

*Trafikutredning - antagandehandling*

# SVARTE



Denna utredning utfördes 2005/2006 och har uppdaterats under januari-februari respektive oktober-november 2008 av följande projektorganisation:

### **Konsult**

Tyréns AB  
Isbergs gata 15  
205 19 Malmö

Tel: 040-698 16 00

Ombud: Paul Myhrberg  
Uppdragsansvarig: Per Eneroth  
Handläggare: Jonas Andersson  
                  Jessica Jaremo  
                  Anneli Johansson  
                  Anna-Karin Ekström

### **Beställare**

Ystad kommun  
Nya Rådhuset  
271 80 YSTAD

Tel: 0411-57 70 00

Ombud: Dick Bengtsson  
Projektansvarig: Anna Möller

Tyréns uppdragsnummer:

*210898*

Datum:

*2008-11-01, rev 2008-12-01*

Sökväg:

*M:\\_UPPDRAG\210898\TU 20081021\Svarte Trafik 081201.doc*

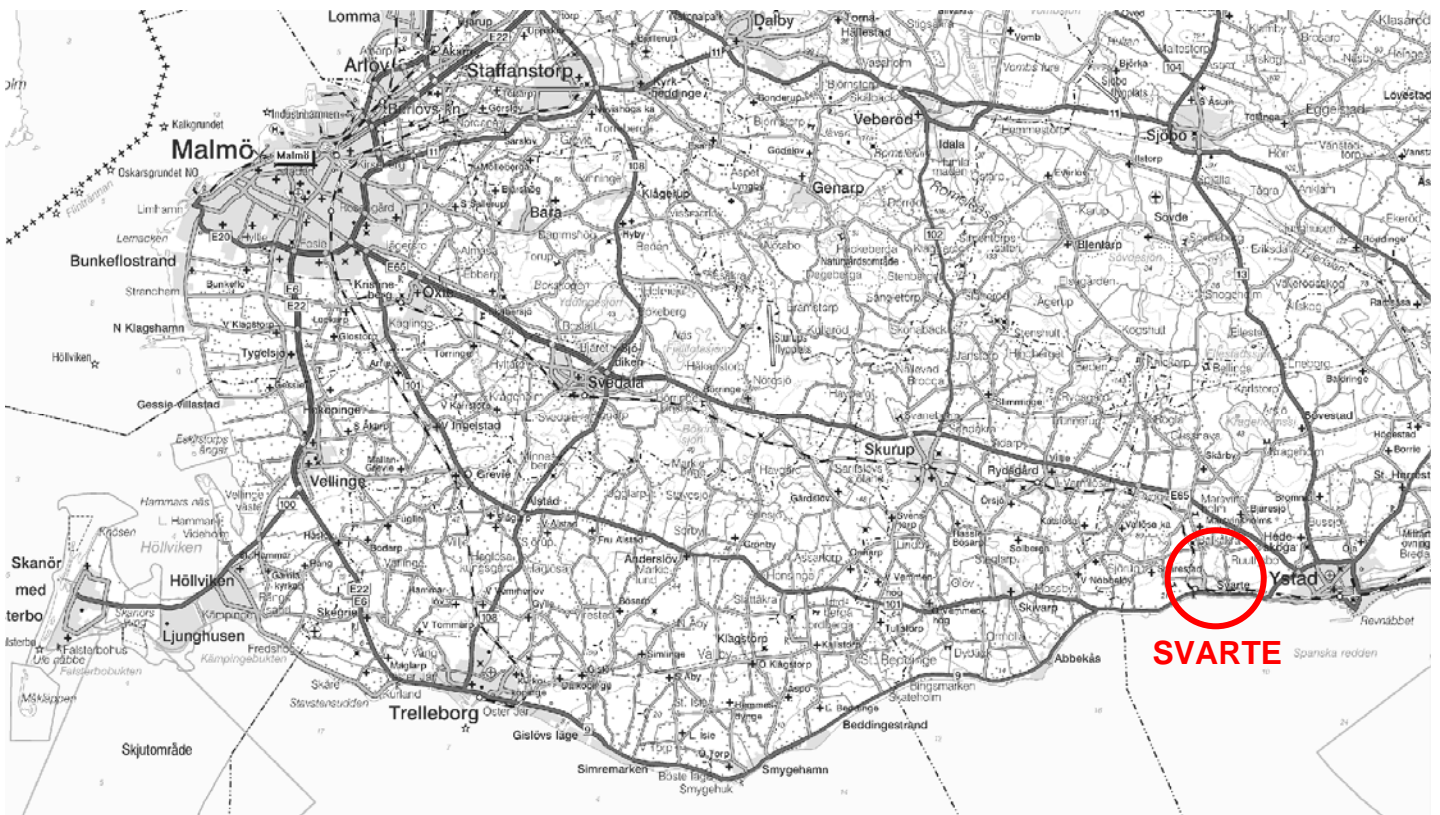
# INNEHÅLL

INLEDNING .....	1
Omfattning och metod .....	2
BILTRAFIKNÄT .....	3
Dagens nät och flöden .....	3
Framtida nät .....	5
Trafikalstring och utläggning vid full utbyggnad .....	6
Olycksstatistik och trafiksäkerhet .....	9
GÅNG- OCH CYKELNÄT .....	10
Befintligt gång- och cykelnät .....	10
Framtida gång- och cykelnät .....	10
KOLLEKTIVTRAFIK .....	12
Befintligt kollektivtrafikenät .....	12
Framtida kollektivtrafik .....	13



