

Author  
Carl Kristoffersson  
Phone  
+46 10 505 03 97  
Mobile  
+46 72 207 84 91  
E-mail  
carl.kristoffersson@afry.com

Date  
06/12/2024  
Project  
D0213892

Client  
Burlövs kommun

# Trafikutredning dp Åkarp 18:48 Lemuren

Beställare: Mikael Larsson, Burlövs kommun

Konsult: ÅF Infrastructure AB

Projektnummer: D0213892

Uppdragsansvarig: Henrik Rönnqvist

Handläggare: Carl Kristoffersson

Granskare: Bára Guðmundsdóttir

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>4</b>
1.1	Syfte och mål.....	4
1.2	Planförslaget.....	5
<b>2</b>	<b>Beskrivning av dagens trafiksituation</b>	<b>6</b>
2.1	Målpunkter.....	6
2.2	Gaturum och stadskaraktär .....	7
2.3	Resvanor .....	8
2.4	Olycksstatistik.....	9
2.5	Förutsättningar för olika trafikslag.....	9
2.5.1	Gång och cykel .....	9
2.5.2	Kollektivtrafik.....	9
2.5.3	Motorfordon.....	9
<b>3</b>	<b>Analys av trafikallstring och påverkan</b>	<b>11</b>
3.1	Trafiksystemet i detaljplanen .....	11
3.2	Påverkan omgivande vägnät och statligt vägnät .....	13
3.3	Problemanalys.....	14
	<b>Bilagor</b>	<b>15</b>

# 1 Inledning

AFRY har på uppdrag av Burlövs kommun att ta fram en trafikutredning för detaljplanen Åkarp 18:48 Lemuren.

## 1.1 Syfte och mål

Uppdraget syftar till att beräkna trafikalstringen (för bil och cykel) och trafikens fördelning inom detaljplaneområdets vägnät. I uppdraget ingår också att identifiera och belysa möjliga problempunkter utifrån de stråk som etableras inom detaljplaneområdet och som också nyttjas vid rörelser till/från målpunkter utanför området.

Uppdraget avgränsas till detaljplaneområdets gatulänkar se Figur 1.

