

Avsedd för
Kristianstads kommun

Typ av dokument
Rapport

Datum
2022-11-22

TRAFIKUTREDNING FÄRLÖV



TRAFIKUTREDNING FÄRLÖV

Projektnamn Trafikutredning Färlöv
Projekt nr 1320061898
Mottagare Kristianstads kommun
Typ av dokument Rapport
Version 1,0
Datum 2022-11-22
Uppdragsledare Ola von Palffy
Författare Pontus Olausson, Ola von Palffy
Granskad av Oliver Miilus-Larsen

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	Mål och syfte	2
2.	Nulägesbeskrivning	3
2.1	Befintlig infrastruktur	3
2.2	Dagens trafikflöden	5
3.	Framtida trafikflöden	6
4.	Bulleranalys	7
4.1	Trafikuppgifter	7
4.2	Beräkningsmetod	7
4.3	Bedömningsgrunder	7
4.4	Resultat	8
4.5	Slutsatser efter bulleranalys	9
5.	Analys av framtida trafik	10
6.	Åtgärder	11
6.1.1	Steg 1-åtgärder: Påverka behov och val av transportsätt	12
6.1.2	Steg 2-åtgärder: Effektivisera utnyttjande av befintlig infrastruktur	13
6.1.3	Steg 3-åtgärder: Begränsade ombyggnationer	14
7.	Slutsatser	16

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

Kristianstad kommun arbetar med att utveckla Färlöv, en ort nordväst om Kristianstad. I Färlöv pågår arbetet med ett nytt planområde i tätortens norra delar, där framtida bostäder ska utvecklas. Bebyggelsen förväntas vara varierad med radhus och mindre flerbostadshus (ca 3 våningar). De fastigheter som berörs är Färlöv 10:19 samt delar av Färlöv 41:41 vilket visas med blå markering på figur 1.



Figur 1. Oversiktsbild över närområdet

1.2 Mål och syfte

Kristianstad kommun vill genomföra en trafik- och bullerutredning med syfte att beskriva påverkan på de befintliga korsningarna samt trafikens påverkan på bullersituationen på närliggande fastigheter och ge förslag på åtgärder vid behov.

Följande belyses i utredningen:

- Nulägesanalys av dagens situation kring planområdet i Färlöv
- Framtida trafikflöden i området för år 2040
- Bulleranalys
- Analys av framtida trafik
- Åtgärder i syfte att förbättra trafiksituationen
- Jämföra befintlig hastighetsgräns 70 km/h på Torsebrovägen med sänkt hastighet på 40 km/h
- Trafiksäkring av korsningen Torsebrovägen – Tuve Galens – Fru marines väg

2. NULÄGESBESKRIVNING

2.1 Befintlig infrastruktur

I detta avsnitt beskrivs förutsättningar och brister i den befintliga infrastrukturen. Färlöv är en tätort i Kristianstads kommun som ligger ca 10 km nordväst om Kristianstads centrum. Väg 19 mot Broby och Osby ligger väster om Färlöv och följer karakteristiken av en landsväg, med en hastighetsgräns på 70 km/h som vid enskilda partier har hastighetsbegränsning 40km/h.



Figur 2. Översiktsbild över närområdet

I Färlöv finns det flera målpunkter. Norr om tätorten finns verksamhetsområde för Alde internationalsystem AB, som är en stor arbetsplats i närområdet. I tätorten finns bl.a. en gammal kyrka, en skola, en livsmedelsbutik samt en pizzeria som kan alstra trafik. Utöver målpunkterna karakteriseras tätorten främst av villabebyggelse.

Det finns två busshållplatser i tätorten; Färlöv station (busstation) och Färlöv Hamiltons väg, drygt 150 meter söderut (se figur 3). Båda busshållplatserna trafikeras av buss 549 som avgår varje halvtimme under rusningstrafik (morgon och eftermiddag) och varje timme under övriga vardagstimmar. Första bussen avgår 6:00 på vardagarna och 11:00 under helgdagar. Restiden till Kristianstads central är ca 20 minuter.



Figur 3. Översiktsbild över målpunkter

Restiden från planområdet till Färlövs station är ca 1 minut med cykel och 6 minuter till fots. Bilvägnätet som gränsar till planområdet består av två vägar. Torsebrovägen som är områdets huvudväg, har en anslutning till Färlövs station. Torsebrovägen är en landsväg där hastighetsbegränsningen är satt till 70 km/h. Idag är det möjligt att åka via Fru Marines väg för att åka ut på väg 19. Denna väg är en smalare väg som går via ett villaområde där stora delar av gatorna saknar gång och cykelvägar.

Utöver bilvägnätet finns även ett utvecklat gång- och cykelvägnät i anslutning till Torsebrovägen, vilket gör att det är möjligt att ta sig till fots eller med cykel till exempelvis Färlöv station. Från Färlöv till Kristianstad finns det stora brister inom cykelinfrastrukturen vilket gör det svårt att pendla mellan orterna.

