

PM – Uppdatering av Trafikutredning Lantlyckan

Underlag till detaljplan Södra Svalöv 30:7 m.fl., Svalövs kommun



Slutversion

Beställare
Svalövs kommun
Kontaktperson
Elin Persson

Uppdragsledare/Trafikplanerare
Jakob Sarvik
Telefon
+46 10 505 78 57
Mobil
+46 768 36 35 56
E-mail
jakob.sarvik@afry.com

Kvalitetsgranskning
Cecilia Johansson

Date
03/06/2021
Project ID
201740

Innehållsförteckning

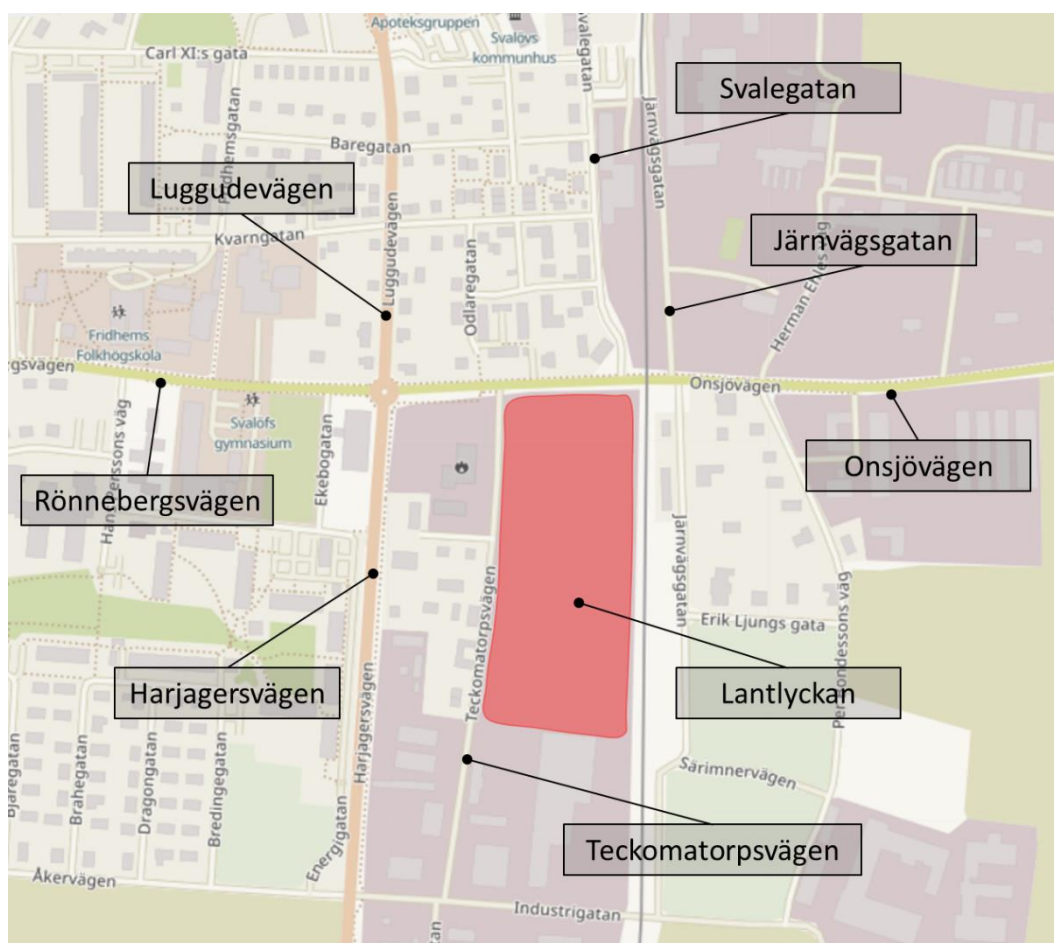
1	Inledning.....	3
1.1	Bakgrund och syfte	3
2	Förutsättningar	4
2.1	Förändring av planerad exploatering	4
2.1.1	Södra delen av Lantlyckan	4
2.1.2	Norra delen av Lantlyckan	4
2.2	Nya parkeringsriktlinjer.....	5
2.2.1	Cykelparkering.....	5
2.2.2	Bilparkering	6
3	Gång- och cykeltrafik	8
3.1	Åtgärder för gång och cykel.....	9
4	Parkeringsbehov.....	10
5	Trafikanalys.....	11
5.1	Nuläge	11
5.2	Trafikalstring.....	12
5.3	Kapacitet och framkomlighet	12
6	Slutsatser.....	14
6.1	Åtgärder för gång och cykel.....	14
6.2	Slutsatser för biltrafik och parkering	15

1 Inledning

Detta PM är en uppdatering av den trafikutredning för Lantlyckan som utfördes av AFRY under vintern 2019/2020.

1.1 Bakgrund och syfte

Lantlyckan är namnet på Lantmännens tidigare område i centrala Svalöv. Planläggning av området pågår för bostäder, centrumverksamheter, trygghetsboende och särskilt boende. Planområdets lokalisering illustreras i Figur 1.



Figur 1. Planområdet och närliggande gator. Bakgrundskarta: OpenStreetMap.

I ett första skede av planeringen för Lantlyckan togs en strukturskiss fram för hela området. Den utgjorde sedan underlag för en detaljplan för den södra delen av Lantlyckan (antagen av kommunfullmäktige i februari 2021 och vann laga kraft i maj 2021). Efter det har en ny uppdaterad strukturskiss tagits fram, som ska ligga till grund för en detaljplan för norra delen av området. I den nya strukturskissen har planerade exploateringe av den resterande delen av Lantlyckan förändrats, och så även hur trafiken leds till/från området.