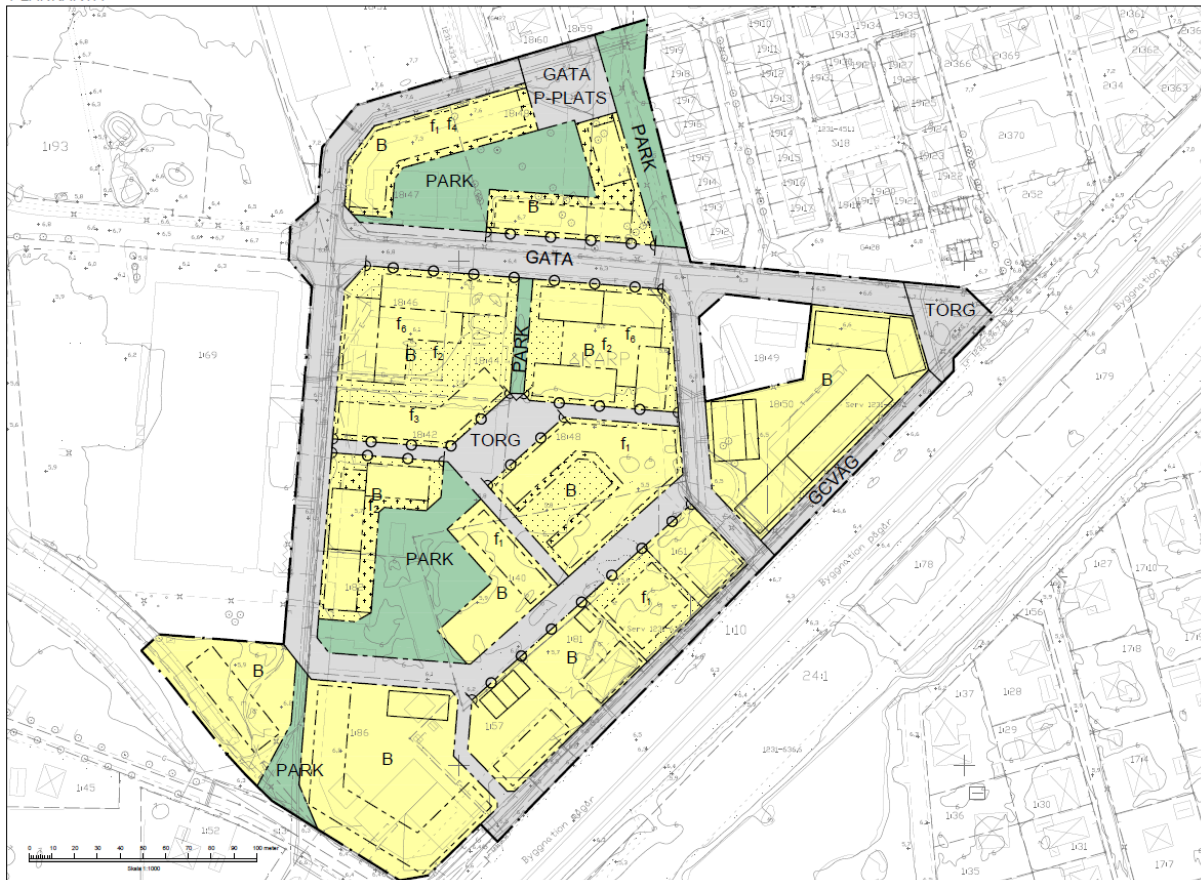


Figur 1. Översiktskarta, planområdet markerat. Källa Burlövs kommun

## 1.2 Planförslaget

Detaljplanen för Åkarp 18:48 med flera, Lemuren har varit utställt för samråd från den 9 juni till och med den 10 juli 2022.<sup>1</sup> Planförslaget ska möjliggöra en öppen kvartersstruktur med byggnader i 2–5 våningar se Figur 2. Inom varje kvarter föreslås en variation av småhus och flerbostadshus för att skapa en variation av bostadstyper. Totalt sätt så planeras cirka 335 lägenheter, 63 småhus och en närbutik. På utvalda delar i kvarteren tillåts en högre bebyggelse där bottenvåningen möjliggör för parkering i markplan, vilket förser parkering för hela kvarteret. Utgångspunkten för parkeringsnormen i det här förslaget är runt 0,6 för flerbostadshus och 1,0 för radhus/sammanbyggda enbostadshus, vilket är något lägre än för övriga kommunen med anledningen av närheten till tågstationen.

PLANKARTA



Figur 2. Plankarta. Källa: Burlövs kommun.

Trafikplan Burlöv<sup>2</sup> är ett strategiskt dokument med målet att skapa attraktiva livsmiljöer och hållbart resande. Detaljplanen anger att andelen resor med kollektivtrafik, gång- och cykel ska stå för minst 2/3 av alla resor och att bilresorna inte ska överstiga 1/3. De korta resorna under 5 kilometer ska inte ske med bil till högre andel än 1/5. Den nya stationen och den bebyggelse som uppförs kring denna genom detaljplanen förväntas bidra till förverkligandet av trafikplanens målsättningar.

<sup>1</sup> Åkarp 18:48 m.fl., Lemuren, Åkarp, [Planbeskrivning](#), Samrådshandling 2021-05-31

<sup>2</sup> Trafikplan Burlöv, [Trafikplan](#) Antagen av kommunfullmäktige 2014-10-20

## 2 Beskrivning av dagens trafiksituation

### 2.1 Målpunkter

Åkarps befolkning uppskattas till cirka 6 359 invånare år 2020. Orten ligger i Burlövs kommun, cirka 8 km norr om Malmö och 13 km sydväst om Lund. Målpunkterna i området har inventerats genom studier av kartor och de uppgifter som finns i detaljplanen se Figur 3.

#### **Närservice och rekreation**

Närservice och rekreation finns i form av dagligvaruhandel och pizzeria/restaurang, dessa verksamheter är belägna i centrala Åkarp, ca 300 meter sydöst om planområdet. I Arlövs centrum ca 4 kilometer sydväst om planområdet finns butiker, bibliotek, apotek och Arlövs vårdcentral. I Burlöv Center, ca 3 kilometer från planområdet finns dagligvaruhandel, bageri, diverse butiker och annan kommersiell service.