## INLEDNING

Svarte, som ligger cirka en mil väster om Ystad, är en av de planerade utbyggnadsorterna i Ystad kommun. År 2006 bodde det ca 840 invånare i Svarte, detta motsvarar ungefär 300 bostäder. I översiktsplanen för Ystad kommun, ÖP 2005, som antogs i november 2005 anges bland annat att en fördjupad översiktsplan för Svarte ska göras och att Svarte är ett av de planerade utbyggnadsområdena. Arbetet med den fördjupade översiktsplanen påbörjades under hösten 2005.



Översiktsbild.

En utbyggnad av Svarte sker i enlighet med riksdagens nationella miljömål som redovisas i Översiktsplanen. Ett mål är att prioritera tätortsutbyggnader i stationsnära lägen för att kunna minska trafikarbetet och skapa goda förutsättningar för miljöanpassade och resurssnåla transporter.

Totalt omfattar den fördjupade översiktsplanen för Svarte ett flertal utbyggnadsområden med ca 450 bostäder och ca 5 ha verksamheter, huvudsakligen småindustri och liknande.



Översikt över Svarte med planerade utbyggnadsområden.

## Omfattning och metod

I denna trafikutredning studeras vägnät m.m. vid full utbyggnad, d.v.s. ca 450 nya bostäder samt 5 ha verksamheter, huvudsakligen småindustri.

Utredningen omfattar följande frågeställningar och analyser:

- Beräkning av trafikstringen från varje delområde samt fördelning av trafiken på nätet.
- Bedömning av de framtida trafikbelastningarna och effekter på det övergripande trafiknätet, inklusive riksväg 9 och väg 745.
- Gång- och cykelvägnätet och dess målpunkter, samt passagen över Balkåkravägen vid Orgelgatan.
- Busstrafikens hållplatslägen och upptagningsområden.

## BILTRAFIKNÄT

### Dagens nät och flöden

Huvudvägnätet utgörs av riksväg 9, Västra Kustvägen, som är en niometersväg som går mellan Trelleborg och Ystad, Balkåkravägen (väg 745) och Skönadalsvägen (väg 744). Balkåkravägen omges av obebyggda zoner på båda sidorna av vägen, och upplevs som lättframkomlig och säker på delen genom Svarte. Skönadalsvägen fungerar som uppsamlingsgata för trafiken i Svarte. Lokalgatunätet är väl utbyggt.

Från Svarte är det cirka 50 km till Malmö och till Ystad är det knappt 8 km.



Gatunätet i Svarte.

Den skyltade hastigheten på riksväg 9, Västra Kustvägen, genom Svarte, är 50 km/h. Balkåkravägen har en skyltad hastighet på 70 km/h och Skönadalsvägen 50 km/h. På övriga gator inom tätorten är hastigheten reglerad till 50 km/h. Järnvägen korsar Balkåkravägen planskilt.



## **Trafikutredning - antagandehandling**

### **SVARTE**

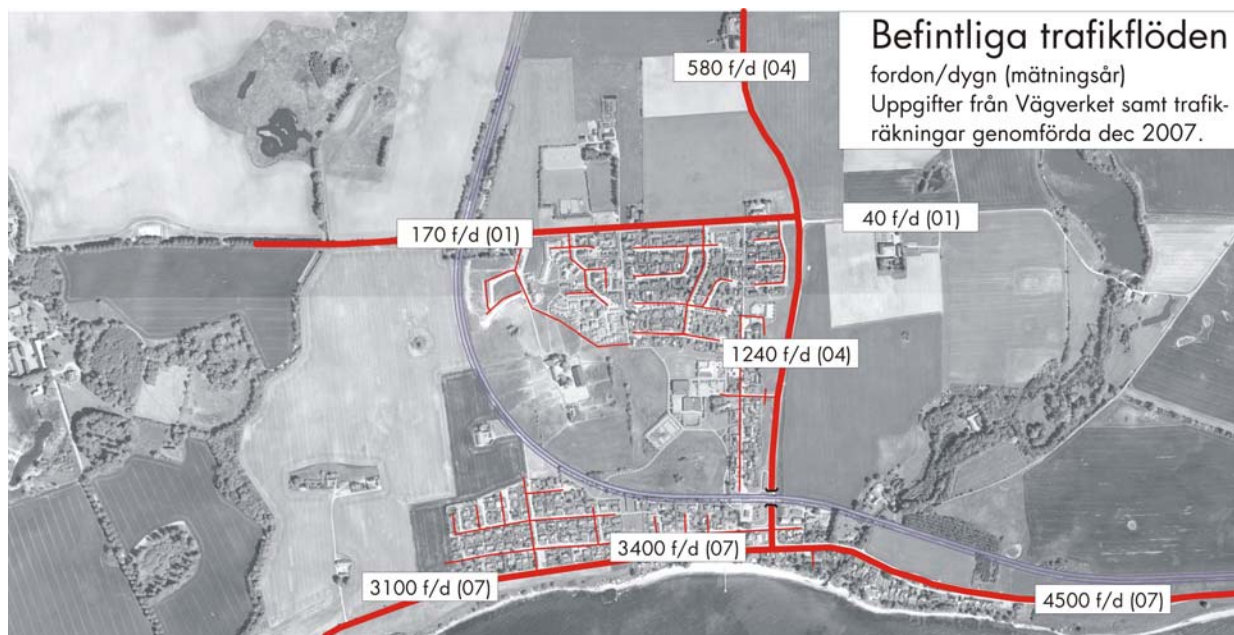
Trafikmängder har bl a inhämtats från Vägverket. Balkåkravägen, norr om Skönadalsvägen trafikerades av 580 f/d (fordon/dygn) och söder om Skönadalsvägen av 1240 f/d år 2004. Skönadalsvägen hade en trafikbelastning på 170 f/d väster om Balkåkravägen och 40 f/d öster om Balkåkravägen år 2001.



