

Rapport

TRAFIKUTREDNING YNGSJÖ 4:251



Slutrapport

2023-08-11

Uppdrag: 335091 Trafikutredning och rev trafikbullenutredning
Yngsjö 4:251
Titel på rapport: Trafikutredning Yngsjö 4:251
Status: Slutrapport
Datum: 2023-08-11

Medverkande

Beställare: Obos Bostadsutveckling AB
Kontaktperson: Pernilla Randefalk
Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Anna-Karin Nyberg
Handläggare: Erika Ståhl
Kvalitetsgranskare: Anna-Karin Nyberg

Innehållsförteckning

1 Bakgrund och syfte.....	4
2 Förutsättningar	5
2.1 Befintlig bebyggelse.....	5
2.2 Gatunät.....	5
2.3 Trafikmätningar.....	6
3 Planerad bebyggelse	7
4 Konsekvenser	8
4.1 Trafikalstring	8
4.2 Trafikfördelning	8
4.3 Framtida trafiksituation.....	9
4.4 Framkomlighet	10
4.4.1 Morgonens maxtimma	11
4.4.2 Eftermiddagens maxtimma	12
4.4.3 Känslighetsanalys.....	12
4.5 Trafiksäkerhet.....	13
4.6 Befintlig bebyggelse.....	16
5 Sammanfattande slutsats.....	17

1 Bakgrund och syfte

Obos planerar för utbyggnad ca 65 bostäder i Yngsjö i Kristianstad kommun, på fastigheten Yngsjö 2:451, Tofta gård. Kristianstad kommun har påbörjat detaljplanarbetet för utbyggnaden. Planområdet ligger i västra delen av Yngsjö, nära väg 118, Yngsjövägen.



Figur 1 Översikt geografiskt läge.

2 Förutsättningar

2.1 Befintlig bebyggelse

Två befintliga byggnader som ligger inom planområdet kommer att rivas. Ett befintligt bostadshus i områdets sydöstra del kommer att finnas kvar.

Sydväst om planområdet finns ett befintligt bostadshus som kommer att ligga mellan Yngsjövägen och en av tillfarterna till planområdet. Det finns även befintlig bebyggelse utmed Gamla Byvägen i planområdets närhet.



Figur 2 Befintlig bebyggelse i närområdet markerad med blå ring. Planområdet i rött.

2.2 Gatunät

Väster om Yngsjö går väg 118 med hastighetsbegränsning 80 km/h. Väg 118 går i nordlig riktning till Kristianstad och i södergående riktning ansluter den till väg 19 mot Ystad.

Öster om planområdet går Gamla byvägen som i nordlig riktning ansluter till väg 118. I södergående riktning ansluter Gamla byvägen till Torgastrådet som i sin tur ansluter till Gamla byvägen igen och därefter till väg 118. Stor del av Gamla byvägen har hastighetsbegränsning 30 km/h och det finns två farthinder. I nordlig riktning har Gamla byvägen hastighetsbegränsning 40 km/h innan bostadsområdet vid Folkes väg.

Väster om Yngsjö går Härnestsavägen som går till Everöd och E22. Hastighetsbegränsningen på Härnestsavägen är 70 km/h.

2.3 Trafikmätningar

Trafikmätningar är gjorda på Härnestadsvägen år 2020 och på väg 118 år 2021 av Trafikverket. På Gamla byvägen har trafikmätningar gjorts av kommunen år 2021.

Räkningarna 2021 är gjorda under pandemin. För väg 118 är totalt antal fordon högre, men antalet tunga fordon betydligt lägre än tidigare räkneår. Som utgångspunkt för uppräkningsår används därför trafikmätningen för 2017 istället. För Härnestadsvägen används trafikräkningen från 2020, då föregående räkning gjordes 2008, vilket är för långt tillbaka i tiden för att vara relevant. Räkningen gjord under pandemin 2021 på Gamla byvägen används eftersom det inte finns någon annan mätning gjord i närtid.

