

TRAFIKUTREDNING PERSTORP 25:114 M.FL.

2024-12-13



TRAFIKUTREDNING PERSTORP 25:114 M.FL.

KUND

Perstorp Fastighets AB

KONSULT

WSP Sverige AB

Box 34

371 21 Karlskrona

Besök: Högabergsgatan 3

Tel: +46 10-722 50 00

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

KONTAKTPERSONER

Johan Örnberg, Perstorps Fastighets AB

Pontus Petersson, WSP Sverige AB

UPPDRAGSNAMN

Perstorp –Trafikutredning

UPPDRAGSNUMMER

10356635

FÖRFATTARE

Sara Sander

DATUM

2024-12-13

ÄNDRINGSDATUM

GRANSKAD AV

Pontus Petersson

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
1.1	TIDIGARE UTREDNINGAR	4
2	FÖRUTSÄTTNINGAR	4
2.1	LÄGE OCH AVGRÄNSNING	4
2.2	PLANERAD UTBYGGNAD	5
2.3	BILTRAFIK	6
2.4	KOLLEKTIVTRAFIK	10
2.5	GÅNG- OCH CYKEL	10
3	ANALYS & KONSEKVENSBEDÖMNING	12
3.1	FRAMKOMLIGHET VÄG 21 / BRUKSVÄGEN / GUSTAVSBORGSVÄGEN	12
3.2	FRAMKOMLIGHET KORSNINGEN BRUKSVÄGEN/VÄG 21	12
3.3	FRAMKOMLIGHET KORSNINGEN GUSTAVSBORGSVÄGEN/VÄG 21	12
3.4	FRAMKOMLIGHET CIRKULATIONSPLATSEN VÄG 21/VÄG 108 /VÅRVÄGEN	14
3.5	TRAFIKSÄKERHET	15
4	SAMLAD BEDÖMNING	17

1 INLEDNING

Perstorps kommun arbetar med att ta fram en ny detaljplan för fastigheten Perstorp 25:114 m.fl. Detaljplanen ska möjliggöra en expansion av den befintliga industribebyggelsen. Rubricerad trafikutredning belyser nuvarande förutsättningar samt vilka eventuella åtgärder som krävs för att säkerställa trafiksäkerheten och framkomligheten i området efter utbyggnaden av detaljplanen. Som en del av utredningen tas en trafikprognos för år 2045 fram. Lokala industrivägar inom planområdet redovisas inte i trafikutredningen. Utredningen kommer att ligga till grund för det fortsatta detaljplanearbetet.

1.1 TIDIGARE UTREDNINGAR

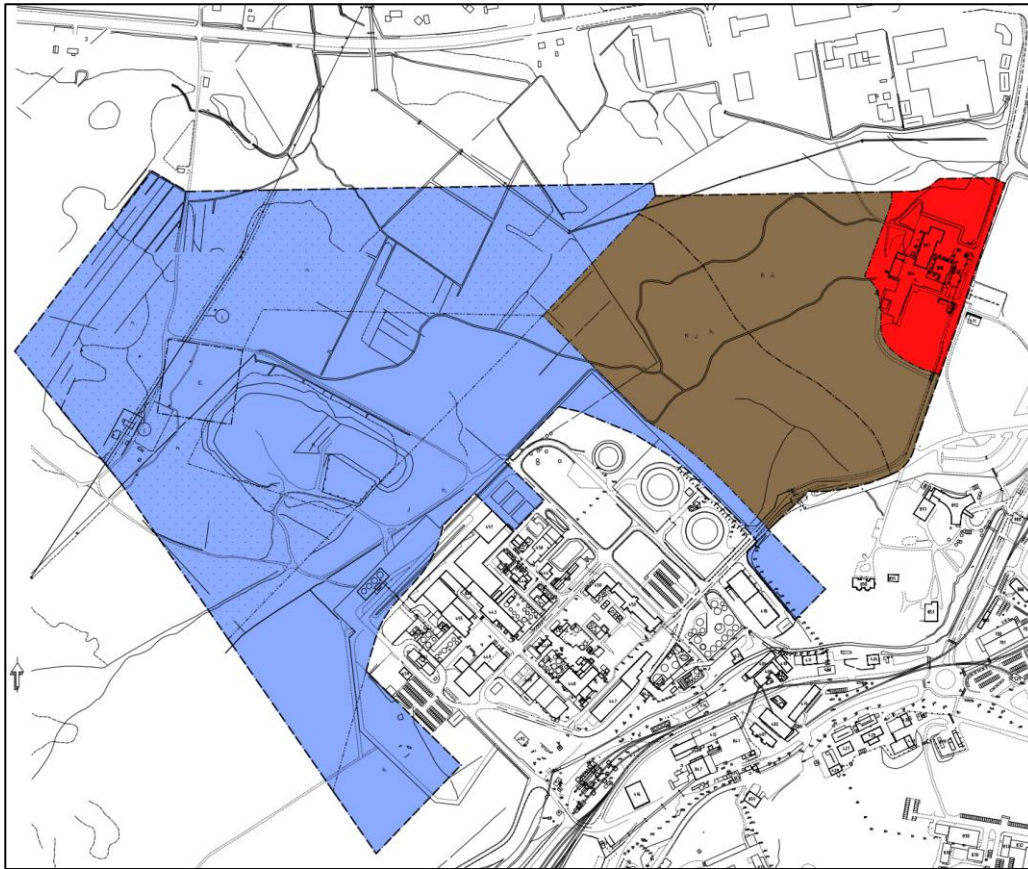
En trafikutredning genomfördes år 2004 där trafikflödesberäkningar utfördes inför dåvarande planer. Beräkningarna baserades på antalet lastbilar som registrerats vid infarterna samt antalet personbilar som använt inpasseringskort.

