

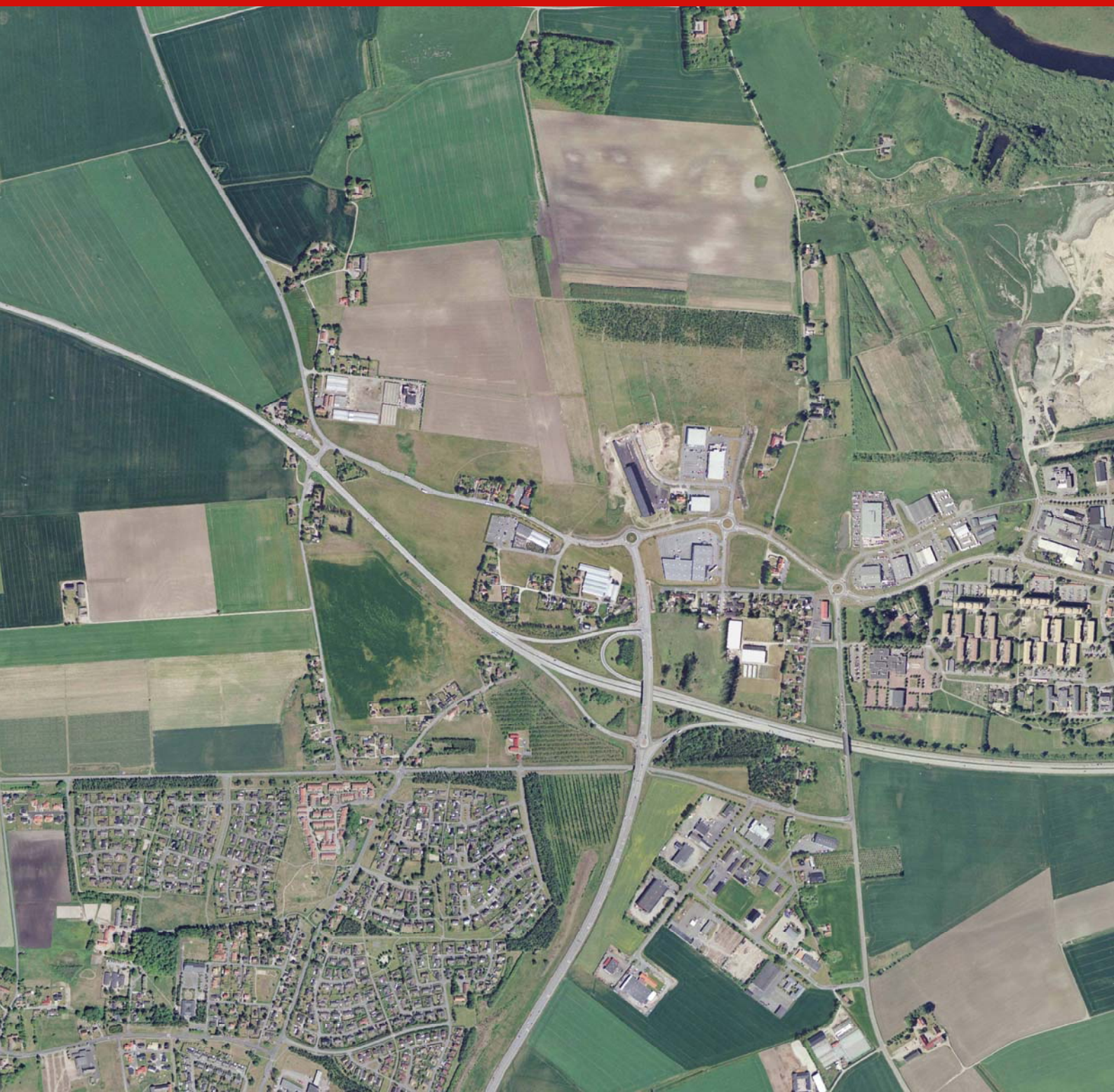
KOMPLETTERANDE TRAFIKUTREDNING AVSEENDE EXPLOATERINGAR KRING HÄRLÖV

Väg 19 Kristianstad-Brody, delen Kristianstad-Bjärlöv

Kristianstad kommun, Skåne län

2010-10-15

Projektnummer: 88 1065



FÖRORD

Detta är en kompletterande trafikutredning till pågående arbete med vägutredning väg 19 Kristianstad – Bjärlöv.

Trafikutredningen har upprättats av Trafikverkets Region Syd under dec 2009 – okt 2010 med följande projektorganisation:

Beställare:

Trafikverket Region Syd (f.d. Vägverket)
Box 543
291 25 Kristianstad
Tel 0771-119 119

Projektledare: Kerstin Åklundh

Konsult:

Tyréns AB
Box 27
291 21 Kristianstad
Tel 044-689 15 00

Uppdragsansvarig: Viktoria Carlsson

Handläggare: Per Bergström
Jonas Andersson
Henrik Jörgensen

Samrådsparter under utredningsarbetet:

Kristianstads kommun: Stefan Strömbeck, Jenny Moberg Persson, Patrik Lindblom
och Per Ingströmmer

Foto framsida: Ortofoto över västra Kristianstad med bland annat Härlövsområdet
och trafikplats Härlöv.
Kartmaterial: Copyright Kristianstads kommun.
Tyréns dokumentinformation: k:\iuppdrag\219498\teknik\kompletterande trafikutredning\rapport\v
19 kompletterande trafikutredning_slutversion.doc

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	1
Bakgrund och syfte	1
Förutsättningar och antaganden.....	1
Behov av åtgärder på Malmövägen samt i trafikplats Härlöv	2
Behov av samt konsekvenser av ny trafikplats.....	3
Behov av åtgärder på väg 21	4
Kapacitetsutrymme i trafikplats Vilan.....	4
Konsekvenser av en förlängning av Kung Knuts väg	4
1 BAKGRUND	5
2 UPPDRAGET	9
2.1 Syfte.....	9
2.2 Förutsättningar och avgränsningar.....	10
2.3 Metod	11
3 PLANERAD EXPLOATERING OCH ANTAGEN TRAFIKALSTRING	12
3.1 Studerade etapper	12
3.2 Antagen trafikallstring och utgångspunkter för kapacitetsstudier	14
3.2.1 Allmän trafikökning	14
3.2.2 Antagen trafikallstring i exploateringsområden	15
4 TRAFIKSITUATIONEN I NULÄGET	18
5 STUDERADE ÅTGÄRDER	20
5.1 Behov av åtgärder i etapp 1	20
5.1.1 Förutsättningar.....	20
5.1.2 Trafiksituation och åtgärdsbehov	20
5.1.3 Väg 19.....	23
5.2 Behov av åtgärder i etapp 2	25
5.2.1 Förutsättningar.....	25
5.2.2 Trafiksituation och åtgärdsbehov	25
5.2.3 Väg 19.....	28
5.3 Kung Knuts vägs förlängning	30
5.4 Behov av åtgärder i etapp 3	32
5.4.1 Förutsättningar.....	32
5.4.2 Trafiksituation och åtgärdsbehov	32
5.5 Behov av åtgärder om Härlöv inte byggs ut mer än etapp 1 även på lång sikt 34	
5.5.1 Förutsättningar.....	34
5.5.2 Trafiksituation och åtgärdsbehov	34
5.5.3 Väg 19.....	35
5.6 Ny trafikplats på väg 21	37
5.6.1 Väg 21 och placering av ny anslutning.....	37
5.6.2 Effekter av ny trafikplats.....	38
5.6.3 Effekter på väg 21	40
5.7 Trafikplats Vilan.....	43
6 SLUTSATSER	45

SAMMANFATTNING

Bakgrund och syfte

Trafikverket arbetar med att ta fram en **Vägutredning för väg 19, delen mellan Kristianstad – Bjärlöv**. Den önskade standarden på sikt för den aktuella sträckan är en mötesfri landsväg, separerad med mitträcke, som är anpassad för 100 km/h.

De tänkta exploateringsområdena och det utbyggda gatu- och vägnätet medför en direkt påverkan på planeringen av väg 19 som passerar genom Härlövsområdet. Denna kompletterande trafikutredning syftar till att studera vilka effekter de planerade utbyggnaderna i Härlövsområdet i västra Kristianstad får på det övergripande vägnätet, med tyngdpunkt på väg E22, väg 19 och väg 21 samt hur en framtida utbyggnad av väg 19 påverkas beroende på val av sträckning och utformning. Frågor som behöver belysas närmare är:

- Vilka behov av åtgärder uppkommer på Malmövägen inklusive korsningen med Ringelikorsvägen – Långebrogatan samt i tpl Härlöv? Vid hur stor exploatering krävs åtgärder?
- När uppstår behov av ny trafikplats på väg 21? Hur skulle en ny trafikplats påverka trafikarbetet i området?
- Vilka principiella ombyggnadsbehov uppstår på väg 21 om en ny trafikplats anläggs inom det influensområde som ingår i de västra ramperna i tpl Härlöv?
- Hur stort kapacitetsutrymme finns i tpl Vilan? Finns det risk att antagna trafikökningar kommer att orsaka köer ut på motorvägen?
- Hur påverkas trafiksituationen i Härlövsområdet om Kung Knuts väg förlängs från Öllsjö till Härlöv?

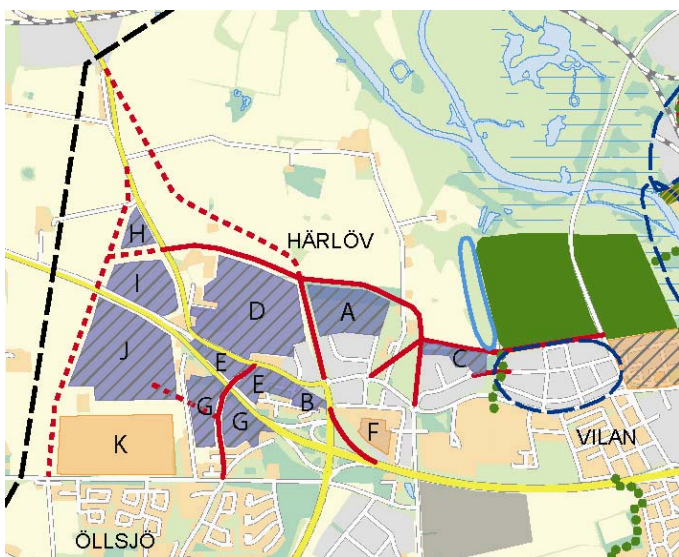
I dagsläget är det främst på Långebrogatan, delen Slättängsvägen - Vassvägen, och på Allégatan – södra delen av Härlövsängaleden som trafikbelastningen är så stor att det under högrafik leder till köbildning och låg reshastighet. På vägarna E22, 19 och 21, inklusive trafikplatserna Härlöv och Vilan, finns idag inga kapacitetsproblem.

Förutsättningar och antaganden

Analysen bygger på den markanvändning i och omkring Härlövsområdet som redovisas i ”Kristianstad växer - fördjupade översiktsplan för Kristianstad stad”, antagen av kommunfullmäktige 2009-06-09. Totalt tas inom utredningsområdet ca 95 ha i anspråk för verksamhetsområden och ca 26 ha för bostadsområden.

Framtida scenarier med utbyggnadsetapper av Härlövsområdet har tagits fram i samråd med Kristianstads kommun och Trafikverket som utgångspunkt för trafikanalysen. Etapp 1 motsvarar de områden som har gällande detaljplan eller där detaljplanearbete pågår.

För respektive etapp har antagande gjorts avseende typ av exploatering och storlek på trafikalktering för varje utbyggnadsområde. Utöver den trafikalktering som de nya områdena ger har en allmän trafikalktering lagts till. Denna har antagits vara något lägre än den utveckling som varit under de senaste 15-20 åren.



Aktuella utbyggnadsområden (A-K) inom utredningsområdet.
 (Blåmarkerade områden avses för handel och verksamheter.
 Ljusbruna områden avses för bostäder.)

Etapp 1	Etapp 2	Etapp 2b	Etapp 3
A	A	A	A
B	B	B	B
	C	C	C
	D	D	D
	E	E	E
	F	F	F
		G	G
			H
			I
			J
			K

Planerade områdena i respektive antagen utbyggnadsetapp.

Etapp	Prognosår (för allmän trafik- ökning)	Total area - verksamheter	Total bygg- nadsyta - verksamheter	Total area - bostäder	Antal bostäder	Biltrafik- alstring
		(ha)	(m ²)	(ha)		(bilrörelser per medeldygn)
1	2010	14,5	29 000			7 250
2	2018	47,0	94 000	2,5	34	22 950
2b	2018	58,0	116 000	2,5	34	25 700
3	2025	95,6	191 200	26,5	270	36 375

Antaget innehåll samt biltrafikallstring i respektive utbyggnadsetapp.

Trafikprognoser har tagits fram för olika tänkbara utformningar av väg- och gatunätet i området. Den metod som har använts för att analysera trafiken i korsningarna i området är i huvudsak mikrosimulering med VISSIM.

Behov av åtgärder på Malmövägen samt i trafikplats Härlöv

Behovet av Vilanleden kommer tidigt, redan när etapp 1 är fullt utbyggt – vilket motsvarar en ny trafikallstring på ca 7 000 f/d i området. Kapaciteten i Långebrogatans befintliga korsningar räcker då inte till. Västra delen av Vilanleden föreslås få fyra körfält, inklusive tvåfältiga cirkulationsplatser. Även befintliga Malmövägen föreslås byggas ut till fyra körfält i samband med detta.

En utbyggnad av Vilanleden ger överflyttning av trafik från Allégatan och E22 till Vilanleden – Malmövägen. Detta, i kombination med trafikökningen till följd av utbyggnaden av etapp 1, leder troligen till åtgärdsbehov i tpl Härlöv, till följd av långa köer på avfartsrampen österifrån som riskerar blockera för genomgående E22-trafik. Ett förslag är en ny avfartsramp österifrån med direktanslutning norrut i kombination med en droppe i den norra korsningen i trafikplatsen.

Om väg 19 byggs ut mellan Kristianstad och Bjärlöv och delen Kristianstad – Karpalund får en östlig sträckning från Härlöv, samtidigt som områden med gällande detaljplan eller

där detaljplanearbete pågår (etapp 1) byggs ut, men en fortsatt utbyggnad av Härlövsområdet inte sker, riskerar kapacitetsproblem uppkomma på lite längre sikt (10-15 år) dels på Vilanleden inklusive korsningen med Malmövägen och dels i tpl Härlöv. Förslag till åtgärder är att den i översiktsplanen redovisade vägen norr om Härlövsområdet byggs ut, eftersom den skapar en genväg för trafik mellan väg 19 och Vilanleden in mot centrala Kristianstad och därmed avlastar Malmövägen och den västra delen av Vilanleden.

I trafikplats Härlöv finns stor risk för längre köer på väg E22 söderifrån och på avfartsrampen från väg 21 västerifrån in mot den befintliga droppen. Även om dessa löses upp efter en stund kan framförallt köerna ut på E22 utgöra en stor trafiksäkerhetsrisk. För att minska belastningen i befintlig droppe föreslås en ny påfartsramp för trafik som kommer norrifrån och ska vidare österut på väg E22. För att få rimlig standard på anslutningarna mellan ramperna och på anslutningen till E22 visar analyserna att det krävs en förlängning av påfartsrampen till väg E22 österut där Slättängsvägen passerar över vägen. Detta kräver en ombyggnad av bron eftersom bropelarna står alldeles intill befintlig asfaltkant.

Med väg 19 i västlig sträckning och med ny trafikplats på väg 21 är belastningen i trafikplats Härlövs korsningar lägre och behovet av ytterligare åtgärder kommer sannolikt betydligt senare än med väg 19 i en östlig sträckning (eller till följd av ytterligare exploateringar i området).

Behov av samt konsekvenser av ny trafikplats

Många funktioner blandas i stråket tpl Härlöv – Malmövägen – Vilanleden. Den ökande trafiken innebär ett stort kapacitetsbehov och att gatunätet här blir störningskänsligt.

Det bedöms vara svårt att utforma Malmövägen och västra delen av Vilanleden så att dessa klarar de antagna trafikökningarna med en fortsatt utbyggnad av Härlövsområdet, enligt etapp 2 och 3, så länge tpl Härlöv är enda tillfart till området från det övergripande vägnätet. Mest belastad är korsningen Malmövägen /Vilanleden / Ringelikorsvägen. Stora svängande flöden, trångt gaturum och tätt liggande korsningar utgör begränsningar. Trafiken på väg 19 riskerar att kraftigt påverkas negativt till följd av den ökade trafikstringen i området. **För en mer omfattande utbyggnad av Härlövsområdet behövs därför sannolikt en ny trafikplats på väg 21 – redan då mer än cirka 1/3 av den totala exploateringen (i samtliga föreslagna utbyggnadsområden i den fördjupade översiktsplanen) är utbyggd, vilket motsvarar en ny trafikstring med cirka 10-15 000 f/d.**

En ny trafikplats på väg 21 innebär en stor förbättring av tillgängligheten till de tänkta områdena längst i väster samt en förbättrad koppling till Öllsjö och Skepparslöv från det övergripande vägnätet. En ny trafikplats innebär också överflyttning av trafik från Malmövägen och Vilanleden till E22 och väg 21, vilket bland annat innebär hanterbara trafikmängder i korsningen Malmövägen – Vilanleden samt i tpl Härlöv också i etapp 2 och 3.

Väg 19 i västlig sträckning via ny trafikplats innebär en vägförlängning för genomgående trafik på väg 19 på ca 500 m. Detta alternativ innebär också ökat trafikarbete jämfört med en östligt sträckning och utan ny trafikplats:

- ca + 3 200 fkm/d med etapp 1
- ca + 5 200 fkm/d år 2025 med etapp 1
- ca + 7 400 fkm/d år 2025 med etapp 3

Behov av åtgärder på väg 21

Om en ny trafikplats byggs i föreslaget läge på väg 21 och dagens körfältsindelning behålls på vägen **bedöms det inte innebära några påtagliga kapacitetsproblem. Men accelererande tunga fordon kan påverka framkomligheten negativt liksom att omkörningsmöjligheter försvinner på en sträcka av ca 1 km i båda riktningarna.**

För att åstadkomma fortsatta omkörningsmöjligheter för genomgående trafik på väg 21 och inte försämra framkomligheten bör vägen byggas ut till 2+2 körfält (vilket motsvarar målstandarden enligt den nationella väghållningsplanen) på delen mellan korsningen med vägarna 2008/2015 och tpl Härlöv.

Kapacitetsutrymme i trafikplats Vilan

Trafikplats Vilan bedöms inte klara mer än ca 10 % trafikökning utan att risk för betydande konsekvenser uppstår. Köer på avfartsrampen västerifrån riskerar då påverka den genomgående trafiken på E22, vilket kan ge trafiksäkerhetsproblem, och korsningen Allégatan/Långebrogatan riskerar blockeras. Föreslagen utbyggnad av Vilanleden bedöms avlasta Allégatan och tpl Vilan, avlastningen är större än den trafikökning som utbyggnaden av Härlövsområdet innebär. Vilanleden behöver därför färdigställas i anslutning till att områdena A och B färdigställs.

Konsekvenser av en förlängning av Kung Knuts väg

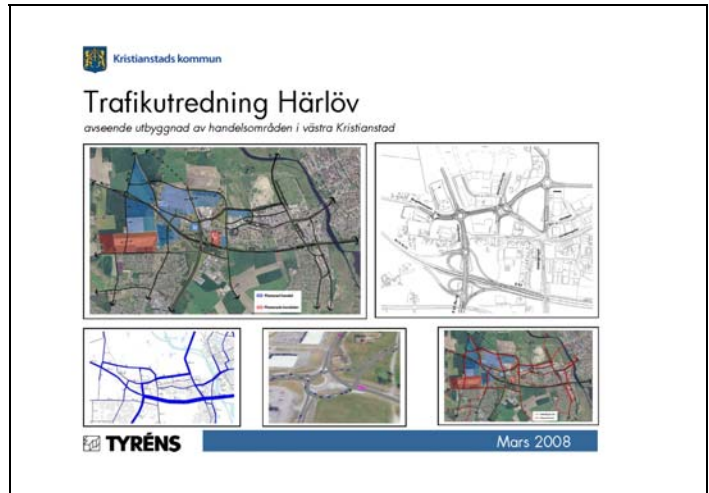
I den fördjupade översiktsplanen redovisas en förlängning av Kung Knuts väg från Snälltågsvägen över väg 21 fram till Ringelikorsvägen. En sådan förlängning

- binder ihop Öllsjö med Härlöv,
- ökar tillgängligheten till Öllsjö,
- är en förutsättning för att få god tillgänglighet till de planerade verksamhetsområdena (G i etapp 2b) mellan Öllsjö och väg 21,
- ger möjlighet till rationell linjesträckning för stadsbuss genom Härlövsområdet. Med denna väg ges möjlighet för stadsbussen mot Vä att gå via Härlöv, vilket ger ökat resandeunderlag för busslinjen samt goda förbindelser till Härlöv från både Öllsjö/Vä och från centrum.

Analyserna visar att förbindelsen är attraktiv och **avlastar stråket Snälltågsvägen – Slättängsvägen – Långebrogatan. Samtidigt ökar belastningen på Ringelikorsvägen – Vilanleden samt på Malmövägen.** Analyserna visar också en ökad trafik på befintlig Kung Knuts väg genom Öllsjö.

1 BAKGRUND

Kristianstads kommun har i samband med framtagandet av en fördjupad översiktsplan för Kristianstads tätort, låtit genomföra en trafikutredning för de västra delarna av Kristianstad ("Trafikutredning Kristianstad, avseende utbyggnad av handelsområden i västra Kristianstad, mars 2008"). Utredningen syftade till att beskriva de konsekvenser för trafiken som uppkommer av utbyggnaden av de handelsområden som planerades samt att föreslå ett trafiksystem i västra Kristianstad anpassat för detta.



Utredningen utgick från ett långsiktigt scenario då alla områden enligt den fördjupade översiktsplanen i västra Kristianstad är utbyggda. Slutsatsen var att en omfattande utbyggnad av trafiknäten är nödvändigt för att klara den ökade trafiklasten i området. Förslag till övergripande cykelnät, bussnät och bilnät presenterades. Även om stora satsningar görs för att främja gång-, cykel- och busstrafik kommer sannolikt biltrafiken öka kraftigt i hela området. Förutom nya gator och vägar i anslutning till de nya områdena behövs därför också ombyggnader av befintligt gatunät, bland annat längs Långebrogatan och i tpl Härlöv. På längre sikt föreslogs också en ny trafikplats på väg 21 för att skapa god tillgänglighet till de nya områdena längst i väster. Huvuddragen i det föreslagna gatunätet, se bild 1, finns inarbetat i den fördjupade översiktsplanen, som numera är antagen av Kommunfullmäktige. Planen är överklagad och har därför inte vunnit laga kraft än.