Syftet med uppdateringen av trafikutredningen är att säkerställa tillgänglighet och framkomlighet för olika trafikslag till och från området enligt det nya exploateringsförslaget samt bedöma parkeringsbehovet inom området baserat på den nya föreslagna parkeringsnormen i kommunen.

2 Förutsättningar

I detta kapitel anges de förutsättningar som gäller för uppdateringen av trafikutredningen. Ny föreslagen exploatering och nya parkeringsriktlinjer är de förutsättningarna som ligger till grund för behovet av en uppdatering av trafikutredningen.

2.1 Förändring av planerad exploatering

Lantlyckan delades från början in i tre olika delområden som var tänkta att planläggas och genomföras i tre olika etapper. Den första etappen var den södra delen, där detaljplan är antagen och har vunnit laga kraft (våren 2021). Inom ramen för denna uppdatering är därför förutsättningarna för den södra delen oförändrade.

2.1.1 Södra delen av Lantlyckan

Samma förutsättningar gäller för den södra delen av Lantlyckan som vid framtagandet av den tidigare trafikutredningen.

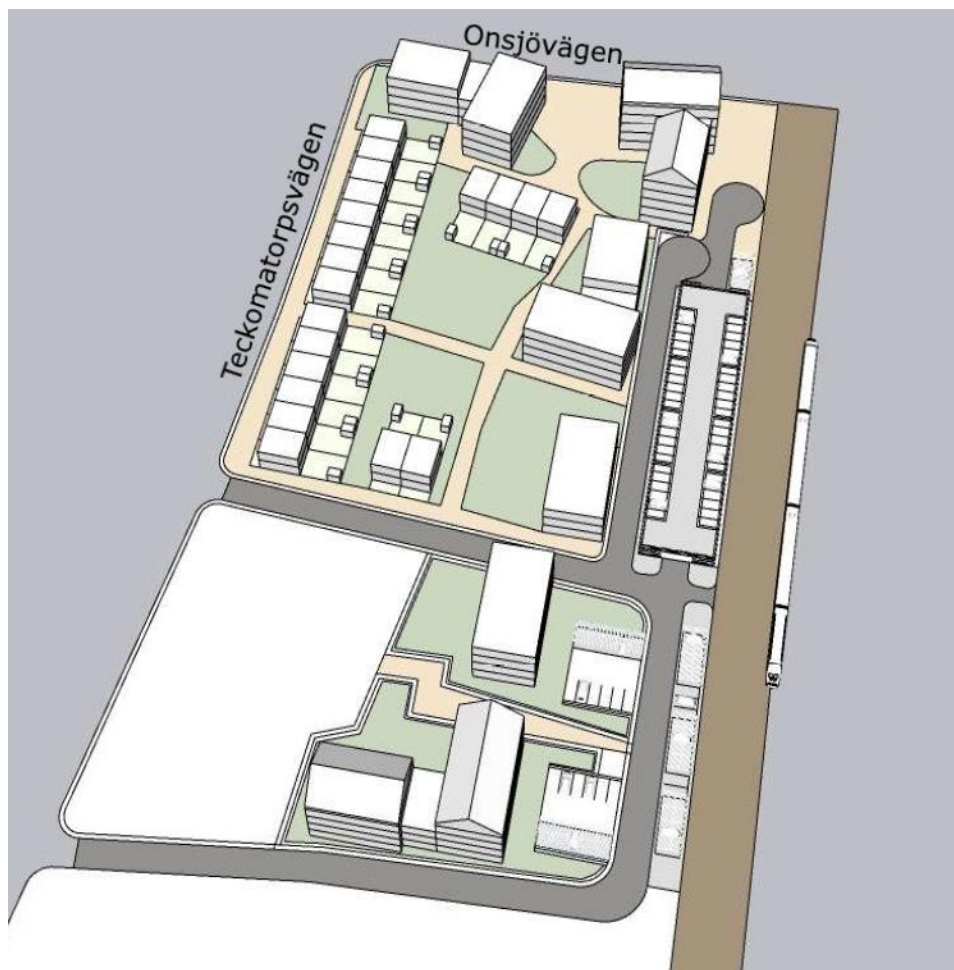
I planförslaget för den södra delen ingår det 1 900 m² BTA flerbostadshus och 6 700 m² BTA äldreboende. För beräkning av parkeringsbehov enligt Svalövs parkeringsriktlinjer så behövs antal boende och antal anställda vid äldreboende för att få fram parkeringsbehovet. Inom äldreboendet finns 40 platser för boende i lägenheter och det beräknas bli mellan 45-57 anställda. I uträkningen av parkeringsbehov har maximalt antal anställda antagits för att säkerställa parkeringsbehovet.

2.1.2 Norra delen av Lantlyckan

Den norra delen av Lantlyckan var från början indelad i två delområden där det i den första strukturskissen ingick flerbostadshus, radhus, centrumverksamheter samt en förskola. I den uppdaterade strukturskissen ses hela den norra delen av Lantlyckan som ett område. Strukturskissen möjliggör för flerbostadshus, radhus samt lokal för centrumverksamhet. Förslaget inkluderar ca 14 350 m² BTA flerbostadshus (inklusive en eventuell lokal för centrumverksamhet) och 20 radhus.

Parkeringsplatser för samtliga bostäder löses i en gemensam parkeringsyta i den östra delen av området, intill järnvägen. Strukturskissen medger 144 p-platser i den gemensamma parkeringslösningen. Baserat på de beräkningar som följer gällande parkeringsbehov och framkomlighet så kan exploateringen komma att behöva justeras.

