
RAPPORT

FRITIDSHUS I SKUMMESLÖV AB
MALMÖ WAKE PARK AB

**Trafik- och parkeringsutredning inför detaljplan för fastighet Skummeslöv 4:5,
5:13 och del av 30:10**

UPPDRAGSNUMMER 30016987



2021-09-02

KARLSKRONA

ANNA MAGNUSSON

ILMI LIMANI

MARTIN WESTER

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	2
1.1	Syfte	3
1.2	Utredningens omfattning	3
1.3	Metod	3
2	Nulägesbeskrivning och förutsättningar	4
2.1	Gång- och cykeltrafik	4
2.2	Kollektivtrafik	5
2.3	Biltrafik	5
2.4	Trafikolyckor	5
2.5	Parkering	6
2.5.1	Bilparkering	6
2.5.2	Cykelparkering	7
3	Analys och beräkning	7
3.1	Trafikalstring	8
3.2	Kapacitetsberäkning	9
3.3	Parkering	9
3.3.1	Bilparkering	11
3.3.2	Cykelparkering	12
4	Resultat	14
4.1	Trafikflöde	14
4.1.1	Trafikflöde vid utbyggt planområde	15
4.1.2	Trafikflöde 2040	16
4.2	Förslag på utformning	16
4.3	Parkering	17
5	Slutsats och diskussion	18
6	Bilagor	20

1.1 Syfte

Syftet med rapporten är att ge svar på vilka framtida trafikflöden som föreslagen exploatering innebär och hur de fördelar sig på de föreslagna gatorna och till befintliga vägar i området. Utifrån resultaten ska också lämplig korsningsutformning föreslås vid Stora Strandvägen.

1.2 Utredningens omfattning

Utredningen omfattar dels beräkning av trafikallsträng från den föreslagna exploateringen och hur den fördelas, dels eventuellt förslag gällande utformning av korsningspunkter¹ med hänsyn till trafiksäkerhet och framkomlighet samt parkeringsplatser.

1.3 Metod

Trafikalstringen utgår ifrån Trafikverkets alstringsverktyg där hänsyn tas till olika faktorer för var området är placerat, såsom närhet till tågstation samt turtäthet på kollektivtrafiken och andra faktorer som påverkar valet av bil som färdmedel. Resultatet, som genererats med hjälp av alstringsverktyget, kontrolleras mot aktuell resvanundersökning².

Programvaran CapCal har använts för att studera kapaciteten i korsningen. För att bedöma kapaciteten används måttet belastningsgrad, som är kvoten mellan aktuell trafikflöde och kapacitet. Vid nybyggnation rekommenderas att belastningsgraden är under 0,8, vilket ger en acceptabel framkomlighet, och en belastningsgrad under 0,6 ger en god framkomlighet.

Indatat som använts i Capcal är tillhandahållna av Laholms kommun. Den framtida trafiken har räknats upp från år 2017 till år 2040 och baseras kommunens planprogram med cirka 231 nya bostäder med olika upplåtelseform. Fram till år 2040 blir årliga ökningen 1,5 procent för personbilar samt 1,6 procent för lastbilar.

Prognosår är planerat ibruktageår plus 20 år. För år 2020 blir prognosåret 2040.

Capcal är behäftad med vissa begränsningar och kan därför inte ta hänsyn till påverkan från närliggande korsningar i gatunätet. För korsningar som inte tillhör så kallad standardutformning behövs korrigeringar och antaganden göras för att kunna genomföra beräkningar och det är därmed svårt att bedöma resultatets riktighet i dessa fall. Studerad korsning anses inte vara komplex och kan därför hanteras med hjälp av Capcal.

Gällande parkeringsnorm³ används vid beräkning av parkeringsbehov för bil och cykel i exploateringsområdet.

¹ Huvudsaklig fokus ligger på korsningen med Stora Strandvägen/Linneas väg

² Så reser hallänningarna. Resvaneundersökning Halland 2014.

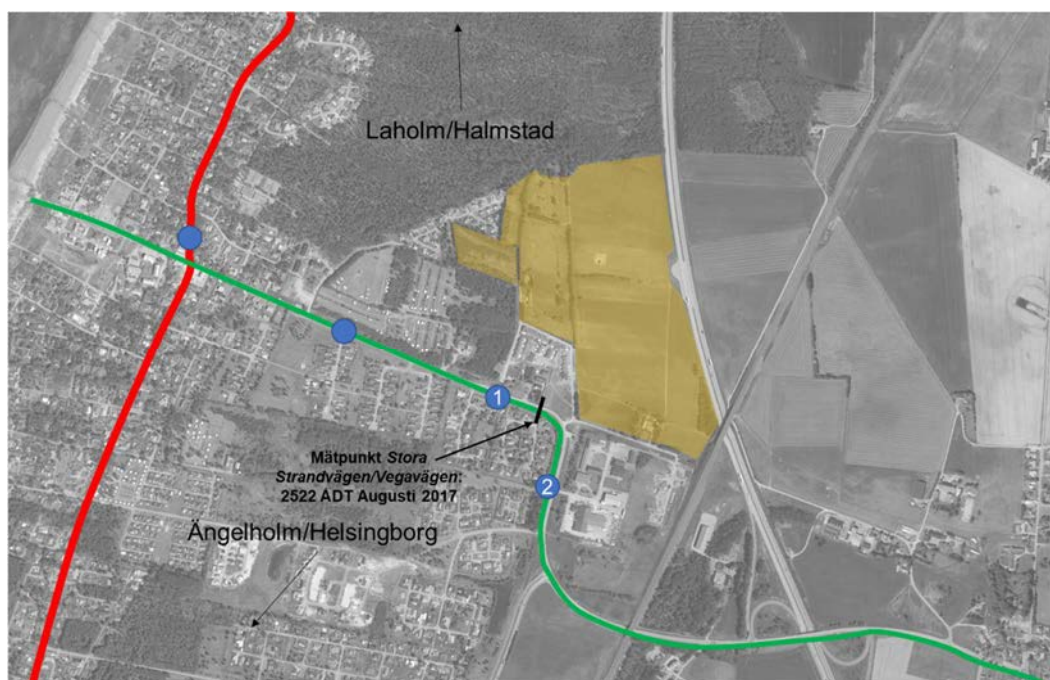
³ Parkeringsnorm för Laholms kommun, antagen av kommunfullmäktige den 26 januari 2016.