Ytterligare en trafikutredning genomfördes år 2017 med syfte att utreda trafiksäkerheten på området. Utredningen fokuserade till stor del på industriområdet innanför grindarna. Av de av trafikutredningens åtgärdsförslag som fokuserade på åtgärder utanför grindarna har en stor del av åtgärderna kunnat konstateras genomförda. Det gäller bland annat skyltning, vägmarkeringar samt körfält längs Pp-vägen i närheten av huvudinfarten.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 LÄGE OCH AVGRÄNSNING

Planområdet är beläget söder om centrala Perstorp, och omfattar cirka 57 hektar. Det gränsar till den befintliga industriparken i sydost. I norr, öster och väster omgärdas planområdet av skogsmark. Själva planområdet består i nuläget delvis av relativt ung produktionsskog och delvis av blandskog med mycket sly. Inom området förekommer både barr- och lövträd, även med ädla trädslag av varierande ålder. Ett område med mer sank mark och bäckar finns i den nordvästra delen. Planområdet innefattar även stora delar av ett elljusspår och i närheten finns räddningstjänstens station i Perstorp.



Figur 1. Utkast till plankarta över planområdet. Blått avser industri, det bruna området industri samt kontor och det röda området räddningstjänst samt restaurang, öppenvård och träningslokal.

2.2 PLANERAD UTBYGGNAD

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utbyggnad av befintlig industriverksamhet inom fastigheten samt möjliggöra för en utbyggnad av räddningstjänstens verksamhet. Föreslagen plankarta redovisas i Figur 1 ovan. Större delen av planområdet regleras genom markanvändningen industri (cirka 39,2 ha varav cirka 2,7 ha utgörs av befintligt industriområde) och industri i kombination med kontor (cirka 14,8 ha). En mindre del av planområdet regleras med markanvändningen räddningstjänst samt restaurang, öppenvård och träningslokal (cirka 3,0 ha). Denna del är sedan tidigare bebyggd med denna verksamhet. Av delen med markanvändningen industri regleras en betydande del med egenskapsbestämmelsen *Skyddsområde kring industri* (cirka 18,9 ha), inom vilken yta ingen ny industriverksamhet eller annan bebyggelse får upphöras. Sammantaget ger detta att den tillkommande byggbara kvartersmarken utgörs av cirka 32 ha.