2.2 Dagens trafikflöden

Enligt Trafikverkets flödeskarta¹ uppmättes trafiken år 2017 på Torsebrovägen till 740 fordon per dag. Vid uppräknig av trafiken enligt Trafikverkets uppräknigstal² är trafiken för nuläget (2022) något högre, ca 790 fordon per dag. Torsebrovägen är en genomfartsled genom Färlöv och ansluter närliggande byar till väg 19 och karaktäriseras av högre hastighet och bredare körbanor än lokalgatorna vid planområdet.

De lokala vägarna vid planområdet, Fru Marines väg och Tuve Galens väg har en ÅDT 172 respektive 230 fordon per dag. Tuve Galens väg är en sluten väg och tar slut vid bostadsområdets slut. Fru Marines väg har en anslutning mellan Torsebrovägen och Hamiltonvägen och kan användas som en genomfartsväg.



Figur 4. Översiktsbild över planområdet med dagens trafikflöden.

¹ Uppgift hämtad från Trafikverket 2022-10-03. [Vägtrafikflödeskartan \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se)

² Uppgift hämtad från Trafikverket 2022-10-03. [trafikuppräknigstal-eva-20200615.pdf \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se)

3. FRAMTIDA TRAFIKFLÖDEN

Denna utredning baseras på matchade och uppräknade mätningar från olika år och tidsperioder samt uppskattningar av flöden. Trafikverkets basprognos 2040 har använts som underlag, där en uppräkningsökning på 1,1% antas ske per år (giltig uppräkningsökning till år 2040). Då trafikmätningar saknas inom området har en uppskattning av trafikflöden gjorts för planområdet, för att på så sätt få fram trafiken för de punkter där mätningar saknas. Trafikverkets trafikflödesverktyg har använts för beräkning av alstring av trafik för planområdet.

I tabell 1 beskrivs trafikflöden för den verksamhet som innefattas inom planområdet, där Trafikverkets trafikflödesverktyg använts för att få fram en trafikflödesström. Trafikflödesverktyget är ett planeringsstöd utformat för att underlätta skattning av trafikflöden i samband med planering av nya eller befintliga områden och kan användas för bil - kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Antagande för trafikflödesverktyget baseras på planområdets yta, vilket är 5700 m² Bruttototalarea (BTA). Eftersom underlag för detta saknas har Trafikverkets generella kvoter använts för beräkning av alstring för exempelvis fritids- och serviceresor.

Tabell 1. Trafikflödesström från områden

Bostäder	Verksamhet/BTA	Alstring (ÅDT)
Lägenheter	3700 BTA, 24 bostäder	169 f/d
Radhus	2000 BTA, 20 hus	117 f/d
Total:	5700 BTA	287 f/d

Tabell 2 visar dagens trafik på de vägar som leder till korsningen in mot planområdet och som används i beräkningarna. Trafiken räknas upp till 2040 och får ett trafikflöde från planområdet – på grund av de nya bostäderna.

Tabell 2. Trafikflöden på närliggande vägar

Gata	ÅDT, dagens situation 2022	Andel tung trafik, dagens situation 2022	ÅDT, år 2040	Andel tung trafik, år 2040	ÅDT, år 2040 med planområdet	Andel tung trafik, år 2040 med planområdet	Skyldad hastighet ³
Torsebrovägen ⁴	790 f/d	6 %	1020 f/d	6%	1230 f/d	6%	70 km/h
Tuve Galens ⁵	230 f/d	2 %	300 f/d	2 %	300 f/d	2 %	40 km/h
Fru Marines väg ⁶	170 f/d	6 %	220 f/d	6 %	440 f/d	6 %	40 km/h

³ Uppgift hämtad från Nvdb, 2022-06-15. <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

⁴ Uppgift hämtad från Trafikverket 2022-10-03. [Vägtrafikflödeskartan \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se/vagtrafikflodeskartan)

⁵ Trafikrapport gjord av Trafikia utförd 220712

⁶ Trafikrapport gjord av Trafikia utförd 220712

4. BULLERANALYS

4.1 Trafikuppgifter

Buller från vägtrafik har beräknats för en framtida situation år 2040. Trafikuppgifter för dagens situation baseras på trafikmätningar på Tuve Galens väg och Fru Marines väg (genomförda av Trafikia under Juli 2022). Dagens trafikflöden har räknats upp med Trafikverkets regionala trafikuppräkningsstal för 2017–2040⁷ för att motsvara prognosticerade värden för år 2040. Uppräkningstalen innebär en ökning av trafiken år 2040 med ca 30 % jämfört med idag. Dagens skyltade hastighet antas gälla även år 2040.

Studerat scenario

I bullerutredningen studeras fyra olika byggnadsalternativ och redovisas med ljudutbredningskartor och fasadberäkningar.

