

► Trafik- och parkeringsutredning Vägstationsområdet i Bösarp

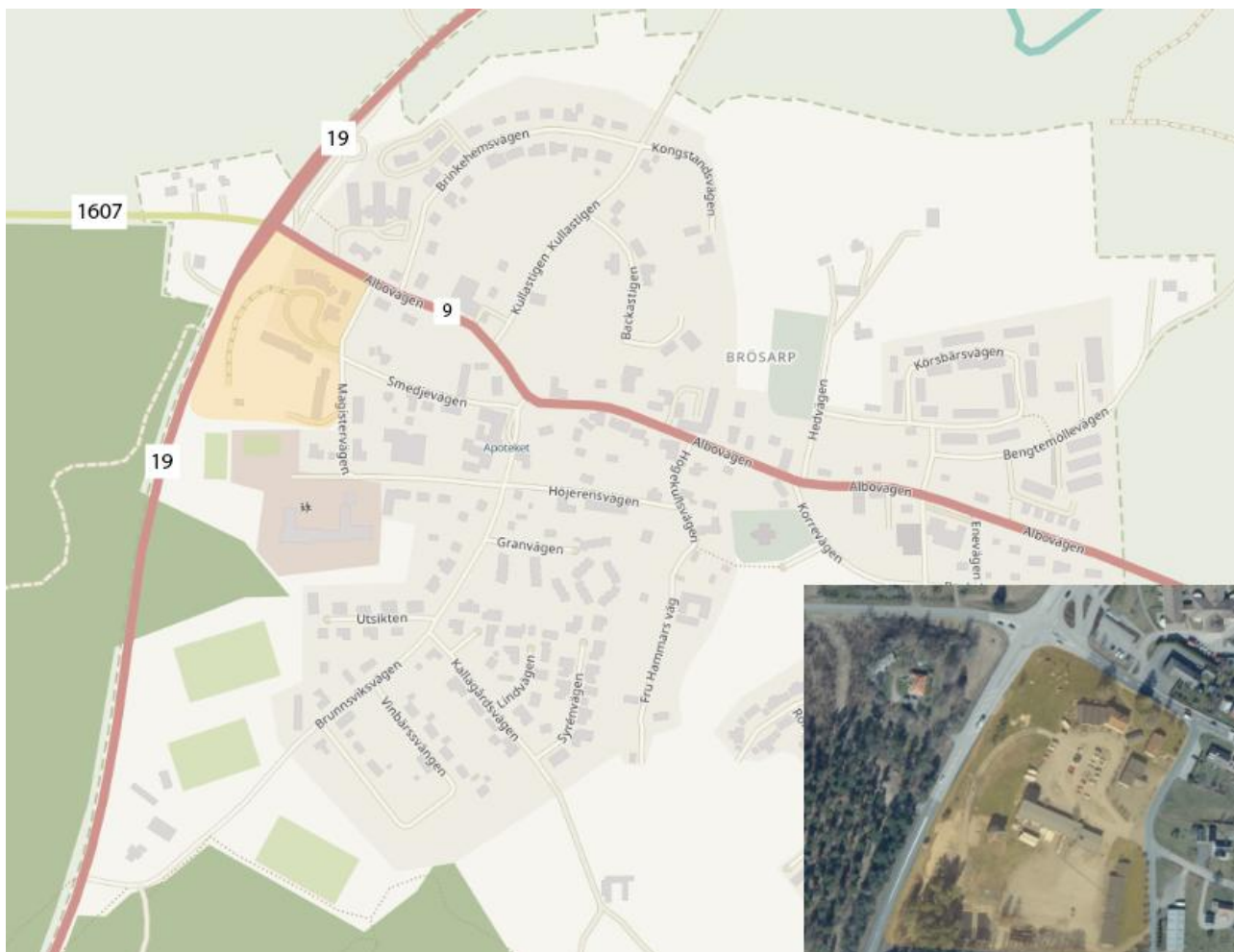
Revision	Datum	Beskrivning	Upprättat av	Granskat av	Godkänt av
1	240830	Granskningshandling	E. Ståhl	V. Edensand	V. Edensand
2	260202	Reviderad version	E. Ståhl	V. Edensand	V. Edensand
3	260306	Slutleverans	M. Larsson	V. Edensand	V. Edensand

Detta dokument är framtaget av Norconsult Sverige som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

1 Bakgrund och syfte

Berg och Bäck fastigheter planerar att bygga bostäder samt centrumverksamhet i form av vårdcentral, apotek och bibliotek i Brösarp i Tomelilla kommun på Vågstationsområdet. Utöver de nytilkomna verksamheterna och bostäderna finns det idag ett bryggeri och en restaurang i området som kommer att finnas kvar.