2.3 BILTRAFIK

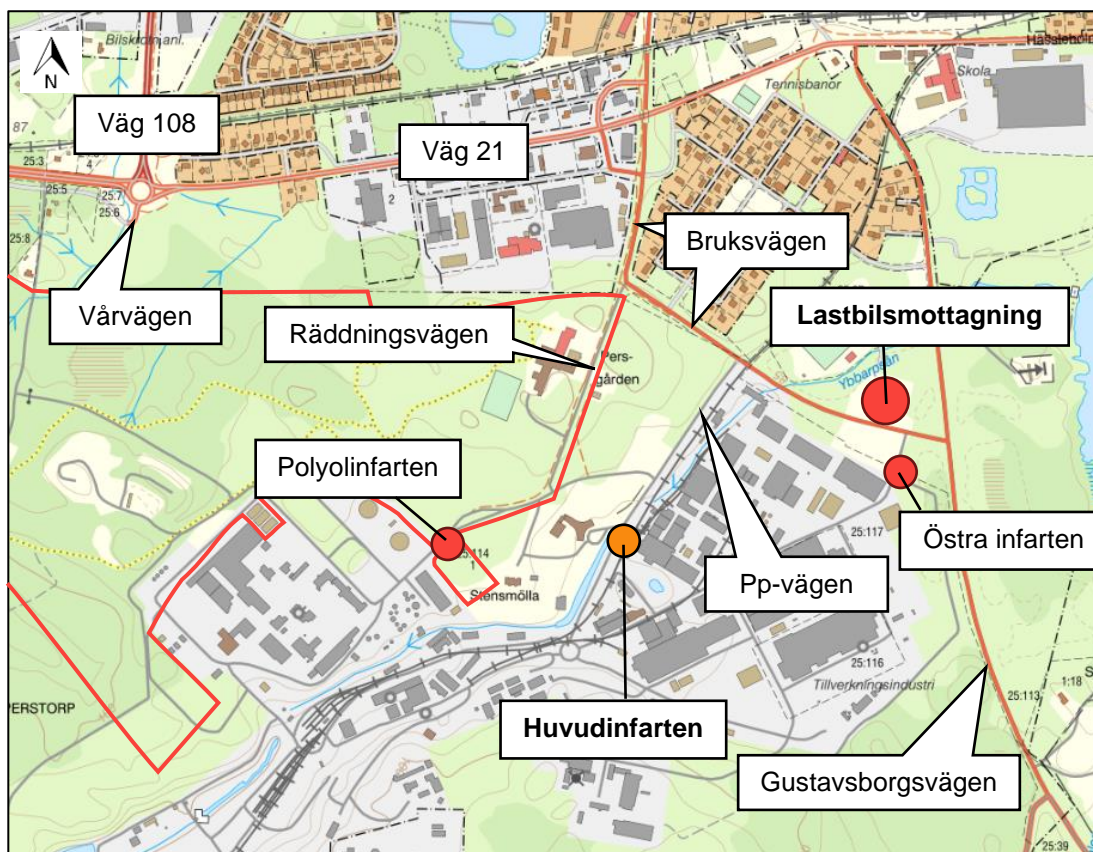
Norr om planområdet finns väg 21 (Helsingborgsvägen) och en cirkulationsplats där väg 21, väg 108 (Arons väg) och Vårvägen möts. Väg 21 är cirka 13 meter bred och har den skyltade hastigheten 50 km/h öster om cirkulationsplatsen och 100 km/h väster om cirkulationsplatsen. Väg 108 är cirka 6,5 m bred och har den skyltade hastigheten 70 km/h på den aktuella sträckan.



Figur 2. Befintlig utformning av korsningen Pp-vägen samt befintlig utformning av väg 21.

Öster om industriområdet ansluter Gustavsborgsvägen till väg 21. Gustavsborgsvägen har den skyltade hastigheten 50 km/h samt är cirka 7 meter bred där den ansluter till väg 21 och cirka 9 meter bred vid korsningen med Bruksvägen. Bruksvägen är cirka 11 meter bred och leder in mot industriområdet innan den svänger norrut mot centrala Perstorp, under väg 21. På var sida om bron där väg 21 går över Bruksvägen finns på- och avfarter till väg 21. Där Bruksvägen ansluter till Gustavsborgsvägen är den skyltade hastigheten 30 km/h. Strax efter det att Bruksvägen svänger norrut blir hastighetsgränsen 50 km/h. Pp-vägen är belägen längs med järnvägen till industriparken. Pp-vägen är cirka 10 meter bred, har den skyltade hastigheten 30 km/h och ansluter till Bruksvägen i en trevägskorsning.

Till Bruksvägen ansluter även Räddningsvägen som är cirka 6,5 meter bred och Östra infarten som är cirka 11 meter bred. Räddningsvägen och Östra infarten har båda den skyltade hastigheten 30 km/h. Räddningsvägen ansluter till Bruksvägen där Bruksvägen viker av norrut. Östra infarten ansluter till Bruksvägen strax innan korsningen Bruksvägen/Gustavsborgsvägen. Polyolinfarten, med samma bredd och hastighetsbegränsning, kopplar ihop Räddningsvägen och Pp-vägen.



Figur 3. Översikt befintligt vägnät i anslutning till planområdet. Planområdets ungefärliga utbredning markerat med röd linje.

Infarter

Det finns tre huvudsakliga infarter till det befintliga industriområdet, varav Polyolinfarten och Östra infarten är för tung trafik och huvudinfarten endast används av personbilar. Huvudinfarten är belägen längs Pp-vägen. Östra infarten ansluter till den östra delen av Bruksvägen. Polyolinfarten nås via Pp-vägen eftersom Rådningssvägen är avstängd för tung trafik.



Figur 4. Huvudinfarten för biltrafik längs Pp-vägen.

2.3.1 Nuvarande trafik

Antalet lastbilar som anländer till lastbilmottagningen är cirka 31 400 per år, vilket motsvarar en årsdygnstrafik på cirka 180 lastbilar med trafik både till och från industriparken. Baserat på uppgifter från Perstorps Fastighets AB kommer cirka 70 % av lastbilarna västerifrån från väg 21 och Bruksvägen. De resterande 30 % kommer österifrån från väg 21 och Gustavsborgsvägen.

