta: itra AB, 2026.

3.2 VÄGFUNKTION OCH TRAFIKFLÖDEN

Planområdet ansluter till cirkulationsplatsen där väg 9 och Fabriksgatan möts. Väg 9 är den mest trafikerade tillfarten i cirkulationsplatsen. Fabriksgatan ansluter från både väster och öster, medan Ribbingsbergsgatan ansluter till Fabriksgatan väster om cirkulationsplatsen.

Väg 9 har ett årsmedeldygnsslöde (ÅDT) på 6 700 fordon per dygn i båda riktningar år 2026 enligt uppräknig från mätningar genomförda 2022. Fabriksgatan väster om cirkulationsplatsen har ett ÅDT på 2 407 fordon per dygn enligt mätning 7-14 april 2026.

Ribbingsbergsgatan har också mätts under samma period och har ett ÅDT på 1 184 fordon per dygn. Mätningen redovisas som kompletterande underlag eftersom gatan ansluter till Fabriksgatan väster om cirkulationsplatsen och berör den södra föreslagna anslutningen. Ribbingsbergsgatan ingår däremot inte som egen tillfart i kapacitetsberäkningen för cirkulationsplatsen.

Fabriksgatan öster om cirkulationsplatsen saknar mätning och har bedömts till 3 100 fordon per dygn. Bedömningen baseras på verksamheter och målpunkter längs sträckan samt jämförelse med uppmätta flöden på Fabriksgatan väster om cirkulationsplatsen och Ribbingsbergsgatan.

Bedömningen redovisas närmare i bilaga 1.

Reglerad hastighet på väg 9 är 60 km/tim. Fabriksgatan och Ribbingsbergsgatan är reglerade till 40 km/tim.



Figur 2. Trafikflöden år 2026. Karta: itra AB, 2026.

4. PLANOMRÅDET

4.1 PLANOMRÅDET

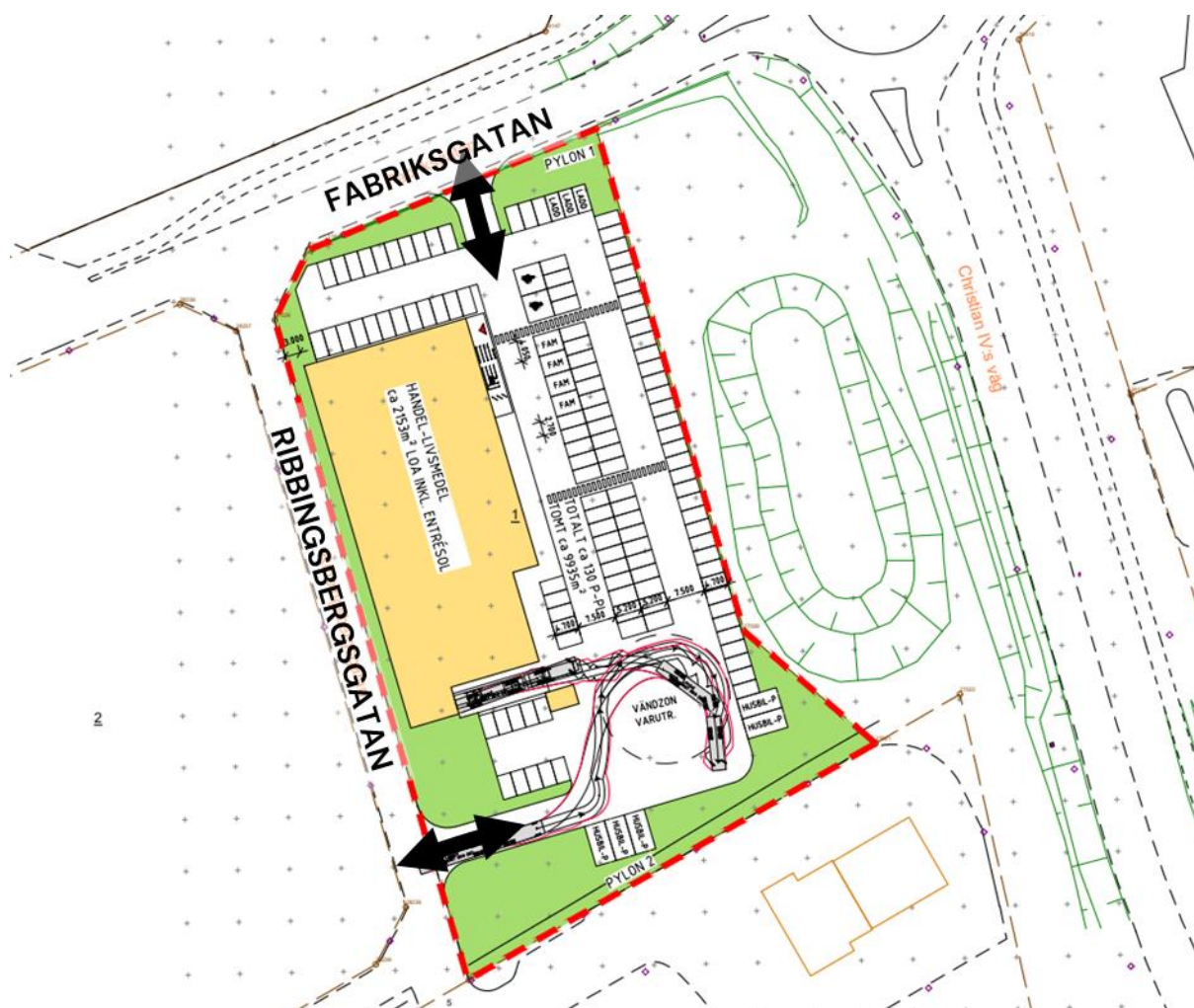
Fastigheten Hammaren 1 ligger väster om väg 9 och söder om Fabriksgatan. Planförslaget innebär nybyggnation av en dagligvarubutik med kundparkering och varumottagning.

