

PM

TRAFIKPROGNOS SÖDRA FURULUND



Slutrapport

2022-12-07

1 Bakgrund och syfte

Framtagandet av en trafikprognos som underlag till kommunens översiktsplan påbörjades under 2014 och den första versionen utgjorde underlag till den översiktsplan som antogs 2016.

Syftet med trafikprognosen är att ge en bild av hur en framtida trafiksituation i Älmhult kan se ut med framtida utbyggnader av bostäder och verksamheter och med de förändringar av gatunätet som övervägs.

Trafikprognosen utgår från prognosåret 2040 och antagandet görs att samtliga planerade utbyggnader är genomförda till dess.

Trafikprognosen har reviderats allteftersom utbyggnadsplanerna har justerats över tid. De senaste revideringarna gjordes under 2021-2022 med en slutlig sammanställning daterad 221006.

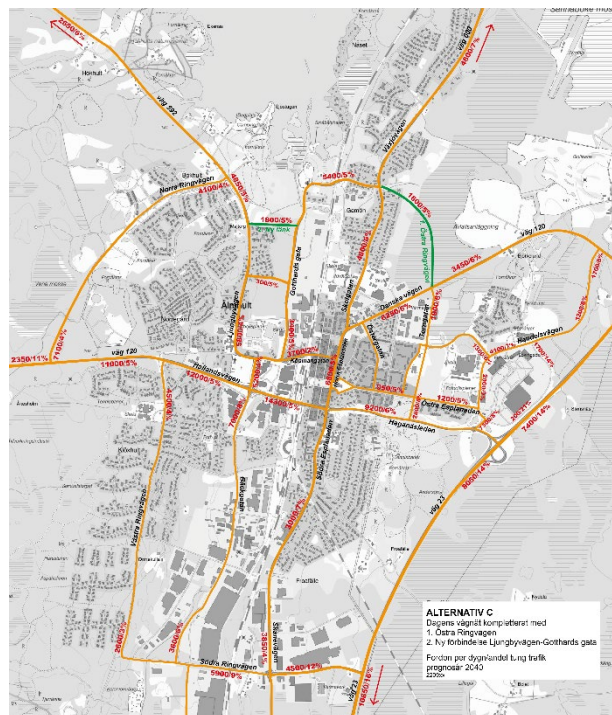
Tyréns har fått i uppdrag att, med utgångspunkt i trafikprognosen för tätorten, ta fram en mer detaljerad trafikprognos för området kring södra Furulund där kommunen planerar för utbyggnad av verksamheter och bostäder.

Trafikprognosen ska bland annat ska utgöra underlag för trafikbulerutredningar för den planerade bebyggelsen inom området.

2 Förutsättningar

2.1 Underliggande trafikprognos

Den senaste reviderade trafikprognosen för hela Älmhult togs fram under hösten 2022, med slutrapport daterad 221006. Trafikmängderna i området kring södra Furulund framgår av följande bilder för nollalternativet och utredningsalternativ A-B samt utredningsalternativ C-E. Skillnaden mellan utredningsalternativ A-B och C-E är den planerade Östra Ringvägen i kombination med en ny koppling mellan Ljungbyvägen och



Gotthards gata, som ger en genare och snabbare koppling från bebyggelsen i norr och nordväst mot östra Älmhult, handelsområdet och väg 23.



Figur 1 Nollalternativ samt utredningsalternativ A-B



Figur 2 Utredningsalternativ C-E.

I den underliggande trafikprognosen har trafiken från södra verksamhetsområdet kopplats söderut till lokalgatan runt handelsområdet. Utbyggnaderna av bostäder i Furulund (norra och södra) har hanterats som *ett* område som kopplats till Handelsvägen i en punkt mitt i området. Norra området antogs då stå för ca 70-75% av utbyggnaderna i delområdet Furulund och södra delen för ca 25-30%.

Södra verksamhetsområdet beräknades alstra 1730 fordon/dygn enligt WSPs trafikutredning daterad 210128 med utgångspunkt från uppmätta trafikflöden för ett liknande, befintligt, verksamhetsområde i Älmhult.

Bostäderna i Furulund har i den senaste trafikprognosen beräknats alstra 1360 fordon/dygn, baserat på 600 bostäder totalt varav knappt 80% lägenheter, drygt 15% radhus och drygt 5% villor. Den ursprungliga alstring, beräknad av WSP med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg, har reviderats ett par gånger under arbetets gång. Trafikverkets alstringsverktyg har använts även för revideringarna. I beräkningarna har inga påverkansfaktorer (kollektivtrafik, gång, cykel mm) använts.

2.2 Planerad utbyggnad södra Furulund

Arbetet med detaljplanen för Furulund har gått vidare och mer detaljerat underlag avseende utbyggnaderna i södra Furulund har erhållits från kommunen.

2.2.1 Södra verksamhetsområdet

Verksamhetsområdets utbyggnad uppgår enligt nya uppgifter till 22070 kvm BTA, där BTA=BYA.

I WSPs utredning från januari 2021 beräknades alstringen till 1730 fordon/dygn baserat på en BYA på 16718 kvm, med en BTA på 22230 kvm.