År 2023 utförde Trafikverket trafikmätningar på tre platser längs väg 21. Längs Bruksvägen, väg 108, väg 21 alldeles öster om cirkulationsplatsen och Gustavsborgsvägen har trafikmätningar gjorts i december år 2023 av Trafikia. Siffrorna från trafikmätningarna har räknats upp med hjälp av Trafikverkets trafikuppräkningsstal till år 2024. För Skåne innebär dessa en årlig trafikökning med cirka 1,1 % för personbilar och cirka 1,3 % för tung trafik.

*Tabell 1. Trafikmängd på de kringliggande gatorna år 2024, se Figur 4 för mätpunkt på respektive gata. *Mätresultatet har räknats om till ÅDT med hjälp av månadsindexet i Trafikverkets effektsamband för transportsystemet. Trafiken på Bruksvägen och Gustavsborgsvägen har antagits utgöras av närtrafik och på väg 108 och väg 21 har den antagits utgöras av genomfartstrafik.*

Mätpunkt	Gata	Trafikmängd (ÅDT)	Andel tung trafik
A	Väg 21 Ö	5 280	11 %
B	Väg 21	5 630	13 %
C	Väg 21 V	6 770	11 %
D	Väg 21 Ö cirkulationsplatsen	6 870*	18 %
E	Väg 108	2 390*	16 %
F	Bruksvägen	1 790*	17 %
G	Vårvägen	100	12 %
H	Gustavsborgsvägen	1 110*	15 %

2.3.2 Framtida trafik

För att beräkna framtida trafikflöden har Trafikverkets trafikuppräkningsstal använts vid framtagandet av trafikprognosen för år 2045. Det råder osäkerheter gällande den framtida tillkommande trafiken till industriparken som genereras av utbyggnaden. Framtida tillkommande trafik efter utbyggnaden av industriparken har därför antagits inrymmas inom den generella uppräknings av trafikmängderna.

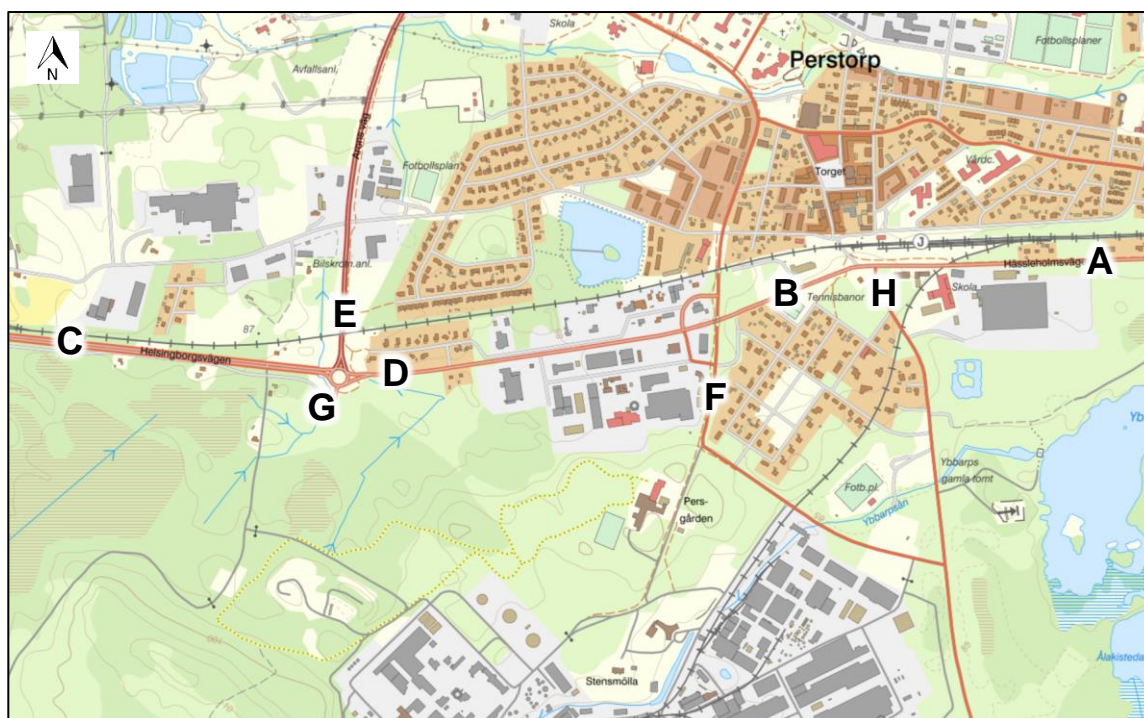
För att säkerställa att detta är ett rimligt antagande har uppräkningsstalen jämförts med antalet tunga transporter per hektar befintlig industrimark. Den befintliga industriparken omfattar cirka 99 ha och genererar cirka 180 lastbilar till och från lastbilmottagningen, vilket motsvarar cirka 1,8 lastbilsrörelser per hektar. Den tillkommande delen byggbar industrimark omfattar cirka 32 hektar. Om den tillkommande industrimarksarean alstrar lastbilstrafik i samma omfattning som befintlig mark kommer den generera knappt 60 lastbilsrörelser per dygn. Används istället de generella trafikuppräkningsstalen för att beräkna trafikökningen på Bruksvägen och Gustavsborgsvägen blir antalet tillkommande lastbilsrörelser också cirka 170 per dygn på de båda vägarna. Det bedöms därför vara rimligt att förvänta sig att trafikökningen som utbyggnaden medför ryms inom de generella uppräkningsstalen. Detta bedöms gälla även för den delen av trafikökningen som inte utgörs av lastbilstrafik till och från lastbilmottagningen.

