

RAPPORT
TRAFIKUTREDNING
VISTORP 7:19



SLUTVERSION
2019-11-15

UPPDRAG

297853, Trafik- och riskutredning Vistorp 7:19

Titel på rapport:

Trafikutredning Vistorp 7:19

Status:

Slutversion

Datum:

2019-11-15

MEDVERKANDE

Beställare:

Båstads kommun

Kontaktperson:

Henrik Eliasson

Konsult:

Tyréns AB

Uppdragsansvarig:

Helena Jönsson, Tyréns AB

Handläggare trafik:

Helena Jönsson, Tyréns AB

Kvalitetsgranskare:

Jakob Fahlstedt, Tyréns AB

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	4
1.1	BAKGRUND	4
1.2	SYFTE.....	4
1.3	AVGRÄNSNING	4
2	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	5
2.1	PLANERAD UTBYGGNAD	5
2.2	GATUNÄT OCH BEFINTLIGA TRAFIKFLÖDEN	6
2.3	KOLLEKTIVTRAFIK.....	8
2.4	GÅNG OCH CYKEL.....	9
2.5	TRAFIKSÄKERHET	9
3	KONSEKVENSER	10
3.1	TRAFIKALSTRING	10
3.2	TRAFIKFLÖDEN OCH FRAMKOMLIGHET FÖR BILTRAFIKEN	11
3.3	KORSNINGSANALYS	13
3.4	TRAFIKSÄKERHET OSKYDDADE TRAFIKANTER	14
4	UTFORMNINGSFÖRSLAG	14
4.1	PLANOMRÅDETS ANSLUTNING TILL VÄG 105	14
4.2	GÅNG- OCH CYKELPASSAGE ÖVER VÄG 105	15
4.3	KOSTNADSBERÄKNING	15
5	TRAFIKBULLER	16
5.1	TRAFIKERING	16
5.2	BERÄKNINGSPUNKTER	17
5.3	RIKTVÄRDEN.....	18
5.4	RESULTAT OCH UTVÄRDERING	18
6	SAMMANFATTNING OCH SLUTSATS.....	19
7	REFERENSER.....	19

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Båstad kommun arbetar med en detaljplan för ett nytt verksamhetsområde norr om Förslöv, Vistorp 7:19. Planområdet omfattar 27 ha mark och ska möjliggöra industri, kontor och tekniska anläggningar samt i sin nordöstra del verksamheter med mindre omgivningspåverkan och kontor. Väg 105 (även kallad Bjäredalsvägen) passerar genom planområdet och på dess östra sida passerar Västkustbanan med tunneln genom Hallandsåsen nordöst om planområdet. Detaljplanen har varit ute på samråd våren 2019 där Trafikverket har gjort ett yttrande (190426) vilket ligger till grund för att en trafik- och riskutredning behöver tas fram.



Figur 1. Planområdets placering (Båstads kommun, 2019).

1.2 SYFTE

Syftet med uppdraget är att ta fram en trafik- och riskutredning för planområdet.

1.3 AVGRÄNSNING

Denna rapport omfattar trafikutredningen och redogör för de trafikala konsekvenserna för planområdet och hur anslutningen till väg 105 bör utformas.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 PLANERAD UTBYGGNAD

Den planerade bebyggelsen inom planområdet kommer att vara verksamheter av olika slag. I denna utredning delas planområdet in i två delområden; ett delområde öster om Väg 105 och ett delområde väster om väg 105, se figur 2.



Figur 2. Illustrationskarta över planområdet (Båstads kommun, 2019).

I nuläget råder det fortfarande viss osäkerhet gällande vilka verksamheter som kommer att byggas inom planområdet samt omfattning av utbyggnaden. I denna utredning utgår det dock ifrån att det i det östra området planeras för detaljhandel och småindustri, medan det i det västra planområdet planeras för småindustri och storindustri. Uppskattningsvis planeras det för ca 63 700 m² BTA ny bebyggelse i planområdet, varav ca 75% är lokaliserad väster om väg 105

och 25% öster om Väg 105. Antagen fördelning av BTA (m²) mellan de olika verksamhetstyperna och området väst respektive öst om väg 105 presenteras i tabell 1 och 2 på nästa sida.

Tabell 1. BTA för olika verksamhetstyper i området öster om väg 105.

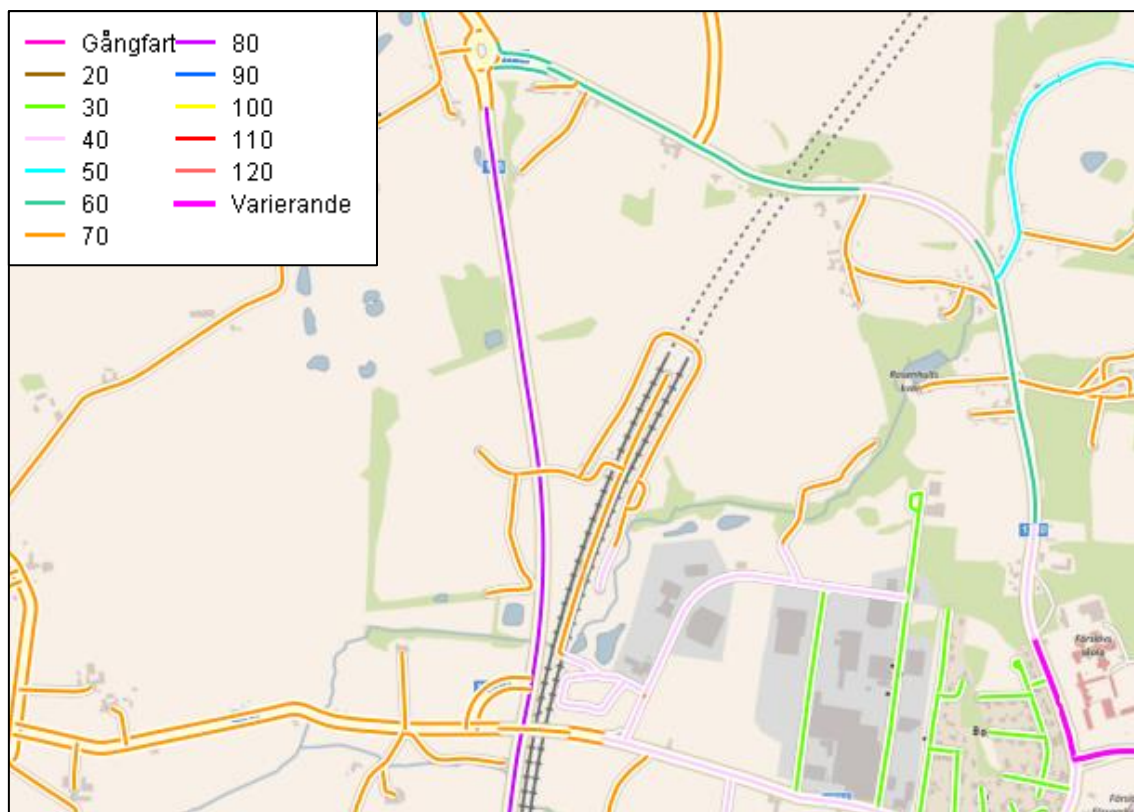
Öster om väg 105	BTA (m ²)	Anställda
Detaljhandel	10 000	50
Småindustri	5700	57
Totalt	15 700	107