Byggnaden omfattar cirka 2 153 m² lokalarea (LOA) vilket motsvarar 2 691 m² bruttoarea (BTA). Beräkningen redovisas i bilaga 1. Byggnaden placeras i fastighetens nordvästra del. Tomtens totalyta är cirka 9 935 m² och 130 parkeringsplatser föreslås enligt situationsplanen.

Kunder angör via den norra anslutningen mot Fabriksgatan. Personaltrafik och varuleveranser föreslås angöra via den södra anslutningen mot Ribbingsbergsgatan. På så sätt separeras kundtrafik från övrig trafik till fastigheten.

Kapacitetsanalysen omfattar den norra anslutningen mot Fabriksgatan. Den södra anslutningen bedöms endast översiktligt eftersom den antas ha ett begränsat trafikflöde.

Fastigheten har ingen direktanslutning mot väg 9. Det innebär att trafiken till och från butiken leds via Fabriksgatan och cirkulationsplatsen. In- och utfarternas placering, byggnadens läge, varumottagningen och parkeringsplatserna framgår av Figur 3.



Figur 3. Planområdet med byggnader, infarter och parkeringsytor.

5. TRAFIKFLÖDEN

5.1 CIRKULATIONSPLATSEN

5.1.1 BEFINTLIGA OCH FRAMTIDA TRAFIKFLÖDEN

Befintliga trafikflöden vid cirkulationsplatsen baseras på Trafikverkets trafikflödeskarta och trafikmätningar som utförts av itra. Trafiken på Fabriksgatan väster om cirkulationsplatsen och Ribbingsbergsgatan mättes 7–14 april 2026.

Fabriksgatan öster om cirkulationsplatsen saknar mätning och har bedömts till 3 100 fordon per dygn. Bedömningen baseras på verksamheter och målpunkter längs sträckan samt jämförelse med uppmätta flöden på Fabriksgatan väster om cirkulationsplatsen och Ribbingsbergsgatan. Närmare beskrivning redovisas i bilaga 1.

Tabell 2. Årsmedeldygnstrafik per vägavsnitt i cirkulationsplatsen.

Avsnitt	ÅDT	Mätår	Källa
Väg 9 norr	6 404	2022	Trafikflödeskartan
Väg 9 söder	6 404	2022	Trafikflödeskartan
Fabriksgatan väst	2 407	2026	Trafikmätning
Fabriksgatan öst	3 100	–	Skattat flöde

Trafiken har räknats upp till nollalternativ 2046 med Trafikverkets trafikutvecklingstal för Skåne. Personbil och lastbil har räknats upp var för sig. Nollalternativet avser trafiksituationen år 2046 utan tillkommande trafik från den planerade dagligvarubutiken.

Tabell 3. ÅDT i nuläge 2026 och nollalternativ 2046.

Avsnitt	ÅDT 2026	ÅDT 2046 nollalternativ
Väg 9 norr	6 700	8 400
Väg 9 söder	6 700	8 400
Fabriksgatan väst	2 400	3 000
Fabriksgatan öst	3 100	3 900

Värdena är avrundade till närmaste hundratal. För väg 9 avser värdet för 2026 en uppräknings från Trafikverkets mätår 2022. Väg 9 norr och väg 9 söder bygger på samma Trafikverksmätning och används som grund för respektive tillfart i kapacitetsberäkningen.

Andelen tung trafik har satts till 10 procent i samtliga tillfarter och scenarier. Det är högre än de uppmätta tungandelarna: 2,1 procent på väg 9, 9,0 procent på Fabriksgatan och 2,2 procent på Ribbingsbergsgatan. Antagandet är därför konservativt och fångar även variation i genomfartstrafik och butikens leveranstrafik.