Trafikprognos år 2045

Baserat på den generella trafikökningen har en trafikprognos för år 2045 tagits fram. Utifrån detta beräknas trafikmängderna på gatorna i området år 2045 vara enligt nedanstående tabell. Eftersom trafikallsträngen som utbyggnaden av industriparken medför bedömts inrymmas inom den generella trafikökningen är även denna inräknad här.

Tabell 2. Beräknad trafik på de kringliggande gatorna år 2045. Spalten längst till höger visar förändringen i ÅDT samt inom parentes antalet procentenheter som andelen tung trafik ökar med.

Mät punkt	Gata	Trafikmängd (ÅDT)	Andel tung trafik	Förändring jämfört med år 2024
A	Väg 21 Ö	6 710	11 %	1 430 (0 %)
B	Väg 21	7 170	13 %	1 540 (0 %)
C	Väg 21 V	8 610	11 %	1 840 (0 %)
D	Väg 21 Ö cirkulationsplatsen	8 770	20 %	1 900 (2 %)
E	Väg 108	3 040	18 %	660 (2 %)
F	Bruksvägen	2 290	20 %	500 (3 %)
G	Vårvägen	130	13 %	30 (1 %)
H	Gustavsborgsvägen	1 410	17 %	310 (2 %)



Figur 5. Mät punkter för trafikmängderna i Tabell 1-2.

2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Planområdets närmaste busshållplats Perstorp Mossvägen finns längs väg 21 (se Figur 6 nedan). I närheten finns också Perstorps station som tillsammans med hållplatsen trafikeras av anropsstyrd busstrafik i Skånetrafikens regi.

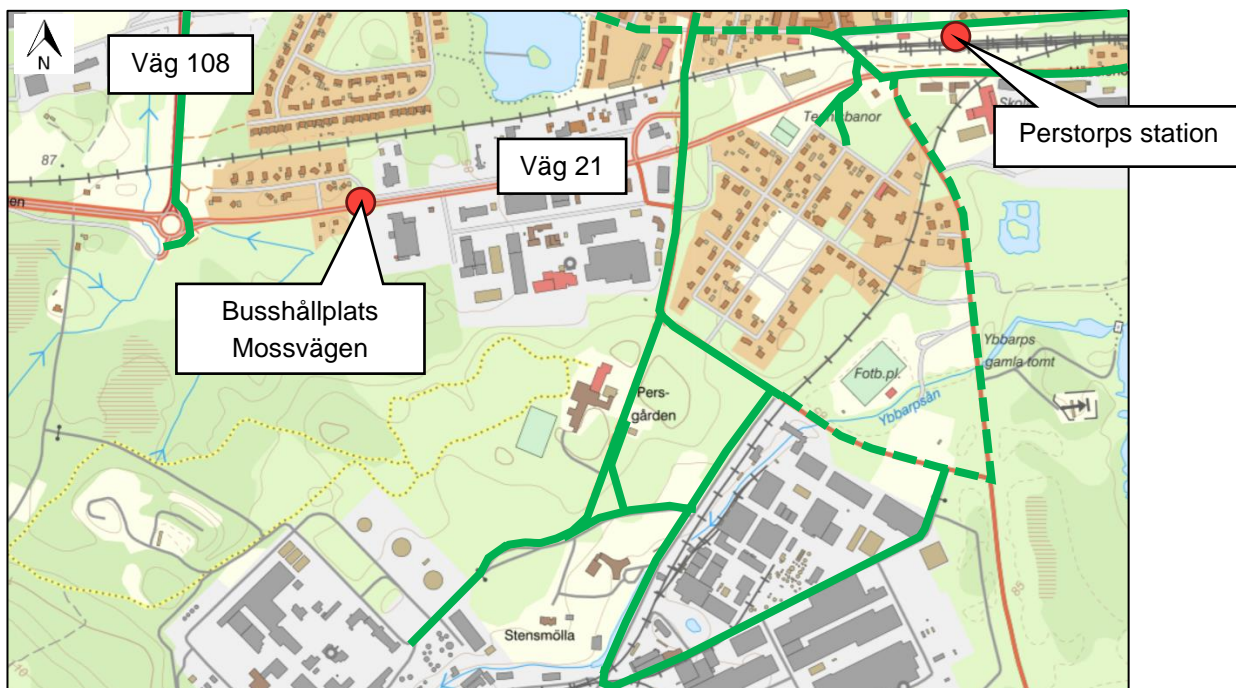
Perstorps station trafikeras också av Pågatåg linje 5 som går mellan Helsingborg och Hässleholm. Vissa avgångar går även till Kristianstad. Totalt trafikeras Perstorps station 28 gånger varje vardagsdygn i vardera riktningen.