Planområdet ligger i västra delen av Brösarp, söder om korsningen väg 9 och 19, se Figur 1.



Figur 1. Karta över Brösarp och planområdet (i orange).

1.1 Planerad utbyggnad

Inom planområdet planeras bostäder och centrumverksamheter byggas. Utöver det kommer det befintliga bryggeriet och restaurangen att ligga kvar inom planområdet. I Brösarp finns det idag vårdcentral, bibliotek och apotek vilka kommer att flytta från befintliga lägen i Brösarp (se Figur 2) till nya byggnader i planområdet. Bibliotek och apotek ingår i utredningen i verksamhetstyp *centrumverksamhet*. Tabell 1 visar planerad ny bebyggelse inom området.

Tabell 1. Planerad bebyggelse inom planområdet.

Verksamhet	BTA (kvm)	Antal bostäder (st)
Flerbostadshus	4720	60
Radhus		6
Centrumverksamheter	1300	
Vårdcentral	2000	



Figur 2. Karta över befintliga verksamheter som ska flytta till planområdet (i orange).

2 Trafikutredning

En trafikutredning har tagits fram för att beräkna hur mycket tillkommande trafik den nya bebyggelsen orsakar samt hur detta påverkar omkringliggande gatunät.

2.1 Gatunät

Nordväst om planområdet finns en korsning där väg 19 löper i nordsydlig riktning och väg 9 (Albovägen) samt väg 1607 löper i östvästlig riktning, se Figur 3.



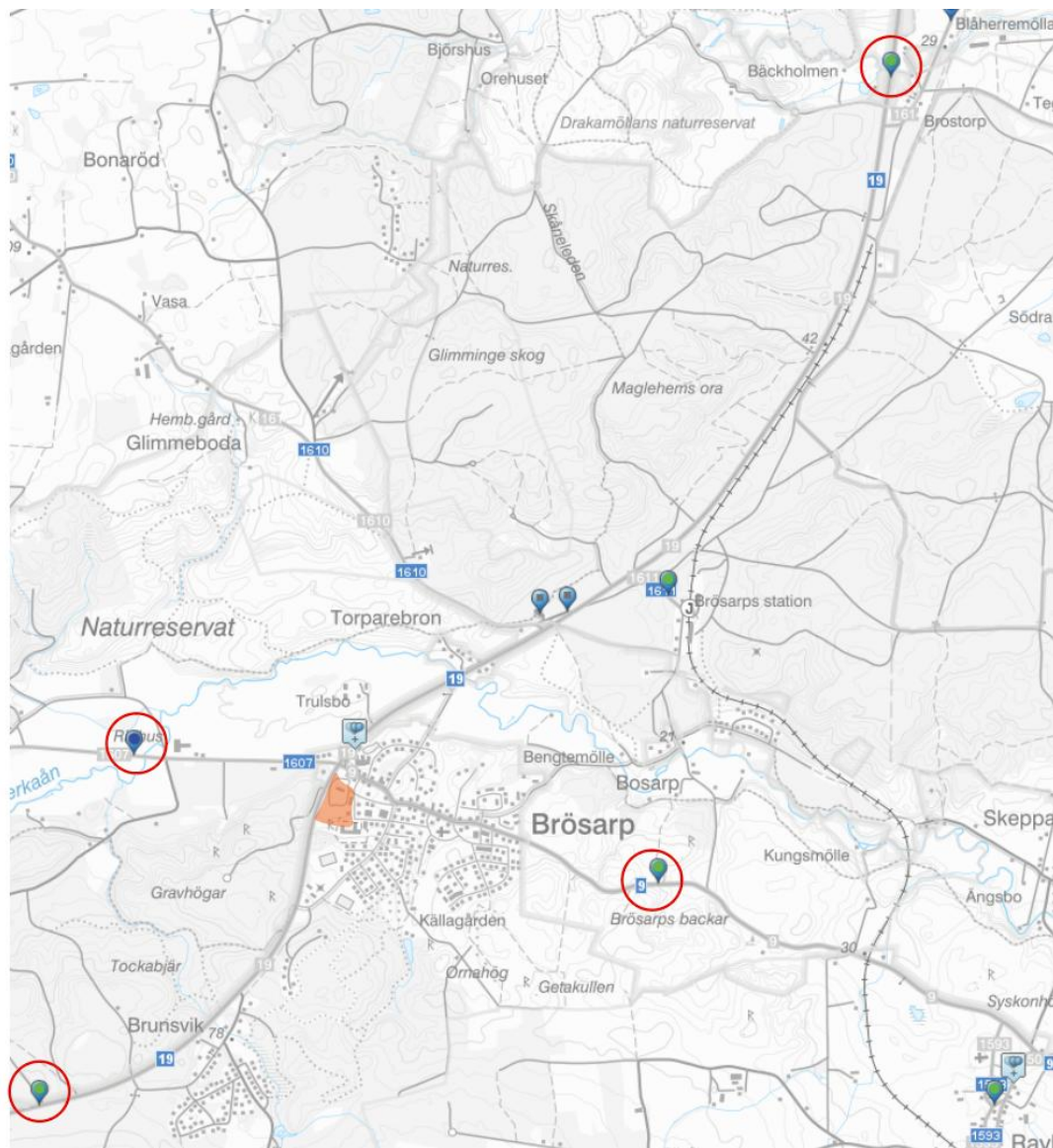
Figur 3. Karta över planområde (i orange) och omkringliggande gatunät.