2 Nulägesbeskrivning och förutsättningar

Planområdet är beläget norr om Stora Strandvägen i höjd med Vegavägen, cirka 1 kilometer öster om Skummeslövsstrand centrum där kommersiell och offentlig service återfinns. Studerat område består huvudsakligen av åkermark, men omfattas även av enfamiljshus och verksamheter⁴. Laholms kommun planerar för en fortsatt utveckling av området med fokus på bostäder, skolor och rekreation.

Övriga målpunkter eventuellt aktuella för framtida boende är Ängelholm och Helsingborg, belägna sydväst om exploateringsområdet, samt Laholm och Halmstad i norr.

Området kopplas till befintligt vägnät och befintligt gång- och cykelnät på Stora Strandvägen. På Stora Strandvägen finns två befintliga busshållplatser för kollektivtrafiknätet i närheten av detaljplaneområdet, se Figur 2.



Figur 2. Röd linje = Kattegattleden. Grön linje = Lokalt cykelnät. Blåa cirklar = Hållplatser (1= HPL Orionvägen, 2= HPL Stjärnhem). Orange yta = detaljplanelagt område.

2.1 Gång- och cykeltrafik

På södra sidan av Stora Strandvägen finns en kombinerad gång- och cykelbana av hög standard som fungerar som pendelstråk. På omkringliggande gator färdas idag cyklister i blandtrafik. Det finns enbart cykelpassager över tvärgatorna längs med södra sidan av

⁴ Skummeslövs ekocamping.

vägen eftersom det saknas gång- och cykelbana på norra sidan av vägen, med undantag för två anslutningar till Stora Strandvägen för att kunna ta sig över till Västkustvägen i norr och Norra Kustvägen i norr- och södergående riktning.

Pendelstråket ansluter till Kattegattleden, ett turismcykelled i väst som är ett 390 km långt cykelled och sträcker sig längs kusten från Helsingborg i Skåne, genom Halland och vidare till Göteborg.

2.2 Kollektivtrafik

Busslinje "225 Laholm – Mellbystrand – Skummeslöv – Båstad Station" trafikerar Stora Strandvägen med timmestrafik under vardagar och varannan timme under helgen. De närmsta hållplatserna i förhållande till exploateringsområdet är "HPL Orionvägen" och "HPL Stjärnhem".

Det saknas idag tydliga och säkra passager över vägen för gående och cyklister. Därtill är hållplatslägena av olika standard. Det norra hållplatsläget vid HPL Orionvägen är försedd med väderskydd och asfalterad upphöjd gångbana med kantsten som avskiljare till bussfickan. Övriga hållplatslägen är endast försedda med hållplatsstolpar. De är inte tillgänglighetsanpassade.

2.3 Biltrafik

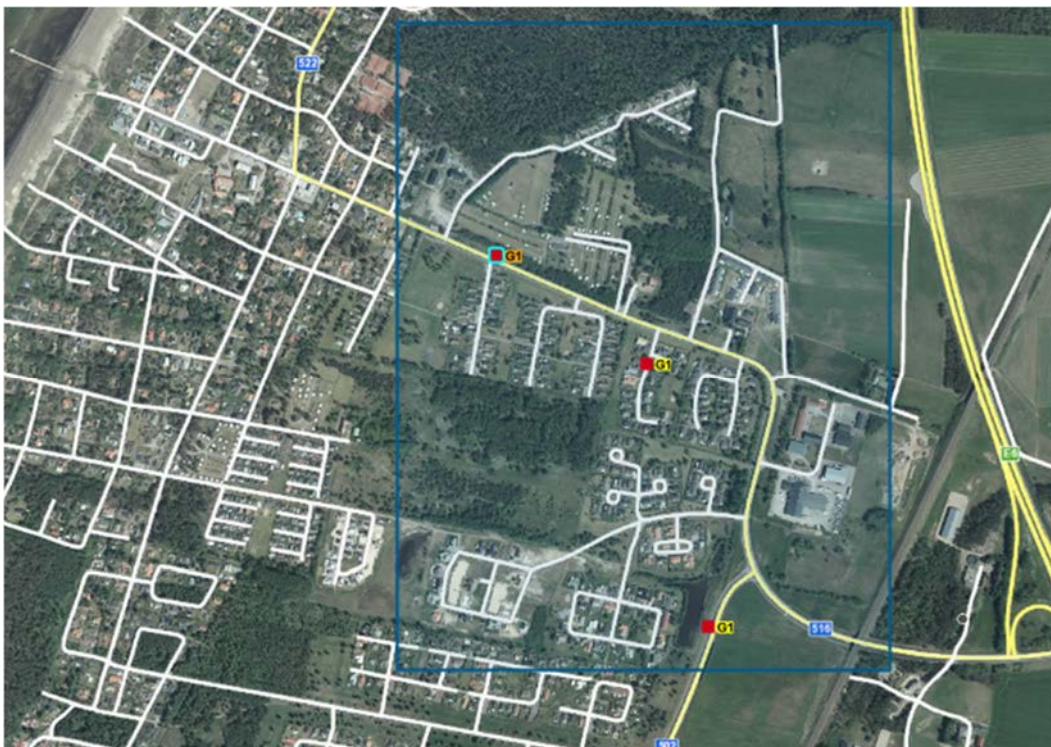
Enligt trafikmätningar genomförda av Laholms kommun varierar trafikflödena på Stora Strandvägen mellan 1044 (oktober 2020) och 2522 (augusti 2017) fordon per årsmedeldygn. Mätningarna visar en tydlig skillnad i flödet under vinter- och sommartid. För att undvika risken för underdimensionering av korsningen har mätningen från år 2017 använts vid kapacitetsberäkningen.