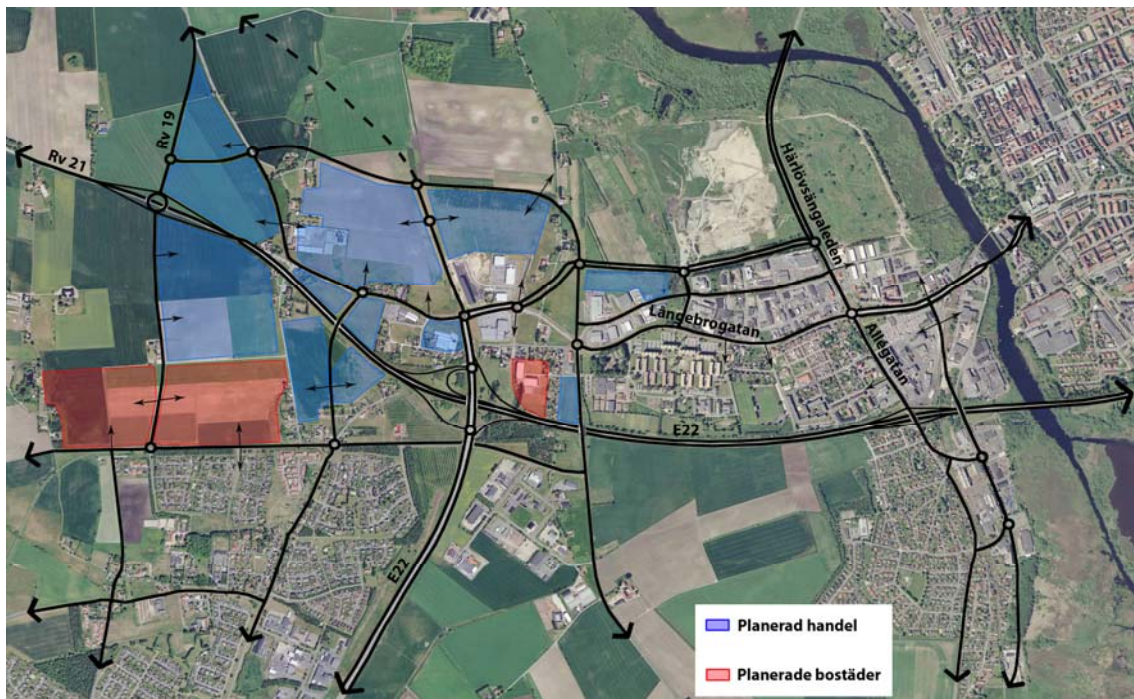
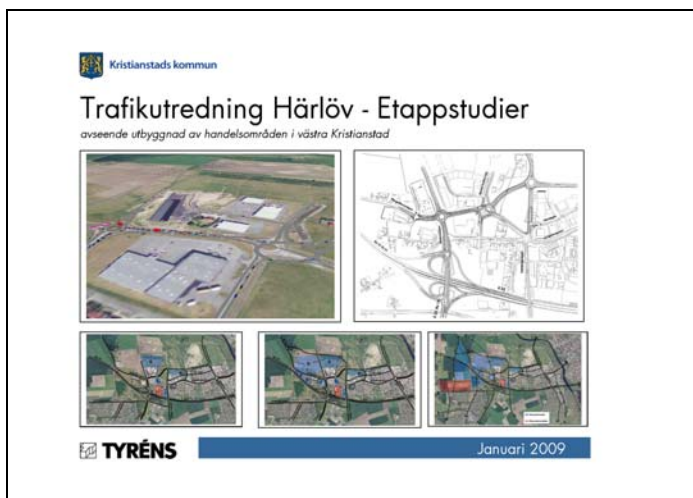


Bild 1. Föreslaget framtida gatunät enligt "Trafikutredning Härlöv, avseende utbyggnad av handelsområden i västra Kristianstad", mars 2008.



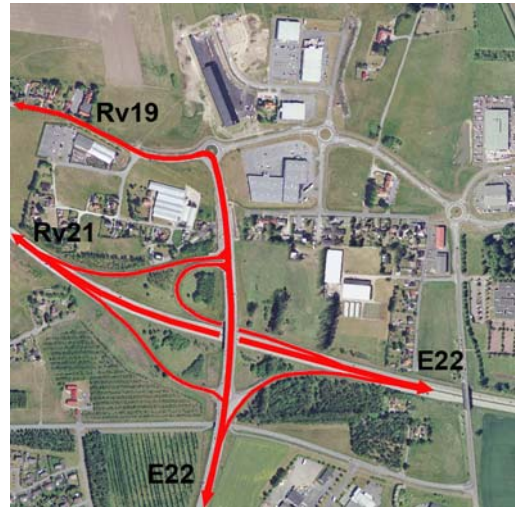
För att få ett bättre underlag för den fortsatta planeringen genomförde kommunen etappstudier för de planerade exploateringsområdena i västra Kristianstad (**Trafikutredning Härlöv – etappstudier, januari 2009**). Syftet med etappstudierna var att analysera vilka behov av infrastrukturåtgärder som uppkommer vid olika utbyggnadsetapper av området.

Slutsatser som framkom i etappstudierna var bland annat att behovet av Vilanleden (en ny väg norr om Vilan mellan Härlöv och Härlövsängaleden) uppkommer tidigt på grund av framkomlighetsproblem på Långebrogatan. På lite längre sikt uppstår behov av åtgärder i tpl Härlöv då trafikökningar gör att vänstersvägande rörelser i korsningarna inte kan avvecklas tillräckligt med nuvarande utformning.

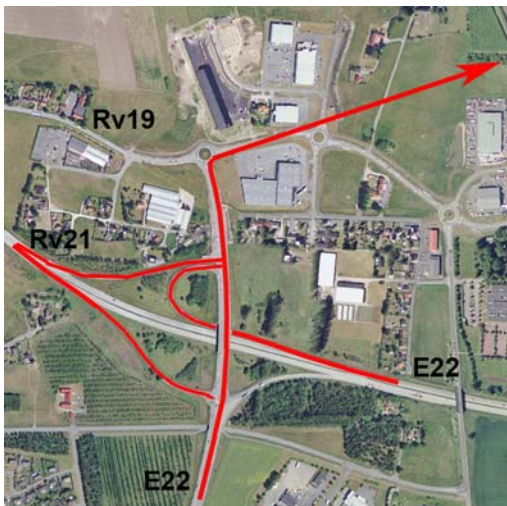
För en mer omfattande utbyggnad av Härlövsområdet krävs sannolikt dels en ny väg i västöstlig riktning norr om de planerade områdena och dels en ny trafikplats på väg 21 med anslutning till Härlöv (och eventuellt väg 19) norrut samt Öllsjö söderut. Trafikplatsen ger nödvändig tillgänglighet till de nya områdena längst västerut, men behovet av denna uppstår redan utan dessa områden. Etappstudierna visade att det är svårt att utforma ett gatunät som klarar den antagna trafikökningen, även utan områdena längst i väster, så länge tpl Härlöv och Malmövägen är den enda tillfarten till området från det övergripande vägnätet. Då tpl Härlöv och Malmövägen har och kommer få flera olika funktioner, se bild 2, såsom genomfartsled (för väg E22 och väg 21), länk mellan större regionala vägar (väg E22, väg 19 och väg 21), infart och genomfart till norra Kristianstad (via den planerade Vilanleden och Härlövsängaleden) samt den enda tillfarten till ett stort handelsområde är gatunätet särskilt känsligt här. Med ökad trafikallsträng i området blir belastningen mycket stor och det är svårt att finna rimliga utformningar, särskilt i det befintliga gaturummet längs Malmövägen och dess korsning med Ringelikorsvägen - Vilanleden, som klarar de mest belastade timmarna under en normalvecka.



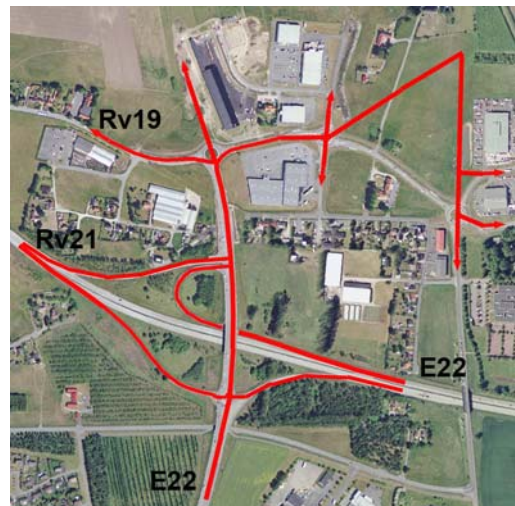
Genomgående väg E22



Länk mellan större regionala vägar



Genomfart till norra Kristianstad



Infart till Härlövsområdet

Bild 2. Många olika funktioner blandas i stråket trafikplats Härlöv – Malmövägen – Vilanleden.

Trafikverket arbetar med att ta fram en **Vägutredning för väg 19, delen mellan Kristianstad – Bjärlöv**. Syftet med vägutredningen är att tjäna som underlag för Trafikverkets beslut vad gäller val av trafikteknisk standard och framtida vägsträckning. Den önskade standarden på sikt för den aktuella sträckan av väg 19 är en mötesfri landsväg, separerad med mitträcke, som är anpassad för 100 km/h.

Trafikverket tog 1994 fram en vägutredning för väg 19 mellan Kristianstad och Broby. Då var målstandarderna för väg 19 en vanlig (ej mötesfri) väg, 13 m bred med en linjeföring anpassad för 90 km/h. Med utgångspunkt från vägutredningen valde Trafikverket att arbeta vidare med följande sträckningar:

- Mellan Härlöv och Karpalund i en sträckning från tpl Härlöv i Malmövägens förlängning öster om nuvarande väg 19 fram till läget för befintlig bro över järnvägen vid Karpalund.
- Mellan Karpalund och förbi Färlöv i ny sträckning väster om Vinnö och Färlöv.
- Mellan norra Färlöv och Bjärlöv antingen längs befintlig väg eller i ny sträckning öster om nuvarande väg 19.



Bild 3. Valda och bortvalda korridorer på delen Härlöv – Karpalund ur vägutredning Väg 19, Kristianstad – Broby, 1994.

Sedan vägutredningen upprättades 1994 har Miljöbalken tillkommit och enligt Miljöbalken krävs alltid en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) vid bygge av väg. Eftersom någon separat MKB inte fanns i vägutredningen från 1994 och då ökade krav på trafiksäkerhet har lett till en ny målstandard (mötesfri landsväg) för vägen, tar Trafikverket nu fram en ny vägutredning med MKB.

Efter den tidigare vägutredningen från 1994 har också Kristianstads kommuns utbyggnadsplaner för västra Kristianstad tillkommit. De tänkta exploateringsområdena och de om- och utbyggnader av gatu- och vägnätet som följer av dessa medför en direkt påverkan på planeringen av väg 19 som passerar rakt genom Härlövsområdet. Trafikverket anser att de tidigare utförda trafikutredningarna för Härlövsområdet bör kompletteras med ytterligare studier av effekterna av de planerade exploateringarna på det övergripande vägnätet och hur en framtida utbyggnad av väg 19 påverkas beroende på val av sträckning och utformning. Trafikverket genomför därför tillsammans med Kristianstads kommun föreliggande kompletterande trafikutredning.

2 UPPDRAGET

2.1 Syfte

Denna kompletterande trafikutredning syftar till att studera vilka effekter de planerade utbyggnader i Härlövsområdet i västra Kristianstad får på det övergripande vägnätet, med tyngdpunkt på väg E22, väg 19 och väg 21. Studien skall utgöra en sammanställning och ett komplement till de tidigare utförda trafikutredningarna för området och vara ett underlag för pågående vägutredning för väg 19, delen Kristianstad - Bjärlöv. Frågor som behöver belysas närmare är:

- Vilka behov av åtgärder uppkommer på Malmövägen inklusive korsningen med Ringelikorsvägen – Långebrogatan samt i tpl Härlöv? Vid hur stor exploatering krävs åtgärder?
- När uppstår behov av ny trafikplats på väg 21? Hur skulle en ny trafikplats påverka trafikarbetet i området?
- Vilka principiella ombyggnadsbehov uppstår på väg 21 om en ny trafikplats anläggs inom det influensområde som ingår i de västra ramperna i tpl Härlöv?
- Hur stort kapacitetsutrymme finns i tpl Vilan? Finns det risk att antagna trafikökningar kommer att orsaka köer ut på motorvägen?
- Hur påverkas trafiksituationen i Härlövsområdet om Kung Knuts väg förlängs från Öllsjö till Härlöv?

2.2 Förutsättningar och avgränsningar

Trafikutredningen omfattar i huvudsak det övergripande vägnätet i västra Kristianstad, det vill säga väg E22, väg 19 och väg 21 med tillhörande trafikplatser och korsningar. Analysen bygger på den markanvändning i och omkring Härlövsområdet som redovisas i "Kristianstad växer - fördjupade översiktsplan för Kristianstad stad", antagen av kommunfullmäktige 2009-06-09, och beskriver de effekter som kan väntas uppkomma på vägnätet i framtiden till följd av de planerade exploateringsområdena.

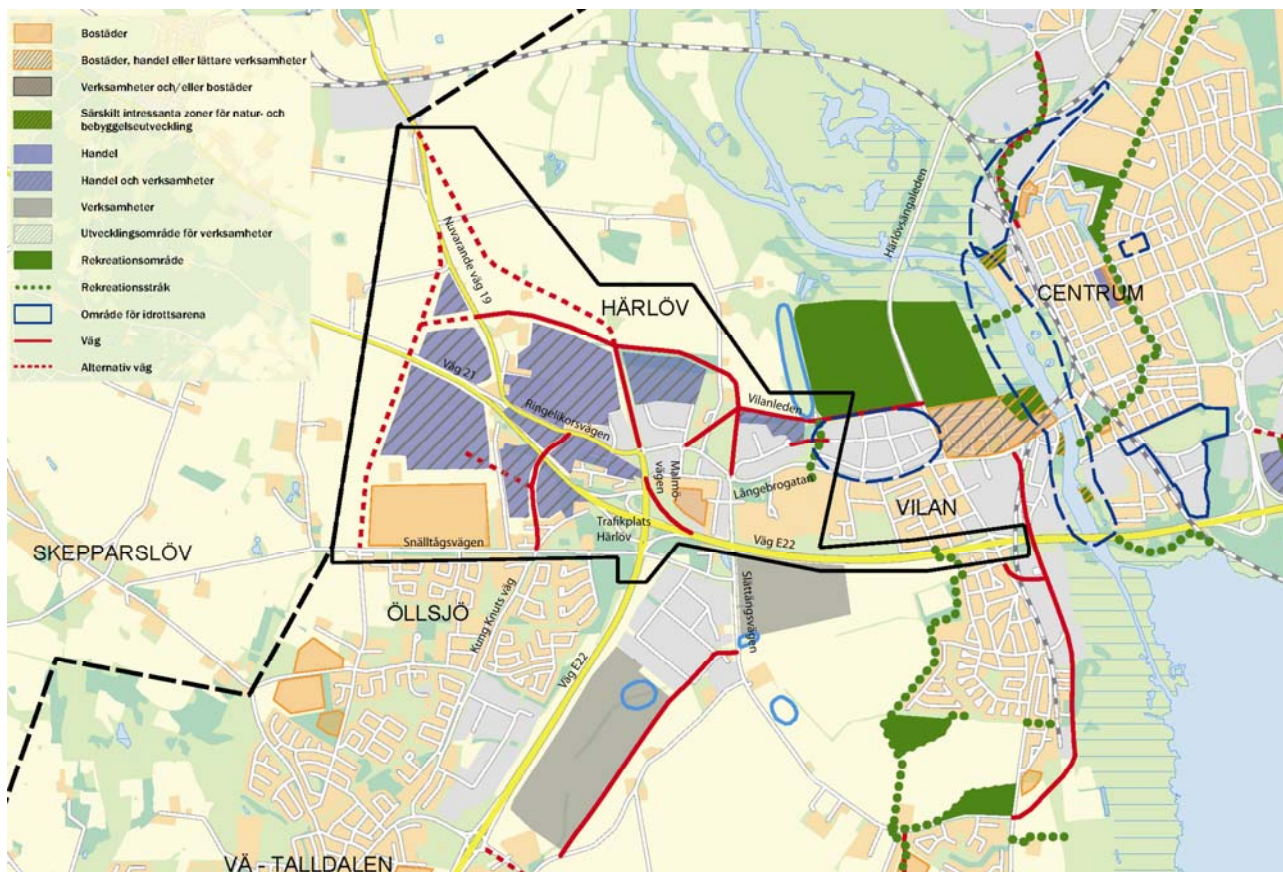


Bild 4. Utdrag ur Förslag till markanvändning, Fördjupad översiktsplan för Kristianstad stad. I bilden redovisas också områdesavgränsning för den kompletterande trafikutredningen (svart heldragen linje).

De förändringar i övriga delar av Kristianstad, i form av exploateringsområden och omvandlingar av befintliga områden samt ny- och ombyggnader i gatunätet, som redovisas i den fördjupade översiktsplanen ingår inte som förutsättningar för denna trafikutredning. Ett genomförande av omvandlingar i centrum, som till exempel projektet Östra Centrum, och/eller handelsexploateringar i till exempel Hammar kan påverka utbyggnadstakten i Härlövsområdet. Men de bedöms inte ge trafikflödesförändring i västra Kristianstad som får någon avgörande betydelse för utformningen av vägnätet här.

Söder om väg E22, öster om Slättängsvägen (väg 1657), finns ett planerat verksamhetsområde, där en intressent har visat intresse för anläggande av ett Äventyrsland. Då planeringen av detta är i ett mycket tidigt skede och innehållet och tidplanen är osäkert ingår området inte som förutsättning för denna trafikutredning. Ett eventuellt äventyrsland har sannolikt mest besökare på helger och under sommartid och kommer troligen inte påverka kapacitetsbehovet under de normalt mest belastade timmarna.

I den fördjupade översiktsplanen redovisas också en utökning av Ängamöllans industriområde söderut längs väg E22 ner till tpl Vä. Området ingår inte i trafikanalysen. En förutsättning för

utbyggnaden är en ny väg mellan Slättängsvägen och Annedalsvägen (väg 1655) som kan mata det nya området. Idag nås Ängamöllans industriområde från tpl Härlöv via Slättängsvägen – Långebrogatan – Malmövägen. Med den nya vägen får både det nya och det befintliga Ängamöllans industriområde god tillgänglighet från väg E22 via tpl Vä (och vägvisning till området kommer sannolikt att ske detta håll). Så trots ökad trafikbelastning bedöms inte trafiken i Härlövsområdet öka nämnvärt till följd av detta.

2.3 Metod

Ett antal framtida scenarier med etappindelningar av utbyggnaden av de planerade områdena i västra Kristianstad har tagits fram i samråd med Kristianstads kommun och Trafikverket. För respektive etapp har ett antagande gjorts avseende typ av exploatering och storlek på trafikbelastning för varje utbyggnadsområde.

För dessa framtida scenarier har trafikprognoser tagits fram för olika tänkbara utformningar av väg- och gatunätet i området. Trafikprognoserna har tagits fram genom uppräkningsmetoden till olika framtida prognosår samt att trafiktillskottet från de olika exploateringsområdena har lagts till. För bedömningen hur trafiken fördelar sig på väg- och gatunätet har kommunens modell i nätutläggningsprogrammet EMME använts.

Den metod som har använts för att analysera trafiken i korsningarna i området är mikrosimulering med VISSIM. I analysen har samma VISSIM-modell använts som i tidigare utredningar för Härlövsområdet i samband med arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Kristianstads tätort.



Bild 5. VISSIM-modellen för dagsläget.

I dessa tidigare studier byggdes inledningsvis en modell av hur trafiken ser ut i dagsläget inom Härlövsområdet, inklusive kalibrering och validering, utifrån trafikräkningar genomförda 2007 i tpl Härlöv samt i Långebrogatans korsningar med Malmövägen, Herluf Trolles väg/Herr Ivars väg samt Slättängsvägen/Sävvägen. Simuleringen avser maxtimmen under en normal fredagseftermiddag. Analyser har sedan skett av olika framtida scenarier till följd av planerade exploateringar i området.

En ny VISSIM-modell har byggts över tpl Vilan. En trafikräkning för maxtimmen under fredagseftermiddag utfördes i april 2010. Analyser över vilka effekter en framtida trafikökning ger jämfört med dagsläget har därefter genomförts.

3 PLANERAD EXPLOATERING OCH ANTAGEN TRAFIKALSTRING

De utbyggnadsområden i den fördjupade översiktsplanen som redovisas inom utredningsområdet innebär att totalt ca 95 ha tas i anspråk för verksamhetsområden och ca 26 ha för bostadsområden.

I samråd med Kristianstads kommun och Trafikverket har olika utbyggnadsetapper antagits som utgångspunkt för trafikanalysen. Etapperna följer till stor del den etappindelning som gjordes i ”Trafikanalys Härlöv – Etappstudier”, januari 2009. Områdenas storlek har dock redigerats enligt antagandehandlingen för den fördjupade översiktsplanen.

3.1 Studerade etapper

Etapp 1

Utbyggnadsetapp 1 omfattar de ännu icke utbyggda områden där det finns en gällande detaljplan samt områden där detaljplanearbete pågår. Dessa är område A och B.