Tabell 2. BTA för olika verksamhetstyper i området väster om väg 105.

Väster om väg 105	BTA (m ²)	Anställda
Småindustri	4 300	43
Större industri	43 700	524
Totalt	48 000	567

2.2 GATUNÄT OCH BEFINTLIGA TRAFIKFLÖDEN

Trafikförsörjningen till planområdet kommer att ske från väg 105 som är en viktig trafikled för hela Bjärehalvön. Väg 105 går från E6 via Förslöv, Greve, Västra Karup och Hov till Torekov. Hastigheten på väg 105, genom planområdet, är i dagsläget skyltad till 80 km/h. Befintliga hastighetsgränser på områdets vägar och gator framgår av figur 3.

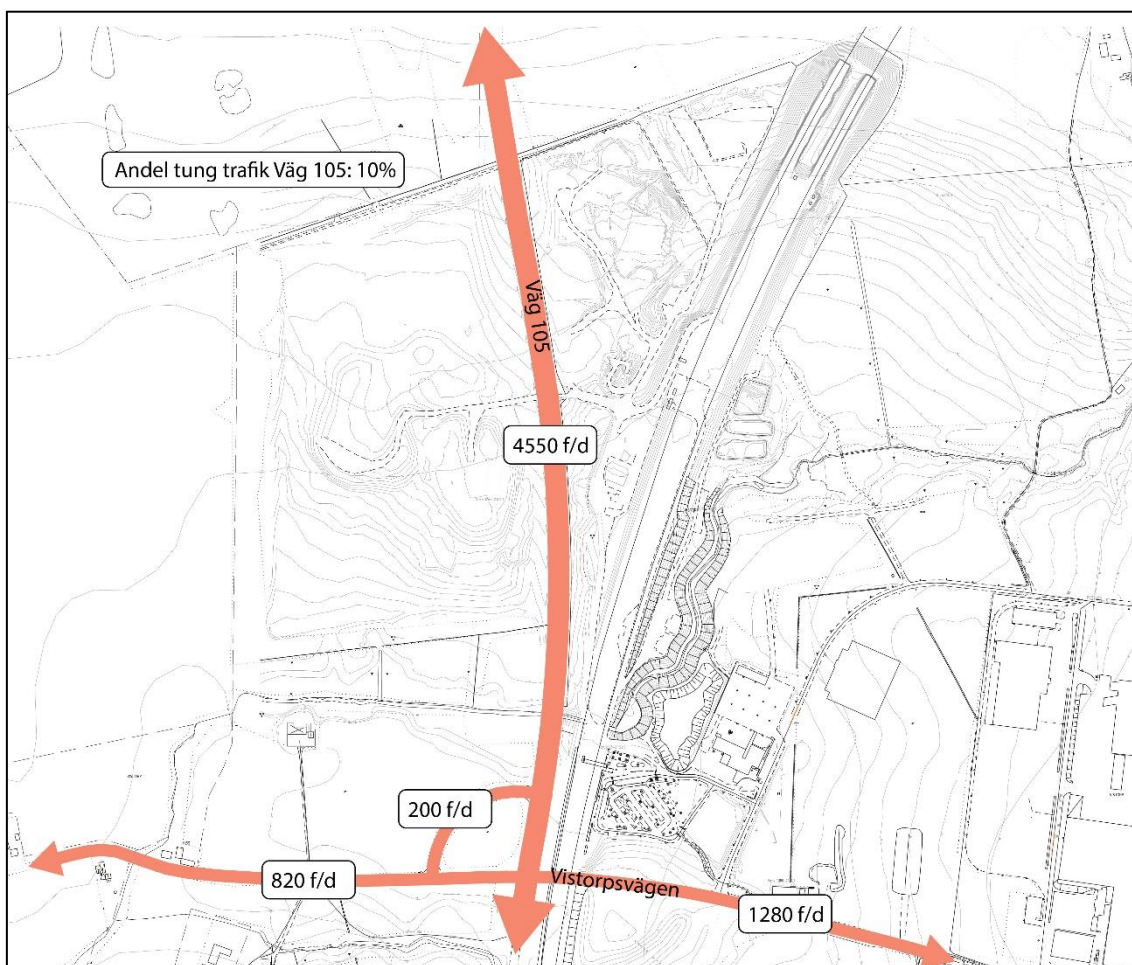


Figur 3. Hastighetsbegränsning på befintligt gatunät i och omkring planområdet (STRADA).

I figur 4 presenteras befintliga trafikflöden för väg 105 och Vistorpsvägen. Trafikverket skattade 2017 årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) till 4550 fordon med 10% tung trafik. Avfarten söder om planområdet bedöms av Trafikverket användas av 200 fordon per årsmedeldygn. Av dessa bedöms 10% vara tung trafik. Från väg 105 finns idag en avfart åt väster in till planområdets södra anslutning, med vänstersvängsfält söderifrån. Rakt över väg 105 finns även en avfart åt öster. Denna är en viktig angöring till järnvägsområdet.