Se figur 2 för en översiktlig bild av Norra Lantlyckan.



Figur 2. Ny strukturskiss för Norra Lantlyckan. Källa: AFRY.

2.2 Nya parkeringsriktlinjer

Svalövs kommun har 2021 tagit fram *Reviderade/Alternativa Parkeringsriktlinjer för cykel och bil*. Riktlinjerna beskriver utformning och parkeringstal för cykel. För bilparkering beskriver riktlinjerna utformning, parkeringstal, stationsnära läge, flexibilitet, samnyttjande, laddinfrastruktur samt parkering för rörelsehindrade.

2.2.1 Cykelparkering

Svalövs kommun vill främja cykling och riktlinjerna är framtagna för att stödja detta. Bland annat säger riktlinjerna att avståndet mellan boende/verksamhet och cykelparkering ska vara kortare än tillhörande bilparkering för att skapa attraktiv cykelparkering och uppmuntra till ett hållbart resande. Riktlinjerna för utformning av boendeparkering säger bland annat att:

- Avståndet till entré från cykelparkering bör vara kortare än 25 meter.
- Vid utformning av cykelparkering bör minst hälften av boendeplatserna vara väderskyddade men cykelparkering för besökande behöver inte väderskyddas.
- Det bör finnas plats för bredare cykelfordon och möjlighet till garage eller cykelförråd vid bostaden.
- Samtliga parkeringsplatser ska ge möjlighet att säkert låsa fast cykeln.

Gällande utformning av cykelparkering vid tågstation eller busstorg gäller bland annat:

- Väderskyddade cykelparkeringar bör byggas i anslutning till hållplatsen och prioriteras närmare än bilparkering.
- Det är viktigt att samtliga parkeringsplatser ger möjlighet att säkert låsa fast cykeln.
- Det bör även finnas möjlighet att pumpa sin cykel på dessa platser.
- Det är av stor vikt att cykelparkeringen utformas så den upplevs trygg och säker samt är smidig och enkel så medborgare vill använda parkeringen.

I tabell 1 nedan anges de parkeringstal som gäller avseende boendeparkering och parkering för verksamheter. Parkeringstalen avser antal platser per 1 000 m² BTA där ej annat anges, besöksparkering inkluderat.

Tabell 1. Parkeringstal för cykel. Källa: Svalövs kommuns reviderade/alternativa parkeringsriktlinjer.

Kategori	Cykelparkering
Boende småhus, egen p-plats	Anordnas på tomt
Boende småhus, gemensam p-plats	Anordnas på tomt
Flerbostadshus, gemensam p-plats	25
Särskilt boende utan vårdbehov	Särskild bedömning
Särskilt boende med vårdbehov, gemensam p-plats	För 40% av de anställda
Kontor (40 pers)	25
Handel	25
Industri	5
Grundskola, gymnasium	30-45
Förskola	15
Hotell, restaurang, samlingslokal	Särskild bedömning

2.2.2 Bilparkering

På kvartersmark ska parkering för boende prioriteras före besöks- och kundparkering. Sist tillgodoses behovet för arbetsplatsparkering. Däremot ska inte parkering prioriteras över grönytor, lekutrymme för barn eller mötesplatser för boende. Speciellt i områden som är mer tätbebyggda och centralt belägna.

Avståndsriktlinjerna säger att avståndet från bilparkering till bostad bör vara kortare än 200 meter. Besökande kan ofta acceptera ett gångavstånd som är något längre. Arbetsplatsparkering har en lägre prioritering än boendeparkering och ett avstånd på 300 meter bör kunna accepteras. Parkeringsplatser för besökare till verksamheter bör finnas inom 100 meter.

Vid anläggande av pendlarparkeringar säger riktlinjerna att det ska eftersträvas att anlägga dessa så nära tåg- eller busstationen som möjligt för att främja resandet med kollektivtrafik. Dock ska cykelparkering och busshållplats prioriteras närmast tågstationen. Pendlarparkering bör inte vara av hårdgjord yta, om det är möjligt.

I samband med uppförande av byggnad ställs egenskapskrav på laddinfrastruktur i Plan- och bygglagen, PBL. Dessa krav gäller både vid ny- och ombyggnation för byggnader där

behovet av bilparkering är fler än tio parkeringsplatser. Vad för utrustning eller förberedelse för laddning som krävs framgår i Plan- och byggförordningen. (2011:338) 3 kap. 20 b §.

Byggnader ska vara tillgängliga för personer med rörelse- eller orienteringsnedsättningar. En till tre procent av samtliga bilplatser anpassas för rörelsehindrade. Vid utformning, dimensionering och lokalisering av bilparkering för rörelsehindrade ska Boverkets byggregler och Boverkets föreskrifter följas. Minst en parkeringsplats ska kunna ordnas inom 25 meter från entré. Vid platser där det förväntas finnas större efterfrågan på platser för rörelsehindrade och även behov av av- och påstigningszon vid entrén, t.ex. vid vårdinrättningar och särskilt boende med vårdbehov, krävs särskild bedömning.

I tabell 2 nedan anges de parkeringstal som gäller avseende boendeparkering och parkeirng för verksamheter. Parkeringstalen avser antal platser per 1 000 m² BTA där ej annat anges, besöksparkering inkluderat. Stationsnära lägen definieras i riktlinjerna som en fastighet med högst 600 meter faktiskt gångavstånd till tågstationen. För dessa fastigheter är parkeringstalet för bil lägre jämfört med övriga delar av kommunen.