5.1.2 DIMENSIONERANDE TIMME CIRKULATIONSPLATS

Cirkulationsplatsen analyseras för vardag eftermiddag eftersom väg 9 har sin trafiktopp då. Butikens anslutning redovisas separat i avsnitt 5.2 och analyseras även för lördag förmiddag som särskilt butiksscenario.

Dimensionerande timflöden och maxtimflöden för nuläge och nollalternativ redovisas i Tabell 4. Tillkommande trafik från butiken redovisas i avsnitt 5.2 och ingår i beräkningarna för utbyggt scenario. Dh-Dim motsvarar normalt den 200:e mest belastade timmen under året. Dh-Max motsvarar normalt den 30:e mest belastade timmen.

Tabell 4. Dimensionerande timflöden och maxtimflöden för nuläge och nollalternativ.

Tillfart	Dh-Dim 2026	Dh-Max 2026	Dh-Dim 2046	Dh-Max 2046
Väg 9 norr	768	908	962	1 136
Väg 9 söder	768	908	962	1 136
Fabriksgatan väst	294	344	369	432
Fabriksgatan öst	293	344	368	431

Värden anges i fordon per timme och avser dubbelriktat flöde. För väg 9 har uppmätta timvärden använts i stället för schablonvärden från ÅDT eftersom mätserien visar högre belastning under eftermiddagens dimensionerande timmar. För övriga tillfarter används beräknade timflöden från ÅDT och trafiktyp.

5.1.3 RIKTNING- OCH SVÄNGFÖRDELNING

Riktning fördelningen 50/50 är uppmätt på väg 9. Åtta mätserier från 2022 till 2026 visar konsekvent jämn fördelning vid eftermiddagens maxtimme. För Fabriksgatan väster är 50/50 uppmätt under april 2026. På Fabriksgatan öster antas 50/50 i avsaknad av mätning.

5.1.4 SOMMARSCENARIO

Väg 9 passerar genom Simrishamn, som har tydlig säsongsvariation kopplad till turism och fritidsboende. Sommartid är trafiken cirka 23 procent högre än årsmedel enligt Trafikverkets teoretiska medeldygnslöde. Därför redovisas ett sommarscenario som känslighetsanalys.

I sommarscenariot räknas dimensionerande timflöden på väg 9 upp med faktor 1,35 jämfört med motsvarande vardagsscenario. Faktorn är konservativt vald och ligger något över den beräknade dygnsökningen på cirka 23 procent enligt Trafikverkets teoretiska medeldygnslöde. Uppräkningen används som känslighetsanalys för att fånga säsongsvariationen i Simrishamn och ger en mer konservativ bedömning av sommartrafikens påverkan på kapaciteten.

Fabriksgatan och Ribbingsbergsgatan redovisas oförändrade i sommarscenariot. Dessa gator har framför allt lokal funktion och bedöms inte ha samma säsongsvariation som väg 9. Eftersom beräkningarna visar god kapacitetsmarginal bedöms antagandet inte påverka huvudslutsatsen.

5.2 BUTIKEN

5.2.1 TRAFIKALSTRING

Trafikalstringen för den planerade dagligvarubutiken har beräknats med Trafikverkets Trafikalstringsverktyg. I verktyget har markanvändningstypen Stormarknad använts. Detta är den kategori i verktyget som bäst motsvarar den planerade verksamheten och den aktuella byggnadsytan.

Bilandelen har justerats till 75 procent med utgångspunkt i Region Skånes resvaneundersökning 2023 för Simrishamns kommun. Undersökningen visar att bilen är det dominerande färdmedlet i kommunen och att bilandelen är särskilt hög för inköpsresor. Mot bakgrund av butikens läge och

kommunens resmönster bedöms 75 procent vara ett rimligt antagande för den dimensionerande trafikallstringen.

Bruttoalstringen uppgår till 1 600 fordon per dygn år 2046 och omfattar kunder, personal och leveranser. En del av kunderna passerar redan cirkulationsplatsen på väg till andra målpunkter och svänger då in till butiken som ett ärende längs vägen. Sådan förbipasserande trafik utgör i praktiken inte ny trafik i vägnätet utan omfördelas mellan målpunkter. Något avdrag för detta har dock inte gjorts. Bruttoalstringen på 1 600 fordon per dygn behandlas som tillkommande trafik i vägnätet.

5.2.2 UPPTAGNINGSSOMRÅDE OCH FÖRDELNING

Trafiken som alstras av butiken fördelas på cirkulationsplatsens tillfarter enligt en översiktlig geografisk analys av målpunkter och restidsavstånd.

Tabell 5. Fördelning av butikens trafiktillskott på cirkulationsplatsens tillfarter.

Tillfart	Andel	Tillskott 2046
Väg 9 norr	30 %	500
Väg 9 söder	45 %	700
Fabrikgatan öst	25 %	400

Tabell 5 visar hur butikens trafik antas fördelas på tillfarterna till cirkulationsplatsen. Fördelningen utgår från butikens läge i förhållande till närliggande bostäder, verksamheter och huvudvägnät.