Vägavsnitt	Totalt antal fordon/dygn	Andel tung trafik	Räkneår
Yngsjövägen (väg 118) söder om Furuboda	2200	13%	2017
Yngsjövägen (väg 118) norr om Gamla Byvägen	4300	9%	2017
Härnestadsvägen (väg 1650)	690	6%	2020

Vägavsnitt	Totalt antal fordon/dygn	Andel tung trafik	Räkneår
Gamla byvägen mellan Askastrådet och Folkes väg	170	8%	2021
Gamla byvägen sydöst om Yngsjövägen (väg 118)	1670	9%	2021

Trafiken har räknats upp till prognosåret 2040 med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal gällande från 230401. I nollalternativet, utan planerad utbyggnad, beräknas trafikflödet på vägarna uppgå till följande vid prognosåret 2040.

Vägavsnitt	Totalt antal fordon	Andel tung trafik	År
Yngsjövägen (väg 118) söder om Furuboda	3050	14%	2040
Yngsjövägen (väg 118) norr om Gamla Byvägen	5940	10%	2040
Härnestadsvägen (väg 1650)	900	7%	2040

Vägavsnitt	Totalt antal fordon/dygn	Andel tung trafik	Räkneår
Gamla byvägen mellan Askastrådet och Folkes väg	220	8%	2040
Gamla byvägen sydöst om Yngsjövägen (väg 118)	2180	10%	2040

3 Planerad utbyggnad

Obos planerar för en utbyggnad av ca 65 enbostadshus inom planområdet. Tillfart till området sker från Gamla byvägen i sydväst och i öster.

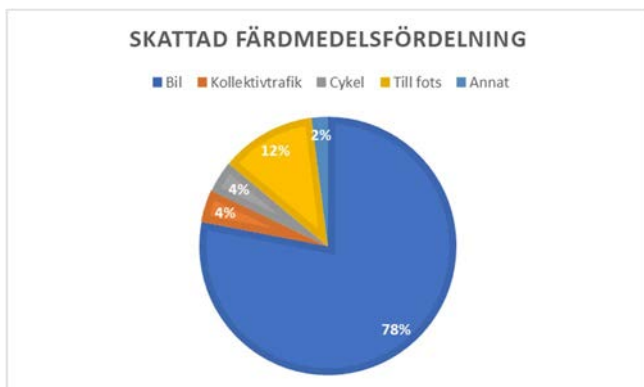


Planerad bebyggelse	
Typ	Antal
Villor	8
Parhus/kedjehus 1,5 plan	6
Parhus 1-plan	4
Radhus 1,5/2-plan	27
Radhus 1-plan	20
Totalt	65

4 Konsekvenser

4.1 Trafikalstring

Trafikverkets alstringsverktyg har använts för att uppskatta hur mycket trafik planområdet kommer att alstra. Resorna antas fördelas enligt cirkeldiagrammet där 78% av resorna antas ske med bil.



Figur 3 Cirkeldiagram över skattad färdmedelsfördelning

Utifrån alstringsverktyget kommer planområdet alstra 327 fordon/dygn (ÅDT) inklusive nyttotrafik. 290 av fordonen kommer från radhus/parhus och 40 från villor.

Alstringsverktyget inkl. nyttotrafik	
Bebyggelse	Fordonstrafik per dygn
Radhus/parhus	290
Villa	40
Total	330

4.2 Trafikfördelning

Region Skånes resvaneundersökning har använts för att uppskatta en fördelning av trafik från planområdet. Enligt resvaneundersökningen uppskattas det att 80% av resorna kommer gå nordlig riktning, 10% i södergående riktning och 10% i västlig riktning.





Inom planområdet antas trafiken fördela sig enligt bilden ovan för resor på väg 118 i nordlig riktning. Den röda markeringen visar vilka bostäder som antas använda Gamla Byvägen för ut/infart mot väg 118 i nordlig riktning, den blå markeringen visar vilka bostäder som antas använda den södergående utfarten från området för resor i nordlig riktning på väg 118.

Bedömningen har gjorts utifrån restidsberäkningar. Då hastighetsbegränsningen på väg 118 är 80 km/tim och den är 30 respektive 40 km/tim på Gamla Byvägen går det för stora delar av planområdet snabbare att använda den södra anslutningen även för vidare färd norrut på väg 118. Inne i planområdet har hastighetsbegränsningen 30 km/tim använts för restidsberäkningarna.