Enligt tidigare genomförda trafikmätningar är trafikmängden på väg 105 som störst på vardagseftermiddagen kl. 16-17. Mätpunkten på väg 105 är lokaliserad strax söder om korsningen med Vistorpsvägen. Utbytet mellan Vistorpsvägen och väg 105 är uppskattat till 200 f/d totalt för båda riktningar (ÅDT). Skillnaden i ÅDT på väg 105 norr och söder om Vistorpsvägen kan därmed anses vara försumbart.

Vistorpsvägen, söder om planområdet, har en skyltad hastighet på 70 km/timmen väster om järnvägen och 40 km/timmen öster om järnvägen. ÅDT för sträckan västerut från väg 105 skattades 2014 till 820 fordon varav 50 lastbilar. För sträckan österut från väg 105 var motsvarande siffror 1280 ÅDT varav 150 lastbilar.



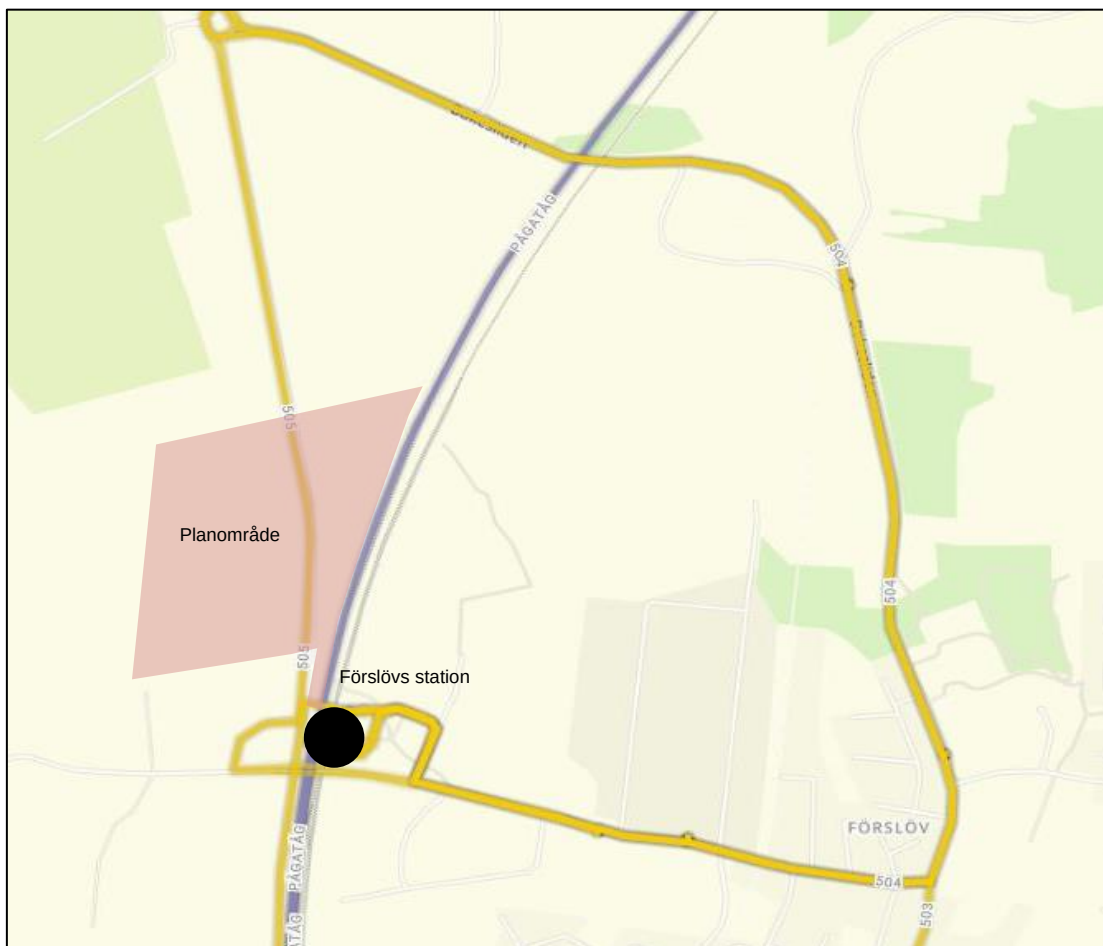
Figur 4. Befintliga trafikflöden (ÅDT).

2.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Ungefär 200 meter sydost om planområdet ligger Förslövs tågstation, se figur 4. Stationen trafikeras av Pågatågen och mellan Förslöv och Helsingborg går det tåg varje halvtimme under morgon och eftermiddag. Mitt på dagen, kvällar och nätter körs tågen en gång i timmen. Tåg till och från Halmstad stannar i Förslöv en gång i timmen på både morgonen och eftermiddagen. Resan till Båstad tar ca 5 minuter, till Halmstad ca 20 minuter och till Helsingborg ca 35 minuter.

Från Förslövs station går även buss 503 till Ängelholm, buss 504 till Båstad via Grevie och buss 505 till Torekov via Grevie och Hov. Buss 503 och 504 går varje timme, med halvtimmestrafik under pendlingsstider. Buss 505 går ungefär en gång i timmen.

Buss 503 kommer bara att finnas kvar under en övergångsperiod till dess att Pågatågstrafiken från Förslövs station uppnått det avsedda utbudet, därefter kommer ingen tågparallell busstrafik att finnas på sträckan Förslöv-Ängelholm.



Figur 5. Kollektivtrafikförbindelser vid planområdet.