*Skönadalsvägen, strax väster om korsningen med Balkåkravägen.*

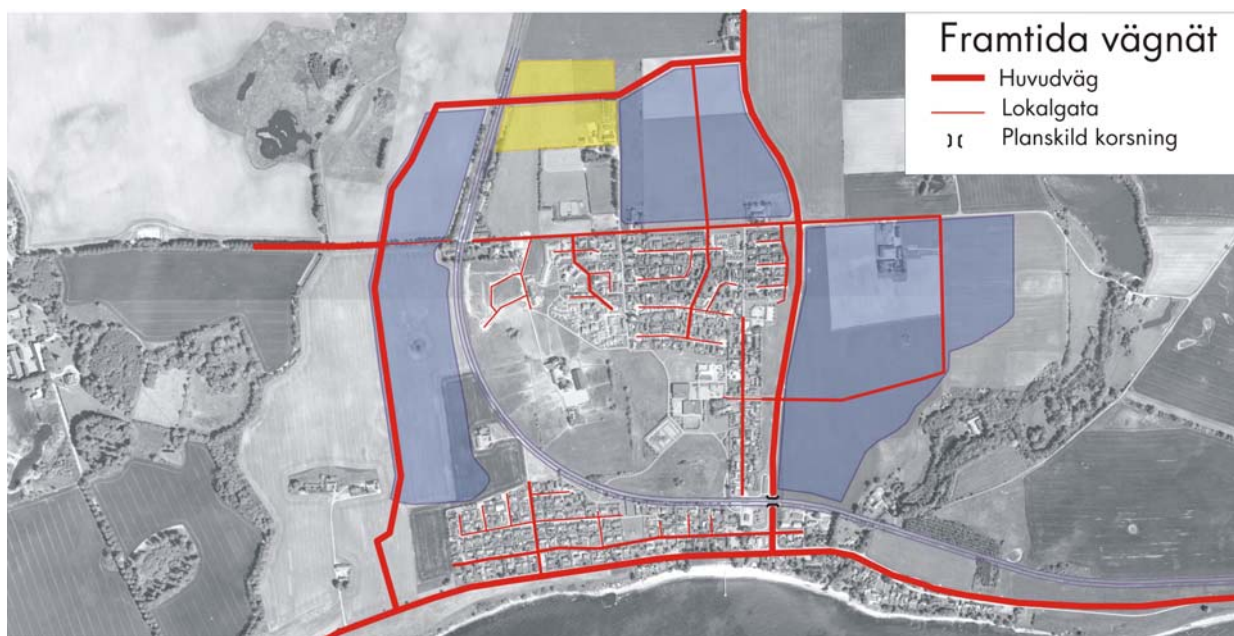
För Västra Kustvägen har trafikräkningar genomförts under december 2007. Veckomedelstrafiken från trafikräkningarna har räknats om till årsmedeldygnstrafik mha Vägverkets månadsindex för turistvägar (Effektsamband för vägtransportsystemet, Nybyggnad och förbättring Effektkatalog, publ. 2008:11). Indexet för turistvägar har valts då Västra Kustvägen har en mycket stark sommartrafik. Den beräknade årsmedeldygnstrafiken uppgår till ca 3100 f/d väster om Svarte och 4500 f/d öster om samhället. Väster om korsningen med Balkåkravägen uppgår trafikflödet till ca 3400 f/d. En jämförelse mot Vägverkets trafikräkningar på Västra Kustvägen för år 2006 tyder på att trafikflödet utmed väg 9 kan ha ökat något.





## Framtida nät

En ny väg anläggs runt det norra utbyggnadsområdet och verksamhetsområdet som kommer att fungera som en huvudgata för trafik till och från dessa områden. Gatan fortsätter söderut förbi det västra utbyggnadsområdet ner till Västra Kustvägen.