4.2 Beräkningsmetod

Beräkningarna av trafikbuller har genomförts enligt den nordiska beräkningsmodellen för vägtrafik i programmet SoundPLAN version 8.2. I beräkningsprogrammet byggs en 3D-modell upp som inkluderar bland annat terräng, markytor, byggnader, vägar och befintliga bullerskydd.

Osäkerheten i beräknad ekvivalent ljudnivå från vägtrafik kan bedömas med hjälp av uppgifter i rapport 4653 från Naturvårdsverket. Osäkerheten beror bl.a. på avståndet från vägen och bedöms vara ca 1–2 dB på 10 m avstånd och ca 3 dB på 50 m avstånd.

Beräkningarna visar ljudspridningen för en situation med svag medvind (<2 m/s) från vägen till beräkningspunkten och motsvarar samma situation som om buller skulle mätas under neutrala väderförhållanden. I beräkningspunkterna på fasad visas ljudnivåerna som frifältsvärde, dvs ljudnivån utan inverkan av ljudreflex i den egna byggnadsfasaden, men med inverkan av reflexer i närliggande byggnader. Om ljudnivån mäts 2 m framför fasaden kommer ljudnivån att vara ca 3 dB högre på grund av reflekterande ljud i fasaden (och visar då ljudnivån som ej frifältsvärde). Ljudutbredningskartor redovisas inklusive reflexen i byggnadsfasader, och ger därför på motsvarande vis en högre ljudnivå intill fasader än en beräkning i fritt fält.

Den maximala ljudnivån avser beräknad ljudnivå från den femte bullrigaste fordonspassagen under respektive tidsperiod (genom Om antalet fordonspassager är mindre än 10 motsvarar ljudnivån det aritmetiska medelvärdet av passagerna (ref. Boverkets handbok Bullerskydd i bostäder och lokaler).

4.3 Bedömningsgrunder

Riksdagen har i *förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggande* (vidare kallad *trafikbullerförordningen*) antagit riktvärden utomhus vid nybyggnation av bostäder. Dessa riktvärden gäller från och med 1 juni 2015. Från den 1 juli 2017 har regeringen beslutat om en höjning av förordningens ursprungliga riktvärden med 5 dB(A). Riktvärden i förordningen kan tillämpas i planer påbörjade efter 2 januari 2015. Bostäder bör därför lokaliseras så att följande ljudnivåer ej överskrids:

⁷ Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2060. Datum 2020-06-15. Tillgängligt på: <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/trafikupprakningstal---vaganalyser-eva-och-manuella-berakningar-210611.pdf>

Utomhus vid fasad – 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå *
Utomhus vid uteplats – 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå
Utomhus vid uteplats i anslutning till bostad – 70 dB(A) maximal ljudnivå **

* Om 60 dB(A) ändå överskrids bör minst hälften av alla bostadsrum i en bostad vara vända mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och där 70 dB(A) maximal ljudnivå inte överskrids nattetid kl. 22.00–06.00.

** Om 70 dB(A) ändå överskrids bör nivån inte överskridas med mer än 10 dB och max 5 ggr/timme dagtid kl. 06.00-22.00.

Riktvärdet avser den sammanvägda ljudnivån från alla trafikbullerkällor. Förordningen definierar ingen högsta acceptabel nivå för buller på den utsatta sidan så länge avstegskraven ovan uppfylls. Med begreppet bostadsrum räknas rum för daglig samvaro och sovrum. Kök, badrum och hall ingår inte i begreppet.

I förordningen anges att mindre bostäder, högst 35 kvm, ska undantas från riktvärdet om 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad och istället bör den ekvivalenta ljudnivån vid dessa bostäder ej överskrida 65 dB(A) vid fasad.

Med uteplats avses särskilt avgränsat område i närhet till bostad, vård- eller undervisningslokal. Det finns inget krav i PBL om att en uteplats ska finnas, men om det finns bör minst en uppfylla riktvärden i förordningen. Uteplatser till bostäder kan vara såväl balkonger som anordnade platser på egen tomt eller på en gemensam yta vid ett flerbostadshus.

Ljudnivåer inomhus regleras separat genom Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus samt i Boverkets byggregler som reglerar en byggnadstekniska egenskaper.

4.4 Resultat

Beräkningsresultaten redovisas i bilaga 1: 1–4, 2: 1–4, 3: 1–4 och 4: 1–4 som ljudutbredningskartor 2 meter ovan mark och punktberäkningar vid fasad. För varje scenario redovisas ekvivalenta och maximala ljudnivåer.