Tabell 2. Parkeringstal för bil. Källa: Svalövs kommuns reviderade/alternativa parkeringsriktlinjer.

Kategori	Stationsnära bilparkering	Övrig bilparkering
Boende småhus, egen p-plats	1*	2*
Boende småhus, gemensam p-plats	0,8*	1,6*
Flerbostadshus, gemensam p-plats	11	13
Särskilt boende med vårdbehov, gemensam p-plats	För 50 % av de anställda och 30 % av lägenhetsantal** för besökande	För 70 % av de anställda och 40 % av lägenhetsantal** för besökande
Kontor (40 pers)	20	20-30
Handel	15	30
Industri	7	14
Grundskola, gymnasium	8	15
Förskola	8	15
Hotell, restaurang, samlingslokal	Särskild bedömning	Särskild bedömning

* Parkeringsbehovet anges i bilplatser per bostad för småhus.

** En- och tvårumslägenheter med vårdbehov.

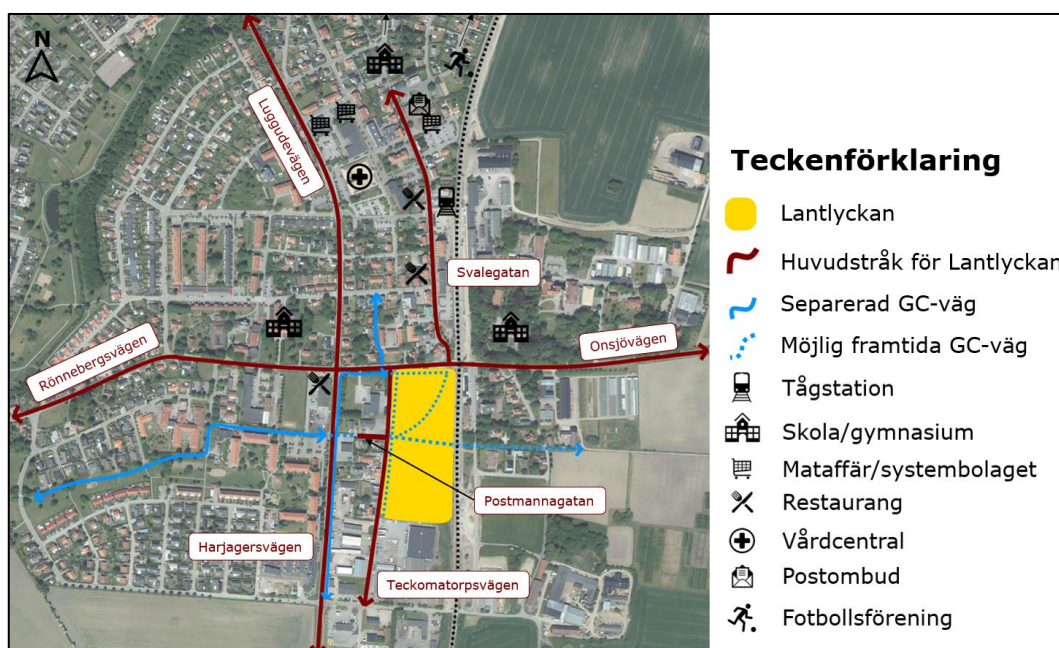
Om åtgärder som leder till minskad parkeringsefterfrågan genomförs ska en reduktion av antal bilparkeringsplatser kunna ske med upp till 30 procent. En reduktion av parkeringsplatser görs genom särskild utredning och ska dokumenteras med ett avtal som visar på vilka åtgärder som ska säkerställa att ett reducerat parkeringsbehov kommer finnas på fastigheten.

Exempel på åtgärder kan vara medlemskap i bilpool för boende, bostaden erbjuder cykelpool, arbetsplatser erbjuder flexibla arbetstider alternativt tillåter arbete hemifrån för anställda samt samnyttjande av parkeringsplatser med andra verksamheter.

Med samnyttjande av parkeringsplatser menas att områden med blandade funktioner, som attraherar parkerade bilar vid olika tidpunkter, kan utnyttja gemensamma parkeringsytor och därmed skapa ett lägre parkeringsbehov.

3 Gång- och cykeltrafik

De befintliga kopplingarna till området är goda för gående med gångbanor på samtliga gator och vägar förutom Teckomatorpsvägen. Lantlyckans centrala läge skapar goda möjligheter att nå målpunkter i tätorten till fots eller med cykel. Onsjövägen, Svalegatan och Odlaregatan är de viktigaste befintliga anslutande gång- och cykelstråken till Lantlyckan. Svalegatan kommer bli det genaste stråket mellan Lantlyckan och en rad målpunkter så som tågstation, mataffärer, restauranger, etc.. Svalegatan har gångytor längs båda sidor gatan medan cyklar är hänvisade till blandtrafik. Onsjövägen har i dagsläget enbart separerad cykelväg mellan cirkulationsplatsen vid väg 106 och Teckomatorpsvägen. I figur 3 redovisas de huvudsakliga kopplingarna mellan Lantlyckan och övriga delar av Svalöv.



Figur 3. Huvudsakliga rörelsestråk som kopplar Lantlyckan till resterande delar av Svalöv och dess målpunkter. Bakgrundskarta: Eniro.

