

## **PM trafik för detaljplan del av Bjuvstorp 9:13 i Bjuv, Bjuvs kommun**



## 1: Inledning

Bjuvs kommun har påbörjat ett detaljplanearbete för fastigheten del av Bjuvstorp 9:13. Planområdet ligger i västra delarna av Bjuv, utmed väg 107 och nära väg 110. Detaljplanen syftar till att möjliggöra för icke störande verksamheter i form av lager och logistikanläggningar.



*Planområdet markerat med gult.*

### 1.1: Bakgrund och Syfte

Detta PM syftar till att redogöra för dagens trafiksituation samt den samlade trafikallsträng detaljplanen beräknas medföra.

### 2.1: Mål och Strategier

#### **Översiktsplan Bjuvs kommun**

Den gällande översiktsplanen i Bjuv antogs av kommunfullmäktige 2009. Några av de mest relevanta målsättningarna i översiktsplanen är följande:

- Att utveckla kollektivtrafiken inom kommunen och till och från Bjuvs kommun för att främja såväl bosättning som företagsetablering inom kommunen.
- Att verka för en utbyggnad av gång- och cykelvägar.
- Att utveckla kollektivtrafiken inom och till/från kommunen med turtäthet timmestrafik i pendelartider och för övrigt varannan timmestrafik mellan huvudorterna kl. 06-22 mån-fre.
- Att arbeta för ett miljöanpassat transportsystem innebärande bl.a. att Söderåsbanan är en nödvändig kommunikationsled för planeringen för ett uthålligt samhälle i västra Skåne.
- Att samordna olika typer av trafik.

#### **Strukturplan för Familjen Helsingborg**

De elva kommunerna i nordvästra Skåne har tagit fram gemensamma ställningstaganden för översiktlig planering i form av *Strukturplan för Familjen Helsingborg* (antagen år 2013). Strukturplanen har tagits fram genom successiv förankring hos de inblandade kommunerna. Strukturplanen visar kommunernas gemensamma ställningstaganden samt konkretiserar Region Skånes Strukturbild och ger stöd till respektive kommuns översiktsplan.

I strukturplanen identifieras Bjuv som en av de elva centralorterna i delregionen med goda kopplingar med kollektivtrafik och via vägnätet till regionens olika delar. Tre viktiga framgångsfaktorer för Familjen Helsingborgs utveckling pekas ut:

- Satsningar på infrastruktur
- Kvaliteter i landskap och näringsliv
- Utveckling av regionalt viktiga orter

### **Mobilitetsplan för Skåne**

Region Skåne har tagit fram *Mobilitetsplan för Skåne* med en målbild för resandet i Skåne år 2030. Målbilden uttrycks i färdmedelsfördelning för resandet, och eftersom den varierade geografin i Skåne skapar olika lokala förutsättningar uttrycks färdmedeländelsmål olika för olika typer av landsbygd och tätorter. Målbilden för tätorter utan stadsbuss år 2030 (där Bjuv inkluderas) är att ca 45% av resorna utgörs av hållbara resor såsom gång, cykel och kollektivtrafik.

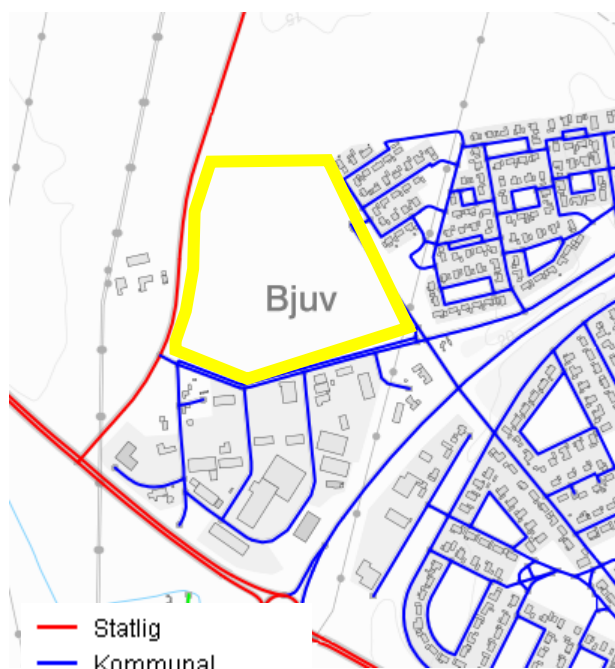
### **2.2: Tidigare utredningar**

För området har två tidigare trafikutredningar gjorts:

- Trafikutredning Bjuvstorp 9:13, 2015-08-19, Sweco
- PM Bjuvstorp 9:13 Trafikutredning, 2017-10-19, ÅF

### **2.3: Befintlig struktur**

Planområdet ligger i direkt anslutning till den statliga vägen väg 107, Ekebrovägen vilken förbinder Ängelholm-Åstorp-Bjuv. Väg 107 övergår strax söder om planområdet ut till den statliga vägen väg 110. Hastighetsregleringen på väg 107 är 70 km/h och på väg 110 70 km/h som sedan övergår till 90 km/h. Direkt anslutning söder om planområdet går den kommunala vägen Boställsgatan och direkt anslutning öster om går Bjuvstorpsvägen som är matargata till befintligt bostadsområde. Boställsgatan och Bjuvstorpsvägens hastighetsgräns är 50 km/h.



Befintligt vägnät med väghållare samt planområde markerat i gult.

## 2.4 Trafiken i nuläget

För att få en bild av befintlig trafiksituation och kunna bedöma planområdets påverkan på det omgivande gatunätet har trafikmängder hämtats från Trafikverket. År 2021 uppmättes årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på väg 107 till 2380 fordon. På väg 110 uppmättes 2021 ÅDT på väg 110 till 5740 fordon.

### Årsmedeldygnstrafik

Avsnitt	Fr o m	Till	Mätkod	Mätår	Mätriktning	ÅDT(OS) Samtliga fordon	ÅDT(OS) Tunga fordon	ÅDT(OS) Axelpar
3210050	1994-01-01	1997-01-01	2	1994	0	1680±(11%)	180±(19%)	1870±(11%)
3210050	1997-01-01	2001-01-01	2	1997	0	1640±(11%)	150±(20%)	1790±(11%)
3210050	2001-01-01	2005-01-01	2	2001	0	1600±(15%)	180±(19%)	1770±(15%)
3210050	2005-01-01	2009-01-01	2	2005	0	1700±(12%)	200±(15%)	1930±(12%)
3210050	2009-01-01	2013-01-01	2	2009	0	1850±(18%)	290±(17%)	2170±(18%)
3210050	2013-01-01	2017-01-01	2	2013	0	1880±(13%)	300±(13%)	2150±(13%)
3210050	2017-01-01	2021-01-01	2	2017	0	2220±(11%)	360±(10%)	2570±(11%)
3210050	2021-01-01	9999-12-31	2	2021	0	2380±(12%)	240±(18%)	2820±(12%)

Fälthöjning

Observera att ÅDT-siffrorna för mätåret 2020 och 2021, rödmarkerade år, kan vara påverkade av COVID-19.

ÅDT för väg 107.