- Bilaga 1: 1–2 visar beräkningar för trafik för år 2022
- Bilaga 2: 1–2 visar beräkningar för trafik för år 2040
- Bilaga 3: 1–2 visar beräkningar för trafik för år 2040 med alstrad trafik från planområdet
- Bilaga 4: 1–4 visar beräkningar för alternativ 1 för hastighetsbegränsning på 70 km/h samt 40 km/h
- Bilaga 5: 1–4 visar beräkningar för alternativ 2 för hastighetsbegränsning på 70 km/h samt 40 km/h
- Bilaga 6: 1–4 visar beräkningar för alternativ 3 för hastighetsbegränsning på 70 km/h samt 40 km/h
- Bilaga 7: 1–4 visar beräkningar för alternativ 5 för hastighetsbegränsning på 70 km/h samt 40 km/h

Beräkningsår 2040 utan tillsatt trafik

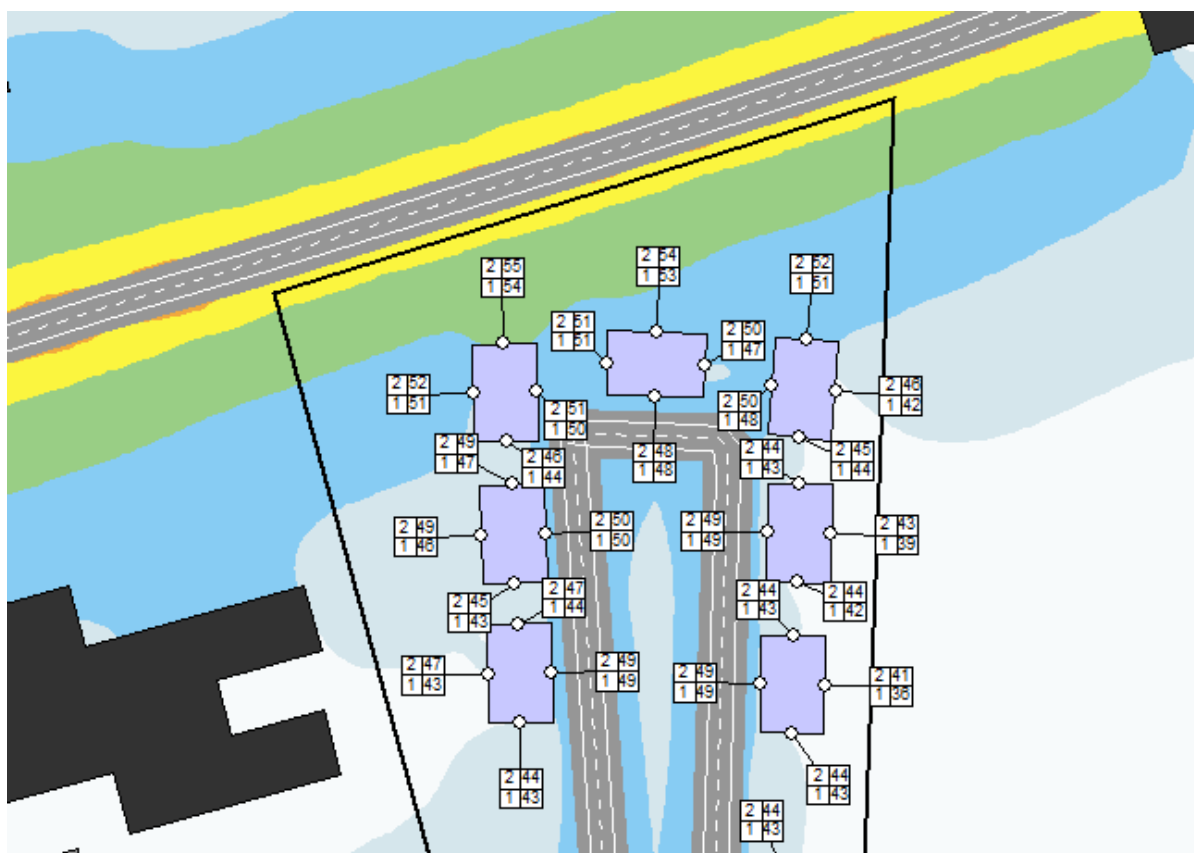
Med uppräknad trafik för år 2040 utan tillsatt trafik minskar ljudnivåerna med ca 1 dBA inom planområdet.

Beräkningsår 2040 med tillsatt trafik från planområdet

Beräkningarna visar att de ekvivalenta ljudnivåerna ligger under riktvärdet på 60 dBA för samtliga bostäder och byggnadsalternativ. Den högsta ljudnivån vid fasad beräknades på byggnadsalternativ 4 där ekvivalenta ljudnivåerna beräknades till 55 dBA på fasaderna som vetter mot Torsebrovägen, se bilaga 7.1.