Den reglerade hastighet är 40 km/tim på Stora Strandvägen och på befintliga gator i exploateringsområdet.

Dimensionerande trafiksituation är möte mellan sopbil (Los) och personbil (Pb).

2.4 Trafikolyckor

Utdrag från STRADA har gjorts för perioden 2010-01-01 - 2021-06-20. Underlaget visar att det sammanlagt skett tre cykel singelolyckor under tidsperioden, och att två olyckor har varit lindriga personskadeolyckor (år 2016, år 2018) och en (år 2015) med måttliga personskador (ISS=4, MAIS=2).



Figur 3. Olycksstatistik vägtrafik, tillhandahållen av STRADA.

2.5 Parkering

2.5.1 Bilparkering

Enligt gällande parkeringsnorm ska alla med tillgång till bil kunna parkera nära eller vid sin bostad. Lokala förhållanden och förutsättningar bör vägs in när parkeringsbehovet bestäms. Ca 5 % av det totala parkeringsbeståndet ska vara reserverade för rörelsehindrade. I Tabell 1 nedan redovisas gällande parkeringsnorm bil och cykel.

Tabell 1. Parkeringsnorm för bil och cykel.

Typ	Bilplatsbehov per 1000 m2 BTA	Besöksparkering	Kommentar
Lägenheter	10	0,1	-
Småhus	2	0,1	-
Verksamhet	-	-	Särskild utredning för bil- och cykelparkering bör göras då det kan variera kraftigt mellan olika verksamhetstyper.

Källa: Parkeringsnorm för Laholms kommun, januari 2016.

Gångavståndet mellan parkeringsplats och bostad/målpunkt bör förhålla sig till riktvärdena presenterade i Tabell 2 nedan.

Tabell 2 Maximalt acceptabelt gångavstånd till parkering.

Maximalt gångavstånd	
Boende	300m
Arbete	400m
Besökande	
- Bostäder	200m
- Butiker	200m
Angöring	25m
Funktionshinder	25m

Källa: Parkeringsnorm för Laholms kommun, januari 2016.

2.5.2 Cykelparkering

Enligt parkeringsnormen ska målsättningen vara att minska antalet bilresor och som ett led i detta vill man erbjuda cykelparkeringar för flerbostadshus, minst en cykelplats till varje bostad. Enbostadshus löser parkering på egen tomt⁵. Cykelplatsbehovet enligt normen uppgår till 2,0 platser per lägenhet, varav 0,5 besöksparkering.

3 Analys och beräkning

I detta kapitel redovisas beräkningar av framtida trafikflöde och trafikallsträng. En uppräknig av trafikflödena på de allmänna vägarna i området görs till 2020 och 2040 års nivå. Trafikallsträngen beräknas för de tillkommande bostäderna, därefter fördelas dessa till det kringliggande vägnätet.

Kommunen har tillhandahållit trafikflöden gällande skolan och wakeparken samt flöden på Stora Strandvägen i höjd med Vegavägen. Trafikflödena används för att göra en bedömning av den framtida allsträngen.

Trafikallsträngen grundar sig i ett antaget max-alternativ gällande exploateringsområdet för att få fram ett "worst-case"-scenario för att inte riskera underdimensionering av korsningspunkter.

⁵ Parkeringsnorm för Laholms kommun, januari 2016

3.1 Trafikalstring

För trafikstringen används Trafikverkets alstringsverktyg⁶. Verktöget tar hänsyn till och justerar skattningen med hänsyn till ett antal faktorer såsom kollektivtrafikutbud, cykel och gångåtgärder. De faktorer som är kända för området såsom turtätheten för busstrafiken mm har matats in i modellen och okända faktorer eller faktorer som saknas (t.ex. bussar i stadstrafik) sätts som alternativ "inget svar".

Utgångspunkten för trafikstringen presenteras i Tabell 3 nedan. Det totala resultatet från alstringsverktyget finns i avsnittet Bilagor.

Tabell 3. Sammanställning av alstrad årsdygnstrafik

Fastighet	Antal typ bebyggelse	Beräknad alstring årsdygnstrafik (ÅDT)	ÅDT Inkl. nyttotrafik	Andel tung trafik
Skummeslöv 5:13	170 lgh 43 småhus* 18 villor	418	431	3%
Skummeslöv 30:10	Skola F-9: 500 elever Förskola: 100 elever FTI-station	851	877	3%
Skummeslöv 4:5	Wakepark	60	80	3%
Skummeslöv 26:1	Befintligt bostadsområde	86	89	3%
	Summa	1418	1477	3%

*Parhus/kedjehus/radhus

Observera att en mindre återvinningsstation också tagits med i beräkningarna. Dock finns inget beslut om att förlägga en FTI-station inom fastigheten men det förmodas att en sådan station placeras inom fastighet 30:10 någonstans i söder.

Gällande wakeparken beräknas maximalt 300 personer befinna sig i området samtidigt enligt underlag från aktören⁷. I totalen är överlappning av besökare, innan och efter aktiviteten, samt åskådare och cafégäster inkluderade. Övernattande gäster beräknas inte addera till detta antal utan är också inkluderade.