Detta ger ett alstringstal på ca 0,10 fordon/kvm BYA.

Applicerats på ny BYA enligt ovan, 22070,4 kvm, erhålls en trafikallstring för verksamhetsområdet på ca 2300 fordon/dygn, dvs en ökning med knappt 600 fordon/dygn. Andelen tung trafik antas i enlighet med tidigare bedömningar till ca 14%.

2.2.2 Bostäder

Totalt planeras nu för ca 300 bostäder, huvudsakligen lägenheter, i södra Furulund. Dessa fördelar sig ytmässigt på två delområden enligt nedan, vilket innebär ca 50 bostäder i den nordöstra delen av området och ca 250 bostäder i sydväst.



Figur 3 Ytorna som planläggs för bostadsändamål är markerat med streckad turkos linje.
Källa: Älmhults kommun

Trafikalstringen för bostäderna har beräknats med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg, med viss hänsyn till påverkansfaktorer.

Totalt beräknas bostäderna i södra Furulund alstra ca 520 fordon/dygn inklusive 15% nyttotrafik (besökare, leveranser, hantverkare, sophantering mm). Andelen tung trafik utgör ca 1-2%.

Drygt 15% av trafiken från bostäderna antas alstras i det nordöstra området och resterande trafik i sydväst.

2.3 Trafikfördelning

Trafiken från de planerade utbyggnaderna antas fördela sig på det övergripande vägnätet enligt samma antagande som gjorts i trafikprognosen för hela Älmhults tätort.

2.3.1 Trafikfördelning bostäder

Den tillkommande trafiken alstrad av planerade utbyggnader av bostäder har antagits fördela sig enligt följande på gatunätet i enlighet med den justering som gjordes 2017:

Trafikfördelning bostäder		Arbetsresor	Övrigt/fritid
		40%	60%
Ljungbyvägen	v 592	4%	1%
Hallandsvägen (E4)	v 120 V	3%	2%
Tingsryd mm	v 120 Ö	2%	1%
Växjövägen	v 600 N	2%	1%
Växjö mm	v 23 N	5%	3%
Hässleholm mm	v 23 S	4%	2%
	Internt	80%	90%
	Summa	100%	100%

Antagandena kring trafikens fördelning har baserats på underlag från Trafikverkets "Resvaneundersökning i sydöstra Sverige Blekinge, Småland och Öland" Rapport, 2012-12-11 Ver 2.3, i kombination med en analys av infartstrafik, pendlingsstatistik och underlag från tidigare utredningar kring Haganäsleden.

Den interna trafiken har fördelats på gatunätet baserat på underlag avseende målpunkter inom samhället, verksamhetsområdets lokalisering och dagens trafikflöden.

2.3.2 Trafikfördelning verksamheter

Den tillkommande trafiken alstrad av planerade utbyggnader av verksamheter har antagits fördela sig enligt följande:

Trafikfördelning		Handel/kontor	Industri etc
Ljungbyvägen	v 592	3%	3%
Hallandsvägen (E4)	v 120 V	5%	10%
Tingsryd mm	v 120 Ö	1%	1%
Växjövägen	v 600 n	1%	1%
Växjö mm	v 23 N	10%	25%
Hässleholm mm	v 23 S	20%	20%
	Internt	60%	40%
	Summa	100%	100%

Antagandena kring trafikens fördelning på gatunätet har baserats på en analys av pendlingsstatistik, infartstrafik och underlag från tidigare utredningar.

Den interna trafiken har fördelats på gatunätet baserat på underlag avseende målpunkter i samhället, bostadsområdets lokalisering och dagens trafikflöden.

2.3.3 Inne i området

Trafik alstrad av verksamhetsområdet antas i huvudsak fördelas söderut, mot den södra anslutningen till Handelsvägen, norr om handelsområdet, och vidare Handelsvägen söderut. Trafik riktad norrut antas dock välja den norra anslutningen till Handelsvägen och vidare norrut på Handelsvägen.

För bostäderna antas det nordöstra delområdet endast använda den norra anslutningen till Handelsvägen.

Bostäderna i den sydvästra delen antas förenklat vara jämt spridda över utbyggnadsområdet och fördelas på norra respektive södra anslutningen beroende på vart trafiken ska och var i området man befinner sig.



Figur 4 Berörda vägar är markerade med streckad röd linje i bilden ovan. Verksamhetsområdet är markerat med streckad turkos linje. Källa: Älmhults kommun

3 Resultat

I bilden nedan redovisas beräknade trafikflöden på gatunätet runt södra Furulund, fordon/dygn samt andel tung trafik vid prognosåret 2040.



Figur 5 Trafikmängder, fordon/dygn samt andel tung trafik, prognosår 2040, utredningsalternativ C-E med Östra Ringvägen.

Då merparten av trafiken är riktad söderut på Handelsvägen, och vidare söder- och västerut, kommer stor del av trafiken som alstras inom området att använda den södra anslutningen till Handelsvägen. Beroende på hur områdena planeras, var parkering lokaliseras, hur och var kvarteren ansluter till den lokala slingan kan mer trafik välja den norra anslutningen även om den är riktad söderut.