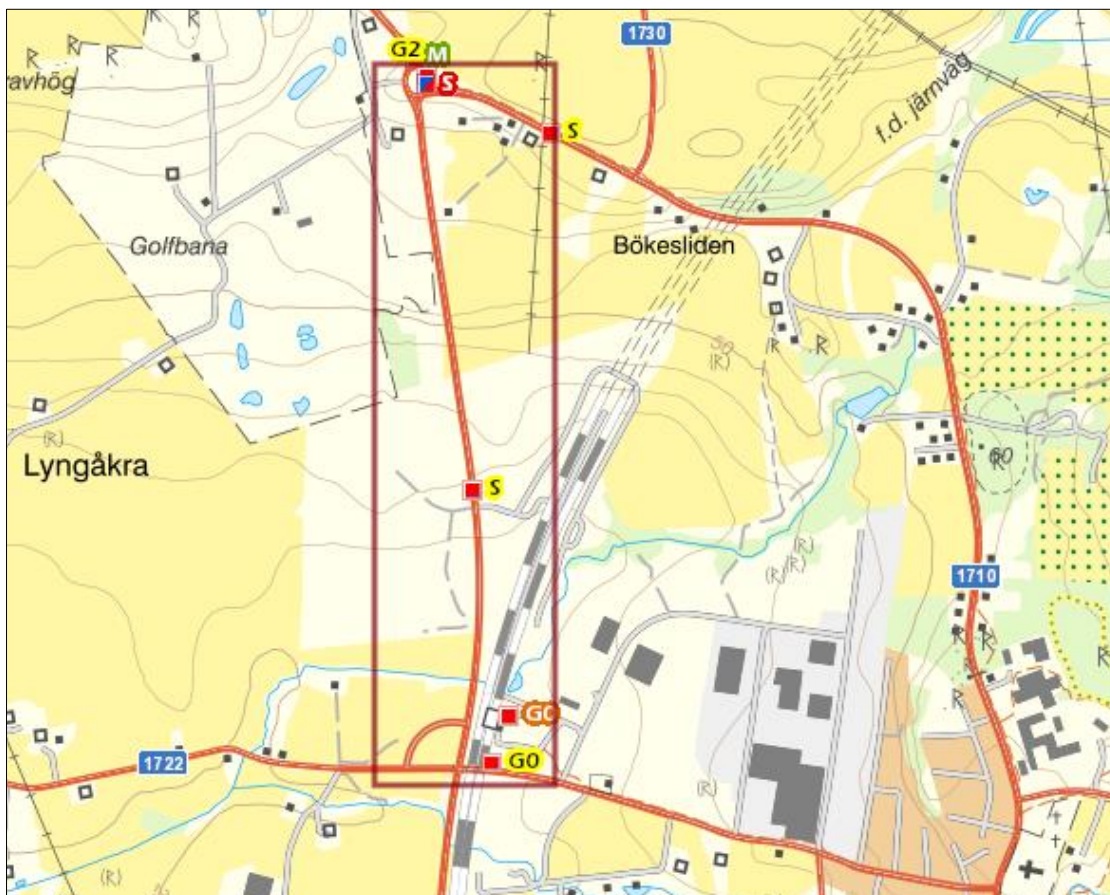
2.4 GÅNG OCH CYKEL

I dagsläget finns ingen gångbana eller cykelbana längs med väg 105. Därutöver finns det inga gång- och cykelpassager som korsar väg 105.

Cykelväg finns utbyggd längs Vistorpsvägen; från Förslövs centrala delar, via stationen, över järnvägen och väg 105 och ytterligare ett par hundra meter västerut. Längs bron över järnväg och väg separeras gång- och cykeltrafiken från biltrafiken endast genom en målad linje. Enligt Båstads Kommun (2019) upplevs denna sträcka som mycket otrygg av både gående, cyklister, bilister och lastbilschaufförer.

2.5 TRAFIKSÄKERHET

Olycksstatistik för den senaste 10-årsperioden har hämtats från STRADA. Endast en olycka har inträffat på väg 105 i direkt anslutning till det planerade planområdet. Olyckan var en singelolycka med ett motorfordon.



Figur 6. Registrerade olyckor på och i anslutning till väg 105 vid planområdet, perioden 2009-10-01 – 2019-10-01. G0 Fotgängare, G2 Moped singel, M Möte motorfordon, S Singel motorfordon. Källa: STRADA (2019).

3 KONSEKVENSER

3.1 TRAFIKALSTRING

I tabell 1 och tabell 2 redovisas trafikallstringen från planområdet uppdelat på området öster om väg 105 respektive väster om väg 105. Beräkningen är gjord med utgångspunkt i bebyggelsevolymen och den antagna fördelningen mellan de olika verksamhetstyperna som finns redovisat i kapitlet 5.1 *Planerad utbyggnad*. Trafikalstringen är redovisat för ett genomsnittligt årsdygn, dvs ett årsmedeldygn. Den alstrade fordonstrafiken bedöms uppgå till ca 3280 fordon/dygn varav 1850 fordon/dygn från östra området och 1430 fordon/dygn från det västra området. Antalet fotgängare bedöms uppgå till ca 500 fotgängare/dygn till det östra området och ca 90 fotgängare/dygn till det västra området. Antalet cyklister bedöms uppgå till ca 120 per dygn till det östra området och ca 75 per dygn till det västra området.

Beräkningen av den alstrade trafiken är gjord med hjälp av Trafikverkets trafikallstringsverktyg och baserar sig på att planområdet är lokaliserat i en mindre tätort i Båstads kommun. Trafikalstringen inkluderar förutom personresor kopplade till verksamheterna även nyttotrafik på 5%, där nyttotrafiken omfattar leveranser, service och gods, besökande mm. Beräkningen är också gjord med hänsyn tagen till att det är god kvalitet på kollektivtrafikutbudet i området inom rimligt gångavstånd.

Tabell 3. Beräknad trafikallstring (antal/dygn) från verksamheterna i området öster om väg 105.

Öster om Väg 105	Trafikalstring (antal/dygn)		
	Fordon	Fotgängare	Cyklister
Detaljhandel	1 540	490	100
Småindustri	310	10	20
Totalt	1850	500	120

Tabell 4. Beräknad trafikallstring (antal/dygn) från verksamheterna i området väster om väg 105.

Väster om Väg 105	Trafikalstring (antal/dygn)		
	Fordon	Fotgängare	Cyklister
Småindustri	240	5	15
Större industri	1 190	85	60
Totalt	1430	90	75

Vid framtagning av maxtimmens alstring görs bedömningen att bebyggelse med småindustri och större industri utgör 10% av framtagna ÅDT och detaljhandel utgör 15%. Detta antagande baseras på att maxtimmen inträffar på eftermiddagen (kl. 16-17) och då är det troligt att koncentrationen av besökare till detaljhandeln är något större, jämfört med trafiken till industrin som till största del är baserad på anställda. Leveranstransporterna till industrin är vanligtvis utspridda över dygnet och påverkar inte maxtimmen nämnvärt. Vad gäller andelen tung trafik har antaganden gjorts om att detaljhandel har 3% andel tung trafik och att småindustri och större industri har 17% andel tung trafik. Detta baseras på att det i regel sker fler leveranser till och från industrier. Se tabell 5 och tabell 6 för sammanställning av maxtimme trafik och andel tung trafik.