Väg 19 har hastighetsbegränsning 70 km/h och går i sydlig riktning till Ystad och i nordlig riktning till Kristianstad. Väg 9 går genom hela Brösarp och fortsätter sydöst till Kivik och Simrishamn. Väg 9 har hastighetsbegränsning 40 km/h i Brösarp. Väg 1607 har hastighetsbegränsning 70 km/h och går rakt västerut till mindre orter i kommunen.

Öster om planområdet går Magistervägen som ansluter till väg 9 i nordlig riktning och Smedjevägen som ansluter till väg 9 österut och Brunnsviksvägen som går söderut genom bostadsområden i Brösarp. Magistervägen, Smedjevägen och Brunnsviksvägen har hastighetsbegränsning 40 km/h.

2.2 Trafikmätningar

Trafikverket har utfört trafikmätningar på väg 19 norr och söder om Brösarp år 2022, på väg 9 öster om Brösarp år 2023 och på väg 1607 år 2014. Mätpunkterna visas i Figur 4 och resultatet av mätningar redovisas i Tabell 2.



Figur 4. Karta med inringade mätpunkter från Trafikverkets mätningar.

Tabell 2. Trafikmätningar utförda av Trafikverket.

Väg	Fordon per dygn	Andel tung trafik	Räkneår
9	3238	6%	2023
1607	489	6%	2014
19 Söder	3584	13%	2022
19 Norr	4729	12%	2022

kommer flytta in i nya lokaler i planområdet är befintlig trafik som dessa verksamheter alstrar redan inräknade i befintliga trafikräkningar. Trafik till och från apotek och vårdcentral byter sannolikt infart från Brunnsviksvägen till Magistervägen. Resultatet av trafikallstringen redovisas i Tabell 4 och Tabell 5.

Tabell 4. Trafikalstring från befintliga byggnader i planområdet.

Verksamhetstyp	Antal anställda (st)	ÅDT (f/d) inkl. nyttotrafik
Restaurang	7	136
Bryggeri	3	17
Tandläkare	9	69
Brandstation	10	20

Tabell 5. Trafikalstring från befintliga byggnader utanför planområdet.