Uteplats

För husen närmast Torsebrovägen överskrider riktvärden för uteplats för byggnadsförslag 3 och 4 (se figur 5) på fasader och gavlar för bostäderna närmast Torsebrovägen med hastighetsbegränsning på Torsebrovägen på 70 km/h. Ett rimligt antagande kan vara att villabostädernas tomter avdelas med någon typ av avskärmning mot vägen vid tomtragränser i anslutning till uteplatser. Under förutsättning att en sådan skärm uppförs i ett heltäckande material som går ner till mark bör den ljudreducerande effekten av en sådan skärm innebära att riktvärden för uteplats kommer att klaras inom hela planområdet. Förslagsvis kan hastigheten sänkas på Torsebrovägen till 40 km/h (se bilaga 6,3, 7,3), alternativt kan uteplats anordnas på tyst sida av bostäderna där ljudnivåerna underskrider 50 dBA.



Figur 5. Byggalternativ 4, där ljudnivåerna överskrider riktvärdet (blå färg)

4.5 Slutsatser efter bulleranalys

Planområdet bedöms ha goda förutsättningar att uppfylla riktvärde i trafikbullerförordningen med avseende på ny bostadsbebyggelse. Samtliga bostäder underskrider ekvivalent ljudnivå vid fasad på 60 dBA.

Dock beräknas riktvärden på uteplats att överskridas delar av planområdet vid en hastighetsgräns på Torsebrovägen på 70 km/h. Ekvivalenta ljudnivåer på norra sidan av planområdet överskrider riktvärdet för uteplats på 50 dBA. För alternativ 1 och 2 kan gemensam uteplats anläggas på tyst sida och för alternativ 3 och 4 krävs det att åtgärder införs så som sänkt hastighet eller anläggning av skärmda uteplatser. Enligt beräkningar finns det möjlighet att anlägga uteplats utan ytterligare åtgärder i närheten av bostad för samtliga bostäder vid en hastighetsbegränsning på 40 km/h.

5. ANALYS AV FRAMTIDA TRAFIK

Nedan redovisas resultat från dagens samt framtida trafikscenario i tabellerna baserat på dagens utformning. Samtliga rekommendationer inom trafikutredningen baseras på mikrosimuleringens samlade bild. Analysen har genomförts i Capcal. Indata som använts i mikrosimulering i Capcal hämtas från trafikflöden i tabell 1 och sedan har antagandes gjorts för att anta hur trafiken fördelas på de närliggande vägarna som redovisas i Figur 6.



Figur 6. Trafikfördelning för närliggande vägar

I sammanställningen av mikrosimuleringsmodellens beräkningsresultat i tabell 3 framgår att kapaciteten för nuvarande utformning inte riskerar att överskridas då det är mycket låga flöden i korsningen. För framtida scenario ökar trafiken något på korsningen, men inte tillräckligt för att påverka de redan låga nivåerna nämnvärt. Enligt beräkningsresultaten finns det ingen risk att korsningen blir överbelastad med framtida trafik.

Tabell 3 Sammanfattning med färgskala (mikrosimulering) och översiktlig BG (Capcal).
Nulägets utformning + planerad åtgärd

Korsningspunkt	Korsningstyp	Nuläge	2040 + Ålstring
Torsebrovägen väster		0,03	0,05
Torsebrovägen öster		0,02	0,03
Tuve Galens väg	Väjning	0,02	0,04
Fru Marines väg	Väjning	0,02	0,05

6. ÅTGÄRDER

Följande kapitel redogör för åtgärder som kan tillämpas för att förbättra och effektivisera befintlig miljö samt försöka ändra beteendemönster för de nyinflyttade till det planerade bostadsområdet. Alstringen från bostäderna i planområdet har marginell påverkan på befintliga vägar i närområdet. Likaså bedöms bullerpåverkan bli låg på kommande bostäder. Infrastruktur för cykel bör dock förbättras så att det finns en sammankopplad cykelväg mellan Färlöv station och planområdet.

Åtgärderna som föreslås tar utgångspunkt från fyrstegsprincipen. Redogörelsen syftar på att Åtgärder i detta kapitel utgår från fyrstegsprincipen, se figur 7. Fyrstegsprincipen innebär att det i första hand söks lösningar som påverkar efterfrågan på transporter och i andra hand sådana lösningar som effektiviserar användningen av transporter. Först i tredje och fjärde hand provas lösningar med ombyggnad eller nybyggnad. Det är viktigt att fyrstegsprincipen, framför allt steg 1, genomsyrar trafik- och samhällsplaneringen i stort eftersom transportbehov och val av transportsätt till stor del styrs genom den fysiska planeringen och den övergripande planeringen snarare än i specifika projekt.



Figur 7. Fyrstegsprincipen.

Vid utbyggnaden av det nya bostadsområden inklusive ny infrastruktur till området kommer det finnas behov att transportera på ett enkelt och säkert sätt till och från planområdet, med bakgrund av gällande översiktsplan. Nedan presenteras de identifierade möjliga åtgärderna var för sig. Åtgärderna utgår från fyrstegsprincipen som presenteras ovan och möjliga åtgärder har identifierats i steg 1, 2 och 3. Nyinvesteringar och större ombyggnationer enligt steg 4 bedöms överflödiga för utmaningarna i denna utredning

För föreslagna åtgärder rekommenderas att implementering sker i kombination av flera åtgärder som tillsammans bidrar till de uppsatta målen. För de flesta åtgärderna behövs även vidare utredning som rekommenderas för de mer komplicerade och kostsamma åtgärderna innan beslut om genomförande kan tas.