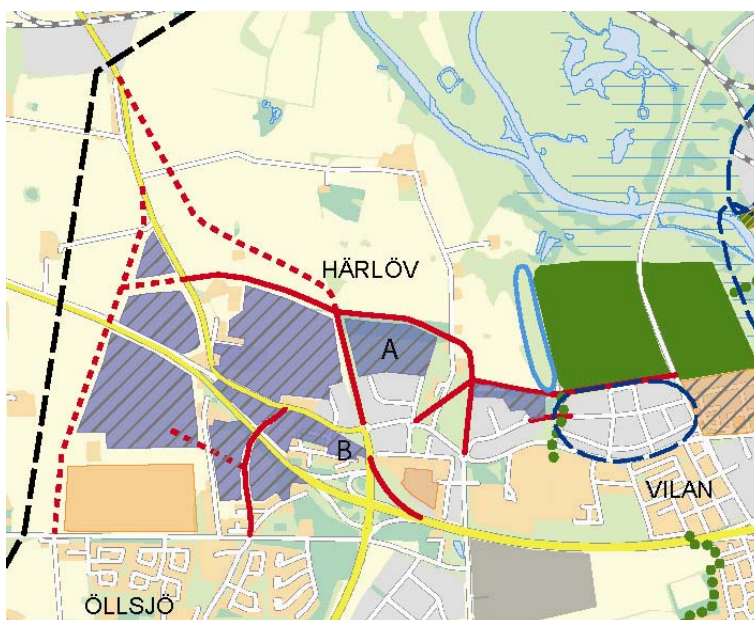


Bild 6. Utbyggnadsområden i etapp 1.

Etapp 2

I utbyggnadsetapp 2 antas förutom områdena i etapp 1 också område C, D, E och F vara utbyggda.



Bild 7. Utbyggnadsområden i etapp 2.

Etapp 2b

För att studera effekterna av Kung Knuts vägs förlängning har en etapp 2b också använts. Kung Knuts vägs förlängning ger möjlighet till god tillgänglighet till område G. I utbyggnadsetapp 2b antas förutom områdena i etapp 2 också område G vara utbyggt.

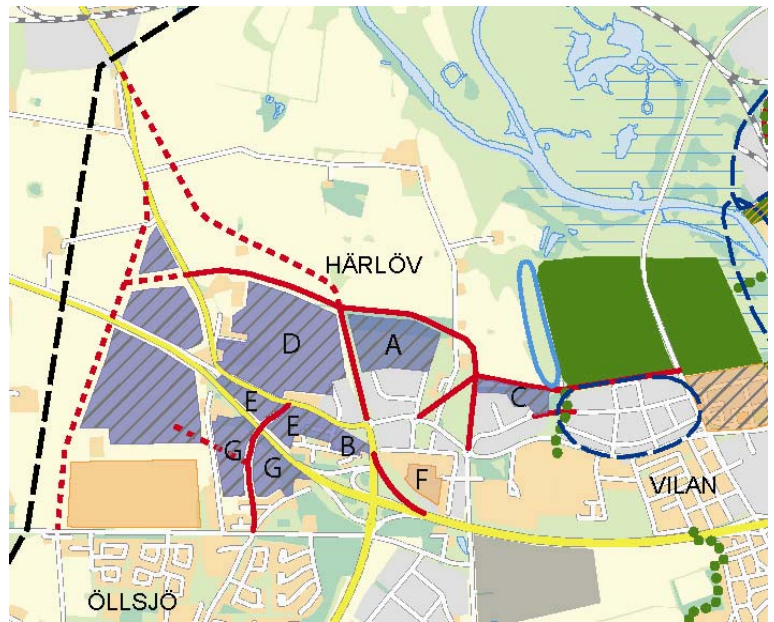


Bild 8. Utbyggnadsområden i etapp 2b.

Etapp 3

Det riktigt långsiktiga scenariot då samtliga områden inom utredningsområdet är utbyggda finns i etapp 3.

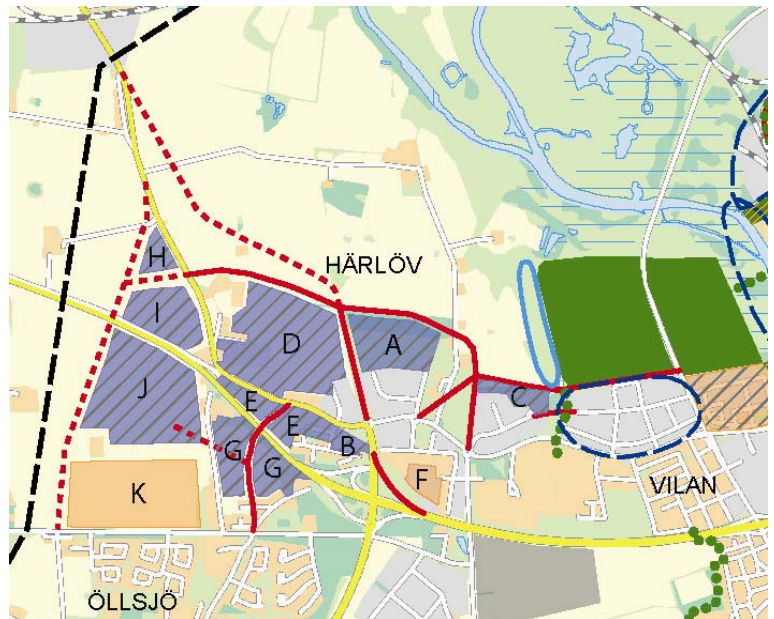


Bild 9. Utbyggnadsområden i etapp 2b.

3.2 Antagen trafikstring och utgångspunkter för kapacitetsstudier

Att prognostisera framtida trafikmängder är svårt. Det finns en rad faktorer som påverkar hur mycket och på vilket sätt vi väljer att färdas eller transportera varor. En tungt vägande del av dessa är ”yttre” faktorer, som t.ex. bilpark, bränslepriser, utveckling av ny teknik och beskattning av drivmedel, som inte kan påverkas lokalt. Vad som sker med dessa faktorer på 15-20 års sikt är svårt att sja om. Andra faktorer som styr vårt resande är av mer lokal karaktär som utformning av trafiknäten, utbud av kollektivtrafik, stadsutformning inklusive placering av bostäder och olika verksamheter och så vidare.

Framtagna trafikprognoser utgör underlag för dimensionering och utformning av de olika trafiknäten. Dimensioneringen av biltrafiknätet är till stor del en avvägning mellan att å ena sidan försöka hålla nere biltrafik användningen, inte minst av miljö- och hälsoskäl, genom att till exempel inte överdimensionera gatunätet utan snarare tvärtom tona ner kraven på framkomlighet för biltrafiken till förmån för buss- och cykeltrafik. Å andra sidan finns krav på god tillgänglighet för att få attraktiva verksamhetsområden, inte minst från näringsidkare. Om man av olika skäl inte lyckas begränsa biltrafik användningen behövs ett väg- och gatunät som till en rimlig nivå klarar ökade belastningar. En förutsättning i detta utredningsarbete är att viss köbildning kan accepteras i högtrafik (analysen bygger på den mest belastade timmen under en normalvecka), men köerna får inte växa så att säkerhetsproblem uppstår eller blockeringar som låser trafiken.

3.2.1 Allmän trafikökning

Utöver den trafikstring som de nya områdena ger har en allmän trafikökning antagits. Denna allmänna trafikökning, till följd av att folkmängden ökar och att vi reser och transporterar allt mer och allt längre, har antagits vara något lägre än den utveckling som varit under de senaste 15-20 åren, se tabell 1.

	Trafikökning per år
Resor till och från Kristianstads centrum	0 %
Resor inom Kristianstads tätort (exkl. till och från centrum)	0,3 %
Resor till och från Kristianstads tätort (exkl. till och från centrum)	0,8 %
Resor med start- och målpunkter utanför Kristianstad tätort (exkl. väg E22 och väg 21)	1,0 %
Genomgående trafik på och mellan väg E22 och väg 21	1,5 %

Den fördjupade översiktsplanen för Kristianstads stad beskriver målen för stadens utveckling de närmste 15 åren med framtida markanvändning år 2025. I samråd med kommunen och Trafikverket har prognosår för respektive etapp antagits. Etapp 1 antas ligga nära i tiden och ingen allmän trafikökning har lagts till. För etapp 2 används prognosåret 2018 och för etapp 3 år 2025.

Tabell 1. Antaget allmän trafikökning till år 2025.

Även om utbyggnadsetappen skulle bli mer långsam än vad som här antas och/eller bilanvändningen blir lägre i framtiden än i nuläget, är det dock klokt att lägga fast en långsiktigt hållbar struktur som fullt utbyggd klarar en så stor utbyggnad som har föreslagits i de västra delarna av staden. Med en långsiktigt hållbar struktur kan man bygga ut trafiknäten successivt och reservera mark för framtida om- och utbyggnader.

3.2.2 Antagen trafikallstring i exploateringsområden

I utredningen har planerade områden där handel tillåts delats in i två typer av områden, en med en blandad typ av sällanköpshandel med relativt låg trafikallstring och en typ med en mer besöksintensiv sällanköpshandel. Indelningen har gjorts i samråd med kommunen och Trafikverket. I samtliga dessa områden är annan verksamhet också tillåten (vilken oftast har lägre trafikallstring än handel) och det finns idag ingen kunskap om vilken typ av sällanköpshandel som kommer att etableras i respektive område. Eftersom osäkerheten är stor och det totalt sett är stora områden som berörs har en relativt låg genomsnittlig biltrafik antagits.

	Bilrörelser per dygn och 1000m ² byggnadsyta
Sällanköpshandel med hög trafikallstring	250
Sällanköpshandel med låg trafikallstring	125

Tabell 2. Antagen biltrafikökning för olika typer av handel.

I tabell 2 anges antagen biltrafikallstring för de två olika typerna av områden. Som jämförelse kan nämnas att verksamheterna längs Herluf Trolles väg (Onoff, Jysk m.fl.) i Härlöv enligt mätningar alstrar ca 470 bilrörelser/dygn och 1000 m² byggnadsyta. För Sävvägen (Bilcity, Siba, Exercise, m.fl.) i Härlöv är siffran 180 och för Blekingevägen i Hammar (Bilprovning och ett flertal bilhandlare) 120.

I tabellerna 3-6 nedan anges antagen biltrafikallstring i verksamhetsområdena för respektive etapp. I dialog med kommunen har det antagits att fastighetsytan är 2/3 av den totala områdesytan och exploateringsgraden (byggnadsyta/ fastighetsyta) är satt till 0,30 för alla områden.

Område	Total area (ha)	Total byggnadsyta (m ²)	Antagen Biltrafikallstring (bilrörelser per dygn och 1000m ² byggnadsyta)	Biltrafikallstring (bilrörelser per medeldygn)
A	10,0	20 000	250	5 000
B	4,5	9 000	250	2 250
SUMMA	14,5	29 000	---	7 250

Tabell 3. Antaget innehåll samt biltrafikallstring i planerade verksamhetsområdena i utbyggnadsetapp 1.

Område	Total area (ha)	Total byggnadsyta (m ²)	Antagen Biltrafikallstring (bilrörelser per dygn och 1000m ² byggnadsyta)	Biltrafikallstring (bilrörelser per medeldygn)
A	10,0	20 000	250	5 000
B	4,5	9 000	250	2 250
C	3,0	6 000	125	750
D	27,0	54 000	250	13 500
E	2,5	5 000	250	1 250
SUMMA	47,0	94 000	---	22 750

Tabell 4. Antaget innehåll samt biltrafikallstring i planerade verksamhetsområdena i utbyggnadsetapp 2.

Område	Total area	Total byggnadsyta	Antagen Biltrafik- alstring	Biltrafik- alstring
	(ha)	(m2)	(bilrörelser per dygn och 1000m2 byggnadsyta)	(bilrörelser per medel- dygn)
A	10,0	20 000	250	5 000
B	4,5	9 000	250	2 250
C	3,0	6 000	125	750
D	27,0	54 000	250	13 500
E	2,5	5 000	250	1 250
G	11,0	22 000	125	2 750
SUMMA	58,0	116 000	---	25 500

Tabell 5. Antaget innehåll samt biltrafik-
alstring i planerade verksamhetsområdena i utbyggnadsetapp2b.

Område	Total area	Total byggnadsyta	Antagen Biltrafik- alstring	Biltrafik- alstring
	(ha)	(m2)	(bilrörelser per dygn och 1000m2 byggnadsyta)	(bilrörelser per medel- dygn)
A	10,0	20 000	250	5 000
B	4,5	9 000	250	2 250
C	3,0	6 000	125	750
D	27,0	54 000	250	13 500
E	2,5	5 000	250	1 250
G	11,0	22 000	125	2 750
H	3,0	6 000	125	625
I	9,6	19 200	125	2 400
J	25,0	50 000	125	6 250
SUMMA	95,6	191 200	---	34 775

Tabell 6. Antaget innehåll samt biltrafik-
alstring i planerade verksamhetsområdena i utbyggnadsetapp 3.

Antaget innehåll och trafikallsträng i berörda bostadsområden redovisas i tabell 7. Område F antas vara utbyggt i etapperna 2, 2b samt 3 och område K först i etapp 3.

Område	Total area	”Täthet”	Antal bostäder	Biltrafikallsträng	Biltrafikallsträng
	(ha)	(bostäder per ha)		(bilrörelser per dygn och bostad)	(bilrörelser per medeldygn)
F	2,5	13,5	34	6	200
K	23,5	10	235	6	1 400
SUMMA	26,5	---	269	---	1 600

Tabell 7. Antaget innehåll samt biltrafikallsträng i planerade bostadsområden.

I tabell 8 anges sammantagen antagen trafikallsträng i de planerade exploateringsområdena för respektive etapp.

Etapp	Biltrafikallsträng
	(bilrörelser per medeldygn)
1	7 250
2	22 950
2b	25 700
3	36 375

Tabell 8. Antaget innehåll samt biltrafikallsträng i respektive etapp.

4 TRAFIKSITUATIONEN I NULÄGET

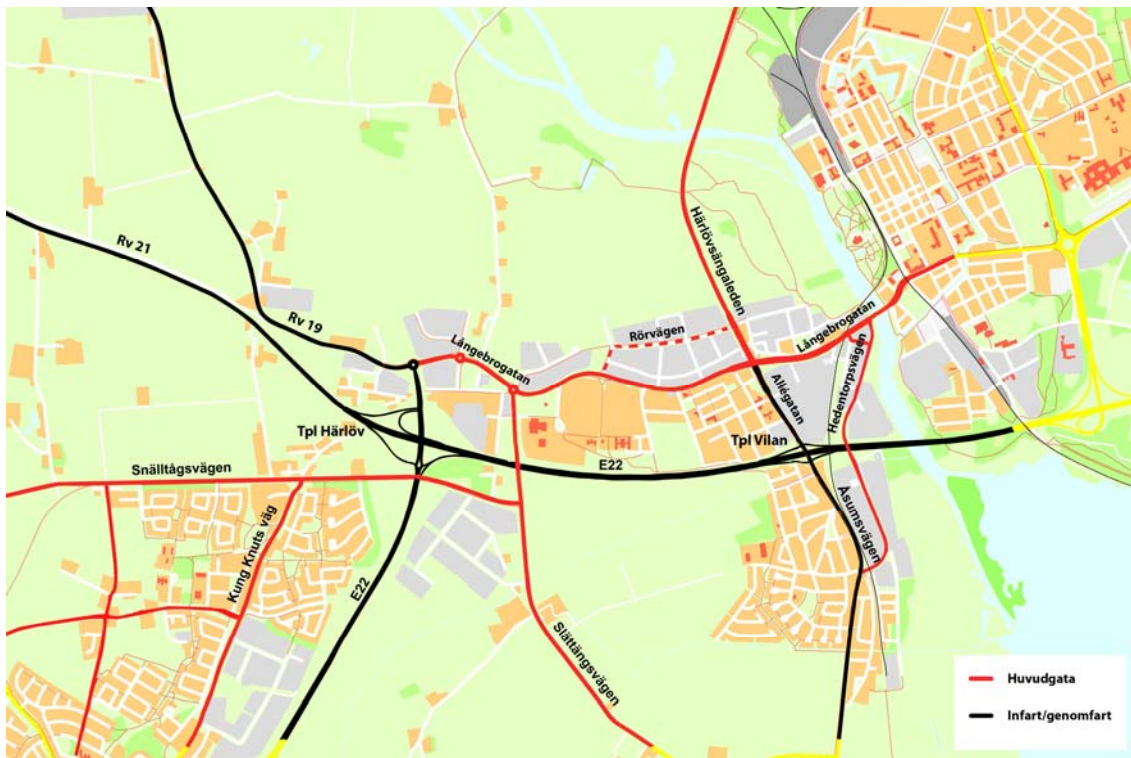


Bild 10. Dagens övergripande bilnät i västra Kristianstad.

I västra Kristianstad möts väg E22, väg 19 och väg 21 i tpl Härlöv, som också är en viktig (den enda) tillfart till Härlöv, Ängamöllans industriområde och norra delarna av Öllsjö från det övergripande vägnätet. Väg E22 har motorvägsstandard både österut och söderut, men inte i tpl Härlöv där trafiken i riktning söderut måste svänga av och köra upp på Malmövägen. Väg 21 mot Hässleholm är en mittseparerad 2+1-väg.

Långebrogatan, som är den gamla riksvägen genom Kristianstad, utgör fortfarande ett starkt stråk som binder ihop stadens västra delar med centrum. Från de båda trafikplatserna Härlöv och Vilan utgör Malmövägen och inte minst Allégatan viktiga infartsgator. Allégatan bildar också tillsammans med Åsumsvägen och Härlövsängaleden ett nord-sydligt stråk som ansluter till Långebro/Vilan/Härlöv från både norr och söder.

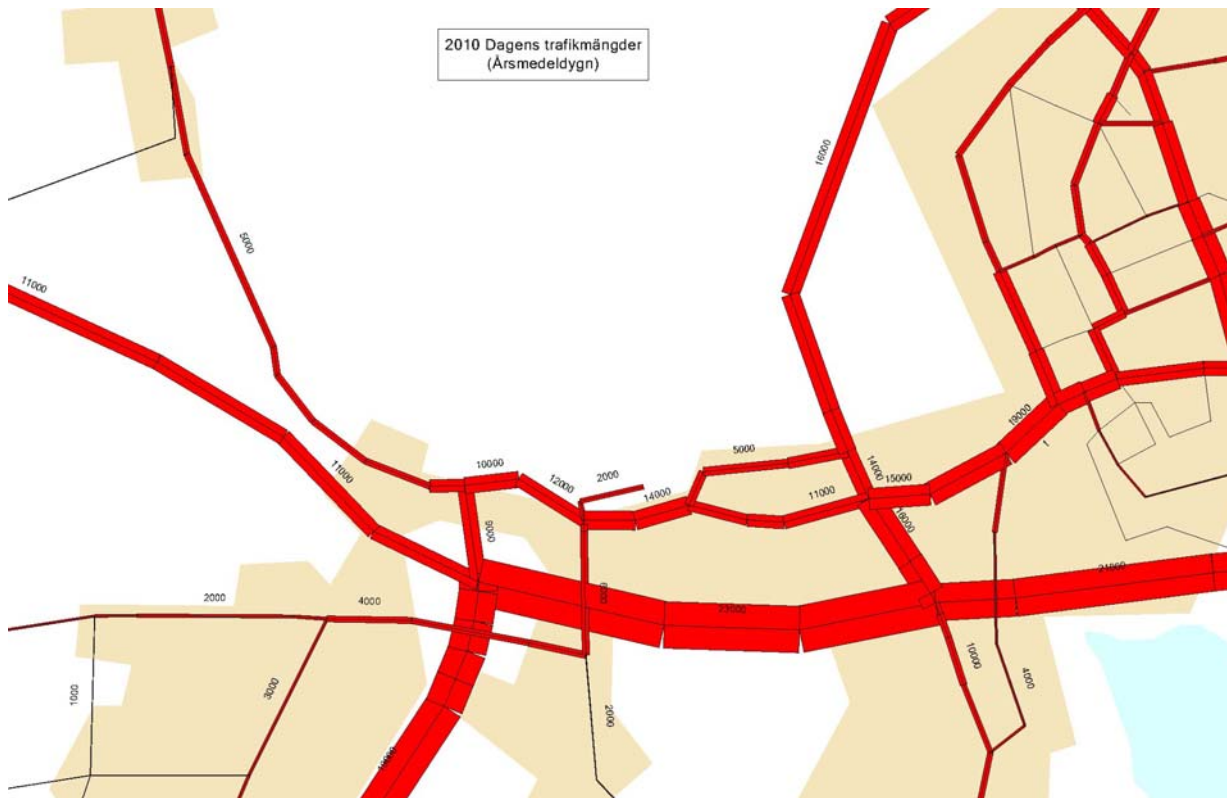


Bild 11. Dagens trafikmängder (fordon per medeldygn) enligt senast utförda räkningar.

I bild 11 redovisas de senast uppmätta trafikmängderna på väg- och gatunätet i västra Kristianstad. I tidigare genomförda trafikstudier har vissa sträckor identifierats som har låg framkomlighet under högtrafik. Det är främst på Långebrogatan, delen Slättängsvägen - Vassvägen, och på Allégatan – södra delen av Härlövsängaleden som trafikbelastningen är så stor att det under högtrafik leder till köbildning och låg reshastighet.

På vägarna E22, 19 och 21, inklusive trafikplatserna Härlöv och Vilan, finns idag inga kapacitetsproblem.

5 STUDERADE ÅTGÄRDER

5.1 Behov av åtgärder i etapp 1

5.1.1 Förutsättningar

I etapp 1 antas område A och B är fullt utbyggda, det vill säga de områden med gällande detaljplan eller där detaljplanearbete pågår. Etapp 1 innebär en ökad trafikbelastning inom området med totalt ca 7 250 fordon per dygn (f/d). Ingen allmän trafikökning har lagts till i etapp 1 eftersom det kan antas bli verklighet inom några år.

I etapp 1 förutsätts Malmövägen ha förlängts norr om cirkulationsplatsen i korsningen med Långebrogatan/Ringelikorsvägen och utgör tillfart till område A. Trafikverket har i samrådsyttrande i samband med detaljplanens framtagande inte ställt sig positiva till denna anslutning och framhöll att då väg 19 byggs ut norrut är en sådan koppling inte acceptabel ur trafiksäkerhets-synpunkt. Anslutningen finns trots detta med i gällande detaljplan. Området kan vid en utbyggnad av väg 19 norrut istället anslutas till den planerade öst-västliga vägen norr om Härlövsområdet och området bör utformas med beredskap för detta, så länge en östlig sträckning av väg 19 är aktuell.

Tillfart till område B sker via befintlig korsning väg 19 (Ringelikorsvägen) / Häråkravägen, som dock antas ha byggts ut med vänstersvängskörfält på väg 19.