#### **Verksamheter**

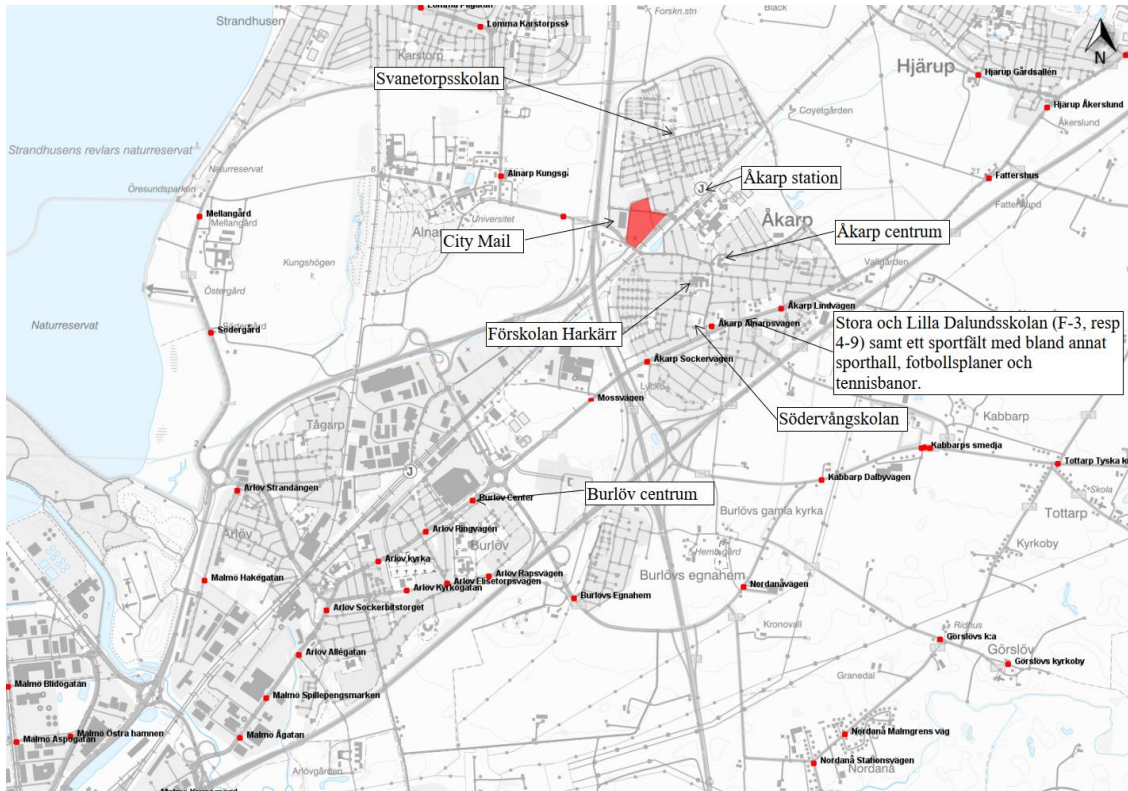
Verksamheterna som finns i anslutning till planområdet består huvudsakligen av småindustrier. Inom planområdets södra delar ligger ett antal byggnader som innehåller olika verksamheter bland annat en av kommunen ägd fastighet som används som förråd. City Mail har en större byggnad med entré från Lervägen.

#### **Kollektivtrafik**

Åkarp station är den primära målpunkten i anslutning till området och den verksamhet som bedöms generera mest trafik. Stationen ligger i södra gränsen till planområdet och erbjuder avgångar fyra gånger per timma i vardera riktningen. Det saknas lokalbuss och närmaste regionalbusshållplats är "Åkarp Alnarpsvägen" och "Åkarp Alnarpsvägen" som ligger 600 meter respektive 1,3 kilometer från detaljplaneområdet. "Åkarp Alnarpsvägen" trafikeras av linje 139 som går mellan Malmö Värnhem och Lund Centralstation. Åkarp Alnarpsvägen trafikeras av linje 130 som går mellan Malmö Södervärn och Lund Bankgatan.

#### **Skolor och förskolor**

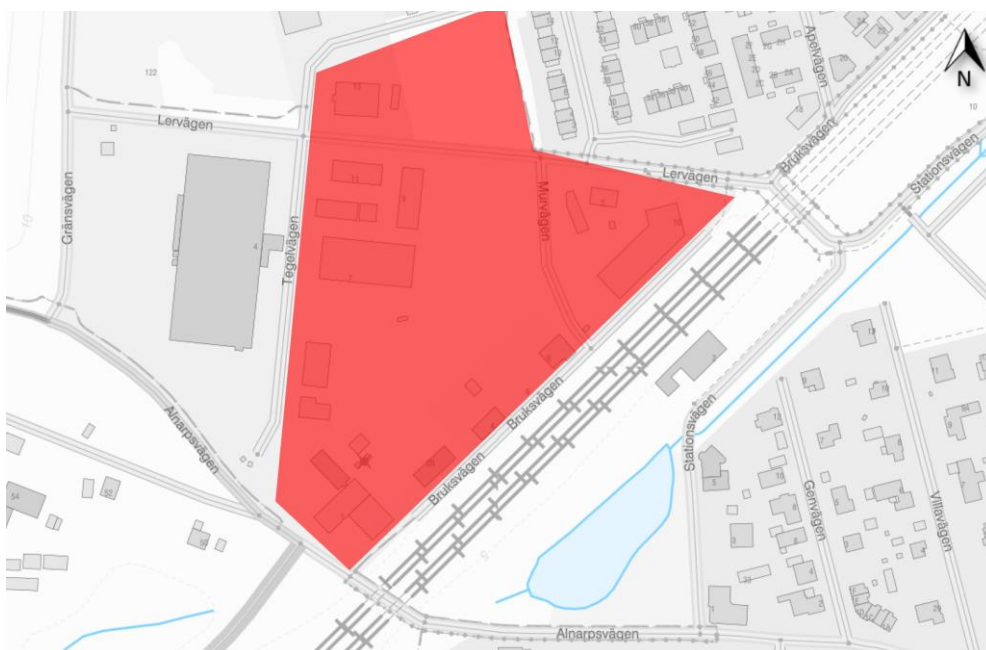
I Åkarp finns ett flertal skolor och förskolor, dock ingen i områdets omedelbara närhet. Svanetorpsskolan (F-3) ligger norr om planområdet och Stora och Lilla Dalundsskolan (F-3, resp 4–9) samt ett sportfält med bland annat sporthall, fotbollsplaner och tennisbanor ligger söder om järnvägen. Sydöst om planområdet, i södra delen av Åkarp ligger också Södervångsskolan (F-3).