Den största andelen, 45 procent, antas komma via väg 9 söder och avser främst trafik från södra delen av Simrishamn och kuststråket söderut. Via väg 9 norr antas 30 procent komma från norra och västra delar av upptagningsområdet. Resterande 25 procent antas komma via Fabrikgatan öster, från närliggande bostäder och verksamheter öster om cirkulationsplatsen.

Det tillkommande trafikflödet har lagts till nollalternativet i kapacitetsberäkningarna för utbyggt scenario 2046. Tabell 6 visar hur ÅDT förändras per vägavsnitt.

Tabell 6. ÅDT i nollalternativ 2046 och utbyggt scenario 2046.

Avsnitt	ÅDT 2046 nollalternativ	Tillkommande butikstrafik	ÅDT 2046 utbyggt
Väg 9 norr	8 400	500	8 900
Väg 9 söder	8 400	700	9 100
Fabrikgatan öst	3 900	400	4 300
Fabrikgatan väst	3 000	1 600	4 600

Värdena är avrundade till närmaste hundratal. För Fabrikgatan väst avser tillskottet snittet mellan cirkulationsplatsen och butikens anslutning. I beräkningen belastas detta snitt med hela butikens bruttoflöde. Det är ett konservativt antagande eftersom personaltrafik och varuleveranser enligt situationsplanen avses använda den södra anslutningen mot Ribbingsbergsgatan.

5.2.3 DIMENSIONERANDE TIMME FÖR BUTIKENS NORRA IN- OCH UTFART

Butikens in- och utfart analyseras för vardag eftermiddag, sommarscenario och lördag förmiddag. Lördag förmiddag används som ett särskilt butiksscenario. Det speglar en period då kundtrafiken till dagligvaruhandel normalt är hög.

I lördagsscenariot uppgår den totala infartstrafiken till butiken till 110 fordon per timme vid Dh-Dim och 130 fordon per timme vid Dh-Max. Av detta utgör 100 fordon per timme vänstersväng från Fabriksgatans östra ben in mot butiken. Resterande infartstrafik kommer från Fabriksgatans västra ben. Utfarten från butiken uppgår till 110 fordon per timme vid Dh-Dim och 130 fordon per timme vid Dh-Max.

I Capcal har butikens in- och utfart modellerats som en trevägskorsning mot Fabriksgatan. Trafik till butiken kör in från Fabriksgatan. Trafik från butiken kör i huvudsak mot cirkulationsplatsen. Endast en mindre andel antas svänga västerut mot Ribbingsbergsgatan.

6. KAPACITETSANALYS

Kapacitetsberäkningarna genomförs i Capcal. Programmet följer Trafikverkets metodbeskrivning för kapacitet och framkomlighetseffekter och beräknar belastningsgrad, kapacitet, kölängd och fördröjning för varje tillfart utifrån given utformning, reglering och trafikflöden.

Indata omfattar korsningsgeometri, trafikflöden under dimensionerande timme per rörelse samt andel tung trafik. Svängandelar har härletts ur upptagnings- och målpunktsanalysen i avsnitt 5.2.2. Inflödet per tillfart beräknas som summan av befintlig trafik och butikens trafiktillskott.

Capcal förutsätter stationära flöden under den analyserade timmen och tar inte hänsyn till köspridning mellan närliggande korsningar och variation inom timmen. För den aktuella analysen, som omfattar en cirkulationsplats och en trevägskorsning, bedöms dessa begränsningar inte påverka resultatens tillförlitlighet.

Beräkningar redovisas för nuläge 2026, nollalternativ 2046 och utbyggt scenario 2046. Varje scenario redovisas med dimensionerande timme (Dh-Dim) och maxtimme (Dh-Max). Sommarscenariot redovisas som känslighetsanalys. För butikens in- och utfart redovisas även lördag förmiddag. Syftet är att pröva anslutningen under en period då butikstrafiken bedöms vara mer framträdande i förhållande till den övriga trafiken på Fabrikgatan.

Belastningsgraden bedöms mot Trafikverkets riktvärden:

- högst 0,8 för cirkulationsplatsen (korsningstyp D)
- högst 0,6 för infarten till butiken (korsningstyp B)

Vid Dh-Max bör belastningsgraden inte överstiga 1,0.



Figur 4. Tillfartsbeteckningar för cirkulationsplatsen (A-D) och trevägskorsningen vid butikens norra anslutning (A, C, D). Karta: itra AB, 2026.

6.1 DIMENSIONERANDE TIMME (DH-DIM)

6.1.1 CIRKULATIONSPLATSEN

Samtliga tillfarter klarar riktvärdet 0,80. I utbyggt scenario 2046 sommar uppgår belastningsgraden till 0,61 på högst belastad tillfart. Kölängderna är korta, högst två fordon i 90-percentilen.