5.1.2 Trafiksituation och åtgärdsbehov

Ökningen av trafik i etapp 1 jämfört med idag (se bild 12) sker främst på Långebrogatan (från 14 000 till ca 16 500 f/d) och Malmövägen från (9 000 till knappt 12 000 f/d).

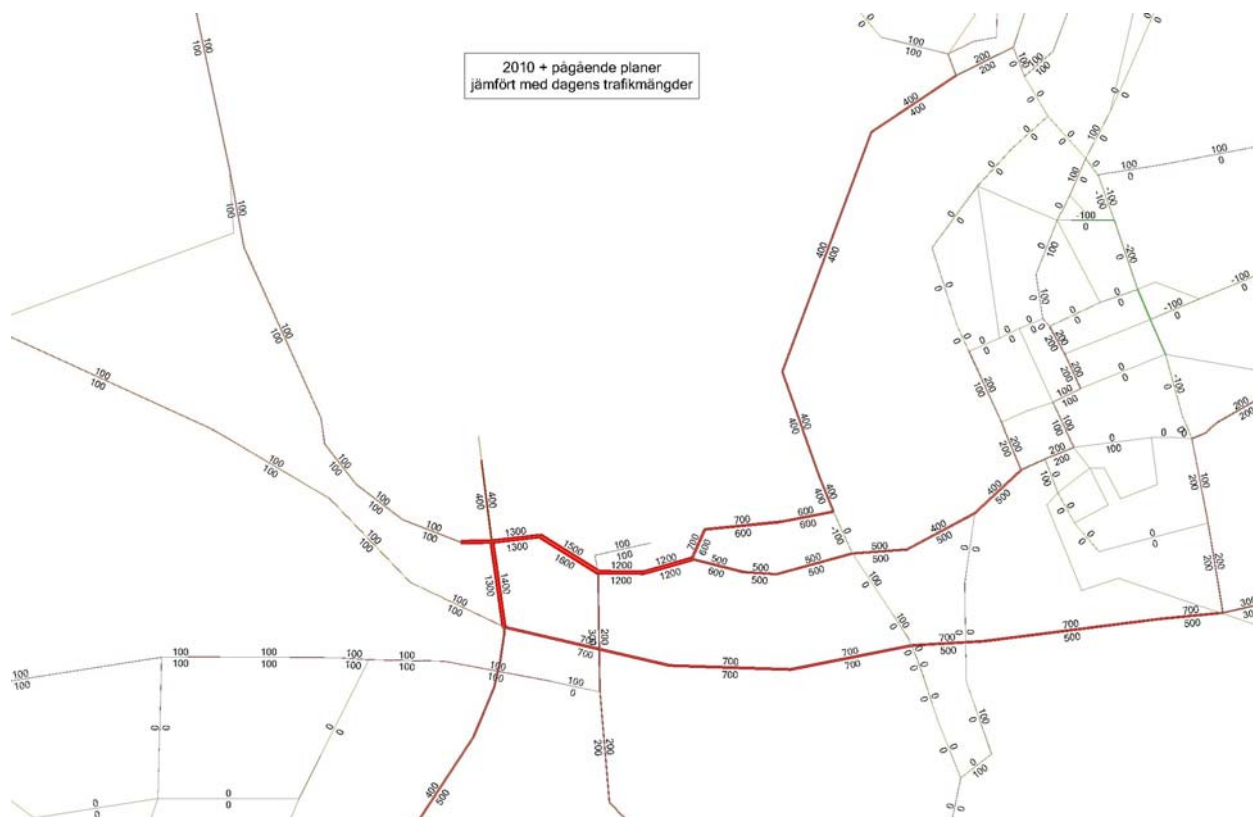


Bild 12. Trafikökning i etapp 1 jämfört med dagens trafikmängder.

Kapacitetsstudierna med simuleringar i VISSIM visar att Långebrogatan får svårt att klara trafikökningarna under högrafik en normal fredagseftermiddag. De befintliga cirkulationsplatserna kan inte avveckla trafiken i tillräcklig utsträckning och lång köbildning uppstår på Långebrogatan österifrån, på utfarten från Herluf Trolles väg, på Slättängsvägen söderifrån och på Malmövägen norrifrån. Det finns också stor risk för bakåtblokering längs Långebrogatan. Trafiken i tpl Härlöv flyter dock utan några påtagliga framkomlighetsproblem.

I tidigare studier har det föreslagits en ny väg norr om Vilan mellan Härlöv och Härlövsängaleden, Vilanleden, som också redovisas i den fördjupade översiktsplanen. Den nya vägen ansluts till Långebrogatan vid korsningen med Herluf Trolles väg och föreslås på delen mellan Malmövägen och Slättängsvägen (som förlängs) få fyra körfält, inklusive tvåfältiga cirkulationsplatser. Även befintliga Malmövägen föreslås byggas ut till fyra körfält. Långebrogatan stängs väster om Slättängsvägen, förutom för busstrafik. Busstrafiken föreslås få en egen körväg tvärs igenom cirkulationsplatsen (mot antingen Herluf Trolles väg eller mot Vilanleden västerut beroende på framtida körväg för bussen). Busstrafiken prioriteras med hjälp av trafiksignaler. På så sätt minskas risken för fördröjningar avsevärt med tanke på den förväntade stora trafikmängden längs den nya trafikleden. Föreslagen lösning visas i bild 14.

Vilanleden avlastar Långebrogatan avsevärt (från 14 000 till knappt 7 000 f/d). Men också Rörvägen (från 5 000 till knappt 2 000 f/d). Rörvägen fungerar idag som en smitväg mellan Härlöv och de norra delarna av staden, trots att gatan har karaktären av en lokalgata/industrigata med många fastighetsanslutningar. Eftersom Allégatan idag har låg framkomlighet sker också viss överflyttning av trafik (ca 2 500 f/d) från Härlövsängaleden som ska ut på väg E22 söderut och väg 21 till Vilanleden. Detta innebär också en avlastning i tpl Vilan. Vilanleden får mellan 12 000 och 16 000 f/d.

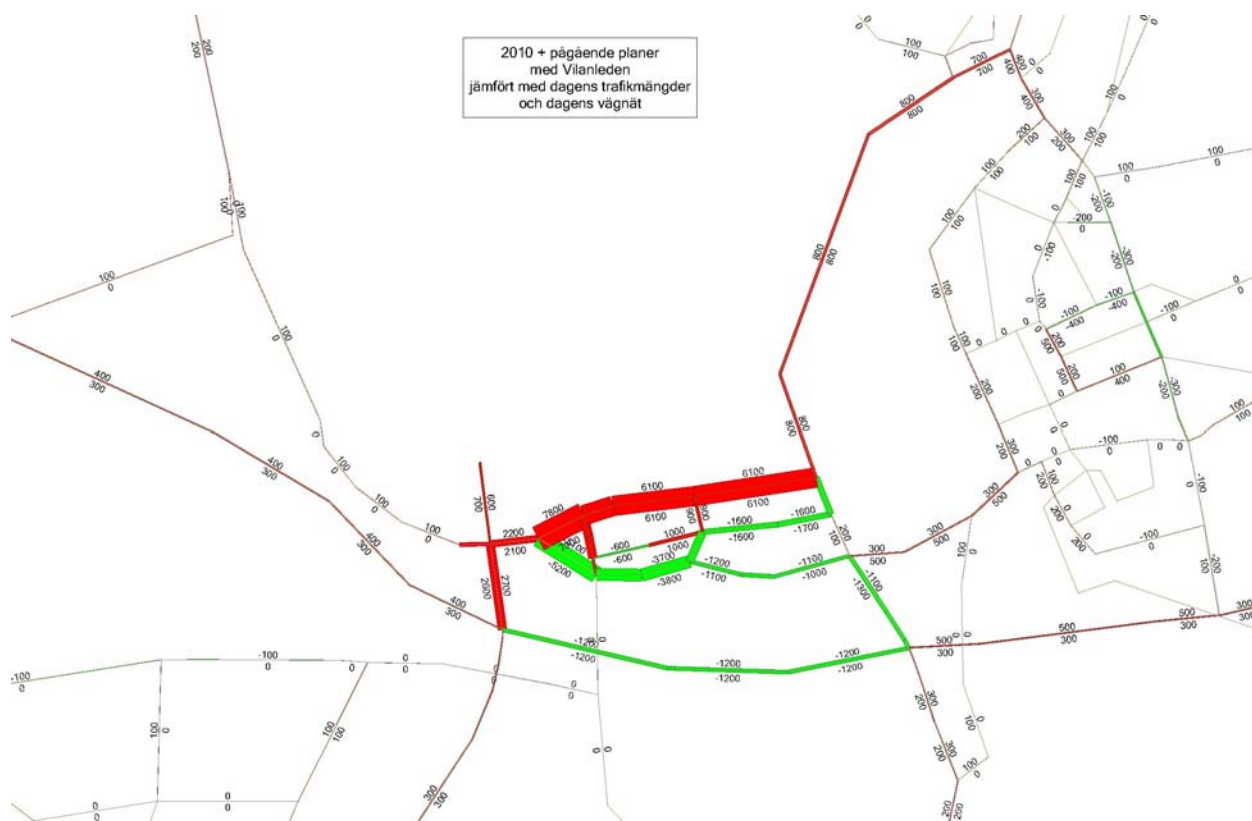


Bild 13. Trafikförändring i etapp 1 med Vilanleden byggd jämfört med dagens trafikmängder. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad trafik)

Tillkomsten av Vilanleden ökar trafiken på Malmövägen med ca 2 500 f/d (en ökning från 9 000 idag till drygt 14 000). Detta resulterar i sin tur att kapacitetsproblem riskerar uppstå i norra delen av tpl Härlöv. Vänstersvängen från avfartsrampen österifrån in mot Härlöv får svårt att avvecklas på grund av den ökade trafiken på Malmövägen och köer riskerar växa som blockerar den genomgående trafiken på väg E22.

I tidigare studier har det föreslagits en ombyggnad av tpl Härlöv. Med en ny avfartsramp från E22 österifrån med direktanslutning mot Malmövägen norrut undviks problematiken med vänstersvängen från befintlig ramp. För att öka trafiksäkerheten och underlätta för vänstersvängande trafik från E22 söderifrån som ska ner på väg 21 västerut, föreslås en droppe vid den norra anslutningen av ramper till Malmövägen. Norrifrån skapas en fri högersväng som går utanför droppen, liksom den genomgående trafiken österifrån på E22 som ska vidare söderut också går utanför droppen. Föreslagen lösning visas i bild 14.

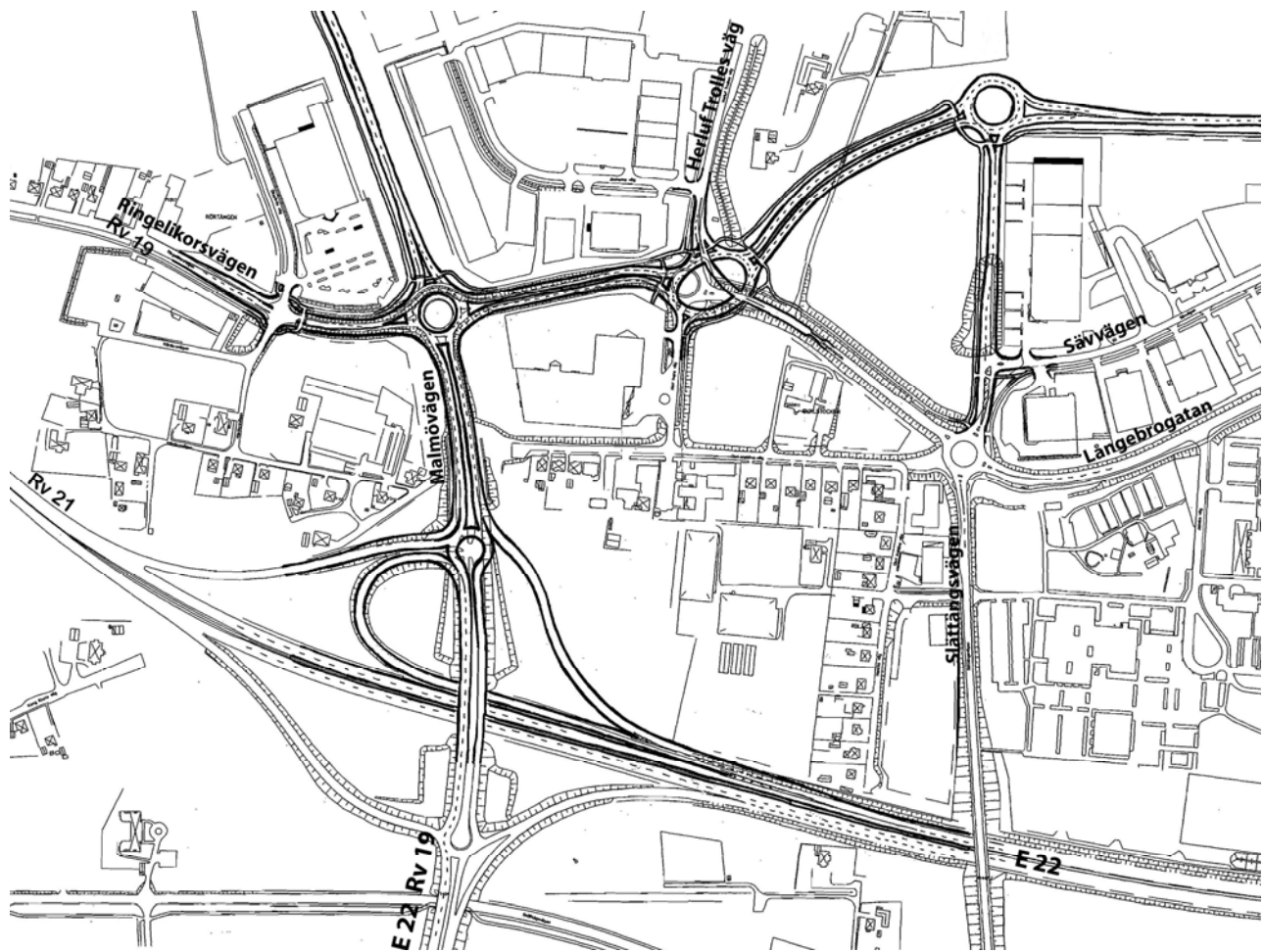


Bild 14. Idéskiss till utformning av Vilanleden samt ombyggnad av Malmövägen och trafikplats Härlöv.

5.1.3 Väg 19

Om väg 19 byggs ut mellan Härlöv och Karpalund i en östlig sträckning, det vill säga som en förlängning av Malmövägen norr om Härlöv, sker inga påtagliga överflyttningar förutom från gamla till nya väg 19 (jämför bild 15 och bild 13). I prognosmodellen syns en ökning på väg 2015 förbi Isgranatorp på 800 f/d. Detta är trafik mellan område A och väg 21 västerut som med den nya väg 19 i modellen har "hittat" en smitväg istället för via tpl Härlöv ut på väg 21.

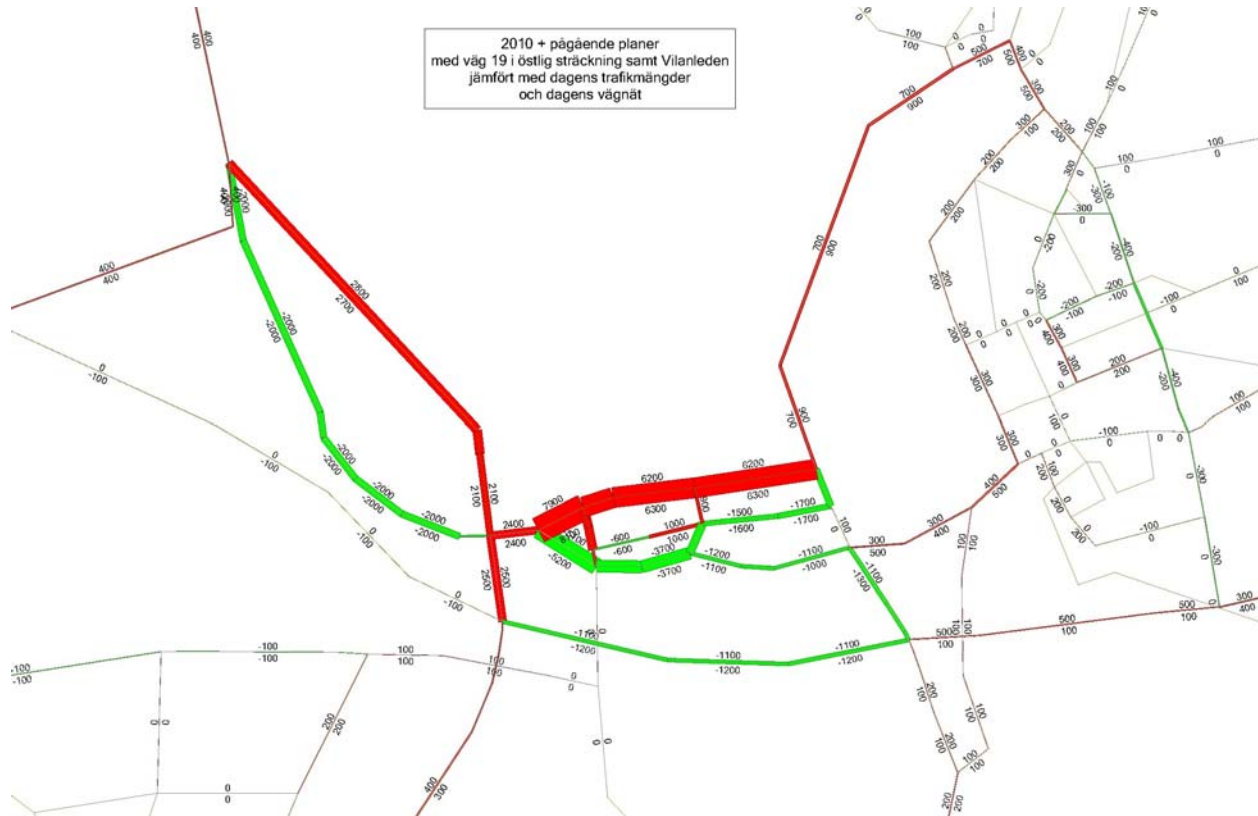


Bild 15. Trafikförändring i etapp 1 med Vilanleden byggd samt väg 19 utbyggd till Karpalund i ett östligt alternativ jämfört med dagens trafikmängder. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad trafik)

Om väg 19 byggs i ett västligt alternativ via en ny trafikplats på väg 21 ökar trafiken på väg 21 med ca 3 000 f/d mellan tpl Härlöv och den nya trafikplatsen jämfört med utan ny väg 19 (jämför bild 16 med bild 13). Ca 2 500 f/d ansluter till den nya trafikplatsen från Öllsjö. Samtidigt minskar trafiken på Snälltågsvägen och Slättångsvägen.

Vilanleden får ca 800 f/d färre jämfört med alternativet med väg 19 i en östlig sträckning, medan E22 mellan trafikplatserna Härlöv och Vilan får ca 800 fler.

Med väg 19 i ett västligt alternativ stannar ökningen på Malmövägen på ca 3 000 f/d jämfört med idag, det vill säga ca 1 300 färre än med ett östligt alternativ. Detta minskar sannolikt behovet (eller snarare förskjuter det framåt) av åtgärder i tpl Härlöv.

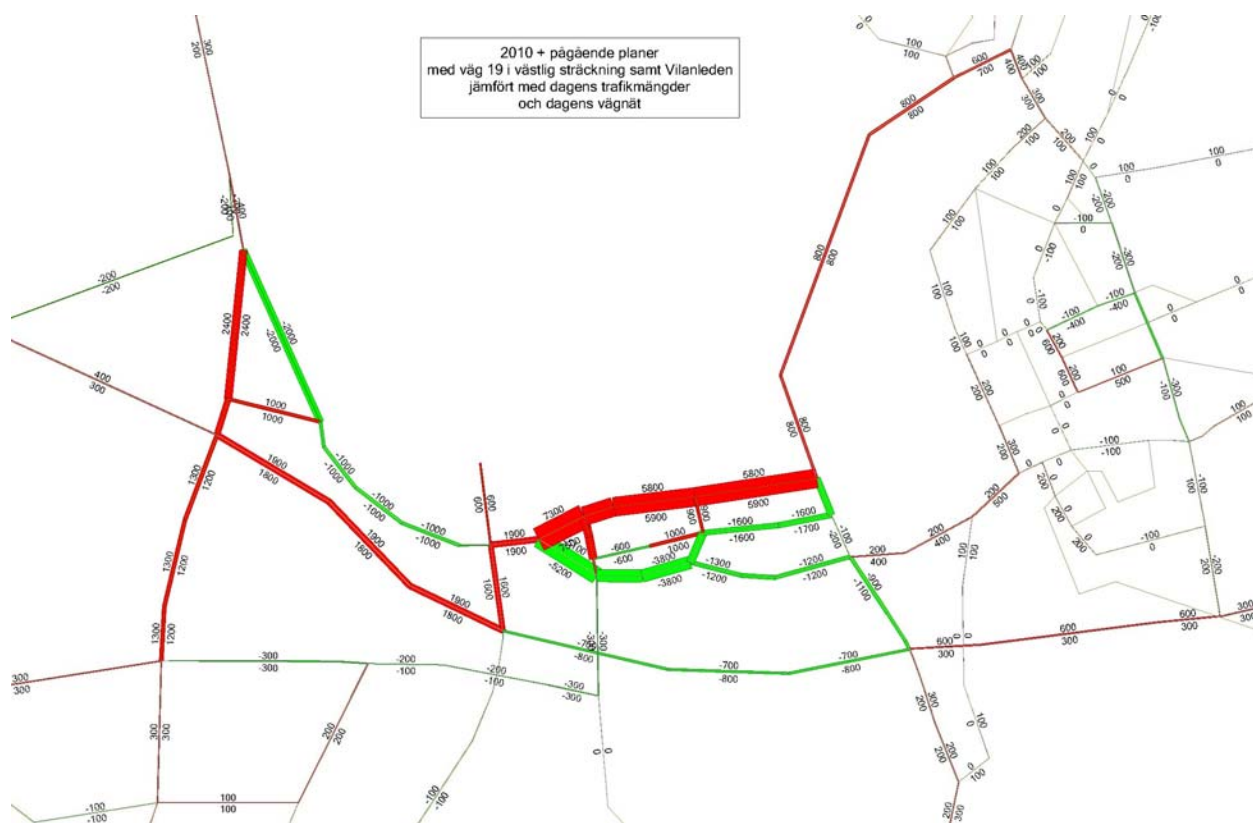


Bild 16. Trafikförändring i etapp 1 med Vilanleden byggd samt väg 19 utbyggd till Karpalund i ett **västligt** alternativ jämfört med dagens trafikmängder. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad trafik)

5.2 Behov av åtgärder i etapp 2

5.2.1 Förutsättningar

I etapp 2 antas områdena A, B, C, D och F vara fullt utbyggda vilket innebär en ökad trafikbelastning i området med ca 23 000 f/d. Prognosåret för etapp 2 har antagits till 2018 och en allmän trafikökning fram till dess har lagts till.