För resor i södergående riktning på väg 118 eller västerut på Härnestsavägen antas majoriteten använda sig av den blå markeringen för att ta sig ut ur området då det är den snabbaste och genaste vägen.

4.3 Framtida trafiksituation

Utifrån alstringsverktyget och resvaneundersökningen antas trafiken som planområdet alstrar fördela sig på vägarna utifrån nedan tabell.

Fördelning av alstrad trafik på respektive väg	
Väg	Antal fordon/dygn
Norrut Gamla Byvägen (norra utfarten)	107
Norrut väg 118 (södra utfarten)	157
Söderut väg 118	33
Härnestsavägen	33
Summa	330

Trafiken från planområdet har adderats till nollalternativet prognosår 2040 vilket ger följande resultat, tabell nedan, i ÅDT. Den största ökningen i trafik sker på Gamla byvägen mellan Askasträdet och Folkes väg.

Vägavsnitt	Totalt antal fordon	Andel tung trafik	År
Yngsjövägen (väg 118) söder om Furuboda	3100	14%	2040
Yngsjövägen (väg 118) norr om Gamla Byvägen	6200	10%	2040
Härnestsadvägen (väg 1650)	930	7%	2040
Gamla byvägen mellan Askasträdet och Folkes väg	330	8%	2040
Gamla byvägen sydöst om Yngsjövägen (väg 118)	2300	10%	2040

Trafikräkningarna på Yngsjövägen, väg 118, är gjorda en bra bit söder om korsningen med Gamla Byvägen/Härnestsadvägen. Mellan korsningen och räknepunkten ansluter stora områden med framför allt fritidshus men även permanentboenden i Nyehusen och Furuboda. Då merparten av trafiken som alstras inom dessa områden kan antas vara riktade norrut på väg 118 kan trafikflödet direkt söder om korsningen Gamla Byvägen/Härnestsadvägen vara högre än vad den södra räknepunkten redovisar. Bedömningen har gjorts att trafikmängden i denna punkt snarare ligger på ca 3500 fordon/dygn vid prognosåret 2040 inklusive tillskott från den planerade utbyggnaden.

Räknepunkten i norr ligger en bit norr om Gamla Byvägens norra anslutning till Yngsjövägen. Den norra anslutningen förmedlar trafik till/från stora delar av Yngsjö, fritidshus och permanentboenden samt Yngsjö havsbad. Bedömningen har gjorts att trafikmängden på anslutningen till väg 118 uppgår till ca 40% av det räknade flödet på Gamla Byvägens södra anslutning till väg 118, motsvarande ca 1550 fordon/dygn vid prognosåret 2040 inklusive tillskott från den planerade utbyggnaden.

Även denna trafik antas i stor utsträckning vara riktad norrut på väg 118, varför trafikmängden på väg 118 mellan de båda anslutningarna bedöms vara lägre än 6200 fordon/dygn men högre än 3500 fordon/dygn. Bedömningen har gjorts att trafikmängden mellan anslutningarna uppgår till ca 5200 fordon/dygn vid prognosåret 2040 inklusive tillskott från den planerade utbyggnaden.

4.4 Framkomlighet

Kapacitetsberäkningar har genomförts för trafiksituationen vid prognosåret 2040 inklusive tillskott från den planerade utbyggnaden. Följande trafikmängder ÅDT har varit utgångspunkt för beräkningarna.

Vägavsnitt	Totalt antal fordon	Andel tung trafik	År
Yngsjövägen (väg 118) söder om Gamla Byv./Härnestsadv.	3500	14%	2040
Yngsjövägen (väg 118) mellan Gamla Byvägens anslutningar	5200	10%	2040
Yngsjövägen (väg 118) norr om Gamla Byvägens norra anslutning	6200	10%	2040
Gamla Byvägens södra anslutning	2340	9%	2040
Härnestsadvägen	930	6%	2040
Gamla Byvägens norra anslutning	1550	6%	2040

Gamla Byvägens norra anslutning är egentligen en fyrvägs korsning men har beräknats som en trevägs korsning, då den fjärde anslutande vägen endast är tillfart till ett fåtal fastigheter.