6.1.1 Steg 1-åtgärder: Påverka behov och val av transportsätt

Steg 1-åtgärder syftar till att påverka behovet av transporter och valet av färdssätt utan fysiska åtgärder. Även i de fall denna typ av åtgärder inte ensamma kan lösa de identifierade problemen bör fysiska om- och nybyggnadsåtgärder alltid kombineras med steg 1-åtgärder. På så sätt kan nyttan av de genomförda åtgärderna bli större.

Drygt hälften av alla bilresor i Sverige är kortare än 5 kilometer⁸ därmed är resorna så pass korta att många av dem skulle kunna göras till fots eller med cykel i stället. Även om det troligen kommer att behövas fysiska åtgärder som förbättrar förutsättningarna för framför allt cykeltrafiken handlar mycket av människors beteende om vanor som behöver brytas och förändrats. Åtgärderna nedan syftar till just detta.

Riktade kollektivtrafikkampanjer för ökad andel kollektivtrafikresenärer

Riktade kollektivtrafikkampanjer kan ha stor potential att påverka resmönster. Enligt forskning är grupper som genomför stora livsförändringar, såsom att byta jobb eller bostad, mer benägna att ändra sitt resmönster⁹. Därför är nyinflyttade en viktig grupp att fokusera på i riktade kollektivtrafikkampanjer. Kampanjerna kan innebära att personer som precis flyttat inom eller till kommunen får ett gratis kollektivtrafikkort för en viss tidsperiod för att kunna testa på att resa med kollektivtrafik. På så sätt kan nya hållbara resvanor skapas redan från början för personen som precis flyttat. Riktade kollektivtrafikkampanjer har bland annat genomförts i Västra Götalandsregionen, Malmö och Lund¹⁰.

Informationsinsatser för ökat cykelresande

Att arbeta med informationsspridning är ett bra komplement till fysiska åtgärder som förbättrar för cyklister. Informationsspridning kan både vara kostnadseffektivt och ha stor potential att påverka resmönster. För att informationsinsatser ska lyckas behöver förutsättningarna att cykla finnas på plats i form av ett tryggt, säkert och tillgängligt cykelnät.

Informationsspridningen bör fokusera på att lyfta fram kommunens cykelstråk och ungefärliga restider med gång och cykel mellan målpunkter. Information om kommunens mål gällande hållbart resande kan med fördel delas för att lyfta fram kommunens ambitioner och visa att miljöfrågan tas på allvar. Även här är gruppen nyinflyttade särskilt viktiga att fånga upp eftersom benägenheten att ändra resmönster i och med flytt ökar.

⁸ Riksdagen hämtad 2022-10-20, [Mål om minskad biltrafik Motion 2021/22: 4207 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt \(båda MP\) - Riksdagen](#)

⁹ Bamberg, S., D. Rölle och C. Weber (2003) Does habitual car use not lead to more resistance to change of travel mode? Transportation, 30, 1–11.

¹⁰ Påverka nyinflyttades resvanor – En handbok om informationsprojekt för nyinflyttade. Energimyndigheten, 2015:03.

6.1.2 Steg 2-åtgärder: Effektivisera utnyttjande av befintlig infrastruktur
Steg 2-åtgärder syftar på att optimera den befintliga infrastrukturen vilket kan syfta på hastighetsreglering, breddning av gata, omfördelning av ytor, busskörfält mm. I Färlöv rör den här typen av åtgärder främst hastighetsreglering.

Sänka hastigheten från 70 km/h till 40km/h

För att arbeta för ett lugnt och attraktivt bostadsområde bör hastigheten på Torsebrovägen ses över. Torsebrovägen är idag hastighetsbegränsad till 70 km/h över hela planområdet. En hastighets-sänkning till 40 km/h skulle resultera i en trafiksäkrare korsning, bättre karaktär över hela planområdet och bullermässiga fördelar för bostäderna norr om planområdet.

I framtida scenario där hastigheten inte sänks bör åtgärder implementeras på korsningen om gångpassage i korsningen planeras. Enligt VGU¹¹ ska gångpassager där vägtrafiken överskrider 60 km/h förses med mittrefug. För säkra cykelöverfarter ska inte hastigheten på vägen överskrida 60 km/h samt att cykelöverfarten är anpassad till 30 km/h. Enligt VGU är en hastighetsbegränsning på korsningen en förutsättning för att trafiksäkra passagera för gång- och cykeltrafik.