En befintlig gång- och cykelväg från västra Svalöv ansluter till Harjagersvägen, men sedan saknas en koppling mellan Harjagersvägen och Teckomatorpsvägen. På Harjagersvägen ligger busshållplatsen Brandstationen i höjd med Postmannagatan, som inte är ihopkopplad med Harjagersvägen i dagsläget. Andra brister i gång- och cykelnätet i Lantlyckans närområde inkluderar bland annat att Onsjövägen och Teckomatorpsvägen, som saknar cykelfält eller cykelbana, samt att Teckomatorpsvägen saknar markerade överfarter eller passager för oskyddade trafikanter.

3.1 Åtgärder för gång och cykel

I den tidigare trafikutredningen identifierades åtgärder för att säkerställa god tillgänglighet och framkomlighet för fotgängare och cyklister, både på kort och lång sikt. Listan med åtgärder har kompletterats efter de förändringar som skett i den planerade exploateringen och de diskussioner som förts under projektgruppsmöten med konsultgrupp, kommun och Trafikverket.

Följande åtgärder identifieras som viktiga att genomföra innan Lantlyckan är helt färdigutbyggt:

- Fotgängare och cyklister bör prioriteras med gena och separerade stråk genom Lantlyckan.
- En ny koppling mellan Lantlyckan och Harjagersvägen för oskyddade trafikanter i form av en förlängning av Postmannagatan skulle skapa en genare koppling till busshållplats Brandstationen. Det behövs även en passage, förslagsvis hastighetssäktrat övergångsställe, över Teckomatorpsvägen mellan Lantlyckan och Postmannagatan för att knyta ihop stråket.
- Hastighetssäkring av överfarter för fotgängare och cyklister för att öka trafiksäkerheten. Överfarten över Onsjövägen mot Odlaregatan är viktigast att hastighetssäkra, men helst även övergångsstället över Onsjövägen mot Svalegatan. Hastighetssäkring kan göras genom t.ex. gupp eller acti-bump.
- Övergångsstället på Onsjövägen som knyter an Lantlyckan med Svalegatan är viktigt att bevara för att säkerställa en god koppling mellan området och tågstationen. Det finns dock möjlighet att flytta övergångsstället några meter till väster, vilket skulle medföra att övergången blir mer trafiksäker och den får en tydligare anslutning till den planerade torgytan.
- Cykelbanan längs Onsjövägens södra sida behöver förlängas och knyta an till övergångsstället mot Svalegatan så att den går längs med hela norra delen av Lantlyckan. Då behövs även en markerad korsningsplats för fotgängare och cyklister över Teckomatorpsvägen, förslagsvis övergångsställe med inkluderad cykelpassage. Det är även önskvärt att säkerställa så att cyklister och fotgängare kan ta sig genom plankorsningen med järnvägen på ett tryggt och säkert sätt, då det finns målpunkter så som t.ex. skola och park på östra sidan järnvägen.
- Cykelväg behövs längs Teckomatorpsvägen – från Onsjövägen och ner till slutet av Lantlyckan. Antingen i form av cykelfält eller cykelbana, helst egen bana för att prioritera cyklisterna så mycket som möjligt.

4 Parkeringsbehov

Nedan redovisas parkeringsbehovet som exploateringen i den nya strukturskissen genererar, för både cykel och bil. Strukturskissen som ligger till grund för beräkningarna har tagits fram av AFRY i ett parallellt uppdrag och kan komma att justeras i det fortsatta arbetet, bland annat beroende på vad följande beräkningar resulterar i. Parkeringsbehovet baseras på kommunens parkeringsnorm, som redovisas i kapitel 2.2.

Södra Lantlyckan har inte förändrats sedan den tidigare trafikutredningen och det ligger utanför de 600 meterna som innebär stationsnära läge. Därav har inte något nytt parkeringsbehov beräknats för Södra Lantlyckan i denna uppdatering av trafikutredningen.

Norra Lantlyckan kommer huvudsakligen bestå av bostäder. En lokal för centrumverksamhet kommer eventuellt inkluderas i det flerbostadshuset som ligger längst upp i nordöstra hörnet av planområdet. Inom ramen för denna utredningen så har parkeringsbehovet beräknats för bostäder i hela området. Parkeringsbehovet för hela området antas inte förändras i någon större bemärkelse om en lokal frigörs för centrumverksamhet. Däremot behöver parkeringsplats för rörelsehindrade och lastzon möjliggöras inom nära avstånd till en sådan lokal, vilket behöver utredas vidare om detta beslutas.

Hela Norra Lantlyckan, både radhus och flerbostadshus, kommer ha gemensam parkering i den östra delen av området, ut mot järnvägsspåret.

Norra Lantlyckan ligger inom de 600 meterna som definieras vara stationsnära läge, vilket betyder att parkeringsbehovet blir reducerat jämfört med övriga Svalöv. Parkeringsbehovet för Norra Lantlyckan anges i tabell 3 nedan.

Tabell 3. Planerad exploatering och tillkommande parkeringsbehov för Norra Lantlyckan.