Framtida vägnät i Svarte.

Det östra utbyggnadsområdet kopplas bl a till Skönadalsvägen öster om Balkåkravägen och till Balkåkravägen i höjd med Orgelgatan.

Skönadalsvägen koppling västerut stängs vid järnvägspassagen och gatans östra del, inne i Svarte, får en lokal funktion.

Verksamhetsområdet i norr kopplas huvudsakligen till den nya norra vägen.

## Trafikalstring och utläggning vid full utbyggnad

I genomsnitt sker 5 enkelresor med bil per lägenhet och dygn, vilket är något över genomsnittet och som kan förklaras med läget samt vilken typ av invånare som antas bosätta sig i områdena. Detta medför en trafikalstring på knappt 2400 resor per dygn med bil från de planerade utbyggnaderna. Utöver dessa resor sker ett antal resor till fots, med cykel samt med kollektivtrafik. Cirka 40% av resorna med bil är arbetsresor och de övriga 60% är resor till skola/dagis, butik samt andra privata resor.

Verksamhetsområdet har antagits ha ett exploateringsstal på 40% och ett alstringstal på 3,5 enkelresor per 100 kvm byggnadsyta. Andelen tung trafik är bedömd till ca 15%. Totalt beräknas verksamhetsområdets tillkommande trafikalstring uppgå till ca 700 resor per dygn, varav ca 100 utgörs av tunga fordon.

### Antaganden

70% av arbetsresorna bedöms ske i riktning mot Malmö via E65 och de övriga 30% sker till Ystad via väg 9 längs kusten. Antagandet baseras på att Malmö är en betydligt större arbetsmarknad än Ystad och att man väljer att bosätta sig i Svarte på grund av lägre boendekostnader och närheten till naturen och havet. Den antagna fördelningen stämmer även väl överens med trafikflödet på väg 745 i dagsläget då detta ställs i relation till hur många som bor i Svarte i dagsläget.

Arbetsresorna sker främst under två timmar på förmiddagen och två timmar på eftermiddagen, de fyra maxtimmarna på dygnet. De övriga resorna sker i huvudsak på andra tider på dygnet. De inköpsresor som sker till Malmö under vardagar antas ske i samband med arbetsresor och påverkar inte trafikflödena i Svarte något nämnvärt.

Till största delen kommer övriga resor att ske till Ystad, cirka 70%, och inom Svarte, cirka 10%. Detta innebär att endast 20% av de övriga resorna sker till Malmö. Antagandet baseras på det relativa avståndet till Malmö respektive Ystad samt att inköpsresor på vardagar i Malmö sker i samband med arbetsresor. En del av resorna till skola och dagis sker också i samband med en arbetsresa och ingår därför i dessa. En mindre del av resorna antas också gå mot Trelleborg.

## Trafikutredning - antagandehandling

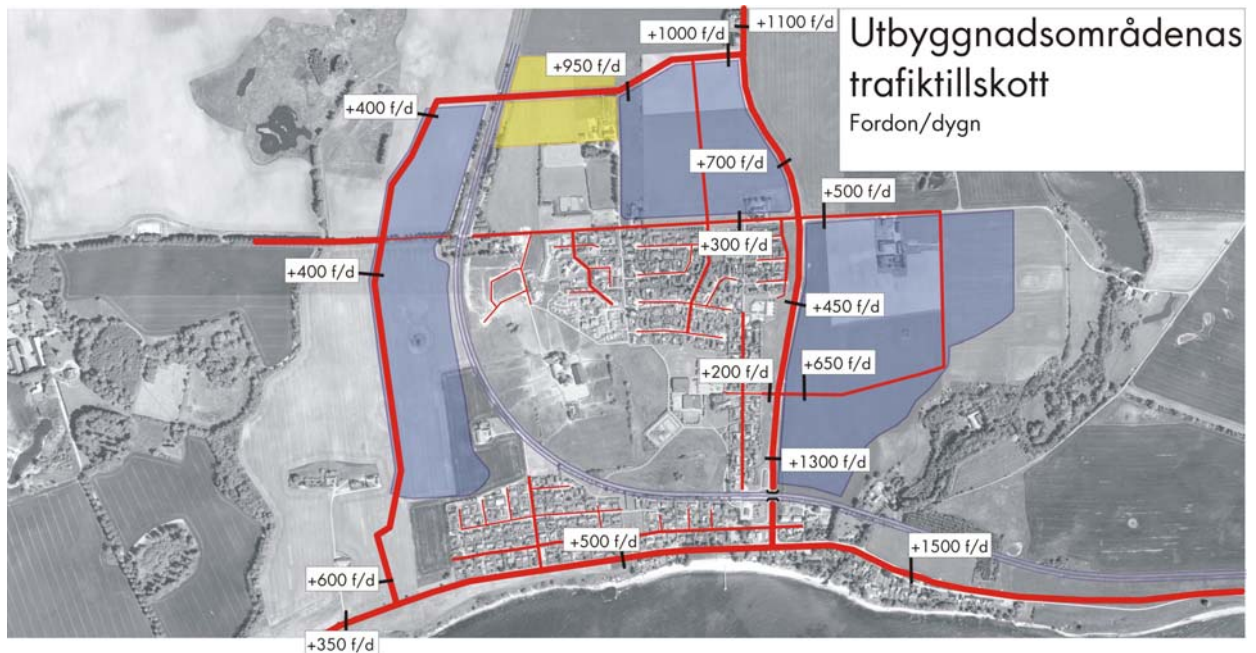
### SVARTE

För verksamhetsområdet har antagits att 50% av trafiken går mot Ystad, 30% mot Malmö och resterande 20% fördelar sig mot Trelleborg och internt inom Svarte.