Enligt statistik gällande totalt anländande bilar per dag i snitt, där byten och åskådare är inkluderade, infaller det högsta värdet under juli månad (124 bilar). Eftersom skolorna är stängda under juli månad återspeglas inte samspelet mellan wakeparken och skolorna i de alstrade trafikflödena i området. Därför används ett snitt för hela året som ger en mer rättvisande bild. Följande beräkning har använts;

$$\text{Totalt snitt/dag april-oktober} / 12 \text{ månader} = 28 * 2 \text{ (båda riktningar)} = 56, \text{ avrundat till } 60$$

⁶ Trafikverkets alstringsverktyg (2021). <https://trafikstring.ea.trafikverket.se/trafikstring/>

⁷ Flip'n'Fun Wake Park.

Tabell 4. Totalt anländande bilar per dag inklusive byte och åskådare.

Totalt anländande bilar /dag ink byte + åskådare	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober
mån	9,5	15,8	44,0	124,2	80,4	19,7	9,5
tis	9,5	15,8	44,0	124,2	80,4	19,7	9,5
ons	9,5	15,8	44,0	124,2	80,4	19,7	9,5
tor	9,5	15,8	44,0	124,2	80,4	19,7	9,5
fre	9,5	15,8	44,0	124,2	80,4	19,7	9,5
lör	16,5	36,5	69,1	124,2	126,2	46,0	16,5
sön	16,5	36,5	69,1	124,2	126,2	46,0	16,5
Snitt / Månad	321,3	606,6	1432,4	3477,6	2618,6	761,6	321,3
Snitt / Vecka	80,3	151,7	358,1	869,4	654,6	190,4	80,3
Snitt / Dag	11,5	21,7	51,2	124,2	93,5	27,2	11,5

Statistik tillhandahållen av Laholms kommun.

3.2 Kapacitetsberäkning

Dimensionerande timme för vägutformning är normalt vardagsmaxtimmen det dimensionerande året. Detta kan bestämmas vara den dimensionerade timme (200:e) eller dimensionerande maxtimme (30:e) mest belastade timmen under året. Att riktningfördelningen mellan körfälten är ojämn ska också tas i beaktande. Uppskattningen av riktningfördelning och timtrafik beror på trafiktyp, se Tabell 5.

Tabell 5 Riktningfördelning och andel trafik för typtimmar enligt Trafikverkets publikation 2016:083:VGU, Stödjande kunskap, s. 12-13.

Trafiktyp enligt EVA	Riktningfördelning
Statlig väg	60/40 %
Ytterområde tätort/Citygata	63/37 %
Närtrafik	63/37 %
Genomfartstrafik	60/40 %
Turisttrafik	58/42 %
Utpräglat pendlingsstråk	70/30 %

Sweco har använt sig av typtrafiken "ytterområde tätort/citygata" samt mätningen som genomfördes i augusti år 2017, då årsmätningar för vägen saknas, för att dels anta maxtimmen, dels undvika risken för underdimensionering av korsningen. Två huvudsakliga scenarier har analyserats: 1) dagens flöden med befintlig utformning och 2) framtida flöden med dagens utformning. Därtill har en känslighetsanalys gjorts för att illustrera vilket flöde som ger en kritisk servicenivå på totalt över 1,0.

Färgkodningen i kapacitetsberäkningarna tolkas enligt följande tabell:

Tabell 6 Kvalitetsnivå. Källa: VGU (2020)

Kvalitetsnivå trevägskorsning	
God kapacitet	<0,6
Mindre god	0,6-0,8
Låg	>0,8

3.2.1 Trafikflöden vid utbyggt planområde med befintlig utformning

Resultatet från kapacitetsberäkningarna indikerar att det inte finns kapacitetsproblem vid studerad korsning under för- och eftermiddagstimmen.

Korsning med Stora Strandvägen / Ny tillfart <i>Förmiddag</i>					
Tillfart	Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
A (Stora Strandv. Väst)	1	RV	171	1675	0.10
B (Ny tillfart)	1	HV	99	957	0.10
C (Stora Strandv. Öst)	1	HR	88	1923	0.05

Korsning med Stora Strandvägen / Ny tillfart <i>Eftermiddag</i>					
Tillfart	Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
A (Stora Strandv. Väst)	1	RV	89	1357	0.07
B (Ny tillfart)	1	HV	51	1019	0.05
C (Stora Strandv. Öst)	1	HR	172	1923	0.09

3.2.2 Trafikflöden år 2040 med befintlig utformning

Resultatet från kapacitetsberäkningarna indikerar att det inte finns kapacitetsproblem vid studerad korsning under för- och eftermiddagstimmen.

Korsning med Stora Strandvägen / Ny tillfart <i>Förmiddag</i>					
Tillfart	Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
A (Stora Strandv. Väst)	1	RV	228	1728	0.13
B (Ny tillfart)	1	HV	86	889	0.10
C (Stora Strandv. Öst)	1	HR	117	1923	0.06

Korsning med Stora Strandvägen / Ny tillfart <i>Eftermiddag</i>					
Tillfart	Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
A (Stora Strandv. Väst)	1	RV	118	1396	0.08
B (Ny tillfart)	1	HV	44	947	0.05
C (Stora Strandv. Öst)	1	HR	227	1923	0.12

3.2.3 Känslighetsanalys

Resultaten från känslighetsanalysen indikerar att det finns kapacitetsproblem vid ökning av trafikflöden med cirka 400 % i samtliga ben under för- och eftermiddagstimmen. Belastningsgraden hamnar över 1,0 med en köbildning på ca 16 fordon på den nya tillfartsvägen under dimensionerad timme.