Figur 3. Målpunkter i närheten av planområdet som är markerat med rött, busshållplatser är utmärkta med röda prickar. Källa: NVDB Trafikverket

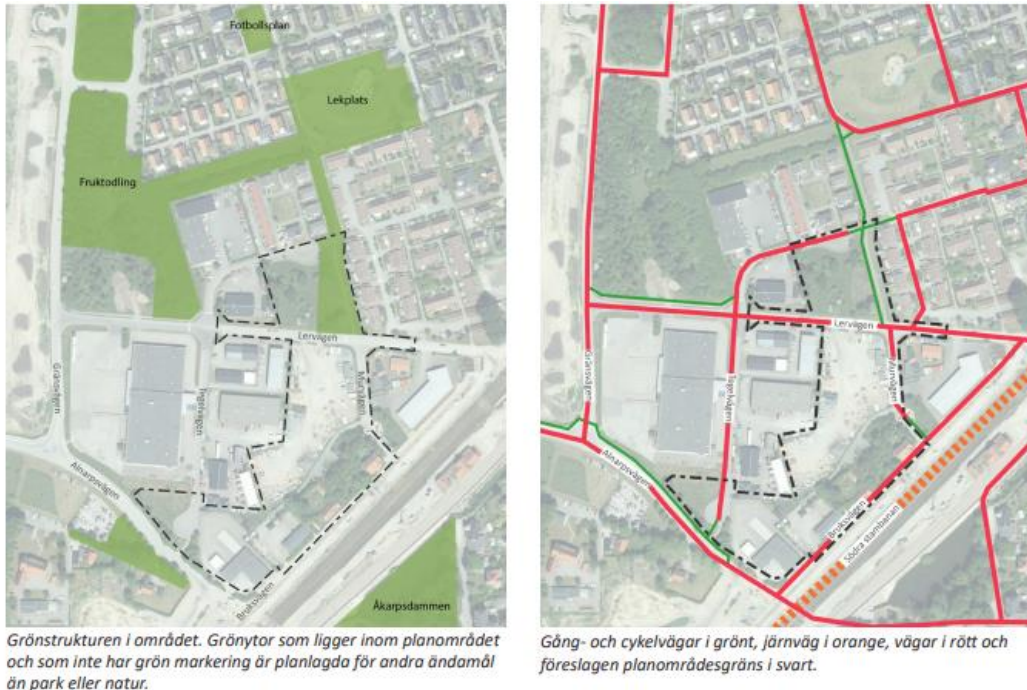
## 2.2 Gaturum och stadskaraktär

Inom området utgör Lervägen den uppsamlingsgata som via Gränsvägen och Alnapsvägen tillgängliggör området med bil. Lervägen har en koppling till Stationsvägen över den överbyggda järnvägen med angring till stationen se Figur 4. Idag är denna led kortast till centrala Åkarp, men kommunen planerar att genomföra trafikåtgärder med mål att göra leden mindre attraktiv. Övriga gator har mer karaktär av lokalgator.



Figur 4. Vägar i närheten av planområdet som är markerat med rött. Källa: NVDB Trafikverket

Gaturummen i Åkarp är typisk sett småskaliga där gångbanor ofta är ensidiga och där cykeltrafik hänvisas till blandtrafik. Där separata gång- och cykelbanor finns är dessa, med hänsyn till de mindre trafikflödena ofta kombinerade och med smal sektionsbredd. Gång- och cykelbanorna är ofta inte sammanhängande, exempelvis saknas fortsättning på stråket efter Lervägens anslutning mot Gränsvägen.