### Trafikflöden

På dygnsnivå kommer tillskottet av trafik totalt att bli cirka 3100 resor och av dessa går cirka 1100 mot Malmö och cirka 1500 mot Ystad samt 300 mot Trelleborg och 200 resor internt inom Svarte.

Totalt sker det drygt 750 arbetsresor med bil mot Malmö och cirka 650 arbetsresor med bil mot Ystad samt cirka 150 mot Trelleborg. Antalet övriga resor mot Malmö är cirka 350 resor per dygn och mot Ystad knappt 900 per dygn samt ca 150 mot Trelleborg och drygt 150 resor per dygn inom Svarte.

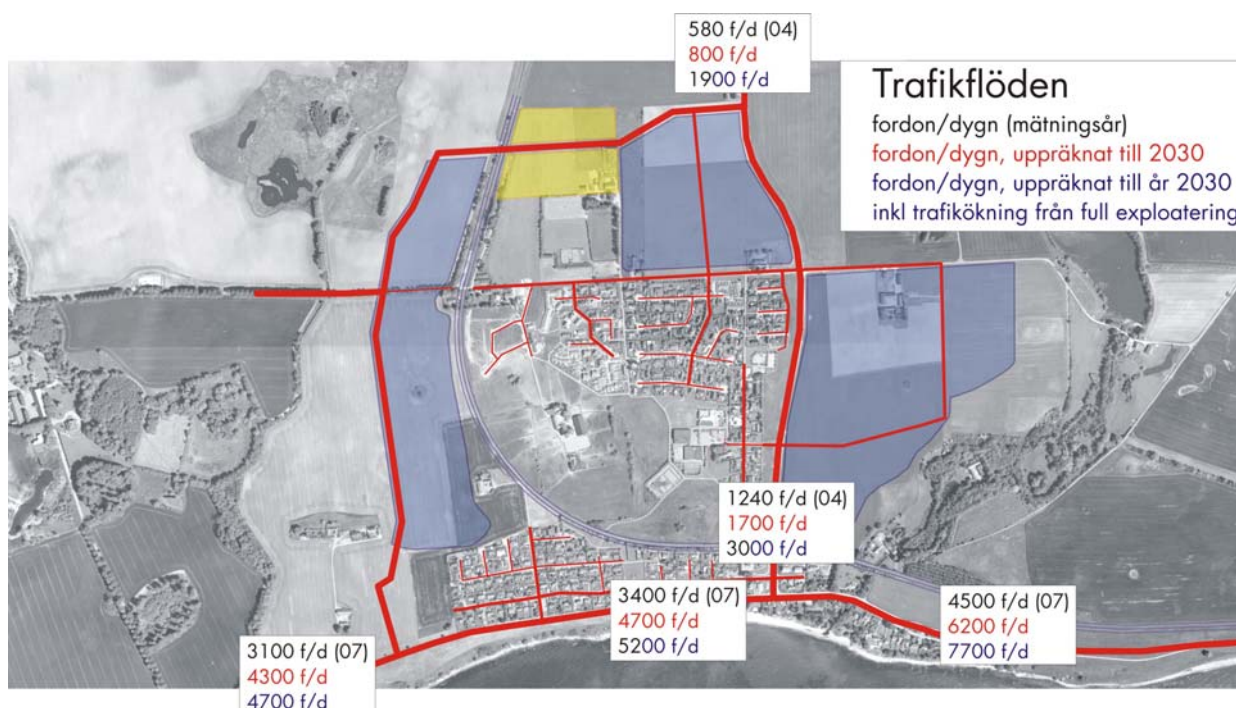


*Framtida bedömd trafikökning vid full utbyggnad av ca 450 bostäder resp 5 ha verksamheter i Svarte.*



I bilden nedan redovisas trafikflöden enligt följande:

- Dagens trafikflöden för årsmedeldygnen enligt Vägverkets trafikräkningar samt trafikräkningar genomförda i december 2007.
- Dagens trafikflöden uppräknade till år 2030 enligt Vägverkets uppräkningsfaktorer för trafik (Vägverkets samhällsekonomiska kalkylvärden, publ. 2008:67).
- De totala trafikflödena år 2030, inklusive full utbyggnad enligt förslaget.



## Effekter

Samtliga trafikflöden är måttliga och det förväntas inte bli några kapacitetsproblem på någon sträcka eller i någon korsning. Det förutsätter att korsningspunkterna utformas på rätt sätt.