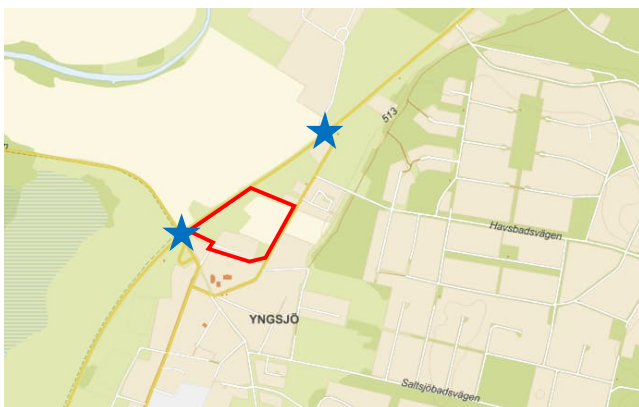
Beräkningarna har gjorts med hjälp av beräkningsprogrammet Capcal ver 4.8. Med utgångspunkt i Trafikverkets timräkningar på väg 118 har följande antagits.

Dimensionerande timma morgon
Riktningfördelning morgon, kl 7

9% av dygnstrafiken
65% av trafiken kör norrut eller ut från Yngsjö
35% av trafiken kör söderut eller in till Yngsjö

Dimensionerande timma eftermiddag
Riktningfördelning eftermiddag, kl 16

10% av dygnstrafiken
45% av trafiken kör norrut eller ut från Yngsjö
55% av trafiken kör söderut eller in till Yngsjö



Figur 4 Korsningar som kapacitetsberäknats markerade med blå stjärna, planområdet inringat i rött.

Beräknade belastningsgrader utvärderas mot den servicenivå som redovisas i VGU, Vägar och Gators Utformning. För korsningar av typ A, B eller C ska belastningsgraden inte överstiga 0,6, där belastningsgraden är inkommande flödets andel av tillfartens kapacitet.

4.4.1 Morgonens maxtimma

Korsningen Yngsjövägen/Gamla Byvägen/Härnästadvägen

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
					Medel	90-perc.
Härnästadvägen	HRV	50	344	0.15	0.1	0.1
Väg 118 N	HR	108	1835	0.06	0.0	0.0
	V	57	784	0.07	0.1	0.1
Gamla Byvägen södra	HRV	137	602	0.23	0.2	0.3
Väg 118 S	HR	171	1770	0.10	0.0	0.0
	V	5	843	0.01	0.0	0.0

H= höger, R=rakt fram, V=vänster

Korsningen Yngsjövägen/Gamla Byvägen

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
					Medel	90-perc.
Väg 118 N	R	156	1835	0.09	0.0	0.0
	V	41	665	0.06	0.0	0.0
Gamla Byvägen norra	HV	91	505	0.18	0.1	0.1
Väg 118 S	HR	297	1835	0.16	0.0	0.0

H= höger, R=rakt fram, V=vänster

Det kan konstateras att under morgonens maxtimma är Gamla Byvägens tillfarter till Yngsjövägen mest belastade, men att belastningsgraden ligger väl under 0,6 och att det inte beräknas bli några problem med framkomligheten i korsningspunkterna till följd av den planerade utbyggnaden.

4.4.2 Eftermiddagens maxtimma

Korsningen Yngsjövägen/Gamla Byvägen/Härnestadsvägen

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
					Medel	90-perc.
Härnestadsvägen	HRV	44	330	0.13	0.1	0.1
Väg 118 N	HR	186	1835	0.10	0.0	0.0
	V	99	810	0.12	0.1	0.1
Gamla Byvägen södra	HRV	105	589	0.18	0.2	0.2
Väg 118 S	HR	145	1770	0.08	0.0	0.0
	V	5	763	0.01	0.0	0.0

H= höger, R=rakt fram, V=vänster

Korsningen Yngsjövägen/Gamla Byvägen

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
					Medel	90-perc.
Väg 118 N	R	271	1835	0.15	0.0	0.0
	V	70	720	0.10	0.1	0.1
Gamla Byvägen norra	HV	70	520	0.13	0.1	0.1
Väg 118 S	HR	237	1835	0.13	0.0	0.0

H= höger, R=rakt fram, V=vänster

Det kan konstateras att under eftermiddagens maxtimma är Gamla Byvägens tillfarter till Yngsjövägen i den södra korsningen mest belastad, men att belastningsgraden ligger väl under 0,6 och att det inte beräknas bli några problem med framkomligheten i korsningspunkterna till följd av den planerade utbyggnaden.