Norra Lantlyckan	BTA m ²	Antal bostäder	P-cykel	P-bil
Radhus	-	20	-	16
Flerbostadshus	14 350	-	360	158
Totalt			360	174

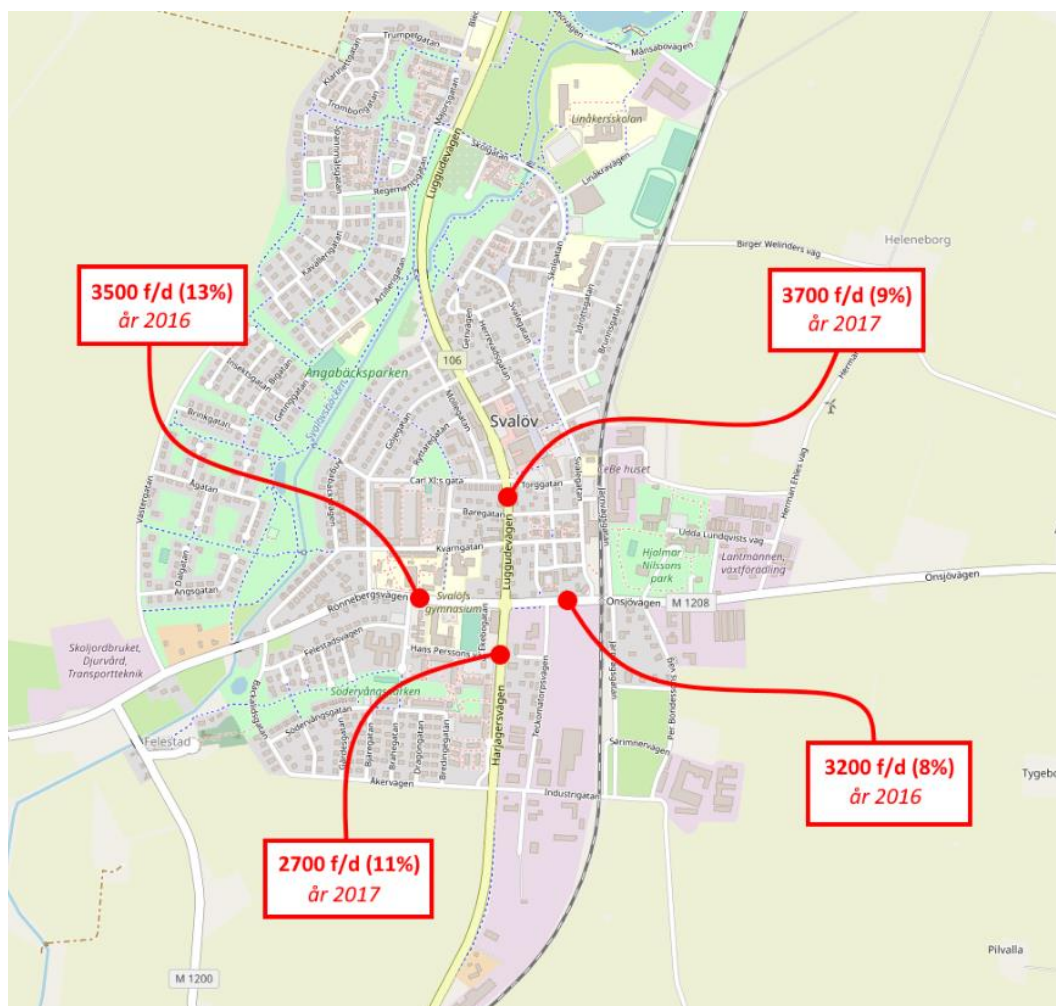
I parkeringsriktlinjerna möjliggörs en sammanvägd bedömning för bilparkeringsbehovet, där p-platserna kan reduceras med upp till 30%, om åtgärder som leder till minskad parkeringsefterfrågan genomförs. Exempel på åtgärder kan vara medlemskap i bilpool för boende eller att bostaden erbjuder cykelpool av cyklar, elcyklar eller lådcyklar i minst fem år.

En reduktion av parkeringsplatser görs genom särskild utredning och ska dokumenteras med ett avtal som visar på vilka åtgärder som ska säkerställa att ett reducerat parkeringsbehov kommer finnas på fastigheten. Det krävs således att exploatörerna och kommunen kommer överens om lämpliga åtgärder och hur mycket reduktion dessa åtgärder kan medföra. En reduktion på 20% innebär ett totalt behov av 140 p-platser och 30% reduktion innebär ett totalt behov av 122 p-platser.

5 Trafikanalys

5.1 Nuläge

Uppgifter om trafikflöden finns enbart tillgängligt för det statliga vägnätet, se figur 4.



Figur 4. Trafikmängder i form av fordon/dygn (ÅDT), andel tung trafik och år då mätningen genomfördes. Källa: NVDB, Bakgrundskarta: OpenStreetMap.

Vägtrafiken har inte ökat nämnvärt under de år som Trafikverket genomfört mätningar. En marginell årlig ökning i antalet fordon kan ses på Harjagersvägen, Luggudevägen och Rönnebergsvägen. Längs Onsjövägen har trafiken minskat något under samma period. Trafikutvecklingen redovisas i tabell 4.

Tabell 4. Årlig utveckling av vägtrafik (ÅDT) under de senaste 12 åren.

Gatunamn	Årlig utveckling under senaste 12 åren
Harjagersvägen	0,54%
Luggudevägen	0,61%
Onsjövägen	-0,66%
Rönnebergsvägen	0,14%

5.2 Trafikalstring

Trafikalstringen från Lantlyckan har uppskattats med hjälp av den planerade exploateringen och det framräknade parkeringsbehovet (se kapitel 4), med hänsyn till prognosåret 2040. År 2040 uppskattas Lantlyckan generera ca 800 bilresor per dag till och från området. Fördelningen mellan de olika områdena visas i tabell 5.

Tabell 5. Alstrad trafik från planerad exploatering av Lantlyckan.

Delområde	Bilresor/dag (år 2040)
Södra Lantlyckan	250
Norra Lantlyckan	550
Totalt	800

All biltrafik som kommer till eller från Lantlyckan förväntas ansluta via Onsjövägen och vidare längs Teckomatorpsvägen.