Hastighetsdämpande åtgärder för genomfartstrafik på villagator

På villagatorna Fru marines väg, Henningsbergsvägen, Vallingsbergsvägen och Brolundsvägen är infrastrukturen inte anpassad för genomfartstrafik. Med ett nytt bostadsområde i nordöstra Färlöv finns risken att boende vill gena genom villakvarteren vid resa mot Kristianstad, istället för att nyttja Torsebrovägen som är bättre anpassad för stora flöden.

För att säkerställa att det blir tillräckligt jobbigt för invånarna att köra genom villakvarteret – utan att helt ta bort möjligheten, föreslås ett antal hinder på villagatorna för att få ner hastigheten och på så vis göra det obekvämt för bilister att nyttja vägarna som en genväg. Sådana hinder kan vara både sidoförskjutande (chikaner) eller farthinder. Med ett antal strategiskt placerade farthinder i kombination med chikaner blir bilresan inte lika attraktiv genom villakvarteren.



Figur 8. Exempel på hastighetsnedsättande åtgärd i ett villakvarter. Blomplanteringar skapar en chikan vilket innebär att det krävs en sidoförskjutning som bilist för att passera.

¹¹ VGU krav - vägars och gators utformning (2022:001), stycken som refereras: (10.3.7.7) och (10.3.8.3)

6.1.3 Steg 3-åtgärder: Begränsade ombyggnationer

Steg 3-åtgärder innebär mindre ombyggnader av befintlig infrastruktur och kan omfatta bland annat hastighetsdämpande åtgärder på gator och nya cykelbanor längs befintliga gator. Även en ombyggnad av passagen vid korsningen hade kunnat vara en steg 3-åtgärd som hade bidragit till förbättrad tillgänglighet för räddningstjänsten och för annan tung trafik. Enligt uppgift från kommunen har dock tidigare utredningar bedömt genomförbarheten att öka den fria höjden som låg. Därför har denna åtgärd inte studerats vidare.

Hastighetssäkra gång- och cykelpassager över huvudgatorna

Idag är ingen av de befintliga gång- och cykelpassagerna över korsningen vid Torsebrovägen-Fru Marines väg hastighetssäkrade så att 85-percentilen av korsande motorfordons hastigheter kan antas vara max 30 km/h vilket är den vedertagna definitionen av en säker passage. Ett av nollvisionens mål till år 2020 var att 35 % av alla gång- och cykelpassager över huvudvägnätet för bil skulle vara säkra.

Genom att hastighetssäkra passager kan en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter uppnås samtidigt som barriäreffekten av huvudgatorna minskar. Det kan exempelvis göras med hjälp av avsmalnad körbana, refug eller förhöjd överfart. Strategiskt placerade hastighetssäkrade passager kan även bidra till att skapa ett attraktivare gång- och cykelnät vid korsningen.

Anslut cykelbana till Fru Marines väg

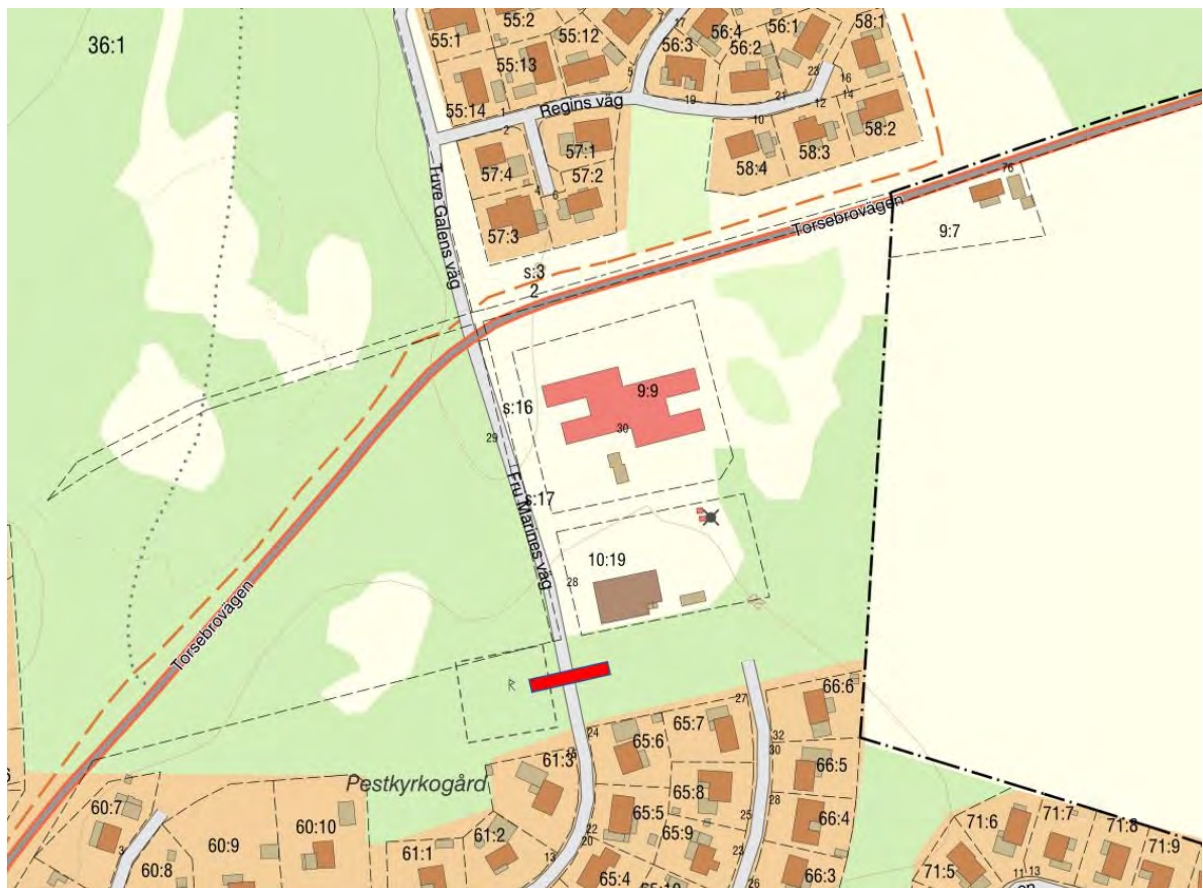
Torsebrovägen har idag en cykelbana separerade från biltrafiken som går från centrala delarna av Färlöv till strax norr om planområdet. Cykelvägen möjliggör en säker transport till Färlöv station samt skolor och verksamheter i närområdet. Att anlägga en separerad cykelbana längs Fru Marines väg som ansluts med cykelvägen längst Torsebrovägen skulle bidra till ett mer sammanhållet nät av cykelvägar i närområdet. Vid anslutning behövs en säker passage i korsningen säkerställas vilket kräver en ombyggnation av korsningen. För detta krävs det att hastigheten på Torsebrovägen sänks från 70 km/h till minst 60 km/h, men med fördel till 40 km/h.