Inga aktuella räkningar av arbetspendlare som pendlar via kollektivtrafik finns att tillgå. Eftersom busstrafiken är anropsstyrd antas ytterst få arbetspendla med buss. Desto fler kan antas arbetspendla via tåg, som trafikerar Perstorps station relativt ofta under vardagar. Utbyggnaden av industriparken bedöms inte påverka antalet arbetspendlare som pendlar via buss, däremot kan antalet arbetare som pendlar via tåg förväntas öka.

2.5 GÅNG- OCH CYKEL

2.5.1 Befintligt gång- och cykelvägnät

Längs stora delar av Bruksvägen finns utbyggd gång- och cykelbana, resten av sträckan finns smalare trottoarer. På Räddningsvägen, Polyolinfarten, Pp-vägen och Östra infarten finns gång- och cykelbana längs hela gatorna. Längs Gustavsborgsvägen mellan Bruksvägen och väg 21 finns en trottoar på gatans västra sida och delar av sträckan längs den östra sidan. Längs väg 108 finns en gång- och cykelbana som slutar på den södra sidan av cirkulationsplatsen. Från korsningen väg 21/Gustavsborgsvägen finns en gång- och cykelbana som följer väg 21 österut. Norr om järnvägs-korsningen in mot centrum finns en gång- och cykelbana som fortsätter västerut och övergår i en trottoar. På den norrdöstra sidan av järnvägsövergången fortsätter gång- och cykelbanan förbi stationen och vidare österut.



Figur 6. Befintligt cykelvägnät i området. Gång- och cykelvägar markerade med heldragna gröna linjer och trottoarer med streckade gröna linjer. Trottoarer inom bostadsområden är inte utritade i kartan. Prickad gul linje visar befintligt elljusspår. Röda prickor visar placeringen av busshållplats samt Perstorps station.

Vid utfarterna till Polyolinfarten från parkeringsområdet i närheten av huvudinfarten är vägmarkeringarna för väjningsplikt uttridade mitt i cykel- och gångbanan.



Figur 7. Utfarter från parkeringsområden i närheten av huvudinfarten.

Inom planområdet finns delar av ett grusat elljusspår som även delvis går längs skogsvägar i den västra delen av området.



Figur 8. Foto från elljusspåret inom planområdet.

2.5.2 Gång- och cykeltrafik

Inga aktuella räkningar av gång- och cykeltrafik finns att tillgå, men det bedöms förekomma frekvent gång- och cykeltrafik längs de aktuella gatorna. Söder om väg 21 bedöms den främst utgöras av arbetspendlare till industriparken. De arbetare som arbetspendlar via tåg använder gång- och cykelvägarna från stationen till industriparken. Detta antal kan förväntas öka i samband med att industriparken byggs ut.

3 ANALYS & KONSEKVENSBEDÖMNING

3.1 FRAMKOMLIGHET VÄG 21 / BRUKSVÄGEN / GUSTAVSBORGSVÄGEN

Trafikprognosen visar att trafiken på vägarna i området kommer att öka fram till år 2045. På väg 21 beror ökningen mycket på den generella trafikökningen och på Bruksvägen och Gustavsborgsvägen beror ökningen till stor del på industriparkens utbyggnad. Den befintliga utformningen av vägarna bedöms dock kunna hantera trafikökningen, varav framkomligheten bedöms vara god även år 2045.

3.2 FRAMKOMLIGHET KORSNINGEN BRUKSVÄGEN/VÄG 21

Korsningen Bruksvägen/väg 21 är utformad som en planskild korsning, vilket är en lösning med god kapacitet. Efter utbyggnaden av detaljplanen bedöms framkomligheten fortsatt vara god i korsningen även med trafiken för år 2045.