Verksamhetstyp	Antal anställda alt. elever (st)	Antal (st)	ÅDT (f/d) inkl. nyttotrafik
Villor		6	30
Snickeri	7		39
Skola	100		192
Frisör			12

2.3.2 Tillkommande

Utifrån alstringsverktyget beräknas planområdet alstra 150 fordon/dygn (inklusive nyttotrafik) från bostäderna. För vårdcentralen och de tillkommande centrumverksamheterna uppskattas cirka 870 fordon alstras per dygn. Resultatet av trafikallstringsberäkningarna för de tillkommande bostäderna och verksamheterna redovisas i Tabell 6.

Tabell 6. Alstrad trafik för respektive verksamhetstyp.

Verksamhet	BTA (kvm)	Antal (st)	Uppskattad ÅDT (f/d) inkl. nyttotrafik
Flerbostadshus		60	130
Radhus		6	20
Vårdcentral	2000		168
Centrumverksamhet	1300		700

Eftersom viss del av centrumverksamheterna är sådana som idag redan finns i planområdet finns de med i trafikmätningarna. På grund av detta tas den alstrade trafiken från de befintliga verksamheterna bort från den uppskattade ÅDT:n för de tillkommande centrumverksamheterna. Det innebär att den totala beräknade tillkommande trafiken uppgår till cirka 780 fordon/dygn.

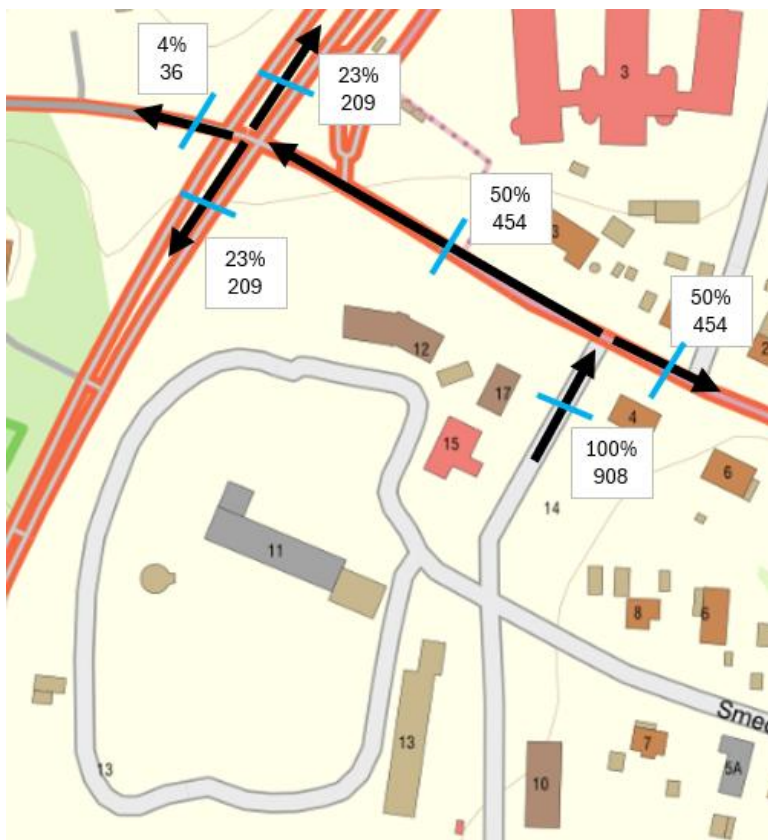
2.4 Trafikfördelning

Den befintliga och tillkommande trafiken antas fördela sig så att all trafik från det blå området bedöms köra till och från väg 9 via norra Magistervägen medan 50% av trafiken från det gula området bedöms använda norra Magistervägen för att ta sig till väg 9. Områdena visas i Figur 6.



Figur 6. Visualisering av trafikfördelning från planområdet och omkringliggande fastigheter.

Detta innebär att 50% av de cirka 260 alstrade fordonen/dygn från det gula området nyttjar norra delen av Magistervägen. Från det blå området alstras cirka 780 fordon/dygn vilka alla nyttjar norra delen av Magistervägen. Totalt beräknas ÅDT för norra Magistervägen till cirka 910 fordon/dygn. Dessa fordon förväntas fördela sig till och från planområdet i vägnätet enligt Figur 7.



Figur 7. Karta över trafikfördelning i procent och antal fordon från planområdet.