Tabell 5. Antagen trafikallstring i maxtimmen och andel tung trafik från området öster om Väg 105.

Öster om Väg 105	Alstrad trafik maxtimmen (fordon/tim)	Andel tung trafik
Detaljhandel	231	3%
Småindustri	31	17%
Totalt	262	

Tabell 6. Antagen trafikallstring i maxtimmen och andel tung trafik från området väster om Väg 105.

Väster om Väg 105	Alstrad trafik maxtimmen (fordon/tim)	Andel tung trafik
Detaljhandel	24	17%
Småindustri	119	17%
Totalt	143	

3.2 TRAFIKFLÖDEN OCH FRAMKOMLIGHET FÖR BILTRAFIKEN

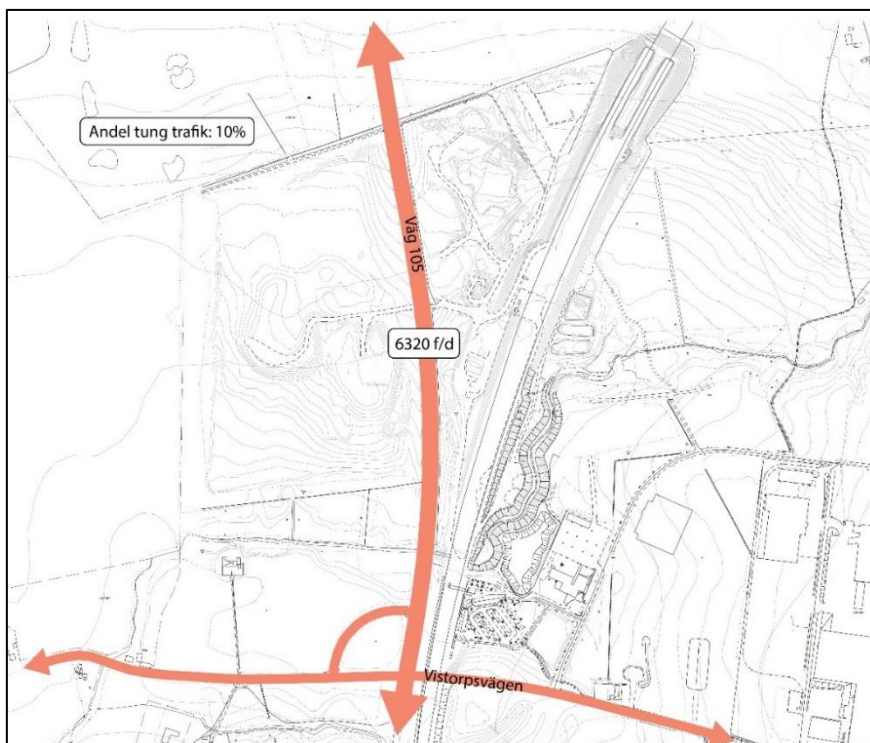
Trafikmängderna som är uppmätta för väg 105 räknas upp till prognosår 2040 med hjälp av Trafikverkets trafikuppräkningsstal, gällande från 2018-04-01, se tabell 7. Tillskottet av trafik från de planerade utbyggnadsområdena läggs därefter till de prognostiserade trafikflödena för att visa den totala trafikmängden vid prognosåret 2040.

Vistorp ligger i Skåne län vilket ger ett tillväxttal för perioden 2014–2040 på 1,44 för personbilar och 1,53 för lastbilar. Då de registrerade trafikmängderna är från 2017 räknas tillväxttalet om till en årlig tillväxtfaktor på 1,014 respektive 1,016 som används för att räkna upp trafiktalen.

Tabell 7. Trafikverkets trafikuppräkningsstal för prognos 2014–2040 för Skåne län, även visad som årlig tillväxt.

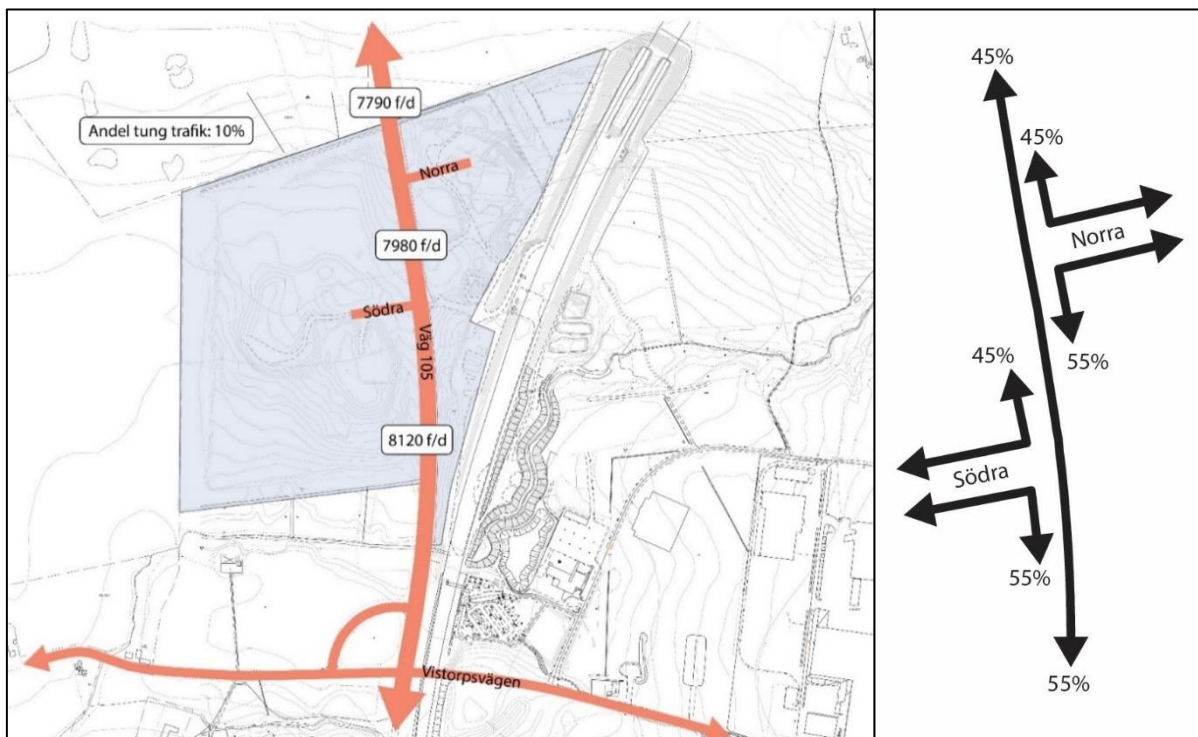
Trafikslag	Prognos 2014–2040	Årlig tillväxt
Personbil	1,44	1,4%
Lastbil	1,53	1,6%