3.3 Parkering

3.3.1 Bilparkering

Beräkningen av bilplatsbehovet baseras på kommunens gällande parkeringsnorm samt en antagen genomsnittsyta på 80 kvm per lägenhet⁸. Observera att beräkningarna enbart gäller för lägenheter, eftersom parkeringen löses inom den egna tomtgränsen för exempelvis villor och radhus. Ett antagande

Område 1: 90 lägenheter * 80 kvm = 7200 m²

7200 m² x 10 bilplatser/1000 m² BTA = 72 bilplatser varav 8 platser för besökare

Område 2: 80 lägenheter * 80 kvm = 6400 m²

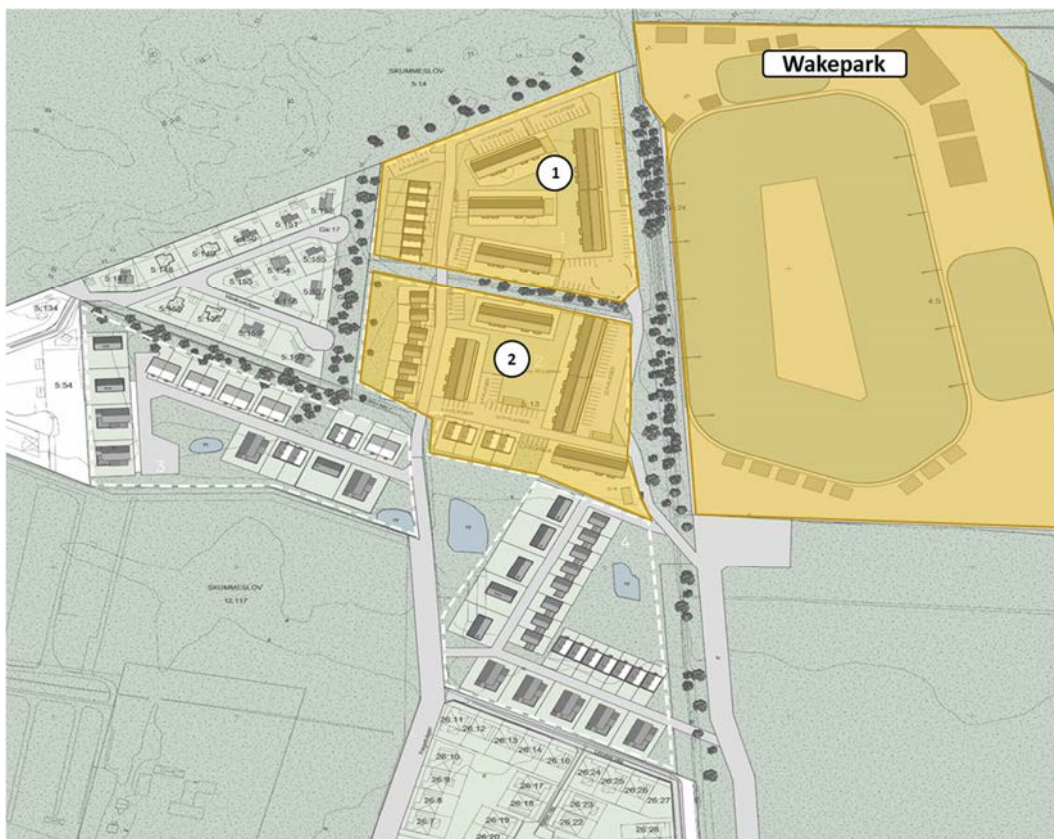
6400 m² x 10 bilplatser/1000 m² = 64 bilplatser varav 8 platser för besökare

Det totala bilplatsbehovet för lägenheterna uppgår till **136 platser**.

Enligt underlag tillhandahållna av aktören⁹ antas bilplatsbehovet uppgå till **90 platser** för wakeparken, se Figur 4 nedan för lokalisering av område 1 och 2 samt wakeparken.

⁸ Swecos antagande, i samråd med kommunen.

⁹ Kungsbygget Äventyrspark.



Figur 4. Område 1 och 2 samt wakeparken markerat i orange.

3.3.2 Cykelparkering

Det totala antalet lägenheter antas uppgå till 170 enheter. Enligt kommunens p-norm beräknas cykelplatsbehovet enligt följande formel:

$$170 \text{ lägenheter} \times 2,0 \text{ cykelplatser} = \mathbf{340 \text{ cykelparkeringar}} \text{ helst under tak}$$

$$\text{Varav } 0,5 \text{ besöksparkering} = \mathbf{85 \text{ cykelparkeringar}}$$

För att beräkna utrymmesbehovet har Malmö stads handbok gällande utformning av parkering för fastighetsägare¹⁰ använts.

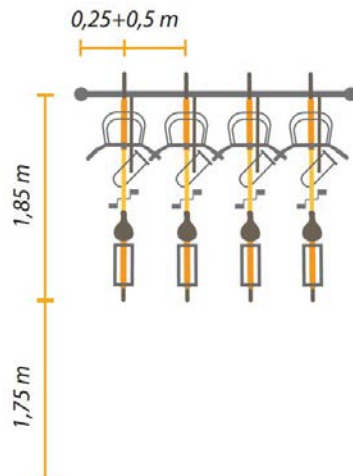
Rak cykelparkering

För rak cykelparkering ska djupet vara 1,85 m med ett cc-avstånd på minst 0,5 m. Utrymmesbehovet beräknas enligt följande formel:

¹⁰ [Mobilitet för Malmö - mobilitetsåtgärder och utformning av parkering för fastighetsägare](#) hämtad 2021-08-24

$$1,85 \text{ m} \times 0,5 \text{ m} = 0,925 \text{ m}^2$$

$$0,9 \text{ m}^2 \times 340 \text{ cykelparkeringar} = \mathbf{314,5 \text{ m}^2}$$



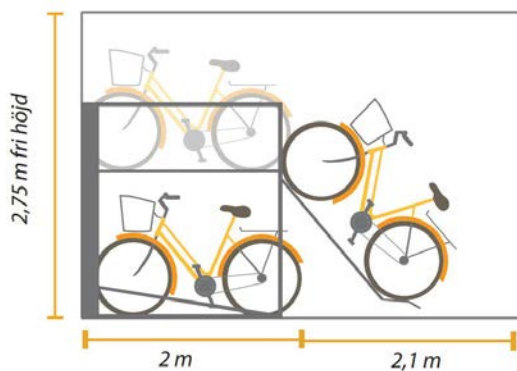
Figur 5. Rak cykelparkering, illustration hämtad från Malmö stads handbok för parkering.