50% bedöms köra österut på väg 9 och 50% västerut på väg 9. 23% av den tillkomna trafiken till och från planområdet bedöms köra norrut mot Kristianstad respektive söderut mot Ystad på väg 19 och 4% kör väster ut på väg 1607. Detta innebär att vägarna trafikeras enligt Tabell 7.

Tabell 7. Fördelning av ny trafik från planområde.

Väg	Antal fordon per dygn
9 Öster	454
9 Väster	454
1607	36
19 Söder	209
19 Norr	209

2.5 Framtida trafiksituation

De framtida trafikflödena (ÅDT, (fordon/dygn)) givet planerad exploatering på planområdet och uppräknade trafikmätningar till 2045 visas i Figur 8 och Tabell 8.



Figur 8. Karta över prognostiserade trafikmängder ÅDT (f/d) år 2045.

Tabell 8. Fördelning av all trafik år 2045.

Väg	Antal fordon per dygn	Andel tung trafik	Ökning i % pga planområdet
9 Öster	4793	6%	9,5%
1607	775	6%	4,6%
19 Söder	5075	13%	4,1%
19 Norr	6630	12%	3,2%

Planområdets exploatering bedöms leda till en ökning av trafikflödena med cirka 3-10% på omkringliggande vägnät år 2045.

2.6 Framkomlighet

En kapacitetkontroll med Capcal har genomförts av korsningen Magistervägen / väg 9 samt korsningen väg 19 / väg 9. Kapaciteten beräknas utifrån trafikens maxtimme på dygnet, vilken antas vara 10% av ÅDT.

Resultatet visar en högsta belastningsgrad på 0,15 i korsningen Magistervägen / väg 9. I korsningen väg 19 / väg 9 är belastningsgraden som högst 0,42. Belastningsgraderna är klart under 0,6 som är det värde en korsning bör ligga under för att framkomligheten ska anses vara god. Därmed kommer framkomligheten att vara fortsatt god även efter exploateringen och med uppräknig av trafiken till år 2045.

3 Parkeringsutredning

Parkeringsutredningen har utförts för bostäder och verksamheter som kommer ligga i planområdet. Eftersom det inte finns någon parkeringsnorm för Tomelilla kommun har p-tal tagits fram genom att titta på andra skånska kommuner såsom: Lund, Malmö, Simrishamn och Sjöbo. Vid användandet av underlag från andra kommuner har zonindelningen för andra kommuner studerats och det är zonerna för övriga delar av kommunen, ej huvudorten, som använts. Utöver detta har p-tal tagits fram med hjälp av att ansvariga för verksamheterna tillfrågats hur många parkeringsplatser de bedömer behövs för anställda och besökare.

Parkeringsutredningen har tagit fram parkeringsbehov för både bilparkering och cykelparkering. Av det totala parkeringsbehovet för bil behöver 2% av parkeringsplatserna vara tillgänglighetsanpassade och placerade 25 meter från tillgänglig entré.

I Tabell 9 framgår vilken typ av bostäder samt verksamheter som parkeringsutredningen grundar sig på.

Tabell 9. Underlag för parkeringsutredning.

Verksamhet	BTA (kvm)	Antal bostäder (st)	Besökare/dag (st)
Flerbostadshus	4720	60	
Radhus		6	
Centrumverksamheter	1300		
Vårdcentral	2000		
Bryggeri			10

3.1 Bostäder

För flerbostadshus baseras antalet bilparkeringsplatser och cykelparkeringsplatser på antal lägenheter. Det planeras för 60 bostäder i flerbostadshus. P-talet som har avvänts för bilparkeringsplatser är 1,1 bilparkeringsplatser/lägenhet och för cykelparkeringsplatser 1,5 cykelparkeringsplatser per lägenhet.

Utöver flerbostadshuset planeras 6 radhus. Parkeringsplatser för radhus kan antingen anordnas på själva radhustomten eller på en gemensam yta. I denna utredning har en gemensam parkeringslösning antagits. För att beräkna antalet bil- och cykelparkeringsplatser som behövs har antalet radhus använts. P-talet för bilparkering är 1,5 per radhus vilket inkluderar både boende och besökare. P-talet för cykelparkering är 2 cykelparkeringsplatser per radhus. Cykelparkeringen bör placeras på radhustomterna.