Uppräkningen av befintliga trafikflöden till år 2040 resulterar i att ÅDT blir ca 6320 fordon/dygn på Väg 105, se figur 7.



Figur 7. Uppräknade trafikflöden till år 2040 exklusive alstrad trafik från det planerade planområdet.

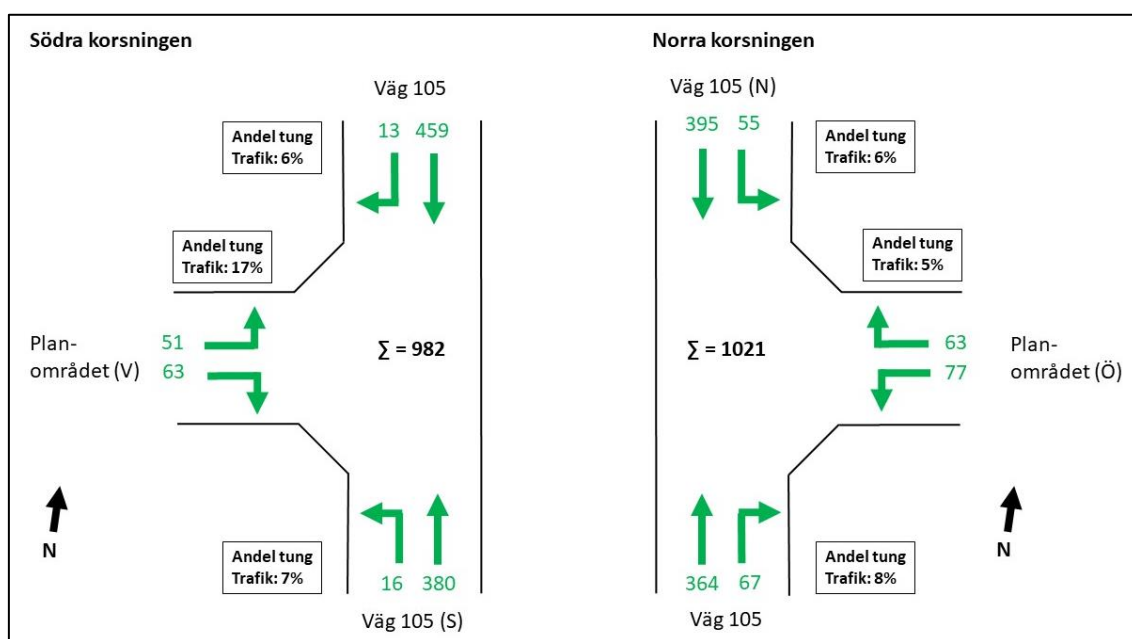
Vid utläggning av den alstrade trafiken antas riktningsfördelningen vara densamma som för den genomgående trafiken på väg 105 i nuläget, dvs 45% norrut och 55% söderut.



Figur 8. Beräknad ADT för prognosår 2040 inklusive den alstrade trafiken från planområdet.

Trafiken som redovisas i figur 9 är uppräknad trafik i maxtimmen (kl. 16-17) för prognosår 2040 inklusive trafiken som alstras av det planerade planområdet. Planområdets västra del ansluter till väg 105 via den södra korsningen och planområdet östra del ansluter till väg 105 via den norra korsningen. Även andelen tungtrafik i maxtimmen för varje korsningsben visas i figuren.

Baserat på Trafikverkets räkningar utgör den genomgående trafiken på väg 105 i maxtimmen 11% av dygnstrafiken. Detta har använts för att omvandla trafikmängderna på väg 105 från ÅDT till maxtimme trafik. Utöver detta tillkommer trafiken från planområdet. Baserat på tidigare trafikeräkningar sätts andel tung trafik på väg 105 till 6% från norr och 7% från söder. Andel tung trafik på anslutningen från det västra planområdet uppskattas till 17%. Från det östra området uppskattas andelen tungtrafik vara 5%, se avsnitt 3.1 *Trafikalstring*.



Figur 9. Antagen flödesfördelning under maxtimmen, inkl. planområdets trafik vid prognosår 2040.

3.3 KORSNINGSANALYS

I tabell 8 och tabell 9 redovisas resultatet av beräkningarna i Capcal 4.3 för planområdets två korsningar med väg 105. Beräkningarna är gjorda för trafikmängderna i maxtimmen, se figur 9 ovan. Den norra korsningen är i beräkningen reglerad som trevägskorsning med vänstervägsplikt för sekundärvägarna mot primärvägen (väg 105). Denna typ av korsning bör ha en belastningsgrad under 0,6 för önskvärd servicenivå och som framgår av tabellerna blir belastningsgraden inte så hög. För norra korsningen blir belastningsgraden som högst 0,39. Den södra korsningen är i beräkningen reglerad som trevägskorsning med vänstervägsfält i södra korsningsbenet. För södra korsningen blir belastningsgraden som högst 0,38. Följaktligen görs bedömningen att det inte kommer att föreligga något kapacitetsproblem i korsningarna till följd av planområdet, med utgångspunkt i antagna bebyggelsevolym och verksamhetstyper. Även om det råder en viss osäkerhet gällande planområdets bebyggelsevolym och fördelningen mellan olika verksamhetstyperna finns det en viss kapacitetsmarginal i korsningarna för att även kunna hantera större trafikmängder än beräknat.