Trafiken kommer att öka främst på vissa vägvsnitt som Balkåkravägen och Kustvägen. Inne i kvarteren påverkas trafiken endast i ringa omfattning. I samband med ökade trafikmängder finns det alltid en risk att trafiksäkerheten försämras. Trafikökningen måste tas omhand genom att skapa trygga och trafiksäkra miljöer för de boende i Svarte. Korsningspunkter och vägsträckor utformas så att trafiksäkerheten säkerställs. Det pågående trafiksäkerhetsarbetet i tätorten måste fortsätta och trafiksäkerheten ska lyftas fram i arbetet med utbyggnaden av Svarte.

De befintliga gatorna kommer i och med utbyggnaden att få en delvis ändrad funktion. Nya som gamla gator utformas så att de överensstämmer

med gatornas funktion. Det gäller både fysisk utformning och rätt hastighetsbegränsning. Korsningarna utmed Balkåkravägen bör körhastighetsbegränsas till 50 km/tim, vilket innebär vissa åtgärder i form av exempelvis refuger och körfältsbredder.

Det är viktigt att skapa trygga och trafiksäkra överfarter för oskyddade trafikanter i de punkter där de behöver korsa gatan i samma plan som biltrafiken. Överfarterna bör utformas så att inte körhastigheten överskrider 30 km/h. Det kan göras genom upphöjningar, avsmalningar eller liknande åtgärder.

## Olycksstatistik och trafiksäkerhet

Under perioden 2003-2008 skedde enligt STRADA totalt 13 olyckor i Svarte, samtliga med lindrig skadeföljd. Tio av olyckorna var singelolyckor, varav 2 med bil, 3 gångtrafikanter, 3 med cykel och 2 med inlines. Övriga tre olyckor var cykelolyckor, varav 2 cyklade in i bromsande bilar och 1 krockade med en gångtrafikanter. Det finns inget mönster eller särskilt utsatta punkter där olyckorna inträffat.

## GÅNG- OCH CYKELNÄT

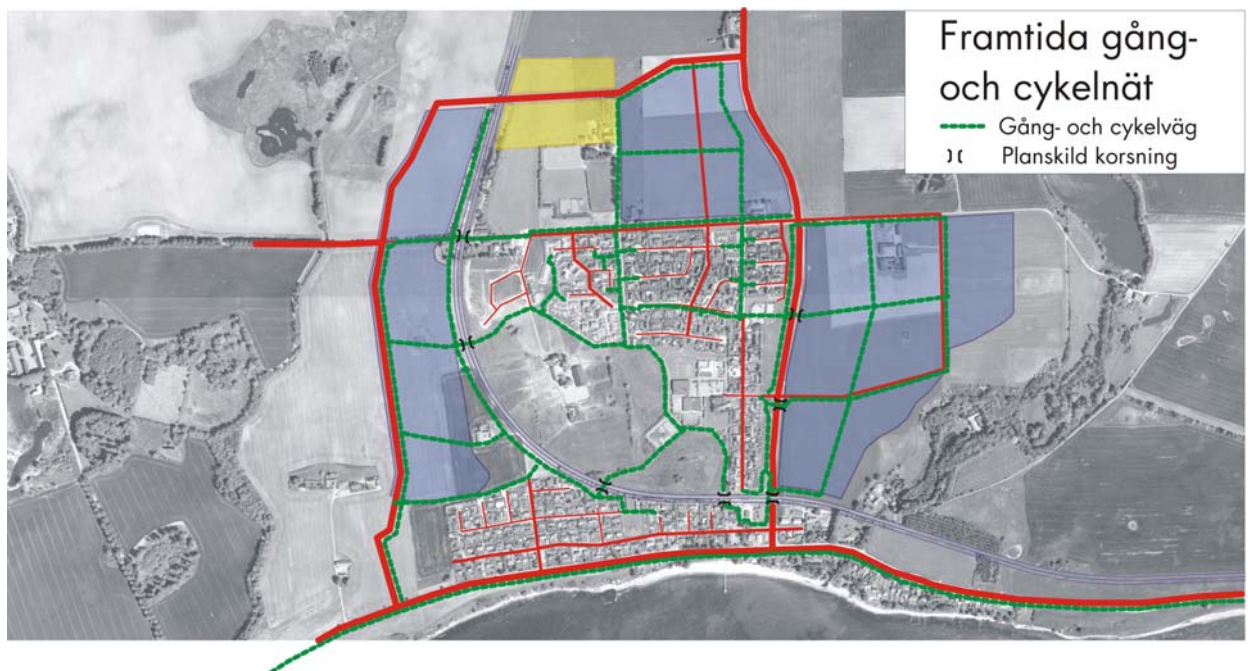
### Befintligt gång- och cykelnät

Gång- och cykelvägnätet har byggts ut i takt med genomförandet av detaljplaner och idag finns ett bra gång- och cykelvägnät inom Svarte tillsammans med det stråk som förbinder Ystad med Svarte.