P-talen som använts för bostäder är desamma som anges i Simrishamns och Sjöbos parkeringsnorm. Parkeringsbehovet för bostäder redovisas i Tabell 10.

Tabell 10. Behov av parkeringsplatser flerbostadshus och radhus.

Verksamhet	Antal	Bilparkeringsplatser	Cykelparkeringsplatser
Flerbostadshus	60	66	90
Radhus	6	9	12

Behovet av tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser är 2% vilket innebär 2 platser totalt.

3.2 Verksamheter

Inom planområdet planeras det för vårdcentral, tandläkare samt andra centrumverksamheter så som apotek och bibliotek i bottenplan på bostadshuset. Utöver dessa verksamheter finns det redan ett bryggeri och en restaurang.

3.2.1 Bilparkering

För vårdcentralen baseras parkeringsplatserna på BTA. P-talet som använts för parkering för anställda är 5 bilparkeringsplatser/1000 kvm BTA och för besökare 10 bilparkeringsplatser/1000 kvm BTA. P-talen som använts är baserade på en uppskattning av behov från de som kommer driva verksamheten vilket även ligger i nivå med andra kommuners p-tal.

Tandläkarmottagningen har i utredningen räknats som centrumverksamhet vid jämförande av p-tal från andra skånska kommuner. Även den befintliga restaurangen ingår i centrumverksamheten. Likt vårdcentralen baseras antalet bilparkeringsplatser för centrumverksamhet på BTA och är uppdelat på anställda och besökare. För anställda är p-talet 3 bilparkeringsplatser/1000 kvm BTA och för besökare 7 bilparkeringsplatser/1000 kvm BTA. P-talen som använts kommer från Malmö stads och Lunds parkeringsnorm. Resultatet av parkeringsberäkningarna för verksamheter redovisas i Tabell 11.

Tabell 11. Behov av bilparkering för vårdcentral och centrumverksamheter.

Verksamhet	BTA (kvm)	p-behov anställda	p-behov besökare	p-behov totalt
Centrumverksamheter	1300	4	9	13
Vårdcentral	2000	10	20	30

Bryggeriet kommer att ordna bilparkeringsplatser för anställda på eget område. På grund av detta har det enbart räknats på behov av parkeringsplatser för besökare. Bryggeriet räknar med cirka 10 besökare per dag. Eftersom det är få besökare som dessutom kommer vara utspridda under dagen är ett lägre p-tal motiverat för besökare än vad som använts för centrumverksamheter. Vid beräkning av antalet parkeringsplatser har p-tal 0,3 bilparkeringsplats per besökare använts. Behovet av parkering för bryggeriet redovisas i Tabell 12.

Tabell 12. Behov av bilparkering för bryggeri.

Verksamhet	Antal besökare	p-behov bil
Bryggeri	10	3

Behovet av tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser är 2% vilket innebär 1 plats totalt för samtliga verksamheter.

3.2.2 Cykelparkering

Antalet cykelparkeringsplatser för centrumverksamheterna vårdcentral, bibliotek och apotek är baserade på BTA och uppdelade på anställda och besökare. P-talen som använts är 3 parkeringsplatser/1000 kvm BTA för anställda och 12 parkeringsplatser/1000 kvm BTA för besökare. P-talen som använts kommer från Malmö Stads parkeringsnorm. Det beräknade cykelparkeringsbehovet för verksamheter redovisas i Tabell 13.

Tabell 13. Behov av cykelparkering för vårdcentral och centrumverksamheter.

Verksamhet	BTA	p-behov anställda	p-behov besökare	p-behov totalt
Centrumverksamheter	1300	4	16	20
Vårdcentral	2000	6	24	30

För bryggeriet har antalet besökare använts för att beräkna hur många cykelparkeringsplatser som behövs. Vid beräkningen av antalet cykelparkeringsplatser har p-tal 0,5 per besökare använts. Resultatet redovisas i Tabell 14.

Tabell 14. Behov av cykelparkering för bryggeri.

Verksamhet	Antal besökare	p-behov cykel
Bryggeri	10	5

3.3 Samnyttjande

I ett område med både bostäder och verksamheter finns det potential för samnyttjande av parkeringsplatser. Vid beräkningen av samnyttjande har beläggning för olika verksamheter studerats från Lunds kommun och Malmö stads parkeringsnorm. Högst beläggning på parkeringsplatserna bedöms vara under dagtid på vardagar, se Tabell 15.