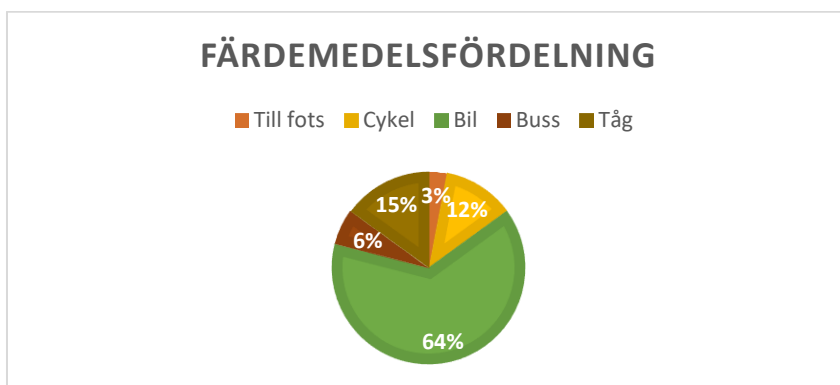


Figur 5. Grönområden och vägnät. Källa: Burlövs kommun

För bebyggelsen inom planområdet föreslår planen en kvartersstruktur med småstadskaraktär, privata gårdar och offentliga gator. Gatorna har i vissa fall planteringar. Lokalgatorna som fungerar som bostadsgator är utformade med en lågfartskaraktär, för mindre trafikmängder.

### 2.3 Resvanor

Resvaneundersökning av boende i Burlövs kommun genomfördes 2018<sup>3</sup>. Bilandelen för resor av boende i Åkarp är 64 %, tåg är 15 %, cykel är 12 %, buss är 6 % och 3 % till fots se Figur 6.



Figur 6. Färdmedelsfördelningen för Åkarp. Källa: Resvaneundersökning för Region Skåne från 2018.

<sup>3</sup> Så reser vi i Burlövs kommun, [Resvaneundersökningen](#), Region Skåne 2018

## 2.4 Olycksstatistik

Burlövs kommun har gjort ett uttag ut Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). En olycka har rapporterats i anslutning till planområdet. Olyckan inträffade på Lervägen 2021-11-12 och involverade två lastbilar. Olyckan bestod av att en lastbil körde in i en annan parkerad lastbil. En bidragande orsak var antagligen dålig sikt på grund av dis/dimma.

## 2.5 Förutsättningar för olika trafikslag

I följande avsnitt presenteras förutsättningar för gående, cyklister, kollektivtrafik samt motortrafik.

### 2.5.1 Gång och cykel

I planområdets närhet finns flera stråk för gång- och cykeltrafik. Norr om Lervägen, i höjd med Murvägen ansluter ett ”parkstråk” med gång- och cykelväg som förbinder området med bebyggelsen i nordvästra Åkarp. Via Lervägen finns också ett stråk som föreslås byggas ut inom planen, i väster anslutande mot Gränsvägen och i öster mot stationsområdet. Likaså finns ett stråk som löper längs södra delen av planområdet vid Alnarpsvägen. Detta stråk förbinder Alnarp med en separerad gång- och cykelbana och centrala Alnarp i blandtrafik.

Längs Lundavägen se finns ett separat cykelstråk som binder ihop kommunens olika delar och som går att koppla samman med planområdet. Det saknas konnektivitet och vägvisning i cykelvägnätet.

### 2.5.2 Kollektivtrafik

Det mest attraktiva kollektivtrafikalternativet antas vara den nya järnvägsstationen som ligger i direkt anslutning till detaljplaneområdet och har fyra avgångar i timmen i varje riktning. Det finns även regionalbuss som trafikerar väg 874 och Lundavägen.