3.3 FRAMKOMLIGHET KORSNINGEN GUSTAVSBORGSVÄGEN/VÄG 21

För att studera framkomligheten år 2045 efter utbyggnaden av detaljplanen i korsningen mellan Gustavsborgsvägen och väg 21 har en kapacitetsberäkning utförts i programmet Capcal version 4.9. Programmet beräknar vad en specifik korsning har för kapacitet och belastningsgrad (flöde/kapacitet) under maxtimmen (den timme då fordonsflödet är som störst under ett dygn). Vid beräkningen har trafikprognosen för år 2045 använts. Baserat på genomförda trafikmätningar antas maxtimmen på vardagar inträffa mellan klockan 16–17 på eftermiddagen och uppgå till cirka 11 % av ÅDT på båda vägarna. Riktningfördelningen har antagits vara 50/50 på båda vägarna. Detta ger att trafiken i cirkulationsplatsen bedöms fördela sig enligt figuren nedan. I beräkningarna ingår inte den korsande gång- och cykeltrafiken, vilket gör att belastningen bedöms vara något högre än vad beräkningarna visar.



Figur 9. Trafikflöden och belastningsgrader med trafiken för år 2045 i korsningen väg 21/Gustavsborgsvägen.

Belastningsgraderna understiger med god marginal 0,6 för samtliga tillfarter i korsningen, vilket innebär god standard. Ingen köbildning uppstår på väg 21. På Gustavsborgsvägen uppgår medelkölängden i maxtimmen till 0,1 fordon och 90-percentilen till 0,1 fordon. Sammantaget gör detta att framkomligheten i korsningen med trafiken för år 2045 efter utbyggnaden av detaljplanen bedöms bli god.

Tabell 3. Belastningsgrader och fördröjning i korsningen väg 21/Gustavsborgsvägen med trafiken år 2045.

Gata	Belastningsgrad	Medelkölängd	Kölängd 90-percentilen	Fördröjning sekund/fordon
Väg 21 V	0,22	0,0	0,0	0
Väg 21 Ö	0,24	0,0	0,0	1
Gustavsborgsvägen	0,12	0,1	0,1	7

3.4 FRAMKOMLIGHET CIRKULATIONSPLATSEN VÄG 21/VÄG 108 /VÅRVÄGEN

För att studera framkomligheten år 2045 efter utbyggnaden av detaljplanen i cirkulationsplatsen väg 21/väg 108/Vårvägen har kapacitetsberäkningar utförts i programmet Capcal version 4.9. Baserat på genomförda trafikmätningar antas maxtimmen på vardagar inträffa mellan klockan 16–17 på eftermiddagen. På alla vägarna antas maxtimmen uppgå till cirka 10 % av ÅDT med riktningsfördelning på 50/50 i norrgående/södergående riktning. Detta ger att trafiken i cirkulationsplatsen bedöms fördela sig enligt figuren nedan. I beräkningarna ingår inte den korsande gång- och cykeltrafiken, vilket gör att belastningen bedöms vara något högre än vad beräkningarna visar.



Figur 10. Trafikflöden och belastningsgrader med trafiken för år 2045 i cirkulationsplatsen väg 21/väg 108/Vårvägen.

Tabell 4. Belastningsgrader och fördröjning i cirkulationsplatsen väg 21/väg 108/Vårvägen med trafiken år 2045.

Gata	Belastningsgrad	Medelkölängd	Kölängd 90-percentilen	Fördröjning sekund/fordon
Väg 21 V	0,20	0,0	0,0	12
Väg 108	0,10	0,1	0,1	9
Väg 21 Ö	0,20	0,0	0,0	9
Vårvägen	0,01	0,0	0,0	8

Enligt VGU (*Vägar och gatans utformning*) bör belastningsgraden i en cirkulationsplats inte överstiga 0,8. Belastningsgraderna understiger med mycket god marginal 0,8 för samtliga tillfarter i cirkulationsplatsen, vilket innebär en god standard. Medelkölängden i maxtimmen och 90-percentilen är 0,0 fordon för samtliga vägar utom väg 108 där både medelkölängden i maxtimmen och 90-percentilen är 0,1 fordon. Det innebär att en marginell köbildning uppstår, vilket gör att fördröjningen som korsningen orsakar är liten för samtliga fordonsflöden. Som längst uppgår genomsnittsfördröjningen för varje fordon i maxtimmen till 12 sekunder, vilket gäller fordon som kommer västerifrån på väg 21. Sammantaget gör detta att den nuvarande utformningen kapacitetsmässigt väl tillgodoser behoven för år 2045.