Tabell 15. Beläggningsgrader vid olika tider på dygnet.

Beläggning %	Vardag 9 - 16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 - 13	Kväll Nat
Bostäder	70%	55%	50%	85%
Vårdcentral	100%	40%	40%	0%
Centrumverksamheter	70%	40%	10%	0%
Bryggeri	40%	85%	100%	0%

Utifrån beläggningsgraderna i Tabell 15 ovan har samnyttjandet beräknats i Tabell 16 nedan. Beräknat samnyttjande är baserat på att parkeringsplatser för radhus ordnas på en gemensam yta och inte på radhustomterna.

Tabell 16. Uppskattat antal parkerade bilar vid olika tider på dygnet utifrån beläggningsgrader.

Beläggning %	Vardag 9 - 16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 - 13	Kväll Nat
Bostäder	53	41	38	64
Vårdcentral	30	12	12	0
Centrumverksamheter	9	5	1	0
Bryggeri	1	3	3	0
P-behov efter samnyttjande	93	61	54	64

Dimensionerande situation är vardagar kl. 9-16, eftersom det är då parkeringsbehovet är som störst. Vid samnyttjande av parkeringsplatser behöver det anläggas 93 parkeringsplatser totalt.

3.4 Sammanfattning

3.4.1 Trafikutredning

Utbyggnaden av planområdet kommer inte att påverka trafikmängden i någon stor utsträckning. Ökningen av trafik på respektive mätpunkt bedöms vara mellan cirka 3-10% i jämförelse med om det inte byggs på planområdet. Placeringen av de tre verksamheterna innebär att centrumverksamheterna hamnar närmre varandra och avståndet mellan befintlig vårdcentral och apotek blir kortare än idag. Detta kan innebära att antalet fordonsrörelser blir färre än idag då parkeringsyta och verksamheter blir mer samlat.

En kapacitetkontroll har genomförts av korsningen Magistervägen / väg 9 samt korsningen väg 19 / väg 9 med Capcal. Resultatet visar en belastningsgrad på 0,15 i korsningen Magistervägen / väg 9 samt 0,42 i korsningen Väg 19 / väg 9. Belastningsgraderna är klart under 0,6 som är det värde en korsning bör ligga under för att framkomligheten ska anses vara god.

3.4.2 Parkeringsutredning

I nedan tabeller presenteras resultatet från parkeringsutredningen för bil- och cykelparkeringsplatser samt i de fall samnyttjande av parkeringsplatser kan ske. Utan samnyttjande av bilparkeringsplatser behöver det 121 bilparkeringsplatser, minst 3 av dessa ska vara tillgänglighetsanpassade och placerade max 25 meter från tillgänglig entrén.

Vid samnyttjande av parkeringsplatser krävs det att 93 bilparkeringsplatser (om parkeringsplatser för radhus ordnas på en gemensam yta). Antalet tillgängliga parkeringsplatser är detsamma som tidigare eftersom dessa baseras på det totala behovet av parkeringsplatser utan samnyttjande.

Tabell 17 redovisar parkeringsbehovet utan respektive med samnyttjande.

Tabell 17. Sammanställning av parkeringsbehov utan respektive med samnyttjande.

Verksamhet	P-behov	P-behov efter samnyttjande
Bostäder	75	46
Vårdcentral	30	30
Centrumverksamheter	13	9
Bryggeri	3	1
P-behov efter samnyttjande	121	93

Det behövs 157 cykelparkeringsplatser inom planområdet, vilket redovisas i Tabell 18.

Cykelparkeringsplatser för flerbostadshus och radhus bör anläggas på respektive fastighet/tomt i anslutning till bostäderna. Resterande cykelparkeringsplatser anläggs i anslutning till verksamheterna.

Tabell 18. Sammanställning av cykelparkeringsbehov.

Beläggning %	P-behov cykel
Bostäder, flerbostadshus	90
Bostäder, radhus	12
Vårdcentral	30
Centrumverksamheter	20
Bryggeri	5
P-behov cykel	157