I den norra korsningen får trafiken på Yngsjövägen i riktning söderut genom korsningen högst belastningsgrad till följd av storleken på trafikflödet i anslutningen. Denna, och Gamla Byvägens belastningsgrad ligger dock väl under 0,6. Framkomligheten i korsningen är god.

4.4.3 Känslighetsanalys

Sommartid är trafikmängderna på Österlen högre än under det genomsnittliga årsdygnet. Med utgångspunkt i Trafikverkets timräkningar för ett augustidugn kan konstateras att förmiddagens maxtimma, 9% av dygnstrafiken, infaller kl 11 istället för kl 7, samt att riktningfördelningen är mindre accentuerad. Ca 60% kör norrut och 40% söderut.

Kapacitetsberäkningar har gjorts för förmiddagens maxtimma sommartid där trafikmängderna för ÅDT-beräkningarna har dubblerats och riktningfördelningen har applicerats.

Beräkningarna visar att i den södra anslutningen Härnestadsvägen beräknas få en belastningsgrad på 0,79. Kölängderna bedöms dock vara acceptabla, 5,5 fordon vid 90-percentilen. Gamla Byvägens anslutning från öster får en belastningsgrad på 0,61. Övriga belastningsgrader i korsningen ligger väl under 0,6.

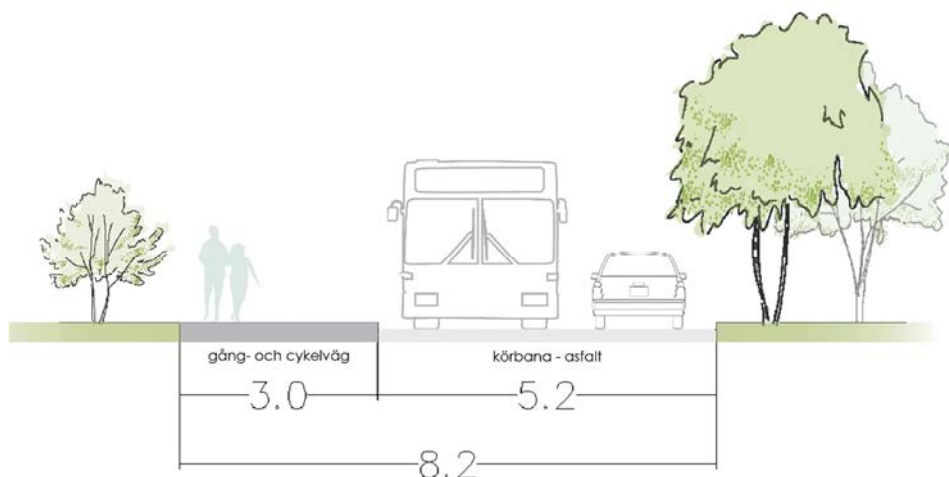
Även i den norra anslutningen ökar belastningsgraden för Gamla Byvägen, beräknas till 0,58. Övriga belastningsgrader i korsningen ligger väl under 0,6.

Det kan dock konstateras att det inte är utbyggnaden av planområdet som medför att framkomligheten i korsningarna bli lägre under sommartid. Även i ett nollalternativ blir belastningsgraderna högre till följd av den högre trafikbelastningen.

4.5 Trafiksäkerhet

Sydväst om planområdet ligger skola, matbutik och busshållplats. Målpunkterna kommer generera rörelser från fotgängare och cyklister, oskyddade trafikanter, till och från planområdet.