I etapp 2 förutsätts Vilanleden vara utbyggd liksom tidigare föreslagen ombyggnad av Malmövägen och tpl Härlöv enligt bild 14. Malmöleden förutsätts ha förlängts norrut. Område A och D antas ha tillfarter från både Malmövägen och från den planerade nya vägen norr om området. Område D antas dessutom ha en tillfart från Ringelikorsvägen. Östra delen av område E nås via befintliga Häråkravägen medan den västra delen antas få en egen anslutning till Ringelikorsvägen.

5.2.2 Trafiksituation och åtgärdsbehov

Etapp 2 innebär en stor ökning av biltrafikarbetet i området, se bild 17. Vilanleden får till exempel mellan 17 000 och 22 000 f/d. På Malmövägen har trafiken ökat från dagens 9 000 till 20 000 f/d. På väg E22 och väg 21 är ökningen mellan 2 000 och 5 000 medan den på väg 19 norrut är knappt 1 000 f/d.

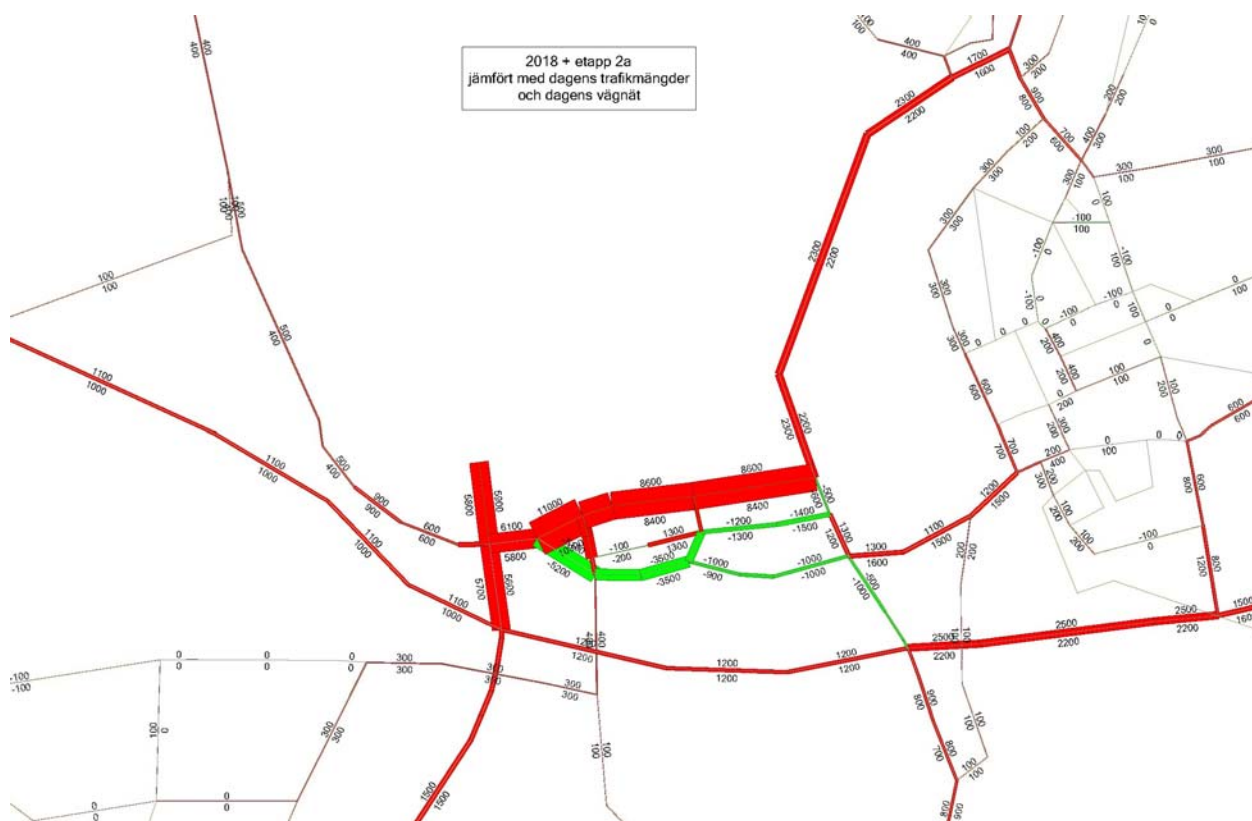


Bild 17. Trafikförändring i etapp 2 (år 2018) jämfört med dagens trafikmängder. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad trafik)

Trafiksimuleringarna visar att gatunätet i Härlövsområdet på flera håll inte klarar att hantera den stora trafikökningen. Det uppstår stora kapacitetsproblem i hela gatunätet med långa köer som i många fall växer in i bakomvarande korsningar med låsningar som följd.

Längs västra delen av Vilanleden uppstår köer som blockerar utfarterna från sidogatorna. Trafiken från Malmöleden och Slättängsvägen kan inte komma ut på Vilanleden. Den mest belastade korsningen är Vilanleden/Malmövägen/Ringelikorsvägen. I denna korsning är det största flödet i korsningen svängande mellan Långebrogatan och Malmövägen mot tpl Härlöv vilket gör det svårare att avveckla trafiken.

I tpl Härlöv innebär den ökade trafiken söderut att trafik på avfartsramperna från väg 21 västerifrån och väg E22 söderifrån inte kommer ut i den befintliga droppen, med långa köer som följd. Dessa köer ut på motorvägen innebär en stor trafiksäkerhetsrisk.

I tidigare genomförda studier prövades att öka kapaciteten i Vilanledens korsningar med Malmövägen och Slättängsvägen genom att lägga till fria högersvängar utanför cirkulationsplatserna. Trots dessa åtgärder har korsningarna svårt att avveckla trafiken. Långa köbildningar innebär blockeringar i bakomvarande korsningar med låsningar som följd. Köer på Malmöleden riskerar bl.a. växa in i tpl Härlöv. En begränsande faktor är det tillgängliga utrymmet. Gaturummet för Vilanleden (nuvarande Långebrogatan) på delen mellan Malmövägen och Herluf Trolles väg begränsas av omkringliggande fastigheter. Detta gör bland annat att det inte går att få en så stor cirkulationsplats i korsningen med Malmövägen som ger tillräcklig kapacitet, utan betydande intrång i fastigheter med befintlig handelsverksamhet. De mycket korta korsningsavstånden på denna del av Vilanleden är också begränsande för möjligheten att utforma ett tillräckligt kapacitetsstarkt gatunät.

För att lösa kapacitetsproblemen i tpl Härlöv föreslogs i de tidigare studierna att en ny påfartsramp anläggs för trafik som kommer norrifrån Härlövsområdet och väg 19 och ska vidare österut på väg E22, se bild 18. Den nya rampen minskar belastningen i befintlig droppe och innebär att den befintliga droppen klarar att avveckla trafiken både söderifrån (E22) och västerifrån (väg 21) som skall norrut in mot Härlöv. För att få rimlig standard på anslutningarna mellan ramperna och på anslutningen till E22 krävs sannolikt en breddning vid där Slättängsvägen passerar över E22. Detta kräver en ombyggnad av bron eftersom bropelarna står alldeles intill befintlig asfaltkant. Redan idag har befintlig rampanslutning till E22 för korta längder.

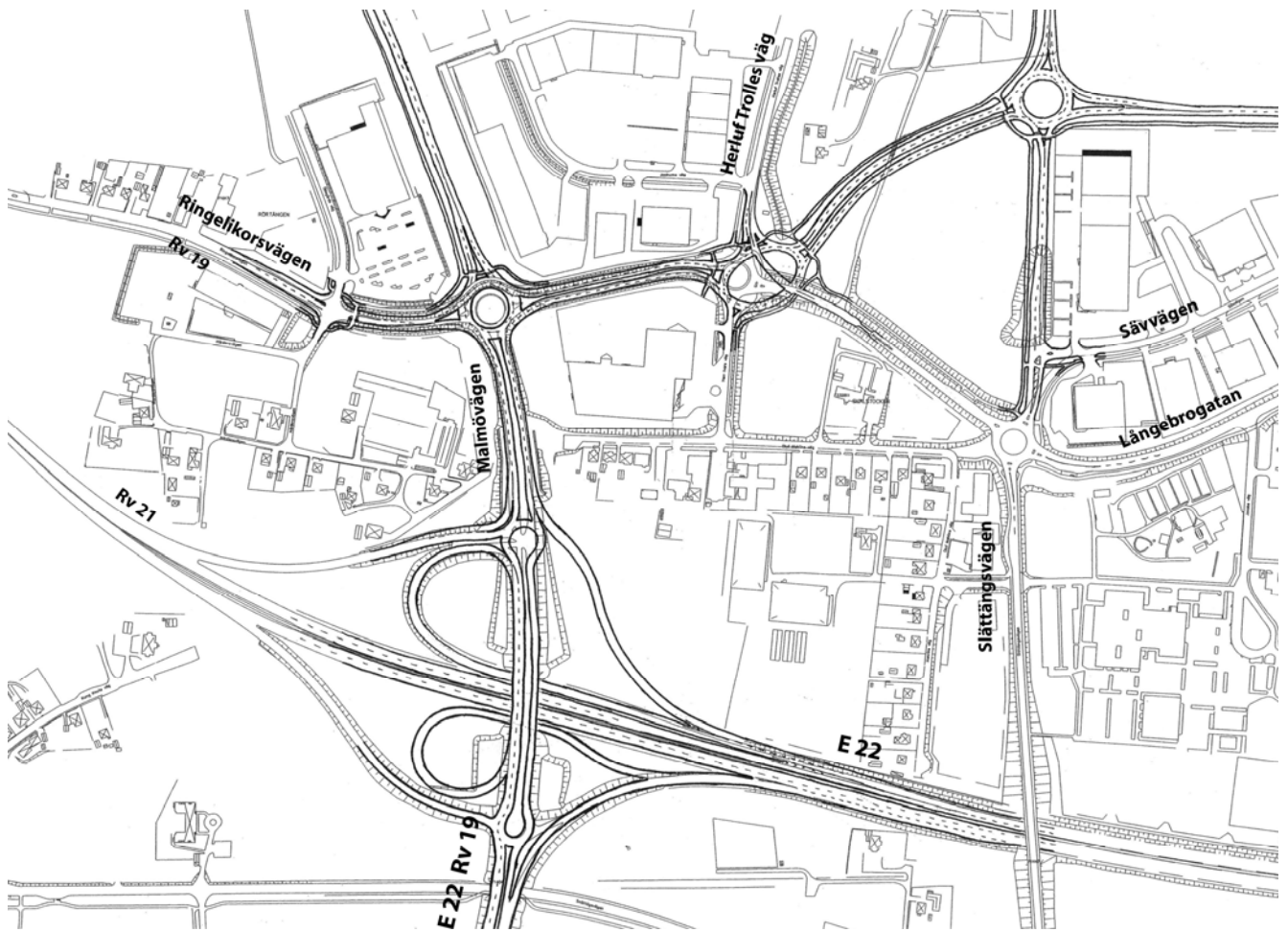


Bild 18. Idéskiss till utformning av Vilanleden samt ombyggnad av Malmövägen och trafikplats Härlöv inklusive ny påfartsramp österut.

Sammantaget visar simuleringarna att det blir mycket svårt att utforma ett gatunät som klarar den antagna trafikökningen i etapp 2 så länge tpl Härlöv är den enda tillfarten till området från det övergripande vägnätet. Belastningen blir mycket stor och det är svårt att finna rimliga utformningar, särskilt i det befintliga gaturummet längs Malmövägen och dess korsning med Ringelikorsvägen - Vilanleden, som klarar de mest belastade timmarna under en normalvecka. Infarten från tpl Härlöv, som också utgör genomgående väg 19, riskerar bli väldigt störningskänslig.

Den övergripande trafiken på väg E22 och väg 21 får med föreslagna åtgärder i tpl Härlöv ingen försämrad framkomlighet. Trafiken på väg 19 riskerar dock att kraftigt påverkas negativt till följd av den ökade trafikalkstringen i området.

5.2.3 Väg 19

Om väg 19 byggs ut mellan Härlöv och Karpalund i en östlig sträckning, det vill säga som en förlängning av Malmövägen norr om Härlöv, sker precis som i etapp 1 inga påtagliga överflyttningar förutom från gamla till nya väg 19 (jämför bild 19 och bild 17). Den nya vägen norr om Härlöv, som får ca 4 000 f/d i den östra delen, avlastar dock västra delen av Vilanleden med motsvarande mängd.

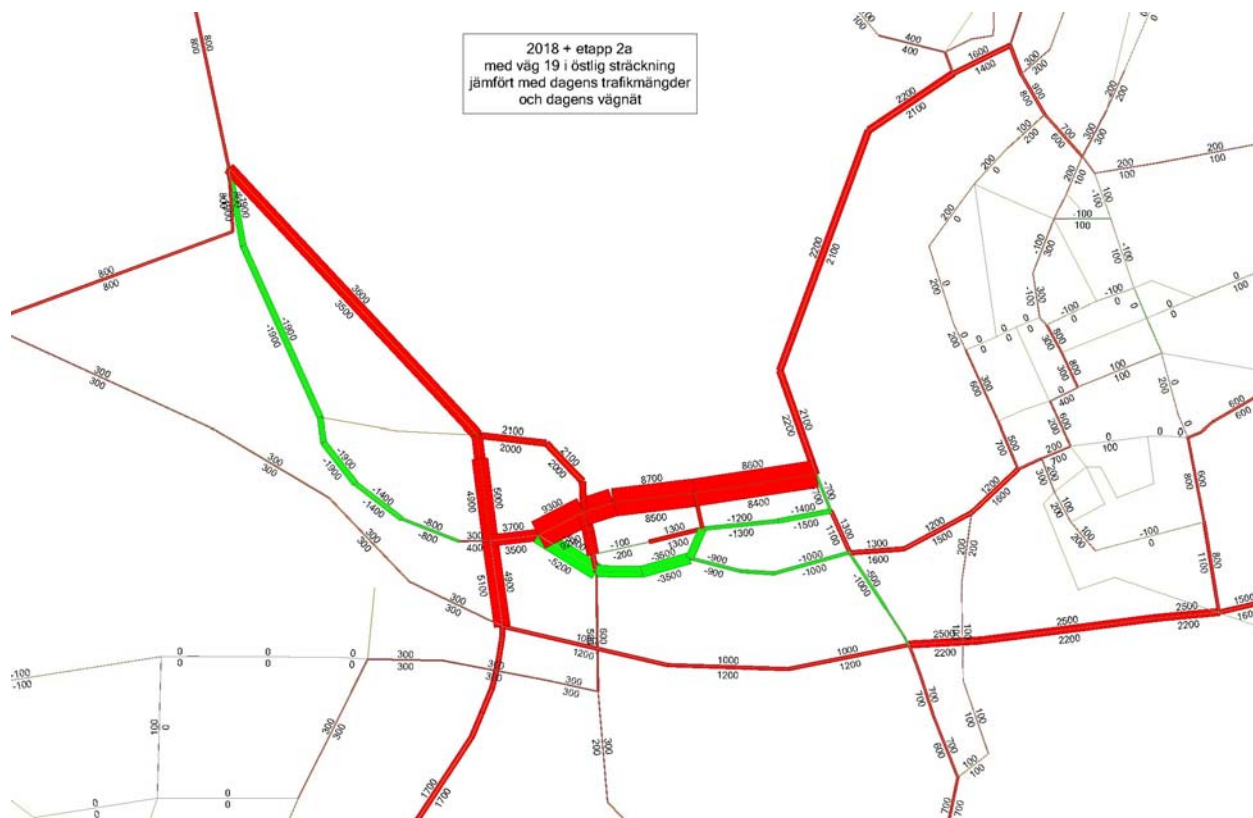


Bild 19. Trafikförändring i etapp 2 (år 2018) med väg 19 utbyggd till Karpalund i ett **östligt** alternativ samt ny väg norr om Härlöv jämfört med dagens trafikmängder. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad trafik)

Om väg 19 byggs i ett västligt alternativ via en ny trafikplats på väg 21 ökar trafiken på väg 21 med ca 1 500 f/d mellan tpl Härlöv jämfört med idag (se bild 20). Det är dock en lägre ökning än utan någon ny väg 19 (jämför bild 20 med bild 17). Drygt 3 000 f/d ansluter till den nya trafikplatsen från Öllsjö. Samtidigt ligger trafikmängderna på Snälltågsvägen och Slättångsvägen kvar på dagens nivåer.

Vilanleden får ca 500 f/d färre jämfört med alternativet med väg 19 i en östlig sträckning, och Långebrogatan ca 400 f/d färre, medan E22 mellan trafikplatserna Härlöv och Vilan får ca 1 100 fler.

Den nya vägen norr om Härlöv får mellan 4 500 och 7 000 f/d.

Med väg 19 i ett västligt alternativ stannar ökningen på Malmövägen på ca 5 500 f/d jämfört med idag, det vill säga ca 6 000 färre än med ett östligt alternativ. Trafikmängderna på Malmövägen är i detta alternativ i samma storleksordning som i etapp 1 (utan ny trafikplats på väg 21).

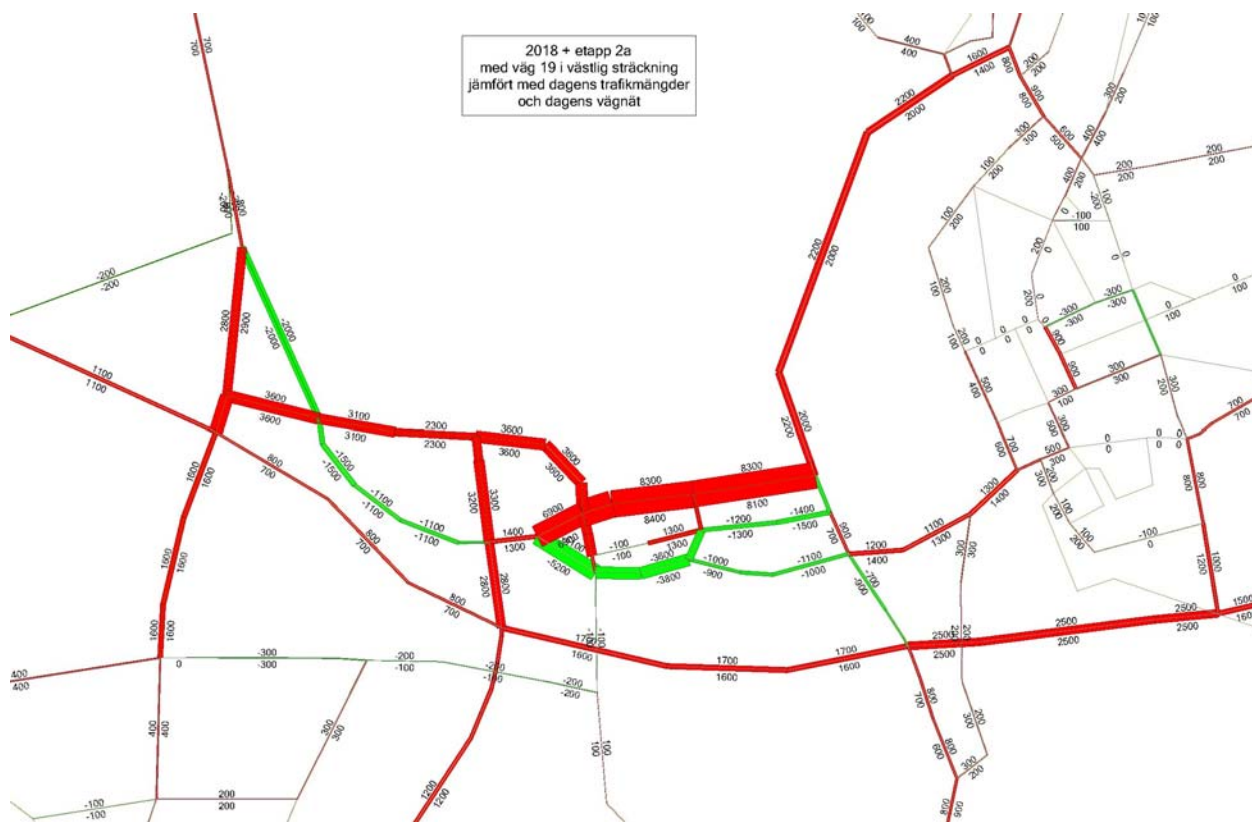


Bild 20. Trafikförändring i etapp 2 (år 2018) med Vilanleden byggd samt väg 19 utbyggd till Karpalund i ett västligt alternativ jämfört med dagens trafikmängder. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad trafik)

I tabell 7 görs en jämförelse av belastningen i den mest trafikerade korsningen Vilanleden – Malmövägen - Ringelikorsvägen för olika alternativ för väg 19 i etapp 1 och etapp 2. Belastningen ökar från ca 13 500 inkommande fordon per dygn till mellan 17 000 och 21 000 i etapp 1 beroende på alternativ för väg 19. I etapp 2 ökar den inkommande trafiken i korsningen till 29 000 - 32 500 i alternativen utan ny trafikplats på väg 21, det vill säga mer än en fördubbling jämfört med idag, och 40-60% mer än i etapp 1.

I alternativet med väg 19 i en västlig sträckning inklusive en ny trafikplats på väg 19 blir trafikmängden i etapp 2 i stort sett densamma som i etapp 1 utan ny trafikplats. Med detta alternativ bedöms tidigare föreslagna åtgärder på Malmövägen och i tpl Härlöv (enligt bild 18) ge en tillräcklig kapacitet för att klara de antagna trafikökningarna i etapp 2.

