

BAKGRUND

Kiviks Bostad AB c/o STADSTUDIO planerar ny bostadsbebyggelse i form av enfamiljshus inom Kivik tätort under benämningen Kivikshusen. Husen är belägna nordväst om Kiviks Stora väg (väg 9), se figur 1.

Denna utredning är en del i detaljplanearbetet och syftar till att beskriva trafiksituationen till följd av den planerade utbyggnaden, främst avseende behovet av åtgärder i planområdets anslutning till väg 9 för att säkra framkomligheten på väg 9.



Figur 1. Översiktsbild. Området för Kivikshusen är markerat med rött. Källa: openstreetmap.org.



Figur 2. Situationsplan "Kivikshusen". Källa: Stadstudio.

FÖRUTSÄTTNINGAR

PLANERAD UTBYGGNAD OCH BEFINTLIG BEBYGGELSE

Totalt planeras för knappt 40 nya enbostadshus inom planområdet. De nya bostäderna kommer att ansluta till väg 9 via Horsåkravägen, vars befintliga anslutning till väg 9 flyttas ca 25 m norrut.

I området finns även befintlig bebyggelse, drygt 20 enbostadshus samt ett äldreboende, Solgläntan. Äldreboendet utgör även utgångspunkt för hemtjänsten i Kivik med omnejd.

TRAFIKFLÖDEN

VÄG 9

Trafikflödet på väg 9 har hämtats från Trafikverkets trafikräkningar. Enligt den senaste räkningen, 2019, uppgick trafikflödet på vägen förbi planområdet till ÅDT (årsdygnstrafik) 3720 fordon/dygn med en andel tung trafik på knappt 11%.

Sommartid ökar trafikflödet på vägarna på Österlen markant. Enligt den av Trafikverkets genomförda trafikräkningen i juli 2019 uppgick sommartrafiken på vägen till knappt 6300 fordon/dygn med en andel tung trafik på 9%.

Trafikflödet på väg 9 har räknats upp till prognosåret 2040 med hjälp av Trafikverkets uppräkningsfaktorer för Skåne län gällande från 2020-06-15. Vid prognosåret 2020 beräknas trafikflödet på väg 9 förbi planområdet uppgå till ÅDT 5000 fordon/dygn med en andel tung trafik på 11%. Sommartrafiken beräknas trafikflödet uppgå till 8400 fordon/dygn med en andel tung trafik på 9% vid prognosåret 2040.

BEFINTLIG BEBYGGELSE

För Horsåkravägen finns inga trafikräkningar varför en bedömning av den befintliga trafiken vid anslutningen till väg 9 har gjorts.

Med ett antagande att varje enbostadshus ger upphov till 5 bilförflyttningar/dygn beräknas trafiken för den befintliga bostadsbebyggelsen uppgå till ca 100 fordon/dygn.

Äldreboendet Solgläntan har 31 anställda vilka antas köra bil till/från jobbet, vilket beräknas ge ett trafikflöde på ca 45 fordon/dygn i genomsnitt. Solgläntan har plats för 27 boende, vilka antas ge upphov till 0,5 fordon/dygn, ett trafikflöde på knappt 15 fordon/dygn. Antalet leveranser har uppskattats till 2 st per dygn, dvs ett trafikflöde på 4 fordon/dygn. Äldreboende beräknas därmed ge upphov till ett trafikflöde på totalt drygt 60 fordon/dygn.

Hemtjänsten har 13 anställda. Dessa antas utgå från och återkomma till Solgläntan i snitt 5 gånger per dag, vilket ger ett trafikflöde på 130 fordon/dygn kopplad till hemtjänstens verksamhet.

Totalt beräknas därmed den befintliga bebyggelsen utmed Horsåkravägen ge upphov till ett trafikflöde på knappt 300 fordon/dygn.

KONSEKVENSER

TRAFIKALSTRING

Trafikalstringen har beräknats för den nya bebyggelsen. Även den tillkommande bebyggelsen antas ge upphov till 5 bilförflyttningar/dygn, vilket medför ett trafiktillskott på Horsåkravägens anslutning till väg 9 på knappt 200 fordon/dygn.

Totalt beräknas därmed trafikflödet vid Horsåkravägens nya anslutning till väg 9 uppgå till knappt 500 fordon/dygn.