Figur 9. Korsning vid Torsebrovägen

Begränsa biltrafiken via Fru Marines väg

För dagens utformning av vägnätet vid planområdet är det möjligt att köra via Fru Marines väg för att ansluta till väg 19. Vid utbyggnad av planområdet finns en risk att boende kommer köra via Fru Marines väg vilket kommer öka trafiken i villaområdet i stället för att köra via Torsebrovägen. Förslagsvis kan en omvändningszon byggas i höjd med slutet av Jens Skomakaresväg (se bild) på den norra sidan där bilvägen övergår till en cykelväg likt cykelvägen vid Fru Marines väg och Henningsbergsvägen.



Figur 10. Korsning vid Torsebrovägen

7. SLUTSATSER

Rambolls bedömning av genomförd utredning är att förslaget för planområdet inte kommer innebära några kapacitetsproblem, varken för korsningen mellan Torsebrovägen och Fru Marines väg eller för Torsebrovägen.

Trafikutredningen visar att det planerade bostadsområdet kommer påverka närliggande infrastruktur marginellt. Kapaciteten vid korsningen är fortsatt god för framtida trafikflöden. Dock bör korsningen anpassas för flöden från planområdet. Tillgängligheten för gående och cyklister är viktigt till, från och inom området, både för verksamhetens kunder/besökare 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 behövs byggas ut och kopplas ihop med befintlig cykelväg längs Torsebrovägen. För detta kan det krävas en hastighetssänkning på Torsebrovägen om VGU:s krav ska kunna uppnås.

Bullerutredningen visar att det finns goda förutsättningar att bygga ut planområdet enligt byggförslagen. För byggnadsförslag 3 och 4 behövs åtgärder för uteplats i form av skärmd gemensam uteplats eller att uteplatser anläggs vid tyst sida. Alternativt kan hastigheten sänkas till 40 km/h.

Utifrån ett bullermässigt perspektiv är det inte nödvändigt att sänka hastigheten då riktvärden vid fasad klaras och att uteplatser kan anläggas om åtgärder införs. Dock ger sänkt hastighet andra fördelar för planområdet. Karaktären och miljön för bostadsområdet kommer att förbättras och kännas tryggare. Passager vid korsningen vid Torsebrovägen – Fru Marines väg kommer bli säkrare och kännas tryggare. Vid sänkt hastighet sänks ljudnivåerna vid uteplatser och barriäreffekten från Torsebrovägen kommer att minska.

Som en del av åtgärdsförslaget vill Ramboll lyfta förslaget om att genomföra hastighetsdämpande åtgärder i villakvarteret söder om planområdet för att på så vis hindra genomfartstrafik i området. Det blir en bättre trafiksituation om trafiken trycks ut till huvudvägnätet (Torsebrovägen), istället för att den ska gå på de mindre villagatorna. Det blir både en bättre miljö och en ökad trygghet, främst för de boende i villaområdet som ofta innefattar ett stort antal barn.