Etapp	Alternativ för väg 19	Inkommande trafik
Idag	Befintlig väg	13 600
1	Befintlig väg	20 000
	I östlig sträckning	21 000
	I västlig sträckning (inklusive ny tpl)	17 000
2	Befintlig väg	33 000
	I östlig sträckning	29 000
	I västlig sträckning (inklusive ny tpl)	20 000

Tabell 7. Inkommande trafikmängd (fordon per medeldygn) i korsningen Vilanleden – Malmövägen - Ringelikorsvägen i olika alternativ i etapp 1 och etapp 2.

5.3 Kung Knuts vägs förlängning

I den fördjupade översiktsplanen redovisas en förlängning av Kung Knuts väg från Snälltågsvägen fram till Ringelikorsvägen. En sådan förlängning binder ihop Öllsjö med Härlöv, ökar tillgängligheten till Öllsjö och är en förutsättning för de planerade verksamhetsområdena (G) mellan Öllsjö och väg 21. Förbindelsen är också nyckeln för att få god kollektivtrafikförsörjning med stadsbusstrafik till Härlövsområdet. Med denna väg ges möjlighet för stadsbussen mot Vä att gå via Härlöv vilket ger ökat resandeunderlag för busslinjen samt goda förbindelser till Härlöv från både Öllsjö/Vä och från centrum.

Bild 26 visar vilka trafikförändringar som sker med tillkomsten av Kung Knuts väg i etapp 1.

Förlängningen av Kung Knuts väg får enligt prognosmodellen ca 4 000 f/d. Den nya vägen kan förväntas innebära en överflyttning av trafik, ca 2 000 f/d) från Snälltågsvägen och Slättängsvägen till stråket Kung Knuts vägs förlängning - Ringelikorsvägen – Vilanleden.

Även viss överflyttning (ca 1 000 f/d) från väg E22 till Kung Knuts väg genom Öllsjö syns i modellen.

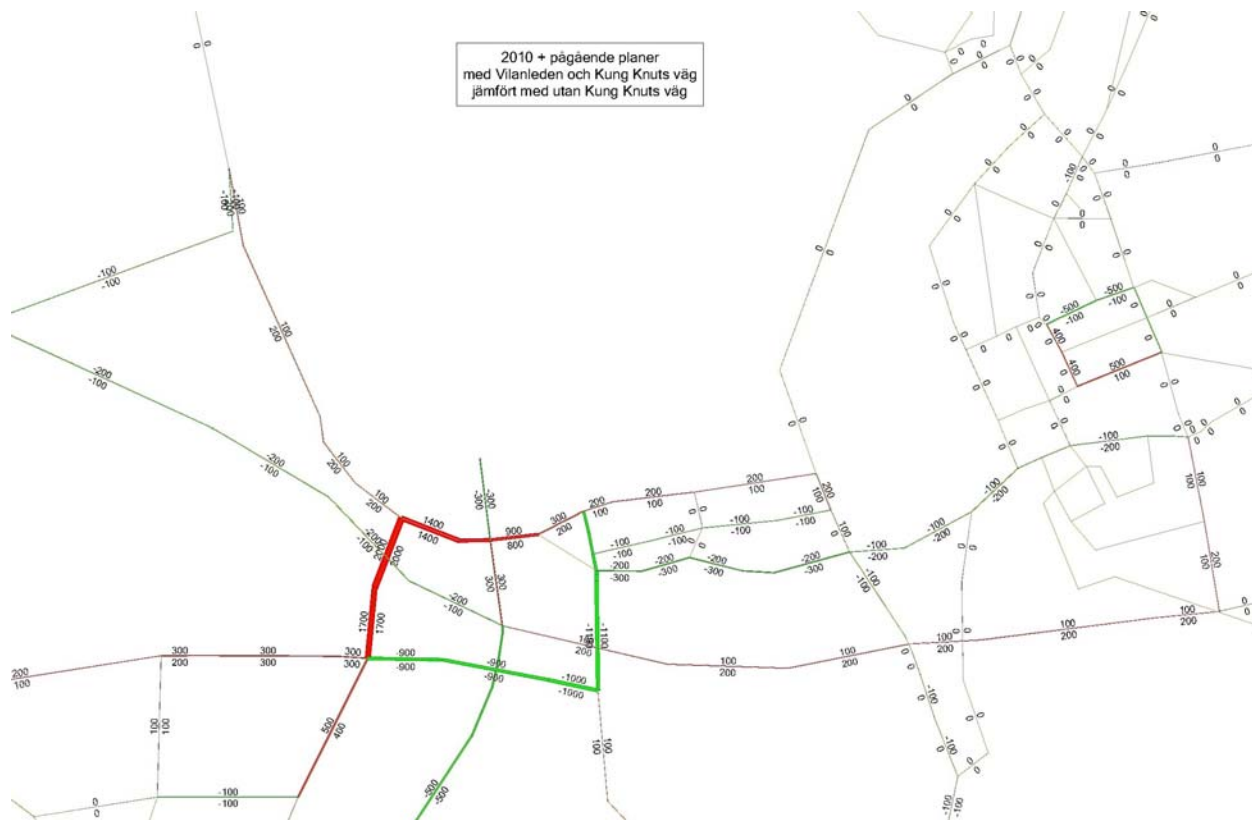


Bild 26. Trafikförändring i etapp 1 till följd av utbyggnad av Kung Knuts vägs förlängning. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad trafik).

Bild 27 visar vilka trafikförändringar som sker med tillkomsten av Kung Knuts väg i etapp 2b. Tendenserna är de samma som i etapp 1 men till följd av den ökade trafikalkstringen i området har också de överflyttade trafikflödena ökat.

Förlängningen av Kung Knuts väg får enligt prognosmodellen ca 10 000 f/d, vilket visar på en stor attraktivitet i förbindelsen. Överflyttning av trafik från Snälltågsvägen och Slättängsvägen till stråket Kung Knuts vägs förlängning - Ringelikorsvägen – Vilanleden är på ca 3 000 f/d.

Trafiken på Kung Knuts väg söderut genom Öllsjö ökar i etapp 2 med ca 3 500 f/d och minskar på väg E22 med ungefär motsvarande mängd.

Även en överflyttning från Långebrogatan till Vilanleden syns i modellen.

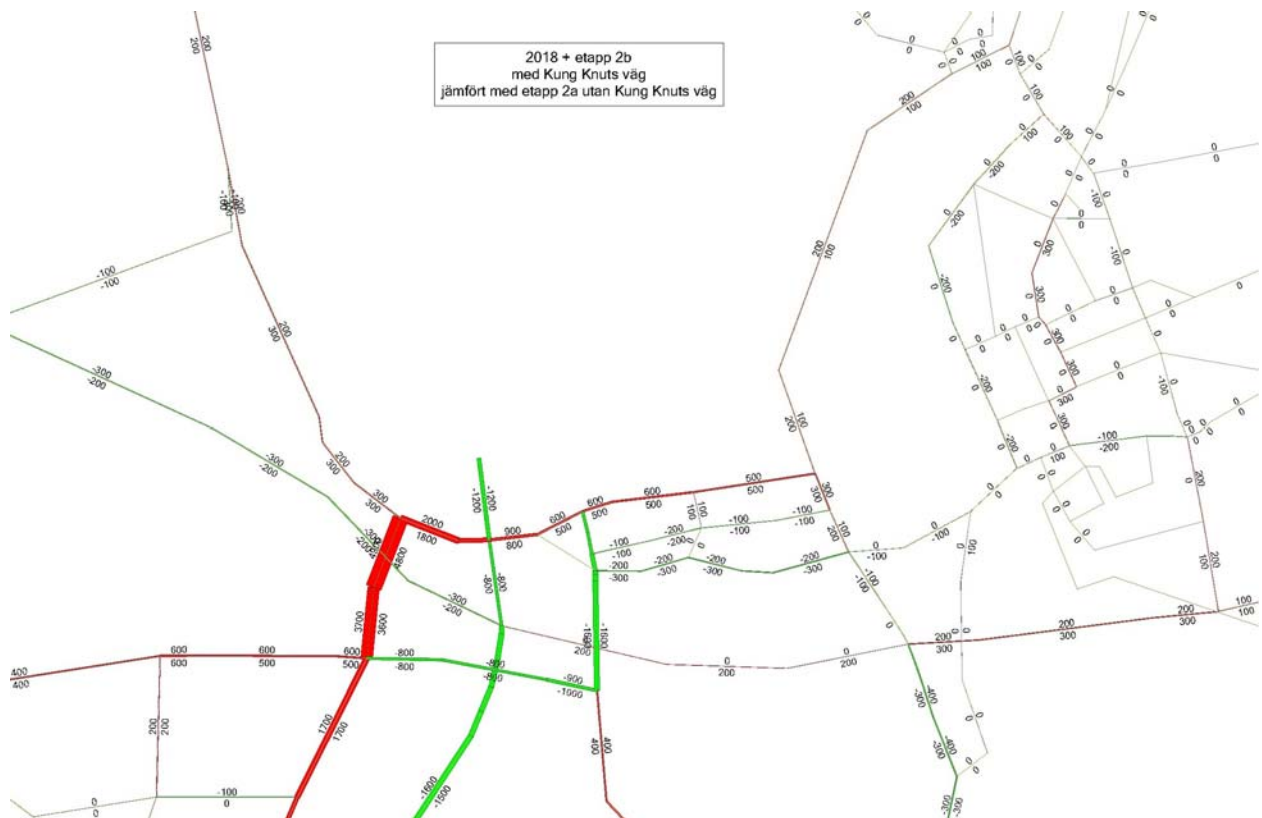


Bild 27. Trafikförändring i etapp 2b till följd av utbyggnad av Kung Knuts vägs förlängning. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad trafik).

5.4 Behov av åtgärder i etapp 3

5.4.1 Förutsättningar

Etapp 3 antas samtliga områden inom utredningsområdet som redovisas i den fördjupade översiktsplanen vara fullt utbyggda, vilket innebär en ökad trafikbelastning i området med drygt 36 000 f/d. Prognosåret för etapp 3 har antagits till 2025 och en allmän trafikökning fram till dess har lagts till.

I etapp 3 förutsätts också gatunätet vara utbyggt enligt den fördjupade översiktsplanen. Det innebär att förutom Vilanleden, Malmövägen och den nya vägen norr om Härlöv antas också förlängningen av Kung Knuts väg från Snälltågsvägen fram till Ringelikorsvägen vara genomförd.

5.4.2 Trafiksituation och åtgärdsbehov

Etapp 3 innebär en ytterligare ökning av biltrafikarbetet i området, se bild 21 och 22.

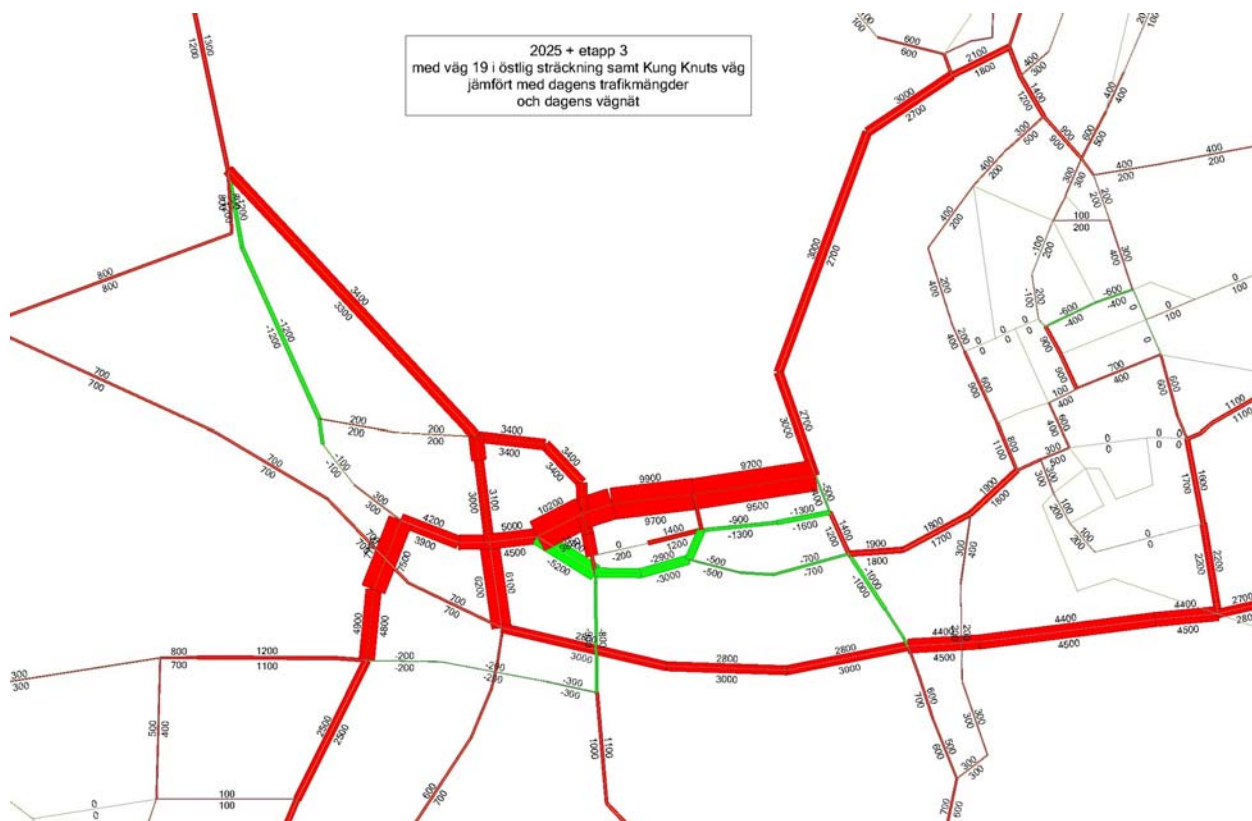


Bild 21. Trafikförändring i etapp 3 (år 2025) med väg 19 utbyggd till Karpalund i ett **östligt** alternativ samt förlängningen av Kung Knuts väg jämfört med dagens trafikmängder. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad trafik)

Alternativet med väg 19 i en östlig sträckning innebär ännu större trafikökningar på Vilanleden och Malmövägen än i etapp 2 (se bild 21). Förlängningen av Kung Knuts väg får enligt prognosmodellen ca 15 000 f/d, vilket visar att det är en stor attraktivitet i förbindelsen. Den nya vägen kan förväntas innebära en överflyttning av trafik från Snälltågsvägen och Slättängsvägen till stråket Kung Knuts vägs förlängning - Ringelikorsvägen – Vilanleden.

Svårigheten att utforma ett gatunät som klarar trafikbelastningen blir ännu svårare än i etapp 2 så länge tpl Härlöv är den enda tillfarten till området från det övergripande vägnätet.

Tillgängligheten till områdena H, I och J från det övergripande vägnätet blir mycket bristfällig utan ny trafikplats på väg 21 och områdena får sannolikt svårt att bli tillräckligt attraktiva.

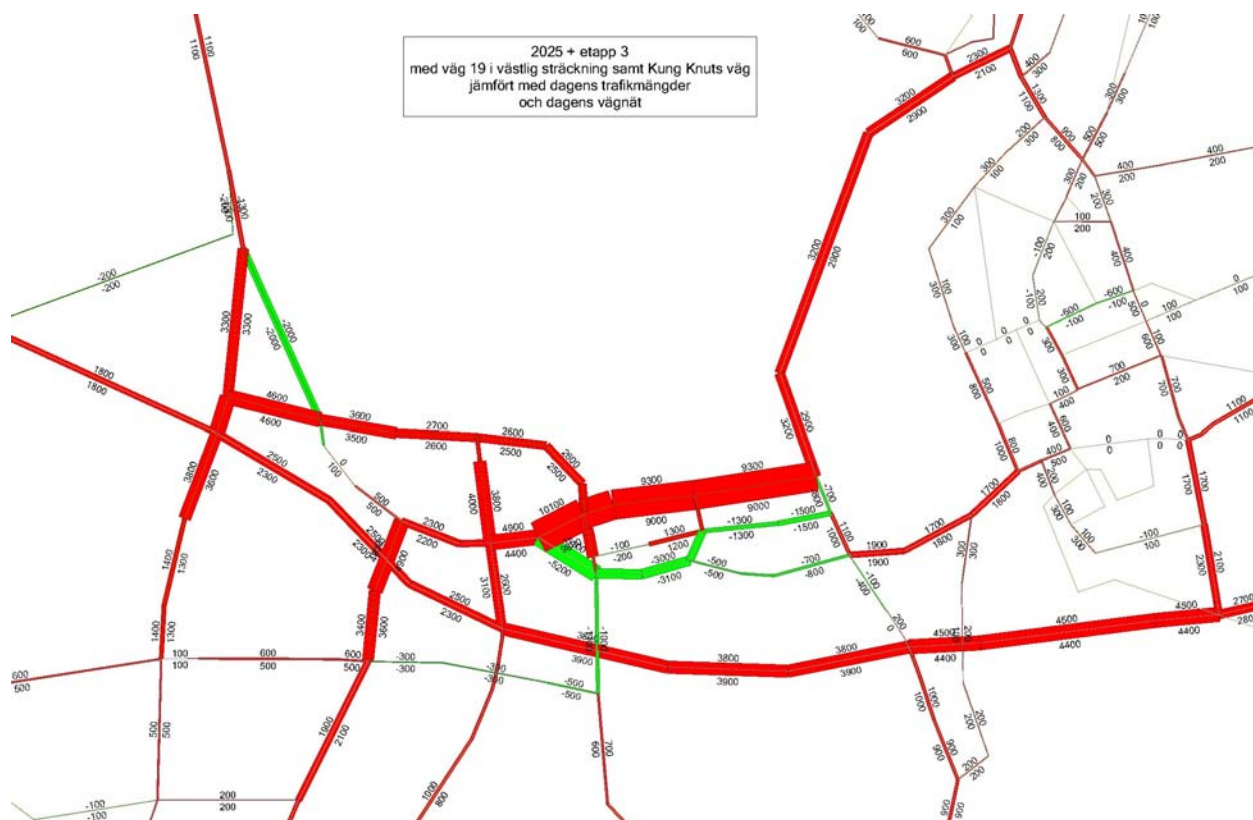


Bild 22. Trafikförändring i etapp 3 (år 2025) med väg 19 utbyggd till Karpalund i ett **västligt** alternativ samt förlängningen av Kung Knuts väg jämfört med dagens trafikmängder. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad)

Med väg 19 i en västlig sträckning via en ny trafikplats på väg 21 ökar trafiken på väg 21 med ca 5 000 f/d mellan tpl Härlöv jämfört med idag (se bild 22). Ca 7 500 f/d ansluter till den nya trafikplatsen från Öllsjö.

Vilanleden får ca 1 300 f/d färre jämfört med alternativet med väg 19 i en östlig sträckning, medan E22 mellan trafikplatserna Härlöv och Vilan får knappt 2 000 fler.

Den nya vägen norr om Härlöv får mellan 5 000 och 9 000 f/d.

5.5 Behov av åtgärder om Härlöv inte byggs ut mer än etapp 1 även på lång sikt

5.5.1 Förutsättningar

Som en jämförelse har ett alternativ studerats där Härlöv även på lång sikt (år 2025) inte byggs ut mer än enligt etapp 1, det vill säga områden med gällande detaljplan eller där detaljplannearbete pågår. Etapp 1 innebär en ökad trafikbelastning inom området med totalt 7 250 fordon per dygn. En allmän trafikökning fram till år 2025 har sedan lagts till i detta alternativ.

Malmövägen förutsätts ha förlängts norr om cirkulationsplatsen i korsningen med Långebrogatan/Ringelikorsvägen och utgör tillfart till område A. Tillfart till område B sker via befintlig korsning väg 19 (Ringelikorsvägen)/Häråkravägen, som dock antas ha byggts ut med vänstersvängskörfält på väg 19.

5.5.2 Trafiksituation och åtgärdsbehov

Ökningen av trafik jämfört med idag (se bild 23) sker främst på Långebrogatan (från 14 000 till drygt 17 000 f/d), Malmövägen (från 9 000 till knappt 12 000) samt på väg E22 (från 23 000 till drygt 26 000 öster om tpl Härlöv).

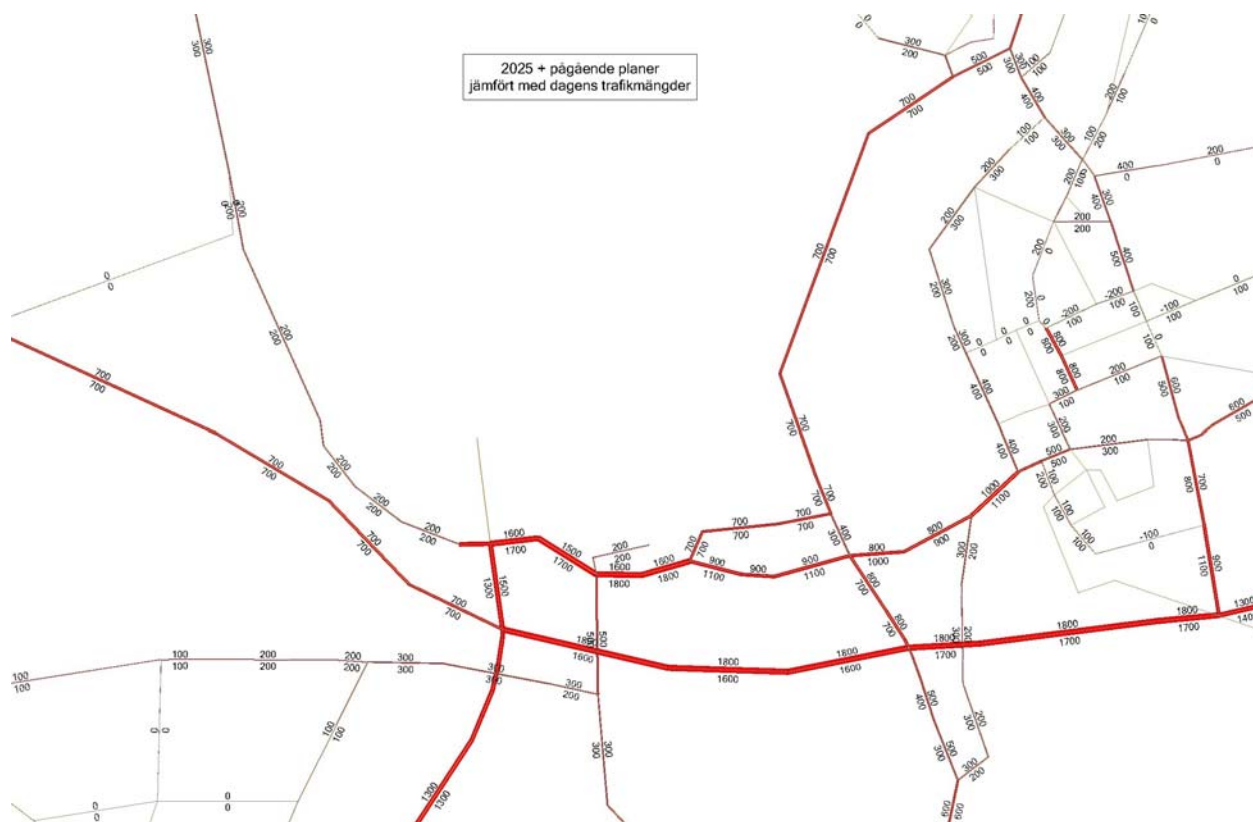


Bild 23. Trafikförändring år 2025 med bara etapp 1 utbyggd jämfört med dagens trafikmängder. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad trafik).