I nuläget 2026 är belastningsgraden 0,30 vid vardag eftermiddag och 0,42 vid sommarscenariot. I nollalternativet 2046 ökar belastningsgraden till 0,40 vid vardag eftermiddag och 0,56 vid sommarscenariot. Tillkomsten av butiken höjer belastningsgraden till 0,61 vid sommarscenariot.

6.1.2 BUTIKENS ANSLUTNING MOT FABRIKSGATAN

Samtliga tillfarter klarar riktvärdet 0,60 för Dh-Dim i den föreslagna trevägskorsningen vid butikens norra anslutning mot Fabriksgatan. Högst belastningsgrad uppstår på Fabriksgatans östra ben, det vill säga tillfarten från cirkulationsplatsen mot butikens anslutning. Belastningsgraden uppgår till 0,23 vid lördag förmiddag. Vid vardag eftermiddag och i sommarscenariot är högsta belastningsgrad 0,19 respektive 0,23. Kölängderna är försumbara, högst ett fordon i 90-percentilen.

6.2 MAXTIMME (DH-MAX)

6.2.1 CIRKULATIONSPLATSEN

Samtliga tillfarter klarar riktvärdet 1,0. I utbyggt scenario 2046 sommar uppgår belastningsgraden till 0,77 på högst belastad tillfart. Kölängderna ökar jämfört med Dh-Dim men förblir korta, högst tre fordon i 90-percentilen.

I nuläget 2026 är belastningsgraden 0,37 vid vardag eftermiddag och 0,50 vid sommarscenariot. I nollalternativet 2046 ökar belastningsgraden till 0,46 vid vardag eftermiddag och 0,66 vid sommarscenariot. I utbyggt scenario 2046 sommar uppgår belastningsgraden till 0,77.

6.2.2 BUTIKENS ANSLUTNING

Vid Dh-Max klarar samtliga tillfarter riktvärdet 1,0 i den föreslagna trevägskorsningen vid butikens norra anslutning mot Fabriksgatan. Högst belastningsgrad uppstår på Fabriksgatans östra ben, det vill säga tillfarten från cirkulationsplatsen mot butikens anslutning. Belastningsgraden uppgår till 0,27 vid sommarscenariot. Vid lördag förmiddag och vardag eftermiddag är högsta belastningsgrad 0,25 respektive 0,24. Kölängderna är försumbara.

6.3 SAMMANFATTNING

Cirkulationsplatsen klarar samtliga undersökta scenarier med god marginal. Den högsta belastningsgraden uppnås vid utbyggt 2046 sommar Dh-Max (0,77), vilket understiger riktvärdet 1,0. För Dh-Dim är högsta belastningsgrad 0,61 (utbyggt 2046 sommar) mot riktvärdet 0,80.

Korsningen vid butikens norra anslutning ligger med god marginal under riktvärdena vid samtliga scenarier. Högsta belastningsgrad uppstår på Fabriksgatans östra ben och uppgår till 0,27 vid utbyggt scenario 2046 sommar Dh-Max, vilket understiger riktvärdet 1,0. Vid Dh-Dim är högsta belastningsgrad 0,23 mot riktvärdet 0,60. Lördag förmiddag har prövats som särskilt butiksscenario och visar fortsatt god marginal. Kölängderna är försumbara och resultaten visar inte någon risk för köbildning bakåt mot butiken eller ut mot cirkulationsplatsen.

Värdena i Tabell 7 avser dimensionerande tillfart, det vill säga väg 9 söder för cirkulationsplatsen och Fabriksgatans östra ben för den nya trevägskorsningen vid butiken.

Tabell 7. Belastningsgrad och kölängd för dimensionerande tillfart per scenario.

Korsningspunkt	Scenario	Timme	Dh-Dim	Kö 90 perc.	Dh-Max	Kö 90 perc.
Cirkulationsplats	Nuläge 2026	vardag em	0,30	0,1	0,37	0,1
Cirkulationsplats	Nuläge 2026	sommar	0,42	0,2	0,50	0,4
Cirkulationsplats	Nollalt 2046	vardag em	0,40	0,2	0,46	0,2
Cirkulationsplats	Nollalt 2046	sommar	0,56	0,7	0,66	1,3
Cirkulationsplats	Utbyggt 2046	sommar	0,61	1,2	0,77	3,0
Butikens anslutning	Utbyggt 2046	vardag em	0,19	0,1	0,24	0,1
Butikens anslutning	Utbyggt 2046	sommar	0,23	0,1	0,27	0,1
Butikens anslutning	Utbyggt 2046	lördag fm	0,23	0,1	0,25	0,1

SLUTSATSER

Den planerade dagligvarubutiken beräknas alstra 1 600 fordon per dygn år 2046. Beräkningen har gjorts med Trafikverkets Trafikalstringsverktyg. Bruttoalstringen omfattar kunder, personal och leveranser.

Hela alstringen läggs till som tillkommande i beräkningarna. Inget avdrag görs för förbipasserande trafik. Det innebär att analysen bygger på ett konservativt antagande om trafikens påverkan på kapacitet och framkomlighet.