I dagsläget är de största barriärerna för gående och cyklister Västra Kustvägen och järnvägsspåren. För de som bor söder om vägen och ska till stationen, skola m.m., samt de som vill nå stranden norrifrån kan Västra Kustvägen korsas planskilt i en tunnel som ligger mitt för stationen. I övrigt korsas Västra Kustvägen i plan. Järnvägen går rakt genom Svarte. I dagsläget finns tre planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik, vid Sologatan, vid stationen och i östra Svarte.

### Framtida gång- och cykelnät

I takt med att Svarte byggs ut kommer även gång- och cykelnätet att byggas ut betydligt vilket ska beaktas i detaljplanerna. De viktigaste målpunkterna i Svarte är förskola, skola, centrum, järnvägsstationen, idrottsplatsen samt stranden. Detaljplaneringen av gång- och cykelvägnätet bör ta extra hänsyn till stråk med koppling till dessa målpunkter. Gång- och cykelvägen utmed Kustvägen byggs vidare västerut mot Mossbystrand.



Framtida gång- och cykelnät i Svarte.



Kopplingen mellan utbyggnadsområdet i väster och skolan samt centrum har järnvägen som en barriär att korsa. I dagsläget finns en planskild korsning vid Sologatan. Eftersom gående och cyklister är känsliga för omvägar anläggs ytterligare en planskild korsning, mellan befintlig planskild korsning vid Sologatan och Skönadalsvägen. Detta för att boende i de norra och mellersta delarna av det västra utbyggnadsområdet ska nå främst skolan samt övriga Svarte på ett gent och trafiksäkert sätt. Ytterligare en planskild korsning för gång- och cykeltrafik föreslås vid Skönadalsvägen, då denna stängs för biltrafik över järnvägen.

Utbyggnadsområdet i norr binds ihop med centrum genom korsning i plan utmed Skönadalsvägen. Detta nord-sydliga gång- och cykelstråk ska prioriteras över Skönadalsvägen som bör kompletteras med hastighetsdämpande åtgärder.

För utbyggnadsområdet i öster blir Balkåkravägen en barriär i framtiden. De två gång- och cykelstråken i öst-västlig riktning från det östra utbyggnadsområdet passerar Balkåkravägen planskilt, bl.a. vid Orgelgatan. Dessa ska placeras och utformas så att kopplingarna mellan de olika målpunkterna blir gena och naturliga att använda för gång- och cykeltrafikanterna, annars finns det risker att gående eller cyklister smiter över vägen i plan.



*Balkåkravägen kommer att utgöra en barriär mellan det östra utredningsområdet och det befintliga Svarte där bland annat skola, förskola och järnväg finns.*