## Årsmedeldygnstrafik

Avsnitt	Fr o m	Till	Mätkod	Mätår	Mätriktning	ÅDT(OS) Samtliga fordon	ÅDT(OS) Tunga fordon	ÅDT(OS) Axelpar
3210051	1994-01-01	1997-01-01	2	1994	0	6180±(8%)	400±(14%)	6540±(8%)
3210051	1997-01-01	2001-01-01	2	1997	0	6670±(8%)	470±(12%)	7120±(8%)
3210051	2001-01-01	2005-01-01	2	2001	0	7260±(7%)	480±(11%)	7670±(7%)
3210051	2003-10-24	2005-01-01	2	2001	1	3660±(10%)	250±(16%)	3880±(10%)
3210051	2003-10-24	2005-01-01	2	2001	2	3600±(10%)	230±(16%)	3790±(10%)
3210051	2005-01-01	2009-01-01	2	2005	0	7070±(6%)	480±(10%)	7480±(6%)
3210051	2005-01-01	2009-01-01	2	2005	1	3520±(8%)	210±(15%)	3700±(8%)
3210051	2005-01-01	2009-01-01	2	2005	2	3540±(8%)	270±(13%)	3780±(8%)
3210051	2009-01-01	2013-01-01	2	2009	0	7170±(8%)	560±(11%)	7640±(8%)
3210051	2009-01-01	2013-01-01	2	2009	1	3600±(8%)	280±(13%)	3830±(8%)
3210051	2009-01-01	2013-01-01	2	2009	2	3570±(8%)	290±(13%)	3810±(8%)
3210051	2013-01-01	2017-01-01	2	2013	0	7610±(7%)	590±(10%)	8050±(7%)
3210051	2013-01-01	2017-01-01	2	2013	1	3810±(9%)	290±(13%)	4030±(9%)
3210051	2013-01-01	2017-01-01	2	2013	2	3800±(9%)	300±(13%)	4020±(9%)
3210051	2017-01-01	2018-01-01	2	2017	0	8300±(7%)	720±(9%)	8890±(7%)
3210051	2017-01-01	2021-01-01	2	2017	1	4180±(9%)	360±(11%)	4470±(9%)
3210051	2017-01-01	2021-01-01	2	2017	2	4130±(9%)	360±(11%)	4420±(9%)
3210051	2021-01-01	9999-12-31	2	2021	1	5450±(10%)	210±(20%)	5800±(10%)
3210051	2021-01-01	9999-12-31	2	2021	2	5740±(10%)	200±(21%)	6070±(10%)

### Fältförklaring

Observera att ÅDT-siffrorna för mätåret 2020 och 2021, rödmarkerade år, kan vara påverkade av COVID-19.

ÅDT för väg 110.

### 3: Framtida trafikallstring

Bedömningen av den trafik som logistikverksamheterna antas alstra både personbilar och lastbilar är mycket svårt att avgöra då några generella trafikallstringstal inte finns för denna verksamhetskategori.

Trafikallstringen påverkas av exploateringsgrad på tomten, antal kvadratmeter BTA, antal anställda och arbetstider samt vilken typ av logistik som verksamheterna ska innehålla och fördelning mellan lager, industri och kontor. Ett antal jämförelser har gjorts med två nyligen genomförda logistikområden i Sverige.

#### Norrköpings kommun, Randmärket 1 och del av Händelö 2:2

Logistikområdet omfattar cirka 10,9 hektar där kommun dimensionerat för i genomsnitt 10 bilrörelser per ha. Logistikområdet kommer omfatta cirka 150 arbetsplatser dvs 14 anställda per ha.

#### Torsvik verksamhetsområde, Detaljplan Barnarps-Kråkebo 1:49 m.fl.

Logistikområdet omfattar godshantering och lagerhållning med både IKEA och Elgigantens centrallager på cirka 23 ha. Under ett medeldygn trafikeras området av cirka 140 lastbilar per dygn d.v.s. cirka 10 lastbilsrörelser per ha. Logistikområdet kommer omfatta cirka 360 arbetsplatser dvs cirka 16 anställda per ha och ungefär 15 bilrörelser per ha.

**Kommunen bedömer framtida trafikallstring enligt nedan:**

	<b>Planområdet</b>
Antal bilrörelser per HA markyta och dygn	15–20
Antal lastbilsrörelser per HA markyta och dygn	10–15
Antal bilrörelser per dygn	Ca 240–320 (högt räknat)
Antal lastbilsrörelser per dygn	Ca 160–240 (högt räknat)
Antal bilrörelser per maxtimme	Ca 60–80 (högt räknat)
Antal lastbilsrörelser per maxtimme	Ca 10–20 (högt räknat)

För planområdet, som är på ca 12 ha räknas en BYA till 31 600kvm, majoriteten av ytan kommer att nyttjas för logistik/lagerverksamhet. Inom lager/logistik är tvåskiftsarbete vanligt. Detta innebär att maxtimmen för trafikstring sker vid skiftbyten. För området planeras ungefär 260 nya parkeringsplatser för personbilar.

#### 4: Slutsatser

Den tillkommande trafiken bedöms inte vara så omfattande att trafiksituationen i området skulle påverkas negativt eller att det skulle ske någon negativ påverkan på statlig väg.