Tabell 8. Kapacitet, belastningsgrad och kölängder per körfält i **norra korsningen Väg 105** under eftermiddagens maxtimme, med uppskattade trafikmängder prognosår 2040 inkl. den tillkommande trafiken från planområdet. Största belastningsgraden är fetmarkerad.

Korsningsben	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)		Medel-fördröjning (s/fordon)
					Medel	90-percentil	
Väg 105 norr	RV	450	1461	0.31	0.1	0.1	2
Planområdet (N)	HV	140	361	0.39	0.5	1.0	18
Väg 105 söder	HR	431	1852	0.23	0.0	0.0	1

Tabell 9. Kapacitet, belastningsgrad och kölängder per körfält i **södra korsningen med Väg 105** under eftermiddagens maxtimme, med uppskattade trafikmängder prognosår 2040 inkl. den tillkommande trafiken från planområdet. Största belastningsgraden är fetmarkerad.

Korsningsben	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)		Medel-fördröjning (s/fordon)
					Medel	90-percentil	
Väg 105 norr	HR	114	337	0.34	0.4	0.7	17
Planområdet (S)	HV	472	1887	0.25	0.0	0.0	0
Väg 105 söder	RV	380	1000	0.38	0.0	0.0	2

3.4 TRAFIKSÄKERHET OSKYDDADE TRAFIKANTER

Det finns ingen olycksstatistik som tyder på uppenbara trafiksäkerhetsproblem längs väg 105 i dagsläget. Med ökad trafik till år 2040 som en följd av planerad utbyggnad och generell trafiktillväxt på väg 105 enligt Trafikverkets prognos ökar dock risken för olyckor något.

4 UTFORMNINGSFÖRSLAG

4.1 PLANOMRÅDETS ANSLUTNING TILL VÄG 105

I dagsläget finns ett vänstersvängsfält till den södra korsningen. Kapacitetsmässigt kommer det inte att behövas en sådan lösning till följd av planområdets införande. Däremot kan det ur trafiksäkerhetssynpunkt vara motiverat med ett vänstersvängsfält. Den kapacitetsberäkning som genomförts för respektive korsning visar att det ur kapacitetssynpunkt inte behöver införas några lösningar med högre kapacitet än vanliga trevägskorsningar (Typ A). En cirkulationsplats är bättre med avseende på trafiksäkerhet och framkomlighet, men då det varken tyder på att trafiksäkerheten är/ blir undermålig på sträckan eller att kapaciteten skulle behöva höjas är en sådan lösning inte motiverbar.

Därmed föreslås att den södra korsningen med vänstersvängsfält bibehålls förutom några mindre kompletteringar såsom kompletterande skyltning och vägmarkering. Korsningen utformas med väjningsplikt på sekundärvägen ut mot primärvägen.

Den norra korsningen föreslås utformas som en trevägskorsning med väjningsplikt på sekundärvägen ut mot primärvägen.

4.2 GÅNG- OCH CYKELPASSAGE ÖVER VÄG 105

En gång- och cykelpassage mellan planområdets östra och västra område föreslås placeras i anslutning till den södra korsningen.

Med utgångspunkt i att det kommer att finnas minst ett vänstersvängfält på sträckan skapas möjligheten till att använda den trafikö som spärrområdet ger upphov till mellan korsningarna till en gång- och cykelpassage uppdelad i två steg. I detta läge längs vägen behöver fotgängare och cyklister endast passera ett körfält åt gången och får samtidigt en plats att stanna på mellan körfälten. Det är av stor vikt att trafikön blir tillräckligt bred (minst 2m mellan körriktningarna) för att tillgodose de utrymmesbehov som cyklister har. En annan fördel med att placera gång- och cykelpassagen i anslutning till korsningen är att fordonstrafikanterna i regel är mer uppmärksamma på omgivningen vid en korsning.

Då väg 105 har en hastighetsbegränsning på 80km/h skulle det enligt VGU vara möjligt att införa en refug i trafikön/spärrområdet som uppstår mellan korsningarna till följd av vänstersvängfältet. En refug skulle främja trafiksäkerheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter i passagen. I det fall trafikön utrustas med refug måste korsningen förses med belysning. Enligt VGU ska trafiköar på vägar med VR ≥ 80 som förses med refug också förses med vägmarkering längs med refugen. Dessutom ska refugen utmärkas med erforderliga vägmärken och är den längre än 5m ska den utmärkas med vägmärken i vardera änden. Precis som för trafikön är det av stor vikt att refugen blir tillräckligt bred (minst 2m mellan körriktningarna) för att tillgodose de utrymmesbehov som cyklister har.

4.3 KOSTNADSBERÄKNING

Utgångspunkten är att vänstersvängfältet i södra korsningen bibehålls (med eventuella mindre justeringar) i samtliga lösningar. Följande trafiklösningar kostnadsberäknas:

- Bibehållet vänstersvängskörfält med kompletteringar i södra korsningen
- Vanlig trevägskorsning i norra korsningen
- Gång- och cykelpassage med trafikö norr om södra korsningen.

Kostnadsbedömningen görs också för en alternativ gång- och cykelpassage: trafikö försedd med refug.

Den uppskattade kostnaden anger anläggningskostnad och inkluderar inte projekteringskostnad, belysning, trafikomledning under byggtid och hantering av vatten. Kostnaden är grovt uppskattad och baserar sig på erfarenhetsbedömningar. Den anger bara riktvärden och kan variera kraftigt beroende på platsspecifika markförhållanden som är svåra att förutse i detta skede samt på detaljnivån på den slutliga utformningen. Den uppskattade kostnaden redovisas i tabell 10.

Tabell 10. Grov kostnadsbedömning.