Cirkulationsplatsens högsta belastningsgrad uppgår till 0,61 vid Dh-Dim och 0,77 vid Dh-Max i utbyggt scenario 2046 sommar. Riktvärdena 0,80 vid Dh-Dim och 1,0 vid Dh-Max klaras med god marginal. Kölängderna är korta, högst tre fordon i 90-percentilen. Vid huvudfallet vardag eftermiddag är belastningsgraden lägre.

Korsningen vid butikens norra anslutning till Fabriksgatan har en högsta belastningsgrad på 0,23 vid Dh-Dim och 0,27 vid Dh-Max. Den högsta belastningsgraden uppstår på Fabriksgatans östra ben. Riktvärdena 0,60 vid Dh-Dim och 1,0 vid Dh-Max klaras med god marginal. Kölängderna är försumbara.

Resultaten visar inte någon risk för köbildning bakåt mot butiken eller ut mot cirkulationsplatsen till följd av den planerade bebyggelsen. Lördag förmiddag har prövats som särskilt butiksscenario och visar fortsatt god marginal.

Utöver kapacitet och framkomlighet behöver in- och utfarter utformas så att fri sikt uppnås mot anslutande gator. Detta gäller både den norra in- och utfarten mot Fabriksgatan och den södra in- och utfarten mot Ribbingsbergsgatan. Sikttrianglar bör redovisas i det fortsatta planarbetet och hållas fria från siktskymmande objekt, exempelvis murar, plank, häckar, skyltar, tekniska anordningar och andra fasta hinder.

Frågan behöver särskilt beaktas där stödmurar, slänter eller höjdskillnader kan påverka sikten. Detta gäller framför allt vid den södra anslutningen mot Ribbingsbergsgatan och i anslutning till korsningen Ribbingsbergsgatan/Fabriksgatan, men även vid den norra anslutningen mot Fabriksgatan om nivåskillnaden mellan fastigheten och gatan blir stor. Slutlig placering, höjdsättning och utformning av in- och utfarter bör därför kontrolleras i kommande projektering.

Följande bör beaktas i det fortsatta arbetet:

- Den södra anslutningen mot Ribbingsbergsgatan föreslås användas av personaltrafik och varuleveranser. Det separerar tunga fordon från kundtrafiken vilket är positivt ur kapacitets- och trafiksäkerhetssynpunkt.
- Den södra anslutningen bedöms inte vara dimensionerande för kapaciteten eftersom den endast avser personaltrafik samt varuleveranser och är separerad från kundtrafiken.
- Fri sikt vid den norra anslutningen mot Fabriksgatan behöver säkerställas i det fortsatta planarbetet. Framtida plantering eller byggnation får därför inte placeras så att sikten begränsas.
- Kapacitetsberäkningarna visar god marginal i samtliga analyserade scenarier. Inga kapacitetshöjande åtgärder bedöms nödvändiga.

REFERENSER

Region Skåne (2023). Så reser vi i Simrishamns kommun. Resvaneundersökning 2023.

SCB (2024). Befolkningsstatistik Simrishamns kommun.

Trafikverket. Trafikflödeskartan. <https://vtf.trafikverket.se/Trafikverket> (2026).

Beräkningshandledning och riktlinjer kapacitetsanalyser väg 2.O. Trafikverket (2021).

Trafikutvecklingstal väg, TRV 2021/7267, 2024-04-19. Trafikverket (2013).

TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter, TRV 2013:64343. Trafikverket (2024).

Effektsamband för transportsystemet. Bygg om eller bygg nytt, kapitel 3 Trafikanalyser. Trafikverket (2024).

Trafikalstringsverktyg. Trafikverket (2024).

TRVINFRA-00396 Vägars och gators utformning, Krav. Trafikverket (2024).

Vägars och gators utformning, Stödjande kunskap (VGU-guiden).

Trafikverket (2024). Vägutformning – val av standard, TRV 2024:149.

BILAGA 1 – BERÄKNINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Basflöden

Bakgrundstrafik på väg 9 hämtas från Trafikverkets trafikflödeskarta, mätpunkt 2410066. Underlaget omfattar åtta timvisa mätserier från 2022 till 2026, inklusive tre helgmätningar.

Bakgrundstrafik på Fabriksgatan väster om Ribbingsbergsgatan och Ribbingsbergsgatan baseras på itra AB:s trafikmätning 7–14 april 2026. Fabriksgatan öster om cirkulationsplatsen saknar mätning och har bedömts utifrån verksamheter och målpunkter längs sträckan samt kontrollerats mot övriga trafikflöden i cirkulationsplatsen till 3 100 fordon per dygn.

Trafiken räknas upp med Trafikverkets basprognos för Skåne. För personbil används +1,13 procent per år. För lastbil används +1,33 procent per år. Personbil och lastbil räknas upp var för sig.