Ökningarna är något större än i etapp 1 (det vill säga utan en allmän trafikökning fram till 2025) och Långebrogatan får svårt att klara trafikökningarna under högrafik, med lång köbildning som följd. Vilanleden behöver därför vara utbyggd, liksom tidigare föreslagen ombyggnad av Malmövägen och norra delen av tpl Härlöv enligt bild 14, då exploateringsområdena i etapp 1 är fullt utbyggda.

5.5.3 Väg 19

För att studera effekterna av olika sträckningar av en utbyggnad väg 19 har olika scenarier analyserats. I dessa har Vilanleden förutsatts vara utbyggd liksom tidigare föreslagen ombyggnad av Malmövägen och tpl Härlöv enligt bild 14.

Väg 19 är i dessa scenarier utbyggd till mötesfri landsväg med 100 km/h även på delen Karpalund – Bjärlöv. Denna utbyggnad ger i sig en ökning på väg 19 med ca 1 500 f/d. Det är främst trafik till och från Vilanområdet som flyttar över från väg 118 till väg 19.

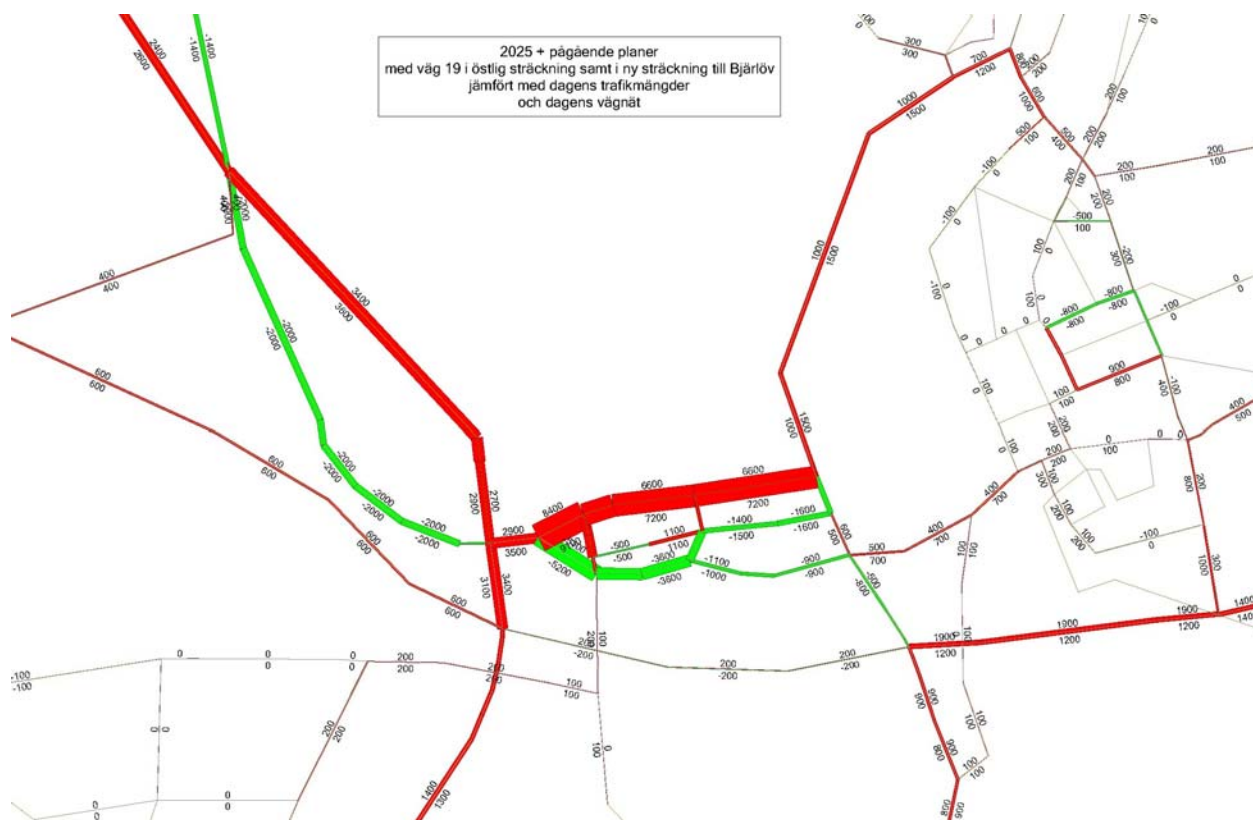


Bild 24. Trafikförändring år 2025 med bara etapp 1 utbyggd med väg 19 utbyggd till Bjärlöv i ett östligt alternativ jämfört med dagens trafikmängder. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad trafik).

Med väg 19 mellan Härlöv och Karpalund i en östlig sträckning ökar trafiken på Malmöleden från ca 9 000 f/d idag till ca 15 500, se bild 24. Det är ca 1 500 mer än i etapp 1 (utan allmän trafikökning till 2025). Inkommande trafik i korsningen Vilanleden - Malmöleden blir ca 22 000 f/d, vilket bara är marginellt mer än i etapp 1, se tabell 7.

Trafiksimulering med VISSIM visar att trafiken norrifrån på Malmövägen (väg 19) även i detta fall får svårt att avvecklas i korsningen Malmövägen - Vilanleden. Även på utfarten från Herluf Trolles väg till Vilanleden bildas långa köer. En utbyggnad av den nya vägen norr om Härlöv fram till väg 19 hade skapat en genväg för trafik mellan väg 19 och Vilanleden in mot centrala Kristianstad och därmed avlastat Malmövägen och den västra delen av Vilanleden.

I tpl Härlöv flyter trafiken någorlunda men tidvis bildas dock längre köer på väg E22 söderifrån och på avfartsrampen från väg 21 västerifrån in mot befintliga droppen. Köerna uppgår som mest till ca 20-25 fordon. Och även om dessa löses upp efter en stund kan framförallt köerna ut på E22 utgöra en stor trafiksäkerhetsrisk.

För att minska belastningen i befintlig droppe föreslås en ny påfartsramp för trafik som kommer norrifrån Härlövsområdet och väg 19 och ska vidare österut på väg E22, se bild 18. För att få

rimlig standard på anslutningarna mellan ramperna och på anslutningen till E22 visar analyserna att det krävs en förlängning av påfartsrampen österut till E22 där Slättängsvägen passerar över vägen. Detta kräver en ombyggnad av bron eftersom bropelarna står alldeles intill befintlig asfaltkant.

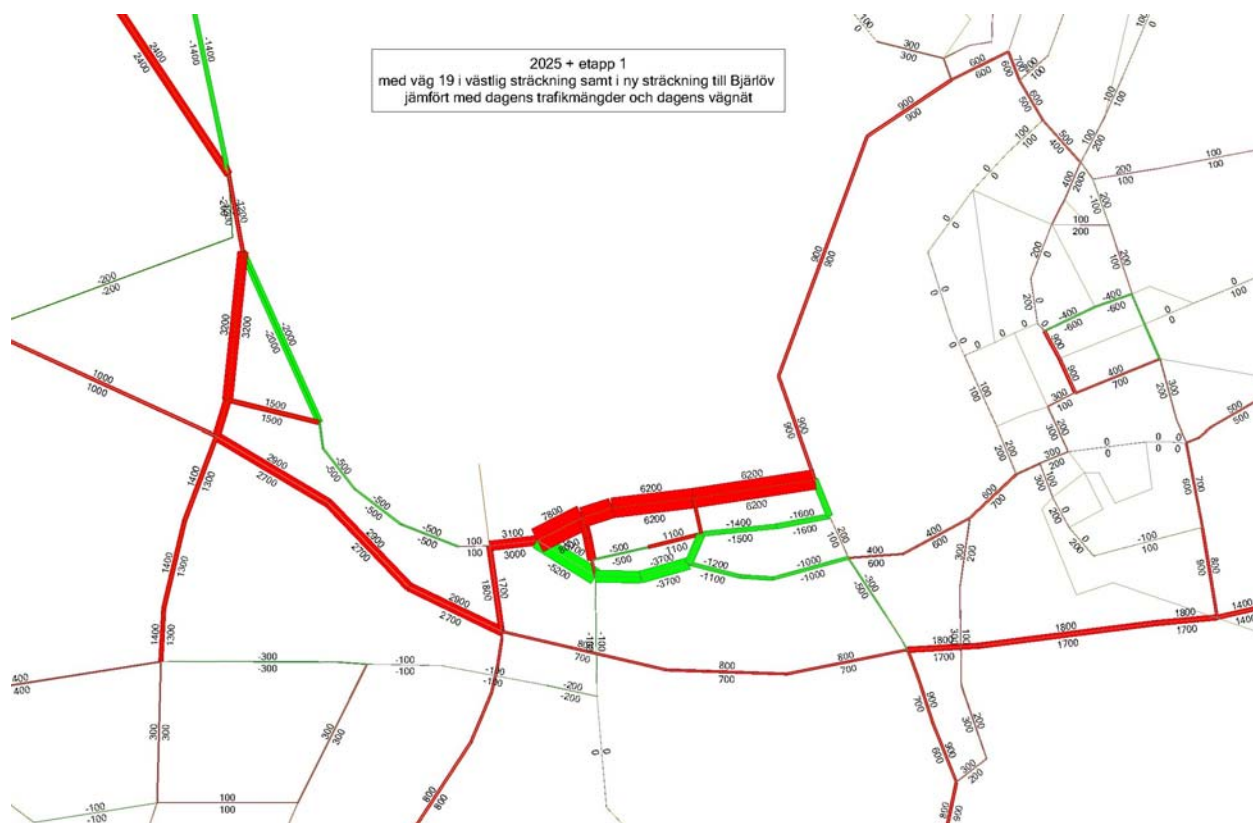


Bild 25. Trafikförändring år 2025 med bara etapp 1 utbyggd med väg 19 utbyggd till Bjärlöv i ett **västligt** alternativ jämfört med dagens trafikmängder. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad trafik).

Med väg 19 i ett västligt alternativ (se bild 25) stannar ökningen på Malmövägen på ca 3 500 f/d jämfört med idag, det vill säga ca 3 000 färre än med ett östligt alternativ. Trafikmängderna på Malmövägen är i detta alternativ lägre än i etapp 1 (utan ny trafikplats på väg 21). Inkommande trafik i korsningen Vilanleden - Malmöleden blir ca 19 000 f/d, jämför med tabell 7.

Knappt 3 000 f/d ansluter till den nya trafikplatsen från Öllsjö. Samtidigt minskar trafiken på Snälltågsvägen och Slättängsvägen jämfört med idag.

Ca 1 500 fler fordon per dygn väljer E22 i stället för Vilanleden jämfört med alternativet med väg 19 i en östlig sträckning.

Med väg 19 i västlig sträckning är belastningen i trafikplats Härlövs korsningar lägre och behovet av ytterligare åtgärder kommer sannolikt betydligt senare än med väg 19 i en östlig sträckning (eller till följd av ytterligare exploateringar i området).

Enligt EMME-modellen innebär alternativet med väg 19 i en västlig sträckning via en ny trafikplats på väg 19, inklusive en ny anslutning från Öllsjö till väg 21, ett ökat trafikarbete med ca 5 000 fordonskm per dygn jämfört med väg 19 i ett östligt alternativ.

5.6 Ny trafikplats på väg 21

5.6.1 Väg 21 och placering av ny anslutning

Väg 21 är en viktig regional transportlänk som binder samman de västra och östra delarna av Skåne. I det mer lokala perspektivet används vägen också till stor del av pendlare med målpunkter i Hässleholm och Kristianstad.

Den långsiktiga målstandarden för väg 21 mellan Kristianstad och Hässleholm enligt nationella väghållningsplanen är fyrfältsväg utan plankorsningar. På kortare sikt byggs vägen om i etapper till mötesfri landsväg med 2+1 körfält, vilket redan är utfört mellan tpl Härlöv och strax väster om Önnestad samt mellan Vanneberga och Ingaberga. Antalet utfarter och korsningar saneras och parallellvägar byggs ut. I Önnestad respektive Vinslöv har planskilda korsningar byggts men övriga kvarvarande korsningar byggs om till C-korsningar med vänstersvängskörfält. Denna lösning kan ses som ett delmål på vägen mot målstandarden.

Väg 21 väster om Kristianstad är idag en mittseparerad 2+1-väg. Plankorsningar med full anslutning (med vänstersvängskörfält) finns vid anslutningen av väg 2015 (Isgrannatorpsvägen) / väg 2008 (Ekebergsvägen) samt längre västerut vid Kungsborg. I övriga mindre vägar, till exempel Åkersholmsvägen, är inte vänstersvängar tillåtna. Omkring 11 000 f/d trafikerar denna del av väg 21 idag, varav ca 14 % är tung trafik. Mellan Härlöv och Kungsborg finns en parallell väg för cyklisterna och annan långsamtgående trafik.

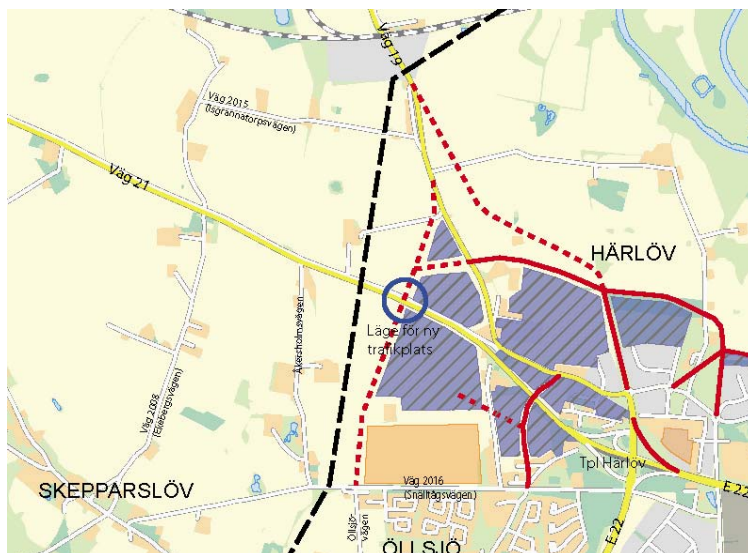


Bild 28. Läge för ny trafikplats på väg 21.

En ny anslutning till väg 21 redovisas som ett alternativ för väg 19 i den fördjupade översiktsplanen för Kristianstad stad. Anslutningen är placerad ca 1,7 km väster om tpl Härlöv, se bild 28. En eventuell ny anslutning väster om Härlöv bör utformas som en planskild korsning, med tanke på dels de trafikmängder som prognoserna pekar på och dels på den långsiktiga målstandarden.

Den nya trafikplatsen har inte studerats i detalj. En tänkbar utformning av trafikplatsen kan vara av typ ruter med antingen droppe (som tpl Vilan – fast större) eller cirkulation (som tpl Vä). Ur landskapsbildssynpunkt är det en fördel om väg 19 i trafikplatsen passerar under väg 21, som ligger på bank på denna del. Det kan dock innebära fördyrande lösningar på grund av mark- och grundvattenförhållanden. Om väg 19 går över väg 21 innebär bro samt bankningen av ramper och anslutande vägar en påtaglig visuell påverkan i det flacka landskapet. Oavsett utformning innebär trafikplatsen omfattande kostnader.

I samband med en ny trafikplats förutsätts också en väg byggas mellan denna och väg 2016 (Snälltågsvägen) som en förlängning av Öllsjövägen, enligt den fördjupade översiktsplanen.

5.6.2 Effekter av ny trafikplats

En ny trafikplats med tillhörande anslutningsvägar ger en avsevärt ökad tillgänglighet till västra delarna av Härlöv och till Öllsjö. Trafikplatsen är sannolikt avgörande för att de planerade exploateringsområdena längst i väster (område H, I och J) ska bli attraktiva. Anslutningen söderut till Snälltågsvägen innebär att Öllsjö men även Skepparslöv får betydligt bättre koppling till det övergripande vägnätet.

Bild 29 på nästa sida visar en jämförelse mellan väg 19 i ett västligt alternativ inklusive ny trafikplats på väg 21 med väg 19 i ett östligt alternativ med etapp 1 utbyggt. Vilanleden antas utbyggt i båda fallen. Bild 30 visar motsvarande jämförelse men för prognosåret 2025 med hela Härlövsområdet utbyggt enligt den fördjupade översiktsplanen. I detta fall antas även Kung Knuts väg vara förlängd över väg 21 fram till Ringelikorsvägen.

Med väg 19 via en ny trafikplats på väg 21 sker vissa omflyttningar av trafiken. Tydliga omflyttningar är

- Den genomgående trafiken på väg 19 (ca 700 f/d år 2025) flyttar ut via väg 21 vilket leder till ökad trafik på väg 21 och minskad trafik på Malmövägen.
- Trafik från väg 19 till centrala Kristianstad (ca 1 000 f/d år 2025) flyttar ut till väg 21 och E22, vilket leder till ökad trafik på väg 21/E22 och minskad trafik på Vilanleden.
- Trafik från Öllsjö och Skepparslöv till västra Kristianstad samt till det övergripande vägnätet flyttar över till väg 21 och väg E22 via den nya trafikplatsen. Detta ökar trafiken på väg 21 och E22 samtidigt som den minskar på Snälltågsvägen, Kung Knuts väg, Slättängsvägen och Långebrogatan.
- Trafik från det utökade Härlövsområdet flyttar över från tpl Härlöv till den nya trafikplatsen, vilket avlastar Malmövägen avsevärt, vilket är avgörande för att inte få svårösta kapacitetsproblem i korsningen Malmövägen – Vilanleden samt i tpl Härlöv.

Tabell 9 visar förändringen i trafikarbete enligt EMME-modellen mellan alternativet med väg 19 i en västlig sträckning via en ny trafikplats på väg 19, inklusive en ny anslutning från Öllsjö till väg 21, jämfört med väg 19 i ett östligt alternativ.

Prognosår och utbyggnadsetapp	Ökat biltrafikarbete (fordonskilometer per medeldygn)	Anmärkning
2010 etapp 1	3 200	
2025 etapp 1	5 200	Med Kung Knuts vägs förlängning i båda fallen
2025 etapp 3	7 400	Med väg 19 utbyggt till Bjärlöv samt Kung Knuts vägs förlängning i båda fallen

Tabell 9. Förändrat trafikarbete med väg 19 i alternativ väst jämfört med alternativ öst.

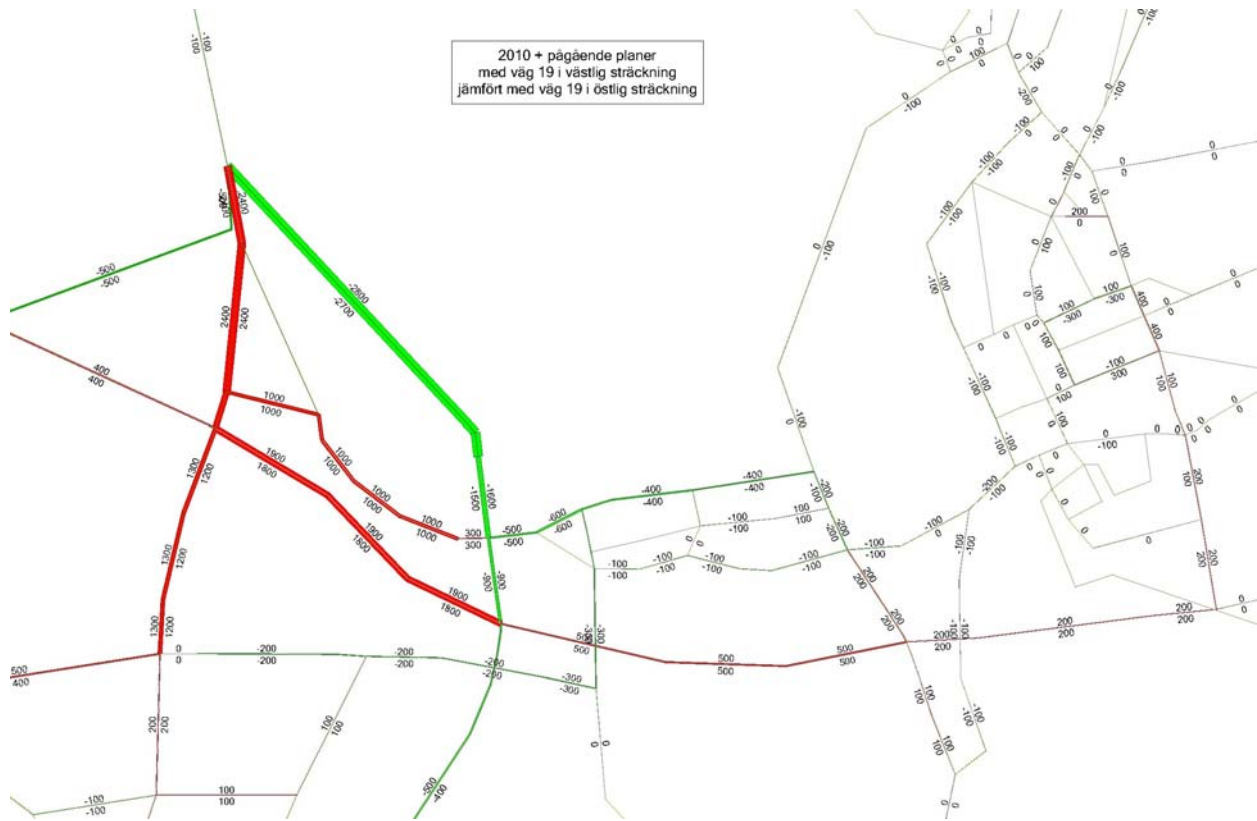


Bild 29. Trafikförändring med etapp 1 utbyggd med väg 19 i ett västligt alternativ jämfört väg 19 i ett östligt alternativ. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad trafik).