## KOLLEKTIVTRAFIK

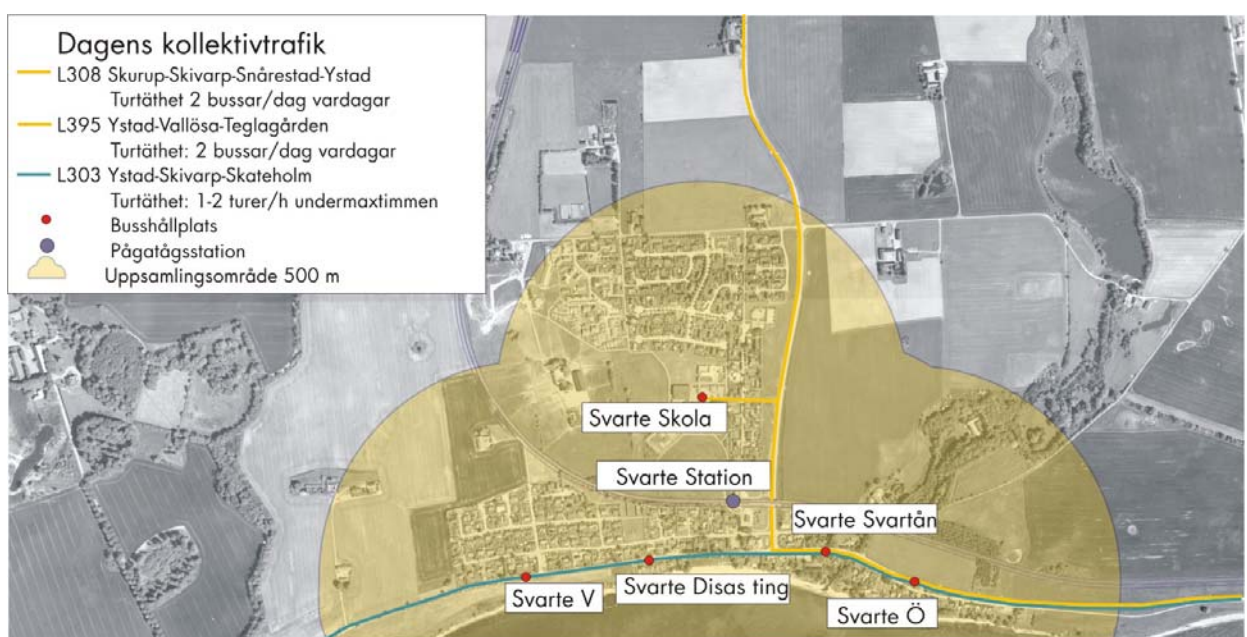
### Befintligt kollektivtrafiknät

Kollektivtrafiken i Svarte utgörs av tåg och buss, som ombesörjs av Skånetrafiken. Det är enkelt att ta sig med tåg till/från Svarte mot Malmö/Köpenhamn eller mot Ystad. Under maxtimmen, förmiddag och eftermiddag, har tåget mot Malmö en turtäthet på 2 gånger i timmen. Under övriga tider är turtätheten 1 gång i timmen. Samma turtäthet gäller för resa från Malmö till Svarte och vidare mot Ystad. Totalt trafikeras Svarte av 26 dubbelturer per vardagsdygn. Svarte station hade en genomsnittlig vardag under oktober 2007 cirka 360 på- och avstigande vilket är en ökning med drygt 15% sedan 2005.

Svarte trafikeras av tre busslinjer, linje 303, Skateholm-Skivarp-Ystad, linje 308 Skurup-Skivarp-Snärestad-Ystad samt linje 395, Teglagården-Vallösa-Ystad.

Linje 303 passerar Svarte cirka 2 gånger i timmen under maxtimmen på förmiddagen och 1 gång i timmen under eftermiddagen. Linjen passerar Svarte längs väg 9, Västra Kustvägen. Totalt trafikeras Svarte med 10 dubbelturer per vardag. Linje 308 och 395 är främst skolbusslinjer som stannar vid Svarte skola och fortsätter in till Ystad, men kan också användas för arbetspendling in till Ystad. Bussarna passerar Svarte 2 gånger om dagen i vardera riktningen, mot Ystad på morgonen och mot Teglagården/Skurup på eftermiddagen.

Buslinjer och hållplatslägen inklusive Pågatågsstation samt upptagningsområde (500 m) redovisas i bilden nedan.

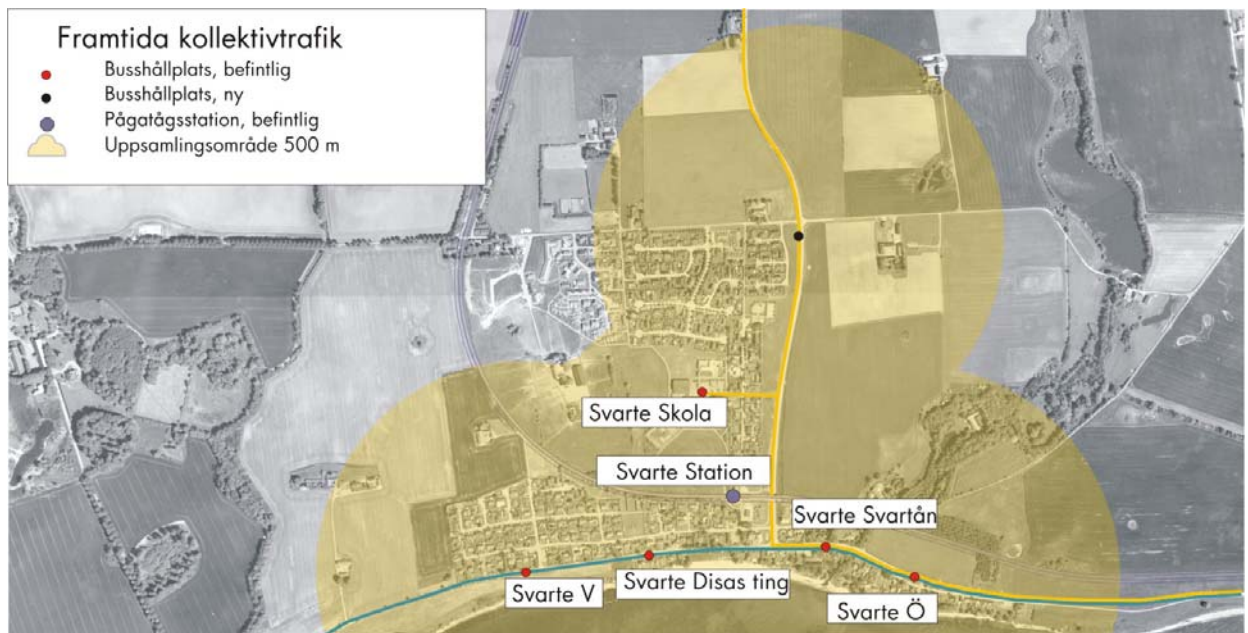


*Kollektivtrafik med uppsamlingsområde i Svarte.*

## Framtida kollektivtrafik

I och med utbyggnaden av Svarte måste kollektivtrafiknätet ses över och utvecklas. Med acceptabelt gångavstånd till busshållplats bör möjligheterna att utveckla busslinjerna längs Balkåkravägen och nytt hållplatsläge vid Skönadalsvägen tillskapas.

Järnvägen mellan Ystad och Malmö kommer på sikt att byggas ut till dubbelspår vilket kommer att medföra en ökad turtäthet och minskade restider.



*Kollektivtrafik med hållplatser och uppsamlingsområde.*