Tvåvåningsställ

För tvåvåningsställ ska djupet vara 2 m med ett cc-avstånd på minst 0,4 m. Utrymmesbehovet beräknas enligt följande formel:

$$2 \text{ m} \times 0,4 \text{ m} = 0,8 \text{ m}^2$$

$$0,8 \text{ m}^2 \times 340 \text{ cykelparkeringar} = \mathbf{244 \text{ m}^2}$$



Figur 6. Tvåvåningsställ, illustration hämtad från Malmö stads handbok för parkering.

Därtill krävs ett manövreringsutrymme på 1,75 m bakom rak cykelparkering respektive 2,1 m bakom tvåvåningsställ.

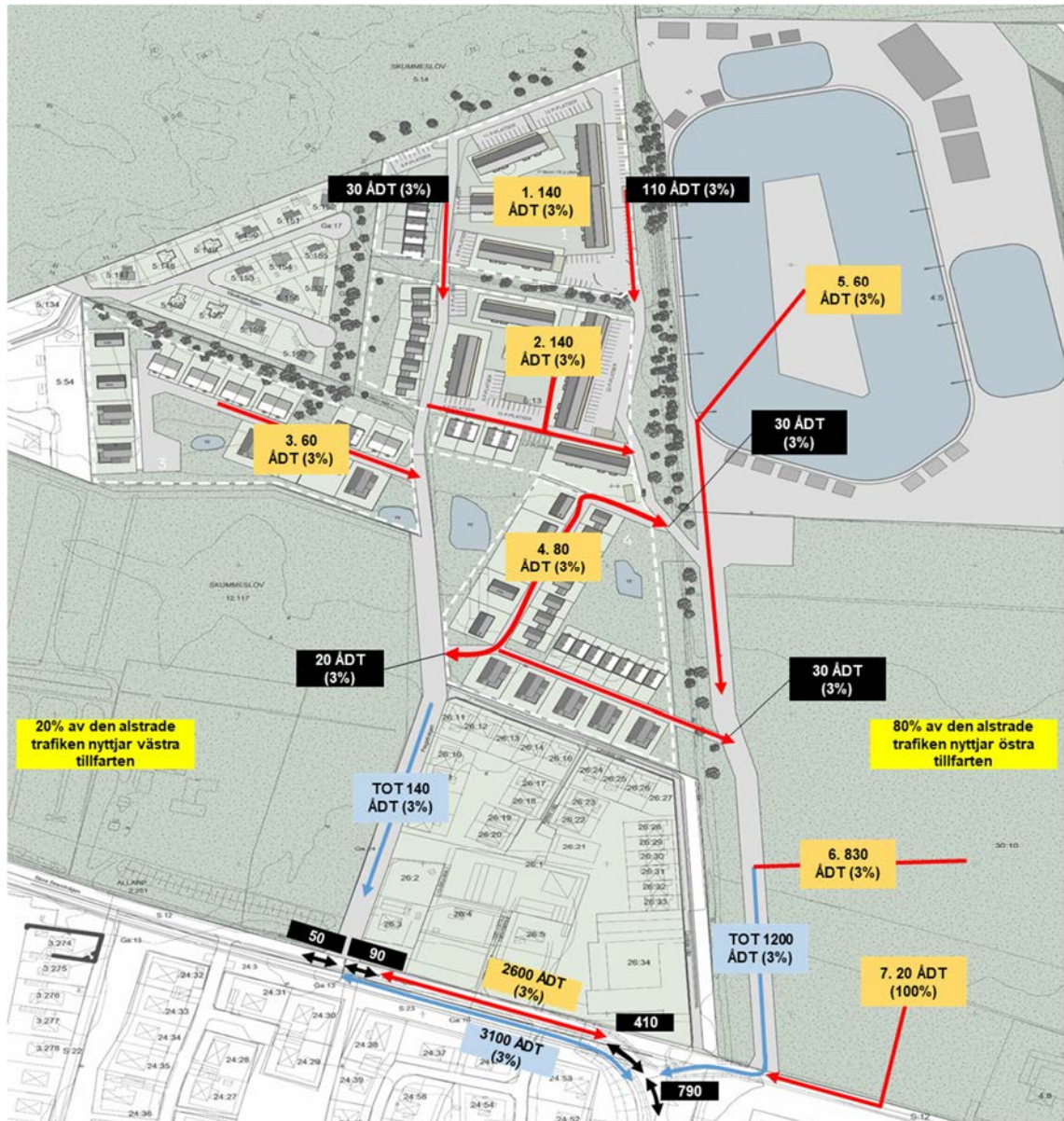
4 Resultat

4.1 Trafikflöde

Här redovisas hur trafikflödena totalt kommer att se ut med både en årlig uppräknings och med exploatering av 170 lägenheter, 43 småhus¹¹ och 18 villor både för 2020 och med uppräknings till år 2040.