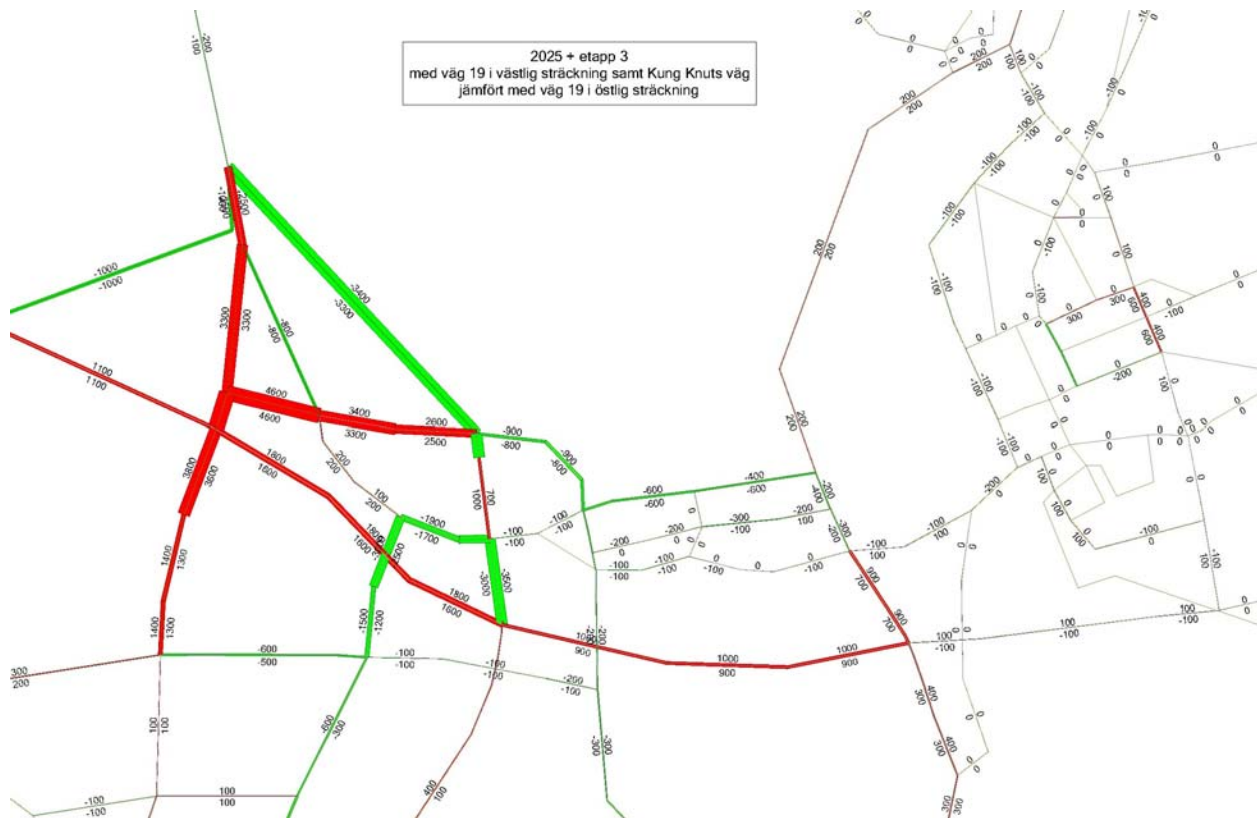


Bild 30. Trafikförändring år 2025 med etapp 3 utbyggd med väg 19 i ett västligt alternativ jämfört med väg 19 i ett östligt alternativ. (Rött innebär ökad och grönt innebär minskad trafik).

5.6.3 Effekter på väg 21

Det finns inte några detaljerade skisser på hur en ny trafikplats kan se ut eller var den mer exakt kan placeras. Men om man utgår från det läge som pekats ut i den fördjupade översiktsplanen och att trafikplatsen bli av typen ruter, bedöms avståndet mellan ramperna i tpl Härlöv och den nya trafikplatsen vara ca 500 – 600 m. Avståndet avser då från slutet av påfartsrampens utspetsning till början på avfartsrampens inledningssträcka.

Idag finns på den aktuella sträckan två körfält i västlig riktning (påfartsrampen från tpl Härlöv ansluter till och fortsätter i det högra körfältet) och ett körfält i östlig riktning, se bild 31. Omkörningssträckan västerut är ca 1 200 m lång. Växling till motsatt körfältsindelning sker ca 200 m väster om det föreslagna läget för trafikplatsen.

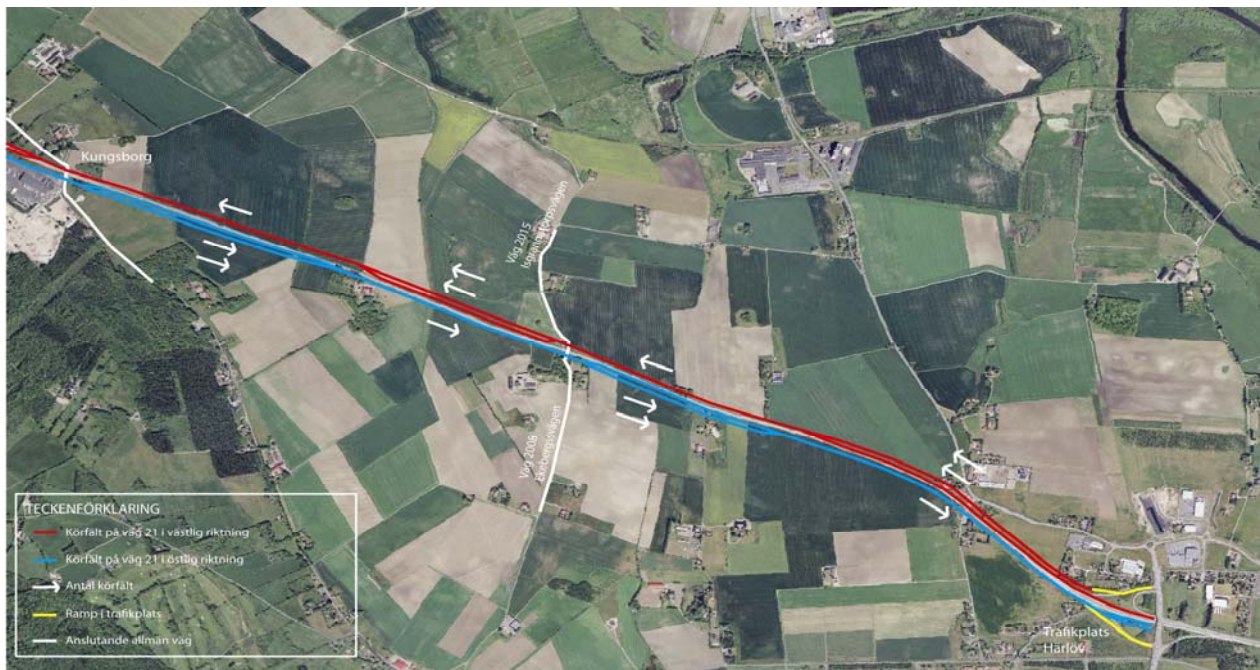


Bild 31. Körfältsindelning på väg 21 idag.

Om man utgår från dagens utformning på väg 21 och låter det högra körfältet västerut ansluta till avfartsrampen i den nya trafikplatsen uppstår en växlingsträcka i västlig riktning på 500-600 m. I östlig riktning ansluter påfartsrampen med vanlig anpassningssträcka och därefter en utspetsning till det genomgående körfältet. Principlösningen visas i bild 32.

En bedömning av trafiksituation och kapacitet på väg 21 mellan trafikplatserna är att det inte uppstår några påtagliga kapacitetsproblem med denna lösning, varken i östlig eller i västlig riktning. Flödet är omkring 7 500 f/d i respektive riktning i alternativet år 2010 utbyggnadsetapp 1 och ca 8 000 f/d och riktning år 2025 + etapp 3. Det innebär i storleksordningen 800 – 1 000 fordon under maxtimmen i vardera riktningen, vilket ger en god marginal till kapaciteten för denna typ av väg som beräknas vara ca 1 550 f/d (enligt Vägar och Gators Utformning, Trafikverket och Sveriges Kommuner och landsting, 2004). Men accelererande tunga fordon kan påverka framkomligheten negativt liksom att omkörningsmöjligheter försvinner på en sträcka av 1 km i båda riktningarna

I västlig riktning försvinner i princip befintlig omkörningssträcka och första omkörningsmöjlighet finns då efter korsningen med vägarna 2015 (Isgrannatorpsvägen) och 2008 (Ekebergsvägen), drygt 1 km längre västerut. I östlig riktning förkortas befintlig omkörningssträcka från ca 1 000 till i praktiken ca 400 - 600 m, vilket är väldigt kort och innebär att omkörningssträckan inte kommer att kunna utnyttjas av särskilt många fordon.

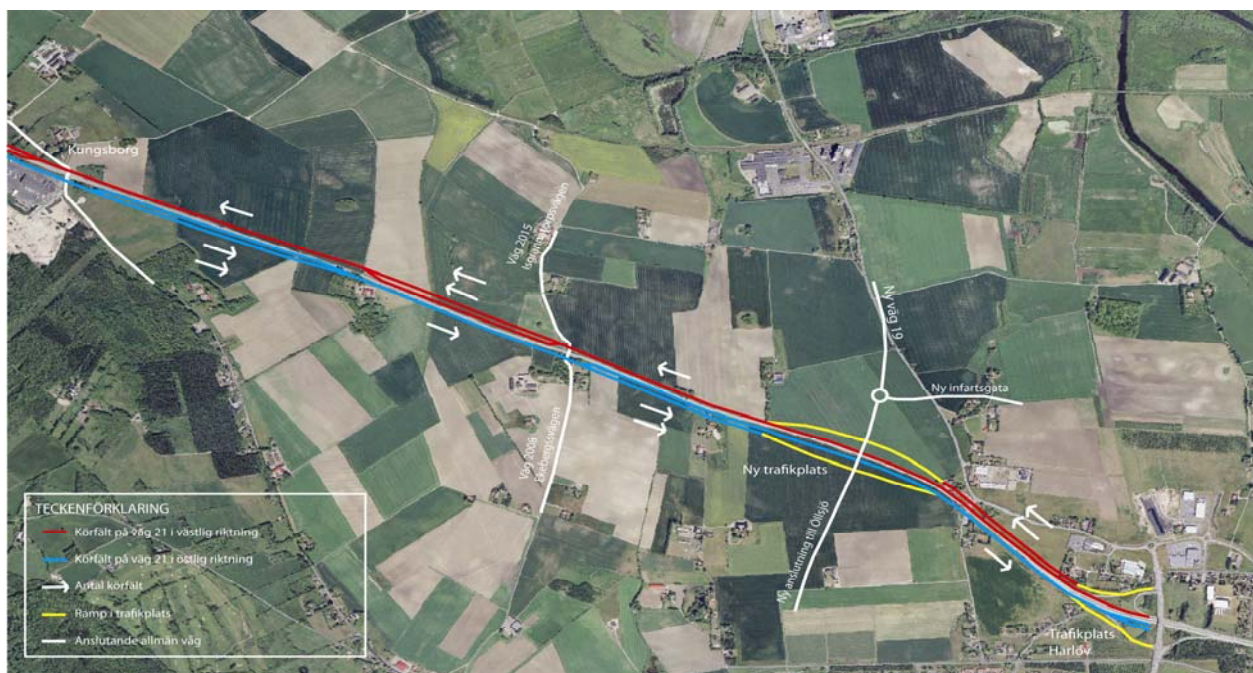


Bild 32. Principlösning för körfältsindelning med ny trafikplats om väg 21 inte byggs om.

För att åstadkomma fortsatta omkörningsmöjligheter för genomgående trafik på väg 21 och inte försämra framkomligheten bör vägen byggas ut till 2+2 körfält (vilket motsvarar målstandarden enligt den nationella väghållningsplanen) på delen mellan korsningen med vägarna 2008/2015 och tpl Härlöv. Ramperna kan då anslutas med vanlig anpassningssträcka och utspetsning, se bild 33. Med en utbyggnad till 2+2 körfält påverkas inte framkomligheten längs väg 21 till följd av trafikplatsen.



Bild 33. Principlösning för körfältsindelning med ny trafikplats om väg 21 byggs om till 2+2-väg.

Oavsett utformning med antal körfält på väg 21 påverkas möjligheten till tydlig vägvisning av att en ny trafikplats placeras så nära tpl Härlöv. Sannolikt måste förberedande avfartsorienteringstavlor för kommande avfart (1 000 m före) placeras innan det att påfarten ansluter i föregående trafikplats, liksom på själva påfarten. Körfältsvägvisare på portal ökar orienterbarheten och tydligheten.

5.7 Trafikplats Vilan

Trafikplats Vilan är av typen ruter. Ramperna är relativt korta, ca 200 m. Under 2003-2004 byggdes så kallade droppar där ramperna ansluter till Åsumsvägen respektive Allégatan. Syftet var att öka framkomligheten för vänstersvängande från avfartsramperna och därmed också minska risken för att köer på ramperna växer ut på motorvägen. Av utrymmesskäl är dropparna små och helt överkörningsbara. Måtten i dropparna gör att framkomligheten påverkas negativt eftersom växlingssträckorna blir korta och tidsavstånden små.



Bild 34. Trafikplats Vilan.

Rampanslutningarna har analyserats med hjälp av mikrosimulering med VISSIM. En trafikräkning utfördes under maxtimmen fredagseftermiddag 2010-04-16. Under denna period är belastningen som störst i tillfarten från Allégatan norrifrån. Trafiken här flyter långsamt och långa köer uppstår. Köerna växer under långa perioder förbi korsningen med Hagtornsvägen. Som längst blir kölängden drygt 300 m lång, men köerna blir dock inte så långa så att blockeringar uppstår i korsningen Allégatan/Långebrogatan. Söderifrån på Åsumsvägen är belastningen inte alls lika stor och köerna blir som längst ca 10 fordon, men dessa upplöses relativt snabbt.

På rampanslutningen österifrån uppstår sällan kölängder på mer än 4-5 fordon. Rampanslutningen västerifrån har däremot svårare att avveckla trafiken och vid flera tillfällen under maxtimmen växer köer på upp till 12-14 fordon. Kölängden blir som längst ca 100-125 m, vilket är ungefär halva ramplängden.

För att studera hur trafikplatsen fungerar med ökade trafikmängder har en framtida antagen trafiksituation analyserats. Situationen motsvarar en allmän trafikökning till år 2025 samt att Härlövsområdet har byggts ut enligt etapp 1. Vilanleden antas inte vara utbyggd. De antagna trafikökningarna på dygnsnivå redovisas i bild 23. I analysen har dagens trafikmängder i trafikplatsen under maxtimmen en normal fredagseftermiddag räknats upp motsvarande mycket. Totalt antas antalet inkommande fordon under maxtimmen ha ökat med knappt 14 %.

Simuleringen visar inte på några markant ökade kölängder på rampanslutningen österifrån. På Åsumsvägen söderifrån växer köerna upp till ca 25 fordon och tar därmed också betydligt längre tid att avveckla.

På rampanslutningen västerifrån växer kölängden som längst upp till knappt 200 m, det vill säga nästan hela ramplängden. Även om kön aldrig växer ut på själva motorvägen kan situationen ändå bli trafikfarlig. Eftersom rampen inte kan användas som retardationssträcka tvingas avsvängande fordon sänka hastigheten tidigare vilket kan leda till hastiga inbromsningar även ute på motorvägen.

Simuleringen visar att köerna på Allégatan under långa perioder växer ända upp till den signalreglerade korsningen med Långebrogatan. Detta riskerar få stora följdverkningar då korsningen kan blockeras.

Bedömningen utifrån simuleringarna är att tpl Vilan inte kan klara mer än 10 % trafikökning utan att risk för stora konsekvenser uppstår. Då riskerar köerna påverka den genomgående trafiken på E22 (västerifrån) och korsningen Allégatan/Långebrogatan riskerar blockeras.

Detta visar på ett behov på sikt av avlastande åtgärder. Trafikprognoserna visar att den föreslagna Vilanleden kan avlasta Allégatan och tpl Vilan, se bild 13. Vilanleden behöver därför färdigställas i anslutning till att områdena A och B färdigställs. Även med Härlövsområdet fullt utbyggt enligt etapp 3 så blir trafikmängderna inte större än idag på Allégatan (förutsatt att Vilanleden är utbyggd och utformad så att den kan klara förväntade trafikmängder), se bild 21 och 22.

Det bör dock påpekas att trafikutvecklingen på Allégatan och i tpl Vilan till största delen beror på utvecklingen i närområdet, till exempel omvandling till mer handel i Vilanområdet och/eller utbyggnaden av en ny väg från Åsumsvägen, öster om Hedentorp in till Långebrogatan. Dessa och andra förändringar ingår inte som förutsättningar för denna trafikutredning.

6 SLUTSATSER

- Behov av Vilanleden kommer tidigt – redan när etapp 1 är fullt utbyggt (motsvarar en ny trafikallsträng på ca 7 000 f/d) då kapaciteten i Långebrogatans korsningar inte räcker till.
- Utbyggnad av Vilanleden ger överflyttning av trafik från Allégatan och E22 till Vilanleden – Malmövägen. Detta, i kombination med trafikökningen till följd av utbyggnaden av etapp 1, leder troligen till åtgärdsbehov i tpl Härlöv. Ett förslag är en ny avfartsramp österifrån.
- Många funktioner blandas i stråket tpl Härlöv – Malmövägen – Vilanleden. Den ökande trafiken innebär ett stort kapacitetsbehov och att gatunätet här blir störningskänsligt.
- En förlängning av Kung Knuts väg...
 - binder ihop Öllsjö och Härlöv
 - ökar tillgängligheten till Öllsjö och Skepparslöv
 - ger god tillgänglighet till nya områden söder om väg 21
 - ger möjlighet till rationell linjestreckning för stadsbuss genom Härlövsområdet. Med denna väg ges möjlighet för stadsbussen mot Vä att gå via Härlövsområdet, vilket ger ökat resandeunderlag för busslinjen samt goda förbindelser till Härlöv från både Öllsjö/Vä och från centrum.

Förbindelsen är attraktiv men ger också ökad belastning i Vilanleden – Malmövägen och på befintliga delen av Kung Knuts väg genom Öllsjö. Samtidigt avlastas Snälltågsvägen – Slättängsvägen – Långebrogatan.

- Om väg 19 byggs ut mellan Kristianstad och Bjärlöv och delen Kristianstad – Karpalund får en östlig sträckning från Härlöv, samtidigt som områden med gällande detaljplan eller där detaljplanearbete pågår (etapp 1) byggs ut, men en fortsatt utbyggnad av Härlövsområdet *inte* sker, behövs på lite längre sikt (10-15 år) troligen också en ny väg norr om Härlövsområdet samt ytterligare åtgärder i tpl Härlöv. Ett förslag för tpl Härlöv är en ny påfartsramp österut i trafikplatsen, vilket i sin tur kräver en breddning av bron där Slättängsvägen passerar över E22.
- Trafikplats Vilan bedöms inte klara mer än ca 10 % trafikökning utan att risk för betydande konsekvenser uppstår. Köer på avfartsrampen västerifrån riskerar då påverka den genomgående trafiken på E22 och korsningen Allégatan/Långebrogatan riskerar blockeras. Föreslagen utbyggnad av Vilanleden bedöms avlasta Allégatan och tpl Vilan, avlastningen är större än den trafikökning som utbyggnaden av Härlövsområdet innebär. Vilanleden behöver därför färdigställas i anslutning till att områdena A och B färdigställs.

- Det bedöms vara svårt att utforma Malmövägen och västra delen av Vilanleden så att dessa klarar de antagna trafikökningarna i etapp 2 och 3, så länge tpl Härlöv är enda tillfart till området från det övergripande vägnätet. Mest belastad är korsningen Malmövägen /Vilanleden / Ringelikorsvägen. Stora svängande flöden, trångt gaturum och tätt liggande korsningar utgör begränsningar. Trafiken på väg 19 riskerar att kraftigt påverkas negativt till följd av den ökade trafikallsträngen i området. För en mer omfattande utbyggnad av Härlövsområdet behövs därför sannolikt en ny trafikplats på väg 21 – redan då mer än cirka 1/3 av den totala exploateringen (i samtliga föreslagna utbyggnadsområden i den fördjupade översiktsplanen) är utbyggd, vilket motsvarar en ny trafikallsträng med cirka 10-15 000 f/d.
- En ny trafikplats på väg 21 innebär en stor förbättring av tillgängligheten till de tänkta områdena längst i väster samt en förbättrad koppling till Öllsjö och Skepparslöv från det övergripande vägnätet.
- En ny trafikplats innebär överflyttning av trafik från Malmövägen och Vilanleden till E22 och väg 21, vilket bland annat innebär hanterbara trafikmängder i korsningen Malmövägen – Vilanleden samt i tpl Härlöv.
- Väg 19 i västlig sträckning via ny trafikplats innebär en vägförlängning för genomgående trafik på väg 19 på ca 500-600 m.
- Alternativet med en ny trafikplats, väg 19 i väster samt ny anslutning till Öllsjö innebär ökad trafikarbete jämfört med ett östligt alternativ utan ny trafikplats:
 - ca + 3 200 fkm/d med etapp 1
 - ca + 5 200 fkm/d år 2025 med etapp 1
 - ca + 7 400 fkm/d år 2025 med etapp 3
- Om en ny trafikplats byggs i föreslaget läge på väg 21 och dagens körfältsindelning behålls på vägen bedöms det inte innebära några påtagliga kapacitetsproblem. Men accelererande tunga fordon kan påverka framkomligheten liksom att omkörningsmöjligheter försvinner på en sträcka av ca 1 km i båda riktningarna. För att åstadkomma fortsatta omkörningsmöjligheter för genomgående trafik på väg 21 och inte försämra framkomligheten bör vägen byggas ut till 2+2 körfält (vilket motsvarar målstandarden enligt den nationella väghållningsplanen) på delen mellan korsningen med vägarna 2008/2015 och tpl Härlöv.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 543, 291 25 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se