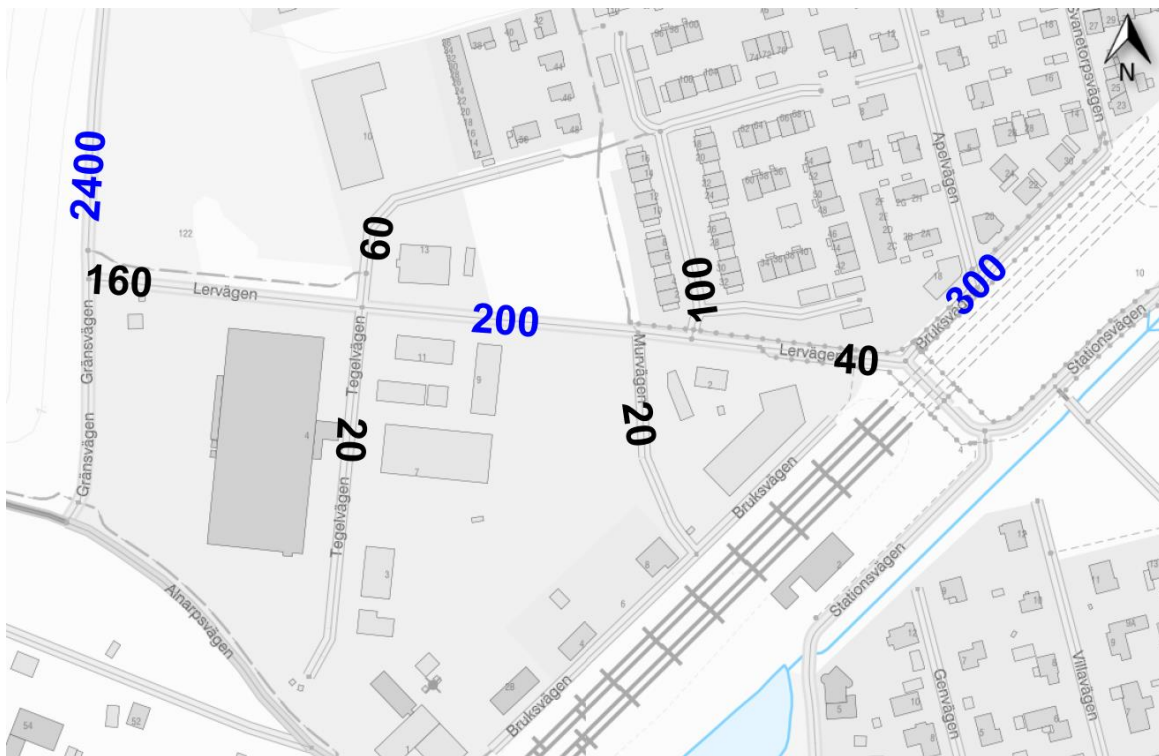
### 2.5.3 Motorfordon

Trafiken till det nya bostadsområdet kommer till största del komma från Gränsvägen. Gränsvägen har en hastighetsbegränsning på 40 km/h och har ett trafikflöde/dygn på 2400 enligt en trafikuppskattning genomförd av Ramböll 2024-04-13 se Figur 7. Lervägen som går rakt igenom planområdet har ett beräknat trafikflöde/dygn på 200.



Figur 7. Dygnsflöden i nuläget, med fokus på Åkarp. Källa Ramböll

Med hjälp av Rambölls trafikuppskattning görs en approximering av årsvardagsdygnstrafik (ÅVDT) på gator inom planområdet som presenteras i Figur 8. Vägarna som berörs är Tegelvägen vars södra del är en återvändsgata med bland annat en infart till City Mails personalparkering och även infarter till en del andra industrier. Längs med Tegelvägen norr om Lervägen finns idag två industrier samt bostäder. Norr om planområdet finns även ett radhusområde som genererar en del trafik.



Figur 8. Approximering av ÅVDT på gator inom planområde blå siffror kommer från Rambölls utredning. Källa NVDB Trafikverket.

## 3 Analys av trafikstring och påverkan

### 3.1 Trafiksystemet i detaljplanen

För att uppskatta hur mycket trafik som detaljplanen alstrar har Trafikverkets trafikstringsverktyg använts. Färdmedelsfördelningen enligt trafikstringen visas i Tabell 1.

Tabell 1. Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat på markanvändning och färdmedel.

	BTA	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	335	464	273	517	574	31	1870
Radhus	63	199	36	154	91	11	491
Närbutik	1	11		19	53		83
<b>Totalt</b>	<b>399</b>	<b>675</b>	<b>309</b>	<b>693</b>	<b>718</b>	<b>43</b>	<b>2444</b>

Trafikflöden redovisas både som årsdygnstrafik (ÅDT) och ÅVDT eftersom de delvis fyller olika syften. ÅDT inkluderar trafikflödet över samtliga veckodagar och används ofta som underlag till buller- och emissionsberäkningar. Vid beräkningar av framkomlighet i trafiksystemet är trafiken på vardagar mer intressant vilket ÅVDT utgår från.