Trafiklösning			Kostnadsintervall
Ny trevägskorsning i norr	Kompletteringar för trevägskorsning i söder	Trafikö för gc-passage	30 000 – 60 000kr
Ny trevägskorsning i norr	Kompletteringar för trevägskorsning i söder	Refug för gc-passage	50 000 – 80 000kr

5 TRAFIKBULLER

Översiktliga trafikbullerberäkningar har genomförts för fyra punkter i bebyggelsegräns; två punkter mot väg 105 och två punkter mot järnvägen. Beräkningarna har genomförts med hjälp av beräkningsprogrammen BullerVäg II version 1.3.1 samt Buller Tåg, version 5.2.4.1.

Beräkningarna har gjorts för ekvivalentnivån, dvs den genomsnittliga bullernivån över ett dygn, samt för maximalnivån som motsvarar passagen av ett fordon av bullrigaste typ.

5.1 TRAFIKERING

Beräkningarna är gjorda för trafiksituationen på väg 105 vid prognosåret 2040 i enlighet med *kapitel 3.2*, inkluderat trafik till/från planområdet, samt för Trafikverkets prognos för trafikeringen på Västkustbanan vid prognosåret 2040 som inhämtats från Trafikverkets hemsida (se tabell 11).

Tabell 11. Trafikeringen på Västkustbanan vid prognosår 2040.

Tågtyp	Tågtyp i beräkningarna	Tåglängd medel/max	Hastighet, km/tim	Antal tåg per dygn
Godståg	Gods	595/750	100	13
EC250 (snabbtåg)	X60	170/170	200	7
X55 (snabbtåg)	X50-54	110/110	160	14
X31K (Öresundståg)	X31/32	160/240	180	60

5.2 BERÄKNINGSPUNKTER

Beräkningpunkterna är markerade i figur 10.



Figur 10. Punkter för trafikbullerberäkning.

5.3 RIKTVÄRDEN

Boverkets byggregler (BBR) anger att byggnader som innehåller bostäder eller lokaler i form av vårdlokaler, förskolor, fritidshem, undervisningsrum i skolor samt rum i arbetslokaler avsedda för kontorsarbete, samtal eller dylikt, ska utformas så att uppkomst och spridning av störande ljud begränsas i den omfattning som den avsedda användningen kräver och så att de som vistas i byggnaden inte besvärar av ljudet.

Trafikbullerberäkningarna utvärderas mot BBRs riktvärden kontor. Om ljudklass C enligt Svensk Standard SS 25268:2007 uppfylls anses kraven enligt BBR vara uppfyllda.

Ljudkrav för kontor enligt Svensk standard SS 25268:2007 visas i tabell 12.

Tabell 12. Trafikeringen på Västkustbanan vid prognosår 2040.

Trafikbuller	Ljudklass C Ekvivalent/Maximalnivå
Konferensrum	30/45 dBA
Cellkontor, kontorslandskap	35/50 dBA

För andra typer av verksamheter, industri, handel mm, finns inga riktvärden för trafikbullernivåer.

5.4 RESULTAT OCH UTVÄRDERING

I tabell 13 redovisas de beräknade trafikbullernivåerna utomhus vid bebyggelsegräns.

Tabell 13. Beräknade trafikbullernivåer utomhus vid bebyggelsegräns.

Beräkningspunkt	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
1	60	71
2	60	71
3	60	82
4	55	76

En normal fasad dämpar vägbuller med ca 25-30 dBA och tågbuller med ca 30 dBA. Inomhusnivåerna kan därmed beräknas till nivåerna i tabell 14.

Tabell 14. Beräknade trafikbullernivåer inomhus.

Beräkningspunkt	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
1	30-35	41-46
2	30-35	41-46
3	30	52
4	25	46

Det kan konstateras att konferensrum företrädesvis bör placeras i riktning bort från väg och järnväg, men att det i stort sett går att placera kontorsverksamheter i övrigt var som helst inom planområdet. Maximalnivåerna är något höga vilket kan medföra att det ställs högre krav på fasad och fönsters dämpning för att klara riktvärdet för den maximala inomhusnivån.

Exakt vilka krav som ställs ur trafikbullersynpunkt bestäms i samband med bygglovsprocessen, där byggnadernas utformning, placering och innehåll är bestämt.

6 SAMMANFATTNING OCH SLUTSATS

Föreliggande trafikprognoser och kapacitetsberäkningar uppvisar goda trafikförhållanden och trafikavveckling längs väg 105, även efter det att planområdet är utbyggt och med trafikprognosen för år 2040. Utbyggnaden av planområdet bedöms därför inte medföra konsekvenser för biltrafiken som kräver att åtgärder på det övergripande vägnätet vidtas. Även om det råder en viss osäkerhet gällande planområdets bebyggelsevolym och fördelningen mellan olika verksamhetstyper finns det en viss kapacitetsmarginal i korsningarna för att även kunna hantera större trafikmängder än beräknat.

Kapacitetsberäkningarna visar på att den befintliga korsningen med vänstersvängfält i planområdets södra del kan bibehållas, förutom några mindre kompletteringar såsom kompletterande skyltning och vägmarkering. Planområdets norra korsning föreslås utformas som en trevägskorsning med väjningsplikt på sekundärvägen ut mot primärvägen.

Olycksstatistiken på väg 105 tyder inte på att det råder några uppenbara trafiksäkerhetsproblem på sträckan genom planområdet. Inte heller de ökade trafikmängderna som planområdet kommer att generera, bedöms medföra några egentliga trafiksäkerhetsproblem. Det bör dock läggas extra vikt vid de punkter där oskyddade trafikanter korsar väg 105 i plan. I detta fallet rekommenderas det att gång- och cykelpassagen mellan planområdets östra och västra område placeras i anslutning till planområdets södra korsning och förses med refug, alternativt att befintligt spärrområde används som trafikö.

Vad gäller bullernivåer från väg 105 och järnväg konstateras att konferensrum företrädesvis bör placeras i riktning bort från väg och järnväg, men att det i stort sett går att placera kontorsverksamheter i övrigt var som helst inom planområdet. Då maximalnivåerna är något höga kan det komma att ställas högre krav på fasaders och fönsters dämpning av bullernivån.

Malmö 2019-11-15

Tyréns AB

7 REFERENSER

Båstads kommun, 2019, Detaljplan för del av Vistorp 7:19 mfl i Förslöv, Båstads kommun, Skåne län – Planbeskrivning