Sett till hur målpunkterna i Svalövs tätort är placerade och enligt pendlarstatistik från senaste resvaneundersökningen från Region Skåne så förväntas majoriteten av biltrafiken till och från Lantlyckan passera cirkulationsplatsen som knyter ihop Harjagersvägen, Luggudevägen, Onsjövägen och Rönnebergsvägen. En fördelning mellan dessa fyra vägar har gjorts efter resandestatistik från senaste resvaneundersökningen.

Den alstrade trafiken till och från Lantlyckan adderas sedan med de framräknade trafikflödena på Harjagersvägen, Luggudevägen, Onsjövägen och Rönnebergsvägen med prognosår 2040. Den årliga trafikökningen de 12 senaste åren (se kapitel 5.1) har utgjort grund för att räkna fram trafikflödena på dessa vägar och resultatet visas i tabellen nedan, där även den alstrade trafiken från Lantlyckan är inkluderad.

Tabell 6. Trafikflöden år 2040 på de fyra statliga vägarna i närområdet, inkluderat den alstrade trafiken från Lantlyckan. Källa: NVDB.

Gata	ÅDT 2040	Tung trafik	Maxtimme*
Harjagersvägen	3300 f/d	11%	400 f/h
Luggudevägen	4500 f/d	9%	500 f/h
Onsjövägen, väster om Teckomatorpsvägen	4100 f/d	8%	450 f/h
Onsjövägen, öster om Teckomatorpsvägen	3900 f/d	8%	450 f/h
Rönnebergsvägen	3800 f/d	13%	400 f/h

*Maxtimestrafik är 10% av ÅMVD (årsmedelvardagsdygnstrafik), där ÅDT är 90% av ÅMVD.

5.3 Kapacitet och framkomlighet

I den tidigare utredningen så utfördes Capcal-beräkningar för att bedöma kapaciteten och framkomligheten i korsningspunkterna Onsjövägen/Teckomatorpsvägen och Onsjövägen/Svalegatan. Förändringarna i den planerade exploateringen gör att nya kapacitetsberäkningar bedöms vara nödvändiga för korsningspunkten Onsjövägen/Teckomatorpsvägen men inte för korsningen Onsjövägen/Svalegatan.

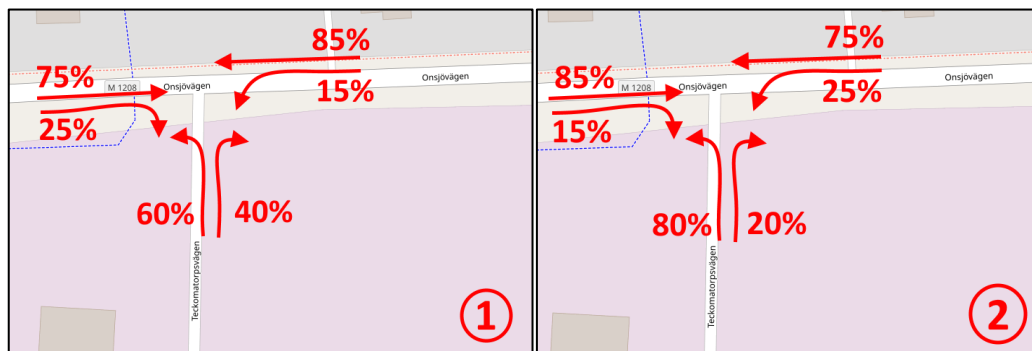
Capcal använder indata i form av korsningens geometri, hastigheter, trafikflöden (fordon/timme) uppdelat på svängandelar samt andel tung trafik. Capcal redovisar sedan beräknad belastningsgrad, fördröjning (sekunder/fordon) och kölängd (antal fordon) för samtliga tillfarter i korsningarna. Riktvärde enligt VGU är att belastningsgraden ska vara mindre än 0,8 för önskvärd standard.

De trafikflöden som är dimensionerande är det maxtimmesflödet som redovisas i tabell 5, med prognosår 2040. För den alstrade trafiken till och från Lantlyckan blir maxtimmesflödet 90 fordon/timme. Det saknas underlag för trafikflöden på Teckomatorpsvägen.

Maxtimmesflödet har uppskattats med god marginal för att säkerställa att korsningens kapacitet och framkomlighet kommer vara god. Maxtimmesflödet på Teckomatorpsvägen antas vara en tredjedel av Onsjövägen, exkluderat alstrad trafik till och från Lantlyckan. Andel tung trafik på Teckomatorpsvägen antas vara 12%. Onsjövägen har en hastighetsgräns på 50 km/h och Teckomatorpsvägen har 40 km/h.

Trafikens fördelning i form av svängandelar har uppskattats med hjälp av resandestatistik från den senaste resvaneundersökningen från Region Skåne och med beaktning av var målpunkterna inom Svalövs tätort är lokaliserade. För att ta höjd för osäkerheter av trafikens fördelning har två olika varianter av svängfördelning testats.

Figurerna nedan redovisar de två olika variationerna av svängfördelning som antagits för korsningen Onsjövägen/Teckomatorpsvägen.



Figur 5. De två olika svängfördelningarna under dimensionerande timme som testas i Capcal-beräkningarna. Bakgrundskarta: OpenStreetMap.

För båda variationerna av svängfördelning blir östra delen av Onsjövägen den tillfart med högst belastningsgrad, dock är belastningsgraden mycket låg för de båda variationerna. Resultatet från Capcal-beräkningarna redovisas i tabell 7 och 8 nedan.

Tabell 7. Resultatet av Capcal-beräkningarna med svängfördelning 1 enligt figur ovan.