3.5 TRAFIKSÄKERHET

3.5.1 Biltrafik

Korsningen mellan Gustavsborgsvägen och väg 21 är utformad som en trevägskorsning. Den aktuella korsningen är utformad med en bred mittrefug där vänstersvängande bilar kan placera sig så att bakomvarande fordon kan passera om de vänstersvängande inte kan passera det motsatta körfältet direkt. Det ökade trafikflödet till år 2045 bedöms inte medföra en markant försämring av trafiksäkerheten i korsningen, vilken därmed bedöms vara acceptabel även år 2045.

Längs Gustavsborgsvägen, söder om korsningen med väg 21, finns en signalövervakad järnvägs-korsning i plan utan bomanläggning. Spåret utgörs dock av ett industrispår med begränsad trafik, vilket gör att korsningens negativa påverkan på trafiksäkerheten längs Gustavsborgsvägen bedöms vara begränsad.

Korsningen mellan väg 21 och väg 108 är utformad som en cirkulationsplats, vilket innebär en hög trafiksäkerhet. Den genomförda kapacitetsberäkningen för cirkulationsplatsen visar inte heller på någon betydande ökning av belastning med trafiken för år 2045, vilket gör att trafiksäkerheten i korsningen fortsatt bedöms vara god.

Korsningen mellan Bruksvägen och väg 21 är utformad som en trafikplats, vilket också är en lösning med hög trafiksäkerhet. Detta är särskilt viktigt eftersom majoriteten av lastbilarna som ska till industriparken svänger av från väg 21 i denna korsning.

Den ökade trafikmängden på Bruksvägen bedöms inte försämra framkomligheten eller trafiksäkerheten på vägen i någon väsentlig utsträckning. Övriga korsningar mellan de aktuella vägarna bedöms ha en god trafiksäkerhet, vilket bedöms gälla även med trafiken för år 2045.

3.5.2 Gång- och cykeltrafik

Inom området finns i nuläget ett sammanhängande gång- och cykelnät med god standard, vilket gör att trafiksäkerheten längs sträckorna bedöms vara god i nuläget. Enligt trafikprognosen kommer trafikflödena på de aktuella vägarna att öka med cirka 22 % till år 2045. Generellt medför högre trafikflöden en sämre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Området har ett väl utbyggt trafikseparerat gång- och cykelvägnät bedöms dock trafikökningen generellt inte medföra en väsentlig försämring av trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. För att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter kan dock vägmarkeringarna för väjningsplikt vid parkeringarna längs gatan som ansluter till Pp-vägen (se figur nedan) tas bort och målas om bakom gång- och cykelbanan.



Figur 11. Lokalisering av utfarter från parkering samt exempel på hur de aktuella vägmarkeringarna ser ut idag.

Oskyddade trafikanter är som mest sårbara när de ska passera högtrafikerade vägar. På västsidan om korsningen mellan Gustavsborgsvägen och väg 21 finns obebakade övergångsställen. Eftersom trafikflödena av både biltrafik och oskyddade trafikanter bedöms vara som högst här, särskilt vid övergångsstället väster om korsningen, är en trafiksäker utformning av dessa särskilt viktigt. Då övergångsställena är försedda med breda refuger kan de oskyddade trafikanterna korsa vägen etappvis. Sträckorna där de oskyddade trafikanterna måste korsa körbanorna blir även kortare med refugerna. Sammantaget gör detta att trafiksäkerheten vid gångpassagerna över väg 21 bedöms vara acceptabel. Trafikökningen till år 2045 bedöms därmed inte kräva några trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

För att bibehålla en god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är det viktigt med en fortsatt god trafikutformning vid korsningspunkter samt fortsatt låga hastigheter för motorfordon inom området.

4 SAMLAD BEDÖMNING

Utbyggnaden av den nya detaljplanen vid Perstorp Industripark kommer att bidra till ökade trafikmängder i området. I detta fall bedöms de ökade trafikmängderna inrymmas i den generella uppräkningsplanen av trafikmängderna till år 2045.

De genomförda kapacitetsberäkningarna för korsningarna längs väg 21 visar att den befintliga utformningen klarar av att hantera de prognostiserade trafikmängderna år 2045 med god marginal. Bruksvägen och Gustavsborgsvägen bedöms också kunna hantera de ökade trafikmängderna. Det gör att det inte bedöms finnas något behov av att ändra utformningen av dessa.

Generellt medför ökade trafikflöden en försämrad trafiksäkerhet. Ökningen till år 2045 bedöms dock inte orsaka någon väsentlig försämring varken för biltrafik eller oskyddade trafikanter. Trafiksäkerheten och framkomligheten i området bedöms därför generellt vara fortsatt god även efter utbyggnaden av detaljplanen.

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 48 700 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB
Box 34
371 21 Karlskrona
Besök: Högabergsgatan 3

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
wsp.com