Faktorn från 2022 till 2026 är 1,046 för personbil. Faktorn från 2026 till 2046 är 1,251 för personbil och 1,303 för lastbil.

Trafikverkets Basprognos 2024 avser prognosåret 2045. Trafikverkets trafikutvecklingstal innehåller även framräkning efter 2045. Prognosåret 2046 har därför beräknats med samma årliga tillväxttal och redovisas särskilt eftersom året ligger efter Basprognosens huvudprognosår.

Fabriksgatan öster om cirkulationsplatsen saknar trafikmätning. Flödet har därför bedömts till 3 100 fordon per dygn. Skattningen utgår från verksamheter och målpunkter längs sträckan samt jämförelse med uppmätta flöden på Fabriksgatan väster om Ribbingsbergsgatan och Ribbingsbergsgatan.

Sträckan öster om cirkulationsplatsen försörjer flera trafikskapande verksamheter, bland annat drivmedelsstation, bilhandel, verkstad, bilprovning, buss-/fordonsverksamhet, kommunal driftverksamhet samt mindre verksamheter. Öppna kart- och företagsuppgifter visar bland annat Circle K på Fabriksgatan 21, Besikta och Bergkvara på Fabriksgatan 7, UMIA på Fabriksgatan 8 samt flera bilrelaterade verksamheter på Fabriksgatan 29.

Det uppmätta flödet på Fabriksgatan väster om Ribbingsbergsgatan uppgår till 2 407 fordon per dygn. Ribbingsbergsgatan har ett uppmätt flöde på 1 184 fordon per dygn. Mot bakgrund av verksamheterna öster om cirkulationsplatsen bedöms flödet på Fabriksgatan öster vara högre än mätpunkten väster om Ribbingsbergsgatan. Ett värde på 3 100 fordon per dygn bedöms därför vara rimligt som dimensionerande skattning.

Värdet ska ses som ett bedömt flöde, inte som ett uppmätt flöde. Då kapacitetsberäkningarna visar god marginal bedöms osäkerheten inte påverka slutsatserna.

Trafikalstring

Trafikalstringen har beräknats med Trafikverkets Trafikalstringsverktyg. Markanvändningstypen stormarknad har använts i verktyget. I övriga delar av PM:et benämns verksamheten dagligvarubutik eller butik. Bilandelen justeras till 75 procent med stöd av Region Skånes resvaneundersökning 2023 för Simrishamns kommun, eftersom schablonintervallet i verktyget inte bedöms spegla bilberoendet i Simrishamn. Bruttoarea (BTA) beräknas till 2 691 m² från lokalarea (LOA) 2 153 m² enligt Trafikalstringsverktygets formel $BTA = LOA / 0,8$ (Bilaga 1 i användarhandledningen).

Bruttoalstring

Beräknad bruttoalstring för butiken är 1 600 fordon rörelser per dygn år 2046. Bruttoalstringen omfattar kunder, personal och leveranser enligt Trafikalstringsverktygets schablon för Stormarknad.

Hela bruttoalstringen läggs till som trafiktillskott i den dimensionerande beräkningen. Inget avdrag görs för förbipasserande trafik.

Andelen tung trafik på 10 procent är satt konservativt över uppmätta värden. Det fångar in både genomfartstrafikens variation och butikens leveranstrafik. Dimensioneringen är därmed konservativ genom bruttoflöde utan avdrag, andel tung trafik över uppmätta värden och timflöden som har kontrollerats mot mätdata där sådana finns.

Dimensionerande timme

Cirkulationsplatsen på väg 9 analyseras för vardag eftermiddag som huvudfall. Sommarscenariot redovisas som känslighetsanalys. Butikens norra in- och utfart analyseras för vardag eftermiddag, sommarscenario och lördag förmiddag. Lördag förmiddag redovisas som ett särskilt butiksscenario eftersom kundtrafiken till dagligvaruhandel normalt är hög under denna period.

Timflödena har tagits fram från ÅDT. Där mätning finns har de beräknade timflödena jämförts med uppmätta timflöden. För väg 9 används uppmätt vardagsmaxtimme som dimensionerande timflöde, eftersom den ligger högre än schablonvärdet. För Fabriksgatan öster används schablonvärde eftersom mätning saknas.

Vardag eftermiddags maxtimme som andel av ÅDT är 9,4 procent för närtrafik och 9,9 procent för genomfartstrafik enligt VGU-guiden Tabell 9. Butikstrafiken vid lördag förmiddags maxtimme antas vara 12 procent av butikens dygnstrafik.

Riktningsfördelning

Riktningsfördelningen 50/50 är uppmätt på väg 9 enligt Trafikverkets trafikflödeskarta, Fabriksgatan väster och Ribbingsbergsgatan. På Fabriksgatan öster antas 50/50 i avsaknad av mätning. Svängandelar är bedömda utifrån fördelningen mellan tillfarter och målpunkter eftersom riktade svängmätningar saknas.