Tillfart	Belastningsgrad	Fördröjning (s/f)	Kölängd (antal fordon, medel)
Onsjövägen västra	0,10	1	0
Onsjövägen östra	0,16	1	0
Teckomatorpsvägen	0,11	6	0,1

Tabell 8. Resultatet av Capcal-beräkningarna med svängfördelning 2 enligt figur ovan.

Tillfart	Belastningsgrad	Fördröjning (s/f)	Körlängd (antal fordon, medel)
Onsjövägen västra	0,09	0	0
Onsjövägen östra	0,18	2	0,1
Teckomatorpsvägen	0,14	7	0,1

För att bevisa att korsningens kapacitet och framkomlighet kommer vara god även med överdriven utveckling av trafikflödena gjordes ytterligare en Capcal-körning, med dubbelt maxtimmesflöde. Resultatet blev en belastningsgrad på 0,47 för Teckomatorpsvägen, 0,17 för västra tillfarten av Onsjövägen och 0,38 för östra tillfarten av Onsjövägen, alltså fortfarande mycket låg belastning. Körlängden och fördröjningen var även de fortsatt låga.

Korsningen Onsjövägen/Teckomatorpsvägen bedöms således klara av den framtida trafiksituationen och bibehålla god kapacitet och framkomlighet för motorfordonstrafiken.

6 Slutsatser

Nedan redovisas slutsatser och rekommenderade åtgärder för gång och cykel som har framgått av den uppdaterade trafikutredningen.

6.1 Åtgärder för gång och cykel

I den tidigare trafikutredningen identifierades åtgärder för att säkerställa god tillgänglighet och framkomlighet för fotgängare och cyklister, både på kort och lång sikt. Listan med åtgärder har kompletterats efter de förändringar som skett i den planerade exploateringen och de diskussioner som förts under projektgruppsmöten med konsultgrupp, kommun och Trafikverket.

Följande åtgärder identifieras som viktiga att genomföra innan Lantlyckan är helt färdigutbyggt:

- Fotgängare och cyklister bör prioriteras med gena och separerade stråk genom Lantlyckan.
- En ny koppling mellan Lantlyckan och Harjagersvägen för oskyddade trafikanter i form av en förlängning av Postmannagatan skulle skapa en genare koppling till busshållplats Brandstationen. Det behövs även en passage, förslagsvis hastighetssäkrat övergångsställe, över Teckomatorpsvägen mellan Lantlyckan och Postmannagatan för att knyta ihop stråket.
- Hastighetssäkring av överfarter för fotgängare och cyklister för att öka trafiksäkerheten. Överfarten över Onsjövägen mot Odlaregatan är viktigast att hastighetssäkra, men helst även övergångsstället över Onsjövägen mot Svalegatan. Hastighetssäkring kan göras genom t.ex. gupp eller acti-bump.
- Övergångsstället på Onsjövägen som knyter an Lantlyckan med Svalegatan är viktigt att bevara för att säkerställa en god koppling mellan området och tågstationen. Det finns dock möjlighet att flytta övergångsstället några meter till vänster, vilket skulle medföra att övergången sker i en tydligare anslutning till den planerade torgytan.
- Cykelbanan längs Onsjövägens södra sida behöver förlängas och knyta an till övergångsstället mot Svalegatan så att den går längs med hela norra delen av Lantlyckan. Då behövs även en markerad korsningsplats för fotgängare och

cyklister över Teckomatorpsvägen, förslagsvis övergångsställe med inkluderad cykelpassage. Det är även önskvärt att säkerställa så att cyklister och fotgängare kan ta sig genom plankorsningen med järnvägen på ett tryggt och säkert sätt, då det finns målpunkter så som t.ex. skola och park på östra sidan järnvägen.

- Cykelväg behövs längs Teckomatorpsvägen – från Onsjövägen och ner till slutet av Lantlyckan. Antingen i form av cykelfält eller cykelbana, helst egen bana för att prioritera cyklisterna så mycket som möjligt.

6.2 Slutsatser för biltrafik och parkering

Följande slutsatser har dragits från det uträknade parkeringsbehovet och kapacitetsberäkningarna:

- Enligt den parkeringsnorm som kommunen har tagit fram så fungerar inte den föreslagna strukturskissen. Strukturskissen tillgodoser 144 p-platser i den gemensamma parkeringsytan medan behovet beräknas till 174 platser totalt. Går det inte att möjliggöra fler än 144 p-platser så blir det dimensionerande för hur mycket exploatering som blir möjligt. 144 p-platser medger i så fall 20 st radhus och ca 11 630 m² BTA flerbostadshus.
- Om kommunen och exploatörerna kan komma överens om lämpliga mobilitetsåtgärder och hur mycket dessa kan reducera parkeringsbehovet, så kan det vara en annan möjlighet för att lösa parkeringsfrågan. Kan de ingå ett avtal som medger en reduktion på 20% innebär det ett totalt behov av 140 p-platser, medan 30% reduktion innebär ett totalt behov av 122 p-platser. Det skulle således innebära att den föreslagna exploateringen är möjlig att genomföra med den parkeringslösningen som tillgodoses i strukturskissen.
- Då den exploatering som varit grund till beräkningarna antas vara ett maximalt scenario så bedöms korsningen Onsjövägen/Teckomatorpsvägen klara av den framtida trafiksituationen, där all trafik till/från Lantlyckan förväntas gå genom korsningen, och bibehålla god kapacitet och framkomlighet. Om utbudet av parkeringsplatser visar sig bli dimensionerande, enligt resonemanget i punkten ovan, så skulle det innebära en mindre trafikallsträng och därmed en mindre belastning på korsningen.