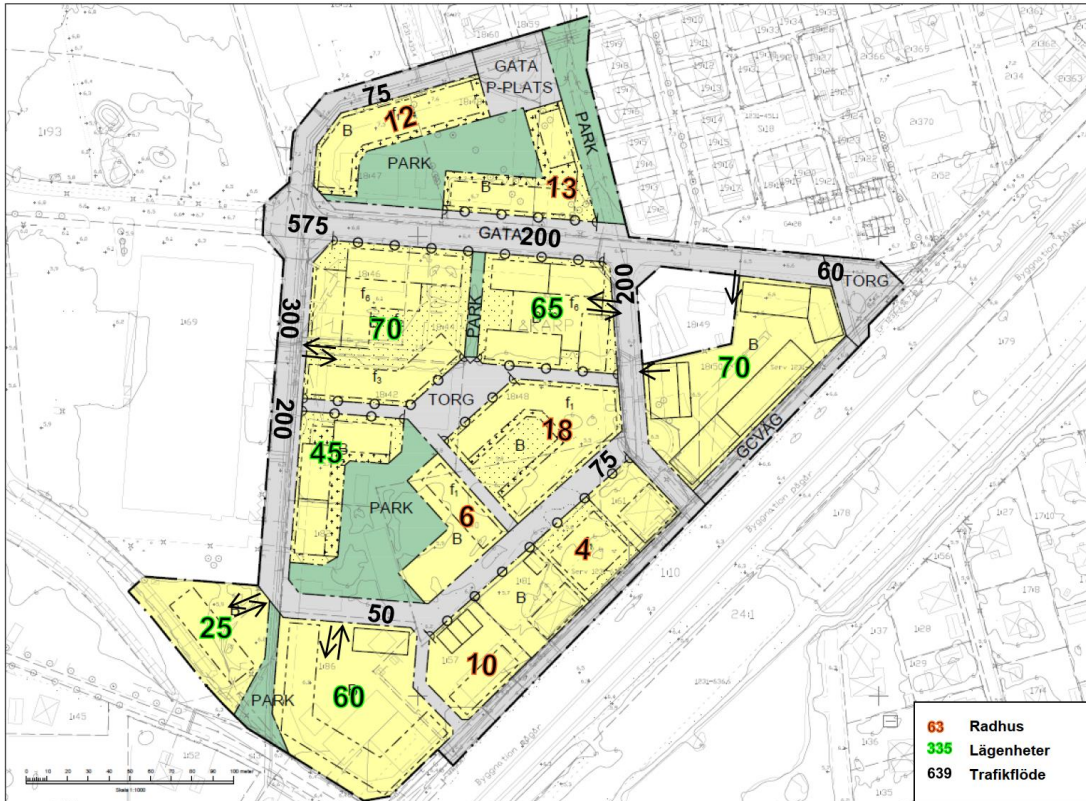
Beräkningarna visar att det alstras 675 bilresor per dygn, vilket motsvarar en ÅDT på 497 och ÅVDT på 552. De siffrorna inkluderar bara personresor, utöver dessa sker även en mängd nyttotransporter det vill säga leveranser, service, gods med mera. Kunskapen om mängden trafik som detta alstrar är betydligt mer begränsad än kunskapen kring persontransporter. För att uppskatta nyttotrafiken i det här planområdet görs några antaganden som utgår från Trafikverkets ”Användarhandledning till verktyg för beräkning av trafikstringstal” och redovisas i Tabell 2.

Tabell 2. Tabell över hur ÅDT och ÅVDT inklusive nyttotrafik.

	BTA	ÅDT	ÅVDT	Andel nyttotrafik	Nyttotrafik	ÅDT inklusive nyttotrafik	ÅVDT inklusive nyttotrafik
Lägenhet	335	342	380	15%	60	402	441
Radhus	63	147	163	15%	26	173	190
Närbutik	1	8	9	5%	0	8	8
<b>Totalt</b>	<b>399</b>	<b>497</b>	<b>552</b>		<b>86</b>	<b>583</b>	<b>639</b>

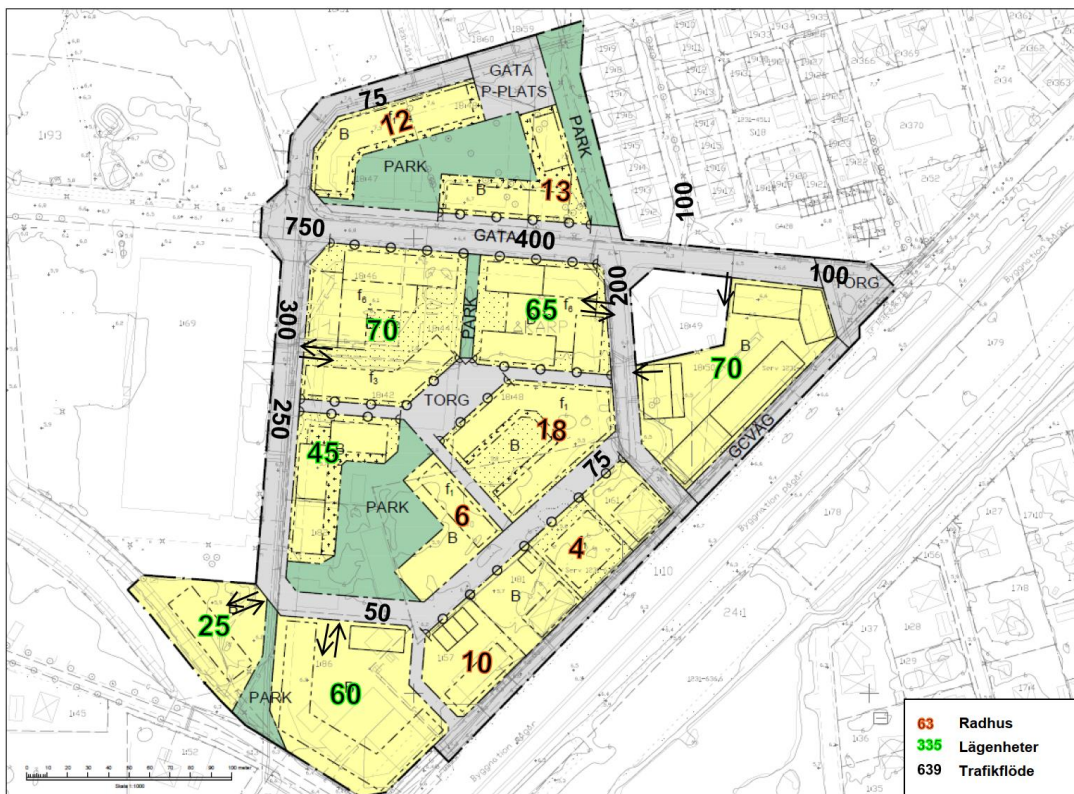
Nyttotrafiken skapar 86 extra bilresor vilket ger en ÅVDT på 639 resor per dygn. Av dessa kan 10 % antas resa under dygnets maxtimme det vill säga 64 resor.