Upptagningsområde och fördelningsnyckel

Butikstrafiken fördelas på cirkulationsplatsens tillfarter enligt en geografisk analys av målpunkter och restidsavstånd. Fördelningen är 30 procent via väg 9 norr, 45 procent via väg 9 söder och 25 procent via Fabriksgatan öster om cirkulationsplatsen.

Ingen butikstrafik fördelas på Ribbingsbergsgatan i cirkulationsplatsens fördelningsnyckel. Butikens kundanslutning ligger på Fabriksgatan mellan cirkulationsplatsen och Ribbingsbergsgatan, vilket innebär att trafik från cirkulationsplatshållet svänger in till butiken innan den når Ribbingsbergsgatan.

Nya in- och utfarter

Fastigheten planeras med två in- och utfarter. Den norra anslutningen mot Fabriksgatan bär kundtrafiken. Den södra anslutningen mot Ribbingsbergsgatan är reserverad för personaltrafik och varuleveranser. I kapacitetsberäkningen för den norra anslutningen har hela butikens bruttoalstring ändå lagts på anslutningen mot Fabriksgatan. Det är ett konservativt antagande.

BILAGA 2 – CAPCAL SVÄNGANDELAR

Tabellerna nedan redovisar de svängflöden och svängandelar som har använts som indata i Capcal. Värdena anges i fordon per timme. Procentvärdena avser respektive tillfarts fördelning mellan rakt fram (R), höger (H) och vänster (V).

Scenario	Timme	Väg 9 norr R/H/V	Väg 9 söder R/H/V	Fabriksgratan väst R/H/V	Fabriksgratan öst R/H/V
Nuläge 2026 vardag	Dh-Dim	250/61/73 (65/16/19 %)	250/73/61 (65/19/16 %)	7/51/88 (5/35/60 %)	7/88/51 (5/60/35 %)
Nuläge 2026 vardag	Dh-Max	295/73/86 (65/16/19 %)	295/86/73 (65/19/16 %)	9/60/103 (5/35/60 %)	9/103/60 (5/60/35 %)
Nuläge 2026 sommar	Dh-Dim	339/84/99 (65/16/19 %)	339/99/84 (65/19/16 %)	7/51/88 (5/35/60 %)	7/88/51 (5/60/35 %)
Nuläge 2026 sommar	Dh-Max	400/99/117 (65/16/19 %)	400/117/99 (65/19/16 %)	9/60/103 (5/35/60 %)	9/103/60 (5/60/35 %)
Nollalt. 2046 vardag	Dh-Dim	313/77/91 (65/16/19 %)	313/91/77 (65/19/16 %)	9/65/111 (5/35/60 %)	9/110/64 (5/60/35 %)
Nollalt. 2046 vardag	Dh-Max	369/91/108 (65/16/19 %)	369/108/91 (65/19/16 %)	11/76/130 (5/35/60 %)	11/130/76 (5/60/35 %)
Nollalt. 2046 sommar	Dh-Dim	424/104/124 (65/16/19 %)	424/124/104 (65/19/16 %)	9/65/111 (5/35/60 %)	9/110/64 (5/60/35 %)
Nollalt. 2046 sommar	Dh-Max	501/123/146 (65/16/19 %)	501/146/123 (65/19/16 %)	11/76/130 (5/35/60 %)	11/130/76 (5/60/35 %)
Utbyggt 2046 sommar	Dh-Dim	407/131/118 (62/20/18 %)	404/121/148 (60/18/22 %)	30/116/158 (10/38/52 %)	33/127/76 (14/54/32 %)
Utbyggt 2046 sommar	Dh-Max	480/155/139 (62/20/18 %)	476/143/175 (60/18/22 %)	36/136/187 (10/38/52 %)	39/150/89 (14/54/32 %)

Scenario butik 2046	Timme	Fabriksgratan västra benet R/H/V	Fabriksgratan östra benet R/H/V	Butikens in-/utfart R/H/V
Vardag	Dh-Dim	184/5/0 (97/3/0 %)	184/0/80 (70/0/30 %)	0/80/5 (0/94/6 %)
Vardag	Dh-Max	218/10/0 (96/4/0 %)	218/0/100 (69/0/31 %)	0/100/10 (0/91/9 %)
Sommar	Dh-Dim	214/10/0 (96/4/0 %)	214/0/90 (70/0/30 %)	0/90/10 (0/90/10 %)
Sommar	Dh-Max	252/20/0 (93/7/0 %)	252/0/100 (72/0/28 %)	0/100/20 (0/83/17 %)
Lördag fm	Lör-Dim	200/10/0 (95/5/0 %)	200/0/100 (67/0/33 %)	0/100/10 (0/91/9 %)
Lördag fm	Lör-Max	236/30/0 (89/11/0 %)	236/0/100 (70/0/30 %)	0/100/30 (0/77/23 %)