Någon uppräknig av trafikflödet på Horsåkravägen antas inte vara aktuell utan tillskottet på vägen antas komma från de planerade utbyggnaderna. De 200 tillkommande fordonen som utbyggnaden beräknas ge antas vidare ingå i den uppräknade trafiken på väg 9, dvs beräknas inte ge något ytterligare tillskott till trafikflödet på väg 9 vid prognosåret 2040.

FRAMKOMLIGHET

Kapacitetsberäkningar har genomförts för Horsåkravägens anslutning till väg 9 med hjälp av beräkningsprogrammet Capcal. Beräkningarna har gjorts för trafiksituationen vid prognosåret 2040. För en väjnings- eller stoppreglerad korsning bör belastningsgraden i korsningen inte överstiga 0,6 för att framkomligheten ska anses vara godkänd.

Trafikflödet under eftermiddagens dimensionerande timma, kl 16-17, på väg 9 har, baserat på trafikräkningarna, bedömts uppgå till ca 10% av dygnstrafiken. Riktningfördelningen har, baserat på trafikräkningarna, bedömts till att knappt 60% kör norrut på eftermiddagen och drygt 40% kör söderut.

För Horsåkravägen antas dimensionerande timma uppgå till 10% av dygnstrafiken med en riktningfördelning på 70% in mot området och 30% ut från området.

Med en korsningsutformning med väjningsreglering på Horsåkravägens anslutning till väg 9, ett ingående ben i varje tillfart i korsningen och hastighetsbegränsningen 40 km/tim på väg 9 förbi korsningen och på Horsåkravägen beräknas belastningsgraden i korsningen till följande:

Tillfart	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)		Medelfördröjning sek/fordon
				Medel	90-percentil	
Horsåkravägen	16	1542	0.01	0.0	0.0	3
Väg 9 norrut	208	1131	0.18	0.2	0.3	5
Väg 9 söderut	303	1097	0.28	0.4	0.8	6

Det kan konstateras att det inte förväntas bli några framkomlighetsproblem i korsningen, då belastningsgraden ligger väl under 0,6 och såväl kölängder som medelfördröjningar är begränsade.

Med sommartrafik ökar belastningsgraden på väg 9s anslutning från söder till 0,46, vilket också ligger väl under gränsvärdet 0,6. Kölängden vid 90-percentilen är beräknad till 1,9 fordon, där 90-percentilen illustrerar den kölängd som riskerar att överskridas under 10% av dimensionerande timme.

Baserat på resultatet av kapacitetsberäkningarna görs bedömningen att det inte behövs några ytterligare åtgärder i korsningen för att säkra framkomligheten.

TRAFIKSÄKERHET

Hastighetsbegränsningen på väg 9 är 40 km/tim förbi den nya korsningen. Denna ligger också på en del av väg 9 som är rak med goda siktförhållanden.

Trafiksäkerheten i korsningen bedöms vara god i förhållande till de trafikflöden som förväntas använda korsningen. Kapacitetsberäkningarna visar också att det inte förväntas bli några större mängder fordon som köar upp på väg 9. Bedömningen är att det inte behövs några ytterligare åtgärder i korsningen för att säkra trafiksäkerheten.

OSKYDDADE TRAFIKANTER

Oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik på det lokala gatunätet inom planområdet, utmed Horsåkravägen med flera gator. I nuläget finns också trottoar på östra sidan av väg 9 och ett övergångsställe vid Horsåkravägens befintliga anslutning till väg 9.

En koppling mellan Horsåkravägen och det befintliga övergångsstället, t ex en gång- och cykelväg vid befintlig anslutning till väg 9, bör anordnas för att säkra de oskyddade trafikanternas tillgänglighet till befintligt övergångsställe och vidare ner mot Kiviks by, hamnen och havet.

SLUTSATS

Horsåkravägens nya anslutning till väg 9 har studerats som en trevägskorsning med väjningsreglering från Horsåkravägen och ett ingående körfält i varje anslutande väg. Analysen visar att det inte bedöms finnas ytterligare behov av åtgärder i anslutningen till väg 9 för att säkra framkomligheten och trafiksäkerheten i korsningspunkten.

De oskyddade trafikanternas tillgänglighet till det befintliga övergångsstället tvärs väg 9 bör säkerställas.

Tyréns AB
Malmö 201105