Det är viktigt att säkerställa att de oskyddade trafikanterna kan röra sig och nå målpunkterna på ett säkert sätt. Som cyklist kan man i och för sig färdas i blandtrafik då trafikmängderna på anslutningarna till planområdet är mycket begränsat. Men då det i stor utsträckning kommer att vara barn som cyklar är det önskvärt med en separerad gång- och cykelbanan utmed infartsvägen i sydväst. Bilden nedan visar ett exempel på sektion för den södra anslutningen till planområdet.



Figur 5 EXEMPEL på tänkbar sektion för lokalgata med mer huvudkaraktär, t ex infartsgata till planområdet. Källa: Tyréns AB.

Även i korsningen med Gamla Byvägen i sydväst kan åtgärder vidtas för att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Trafikmiljön är i nuläget sliten och kan behöva en generell upprustning. Trafikmängderna är emellertid begränsade och körhastigheterna antas vara låga vilket talar för att eventuella åtgärder kan vara förhållandevis enkla och i huvudsak inriktade på att tydliggöra för trafikanterna vilka ytor som kan användas.



Figur 6 Skolbusshållplatsen. Källa: Google Maps Streetview oktober 2022.



Figur 7 Befintlig miljö vid affären, parkering till vänster i bild, och skolbusshållplatsen till höger i bild och befintlig upphöjd passage över Gamla Byvägen. Planområdet kommer att ansluta från norr, rakt fram i bild. Källa: Google Maps streetview oktober 2022.



Figur 8 Principskiss för beskrivet förslag. Övergångsstället i norr kan uteslutas. Källa: Google Maps.

Skolbussen vänder via butikens parkering och kör upp på den grusade ytan till höger. Ett förslag är att knyta ihop ny gång- och cykelbana från planområdet med befintlig gångbana söder om skolbusshållplatsen och låta denna vara genomgående förbi staketet vid skolbusshållplatsen. Resterande yta mellan gångbanan och körbanan föreslås beläggas med asfalt eller annan beläggning. Utrymmet för en bussficka med full bredd finns inte, men skolbussen kommer endast två gånger per dag, utanför rusningstid, och

endast under skolterminerna. Detta i kombination med det förhållandevis begränsade trafikflödet medger att en grundare bussficka är acceptabel, ett mellanting mellan körbanehållplats och fickhållplats.

Man kan även överväga att anlägga ytterligare ett övergångsställe mellan ny gång- och cykelbana in mot planområdet och befintlig trottoar på södra sidan, för gående till busshållplatsen för reguljär busstrafik.

Om man vill styra upp korsningen ytterligare kan man överväga att höja upp korsningen mellan Gamla Byvägen och planområdets anslutning från norr. Ett annat alternativ kan vara att höja upp hela sträckan, från befintlig upphöjning i söder till en ny upphöjning norr om planområdets anslutning.

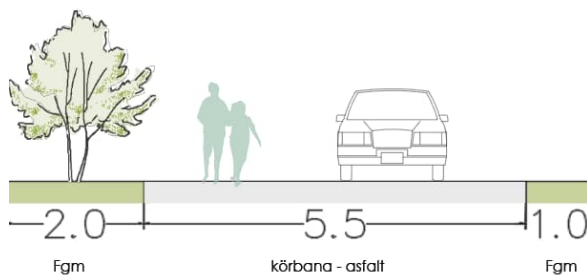


Figur 9 Princip för lokal upphöjning vid planområdets anslutning till Gamla Byvägen. Källa: Google Maps.



Figur 10 Princip för upphöjning av hela sträckan förbi skolbushållplatsen och planområdets anslutning till Gamla Byvägen. Källa: Google Maps.

Inne i planområdet kommer samtliga trafikslag att dela på gaturummet. Utformningen av det lokala gatunätet bör utformas för låga körhastigheter. I bilden nedan redovisas exempel på en tänkbar sektion för de mindre lokalgatorna inne i området.



Figur 11 EXEMPEL på tänkbar sektion på lokalgator inne i området. Källa: Tyréns AB.