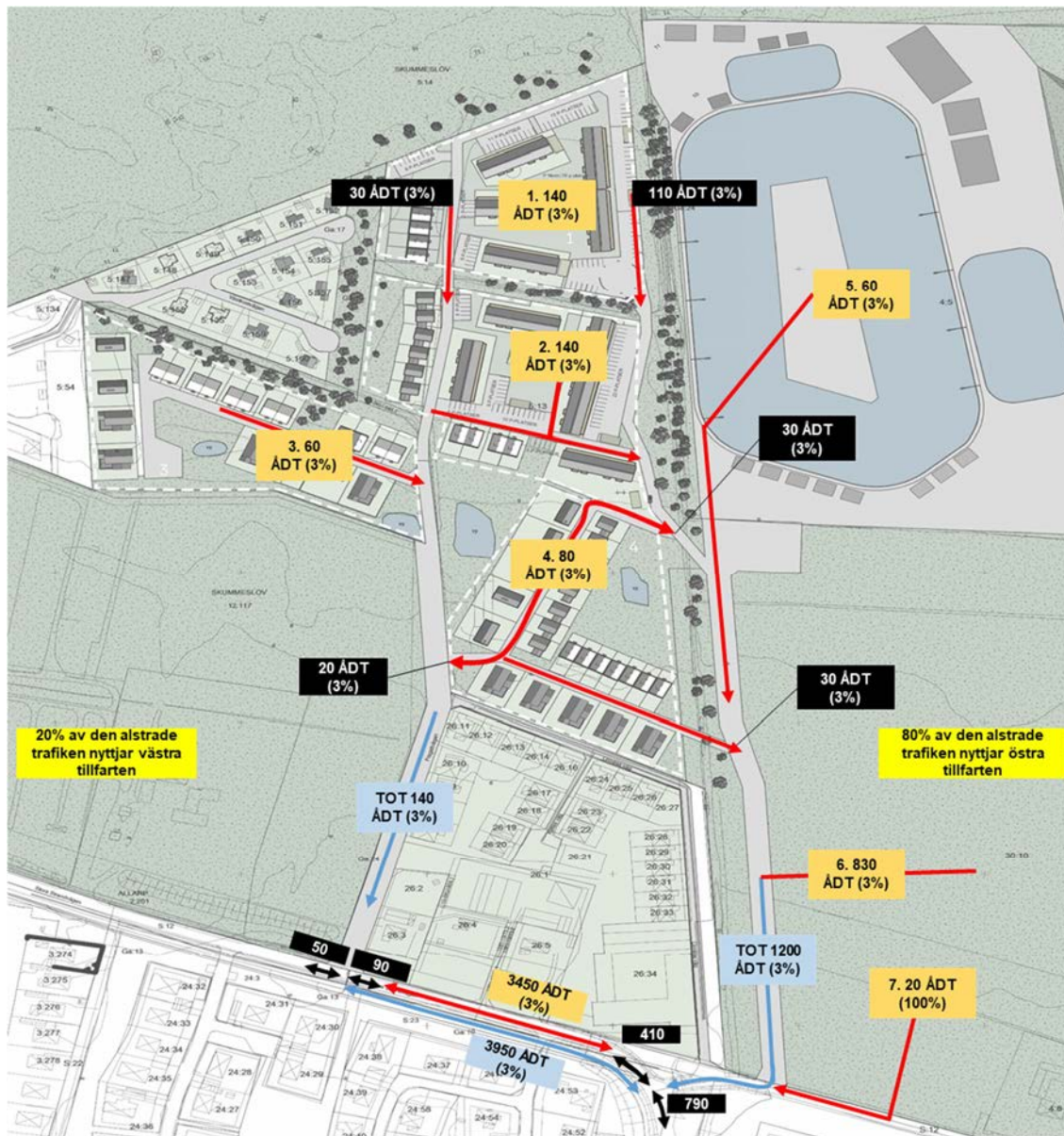
¹¹ parhus/kedjehus/radhus

4.1.1 Trafikflöde vid utbyggt planområde



Figur 7. Trafikflöden (ÅDT) 2020 med uppräknade trafikflöden och exploatering.

4.1.2 Trafikflöde 2040



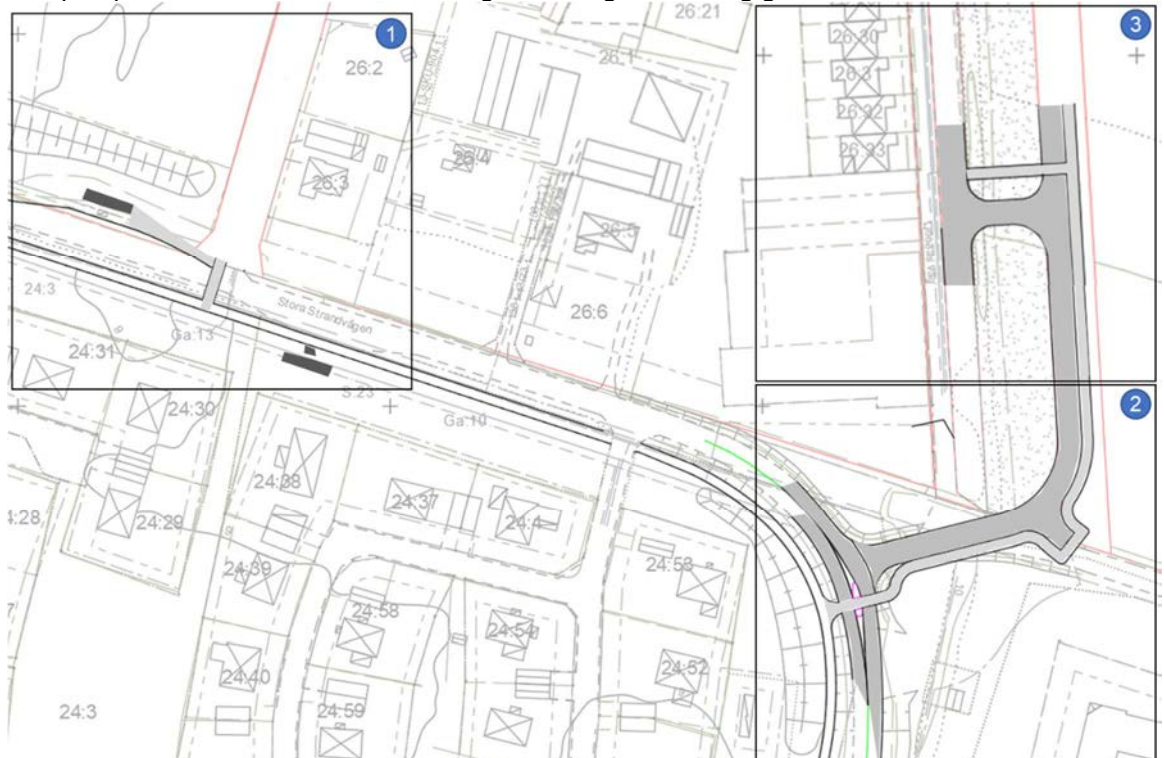
Figur 8. Trafikflöden (ÅDT) 2040 med uppräknade trafikflöden och exploatering.