Trafikstringen säger att lägenheterna genererar ÅVDT inklusive nyttotrafik på 441 resor och i detaljplanen anges att det ska byggas cirka 335 lägenheter vilket ger en ÅVDT per lägenhet på 1,3. ÅVDT inklusive nyttotrafik. För radhusen är ÅVDT inklusive nyttotrafik 190 och det ska byggas 63 radhus vilket ger en ÅVDT/radhus på 3 resor. I Figur 9 redovisas detaljplan med bostadstyp och trafikstring.



Figur 9. Detaljplan med bostadstyp och uppskattad trafikallstring från planområdet. Källa: Burlövs kommun.

Trafikalstringen från planområdet inklusive befintliga trafiken som utgår från Trafikuppskattning (Ramboll 2024-04-13) redovisas i Figur 10.



Figur 10. Uppskattad trafikallstring från planområdet inklusive befintlig trafik. Källa: Burlövs kommun.



### 3.3 Problemanalys

Bristande konnektivitet i cykelvägnätet och avsaknad av vägvisning för cykel påverkar attraktiviteten. Farthinder vid anslutande gång- och cykelvägar kan bidra till ökad attraktivitet och ökad känsla av trygghet för gående- och cyklande.

Lokalgator inom planområdet samt kopplingen från Lervägen till Stationsgatan över den överbyggda järnvägen med angöring till stationen är avsedda för blandtrafik och utformade med lågfartskaraktär. För att få detta att fungera väl är det fördelaktigt att med trafik- och gestaltningsåtgärder tillse att hastighetsnivån hålls låg, exempel på åtgärder är avsmalningar/planteringar, farthinder vid korsningspunkter, avvikande beläggning etcetera.

# Bilagor

Bilaga 1 Rapport trafikstring, Trafikverkets trafikstringsverktyg.

# Trafikalstringsverktyg - Trafikutredning för dp Åkarp 18\_48 Lemuren

[Användarhandledning](#) (pdf)

 Visa resultat    Visa indata   

## Allmänt om projektet

Projektet	
Projektnamn	Trafikutredning för dp Åkarp 18_48 Lemuren
Egna kommentarer	
Senast ändrad	2024-12-05 12:57

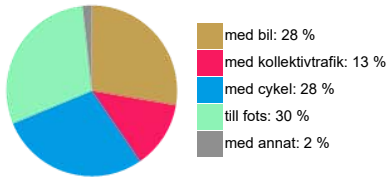
Verktyget	
Version	1.0

## Resultat

### Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 2 433 resor / dygn

### Skattad färdmedelsfördelning



### Osäkerhet

Andelen av resorna som är baserade på trafikalstringstal med **låg / medel / hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

### Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor / dygn	675	309	690	718	42	2 433

### Resor uppdelat efter markanvändning

#### Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	464	273	517	574	31	1 859
Radhus/parhus	199	36	154	91	11	491
Närbutik	11		19	53		83
<b>Totalt</b>	<b>675</b>	<b>309</b>	<b>690</b>	<b>718</b>	<b>42</b>	<b>2 433</b>

### Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 675 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 497 bilar (A.D.T.),

vilket motsvarar ungefär 552 A.V.D.T.

### Antaganden:

- 1,2 personer per bil för arbetsresor
- 1,4 personer per bil för inköp/serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor
- Bostäders resor fördelar sig enligt:
  - 35% arbetsresor
  - 23% inköp/serviceresor
  - 42% fritidsresor
- Övrig markanvändning ger:
  - 34% arbetsresor
  - 27% inköp/serviceresor
  - 39% fritidsresor

### Uppskattat markbehov för transporter

Beräknad markanvändning avser den yta som de genererade resorna använder i samhället, alltså inte enbart i området som studeras.

#### Markanvändning per färdmedel

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Area (m <sup>2</sup> )	21 386	1 298	7 379	574	-	30 638

### Antaganden:

- Bil: 31,7 m<sup>2</sup> / bilresa
- Kollektivtrafik: 4,2 m<sup>2</sup> / kollektivtrafikresa
- Cykel: 10,7 m<sup>2</sup> / cykelresa
- Till fots: 0,8 m<sup>2</sup> / gångresa