Oskyddade trafikanter kommer också att kunna gå och cykla genom/mellan bostadskvarteren i en skyddad miljö. I söder finns även ett gatt ner mot skolan för oskyddade trafikanter. Runt torget bör utformningen främja de oskyddade trafikanterna framför biltrafiken, det ska vara svårt att köra bil genom området.

Utformningen ska bidra till låga körhastigheter för bil. God sikt ska säkras vid utfarter från till exempel parkeringsytorna och i korsningar mellan gator samt vid "släpp" mellan husen och gatorna.

Trafiksäkerheten bedöms vara god för biltrafiken inom planområdet och i anslutningarna till omgivande gatunät. Även i anslutningarna till Yngsjövägen bedöms trafiksäkerheten för biltrafiken generellt vara god. Under sommarmånaderna kan dock de stora trafikmängderna leda till att man chansar för att komma ut på Yngsjövägen.

Även på Gamla Byvägen är trafikmängderna sannolikt högre under sommarmånaderna. Även här behöver det säkerställas att framför allt sikten är god för såväl bilar som oskyddade trafikanter (cyklister) på planområdets norra anslutning.

4.6 Befintlig bebyggelse

Befintlig bebyggelse vid den södra utfarten av planområdet kommer få ökad trafik utmed den östra sidan av fastighetsgränsen. Idag används vägen dels som infart till återvinningsstationen dels som infart/utfart för två fastigheter. Med utbyggnaden av planområdet kommer gatan förbi fastigheten att byggas om, eventuellt även med gångbana/trottoar, med hänsyn till befintliga utfarter mm.

På den södra och västra delen om fastigheten beräknas trafikmängden förbi fastigheten uppgå till ca 225 fordon/dygn. Mängden tung trafik är mycket begränsad och utgörs normalt av mindre fordon, sopbil samt enskilda leveranser som MatHem, PostNORD eller liknande.

Då mängden trafik i nuläget är mycket begränsat kan förändringen upplevas som markant. Flödet är dock mycket begränsat och hastigheterna ska vara låga varför påverkan på framkomlighet och trafiksäkerhet för den befintliga byggnaden bedöms vara liten.

Vid den norra anslutningen av planområdet till Gamla byvägen beräknas trafikmängden nästan fördubblas, från 170 fordon enligt trafikräkningen från 2021 till 330 fordon/dygn vid prognosåret 2040, där planområdet står för ca drygt hälften av ökningen. Det är fortfarande en begränsad trafikmängd, hastigheterna är låga och det finns befintliga farthinder på vägarna i anslutning till bebyggelsen vilka bidrar till låga körhastigheter förbi bebyggelsen i norr och bidrar till god trafiksäkerhet trots den ökade mängden fordon.

5 Sammanfattande slutsats

Den planerade utbyggnaden beräknas ge ett tillskott av trafik på det omgivande vägnätet med drygt 300 fordon/dygn. Merparten av trafiken antas vara riktad norrut på Yngsjövägen.

Kapacitetsberäkningar har gjorts för Gamla Byvägens anslutningar till Yngsjövägen för prognosåret 2040 inklusive tillskott från den planerade utbyggnaden. Beräkningarna visar att framkomligheten är fortsatt god i korsningspunkterna även med utbyggnaden.

Under sommartid, då trafikflödet på vägnätet på Österlen ökar, påverkas även framkomligheten i korsningspunkterna. Detta är dock inte en följd av utbyggnaden av planområdet, utan en följd av den övergripande trafikbelastningen på vägnätet.

Trafiksäkerheten bedöms vara god, såväl inom planområdet som i anslutningarna till omgivande gatunät. I samband med utbyggnaden föreslås att någon form av gångbana/trottoar anläggs utmed den södra anslutning till Gamla Byvägen för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter att ta sig till målpunkter i söder, skola, matbutik och busshållplats. Generellt inom planområdet och i anslutningarna till omgivande gatunät ska god sikt säkras.

För den befintliga bebyggelsen i sydväst och nordost innebär utbyggnaden att trafikflödet förbi bebyggelsen kommer att öka. Trafikmängderna är dock mycket begränsade och förväntas ha liten inverkan på framkomligheten eller trafiksäkerheten vid den befintliga bebyggelsen.

Malmö 230811

Tyréns AB