4.2 Förslag på utformning

1. Gång- och cykeltrafiken från detalplaneområdet föreslås kopplas till Stora Strandvägens södra sida via en oreglerad gångpassage. Därtill är det möjligt att förlägga en cykelparkering bakom befintligt väderskydd samt en tillkopplad asfalterad gångyta.

2. Korsningen i sydost föreslås utformas som en trevägskorsning. Beräkningarna visar att föreslagen utformning klarar dagens och framtida trafikflöden med god marginal. En ny GC-passage föreslås över Stora Strandvägen söder om korsningen. GC-passagen binder ihop det befintliga gång- och cykelstråket längs Stora Strandvägen med den nya exploateringen och eventuellt ny framtida skola. Korsningen föreslås förses med 2 m bred refug för att möjliggöra utrymmesbehov som krävs för exempelvis gående med barnvagn i mitten av gatan.

3. I nordöst bör en förhöjd GC-överfart anläggas eftersom relativt många barn förmodas nyttja passagen när en ny skola eventuellt byggs i framtiden. Då kan det också vara aktuellt att hastighetssäkras den nya vägen till 30 km/tim vid skolområdet eftersom barns förmåga att förstå och tolka trafiksituationer skiljer sig på många sätt från vuxnas. Ur ett barnperspektiv är det därför särskilt viktigt att hastighetssäkring görs.



Figur 9. Utformningsförslag som knyter ihop detaljplanlagt område med befintligt vägnät.

4.3 Parkering

Kan ej färdigställas i dagsläget då utformning av detaljplanlagt område ej färdigställt.

5 Slutsats och diskussion

Genom att förbättra möjligheten att passera Stora Strandvägen med en oreglerad gång- och cykelpassage skapas en tydligare tillgänglighet till busshållplatserna från exploateringsområdet. En ny gångbana från lokalgatan till busshållplatsen på norra sidan innebär en ökad tillgänglighet för gående. Säkra cykelparkeringar med bra möjlighet att låsa fast sin cykel vid hållplatserna gör det lättare att kombinera cykel- och kollektivtrafikresor. Sikten är god i området och reglerad hastighet förhållandevis låg (40 km/tim). På längre sikt, om GC-flödet ökar, och om det blir svårare att korsa vägen, kan det bli aktuellt med en gång- och cykelöverfart vid hållplats Orionvägen som i sådant fall kan trafiksäkras med hjälp av så kallade vägkuddar.

Vid ökade flöden bör man även se över en eventuell utbyggnad av gång- och cykelbana längs med norra sidan av Stora Strandvägen då det saknas i dagsläget. Bra kopplingar för cykeltrafiken till det övergripande cykelnätet är viktiga och med en avskild gång- och cykelbana skapas bra möjligheter att gå eller cykla.

Cykelparkeringsbehovet kan täckas via en blandning mellan rak cykelparkering och tvåvåningsställ. Därtill rekommenderas cykelparkering för ytkrävande cyklar såsom lådcyklar också erbjudas. Möjlighet till laddning av elcyklar och att låsa in sin cykel bör också beaktas och kan bidra till att fler väljer cykel som färdmedel.

Busshållplatserna håller idag låg standard. Det saknas väderskydd på samtliga hållplatslägen i närheten av detaljplanelagt område, med undantag för Orionvägens norra hållplatsläge, och är heller inte tillgänglighetsanpassade för t.ex. rörelsehindrade. En eventuell framtida upprustningen av hållplatserna bör ses över i samråd med Hallandstrafiken. Behov av säkra väderskyddade cykelparkeringar vid hållplatserna behöver också finnas med som möjliga åtgärder vid en upprustning.

Planen innebär ett ökat trafikflöde på vägnätet i och omkring Skummeslöv på cirka 1500 fordon per årsmedeldygn. Det befintliga vägnätet har kapaciteten och utformningen som klarar av det tillkommande trafikflödet och föranleder inget behov av vidare ombyggnader av gatunätet, med undantag för den östra kopplingen till Stora Strandvägen. Kopplingen till vägen utförs lämpligast som en trevägskorsning, se Figur 10 nedan. En korsning med refug på primärvägen (Korsningstyp B) kommer att vara tillräcklig och klarar sig med god marginal kapacitetsmässigt även i framtiden.



Figur 10. Utformningsförslag, trevägs korsning.

En normal bredd på lokalgator är 5,5 - 6,0 m för att möjliggöra möte med sopbilar. Därför föreslås traditionella dubbelriktade lokalgator med en bredd på 5,5 - 6 m. Observera att siktlinjer behöver säkerställas i planlagt område för att undvika risk för olyckor mellan gående/cyklister och motorburna fordon på lokalgatorna.

6 Bilagor

Bilaga A. Område 1

Bilaga B. Område 2

Bilaga C. Område 3

Bilaga D. Område 4

Bilaga E. Utformningsförslag