

# Detaljplan Markaryd Misterhult

Trafikutredning



## Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
0.9	2023-06-14	Granskningshandling	David Edman	
0.95	2023-06-20	Redaktionella ändringar	Cecilia Eriksson	
1.0	2023-10-09	Redaktionella ändringar, trafikförslag	David Edman	

Sweco Sverige AB  
 Uppdrag  
 Uppdragsnummer  
 Kund  
 Datum  
 Dokumentreferens

556767-9849  
 DP Markaryd Misterhult  
 30021964-006  
 Markaryds kommun  
 2023-10-09  
 Trafikutredning DP Markaryd Misterhult\_1\_0\_231009

# Innehållsförteckning

Inledning .....	5
Bakgrund .....	5
Utredningens omfattning och innehåll .....	5
Förutsättningar .....	6
Planområdets läge i kommunen .....	6
Planerad bebyggelse .....	6
Gång- och cykeltrafik .....	8
Kollektivtrafik .....	8
Befintligt vägnät .....	10
Parkering .....	12
Parkeringsstal .....	12
Parkeringsbehov .....	13
Parkeringsbehov baserat på kommunens parkeringsstal .....	13
Parkeringsbehov baserat på personal .....	13
Samlad bedömning av parkeringsbehov .....	13
Trafikalstring och kapacitet .....	14
Trafikalstring .....	14
Trafikverkets trafikstringsverktyg .....	14
Trafikalstring baserat på verksamhetens förutsättningar .....	15
Sammanfattning trafikstring .....	15
Kapacitet och framkomlighet .....	15
Kapacitet förmiddag .....	16
Kapacitet eftermiddag .....	19
Sammanfattning kapacitetsberäkningar .....	21
Förslag och rekommendationer .....	22
Gång- och cykeltrafik .....	22
Kollektivtrafik .....	23
Övrig motortrafik .....	23



# Inledning

## Bakgrund

Inom fastigheten Misterhult 2:18 arbetar Markaryds kommun med att ta fram en ny detaljplan omfattande industriverksamhet och kontor.

## Utredningens omfattning och innehåll

Uppdraget omfattar trafikutredning som underlag till arbetet med detaljplan för Misterhult 2:18. Utredningen syftar till att klargöra förutsättningarna gällande trafikflöden, kapacitet och parkeringsbehov samt lösningar för gång- och cykeltrafik.

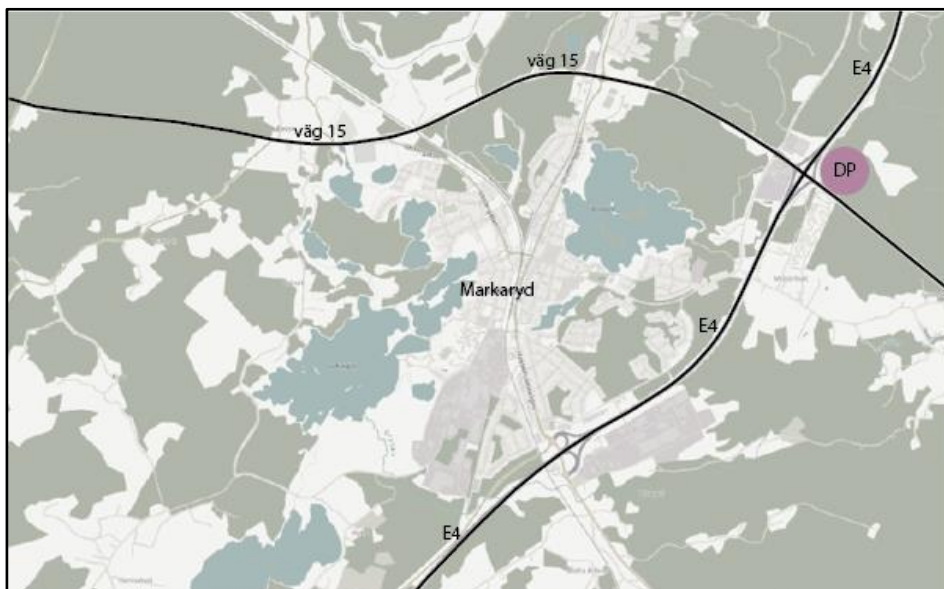
Förutsättningarna och nuläget på platsen studeras för att förstå situationen och platsens förutsättningar. Den förväntade alstrade trafiken till och från de nya bostäderna vid planområdet beräknas. Kapacitetsberäkningar utförs därefter på planerad anslutning till väg 15 med hjälp av programvaran Capcal.

Kapacitetsberäkningarna utförs både för ett nuläge med befintliga trafikmängder samt för ett prognosår 2040, där den alstrade trafiken från det planerade området räknas in. På detta sätt kan detaljplanens påverkan på det närliggande vägnätet analyseras. Eventuella åtgärder som bedöms behövas för att tillgodose erforderlig standard på närliggande vägnät studeras.

# Förutsättningar

## Planområdets läge i kommunen

Planområdet är beläget i nordöstra Markaryd, cirka tre kilometer från centrala orten, där väg 15 och E4 möts.

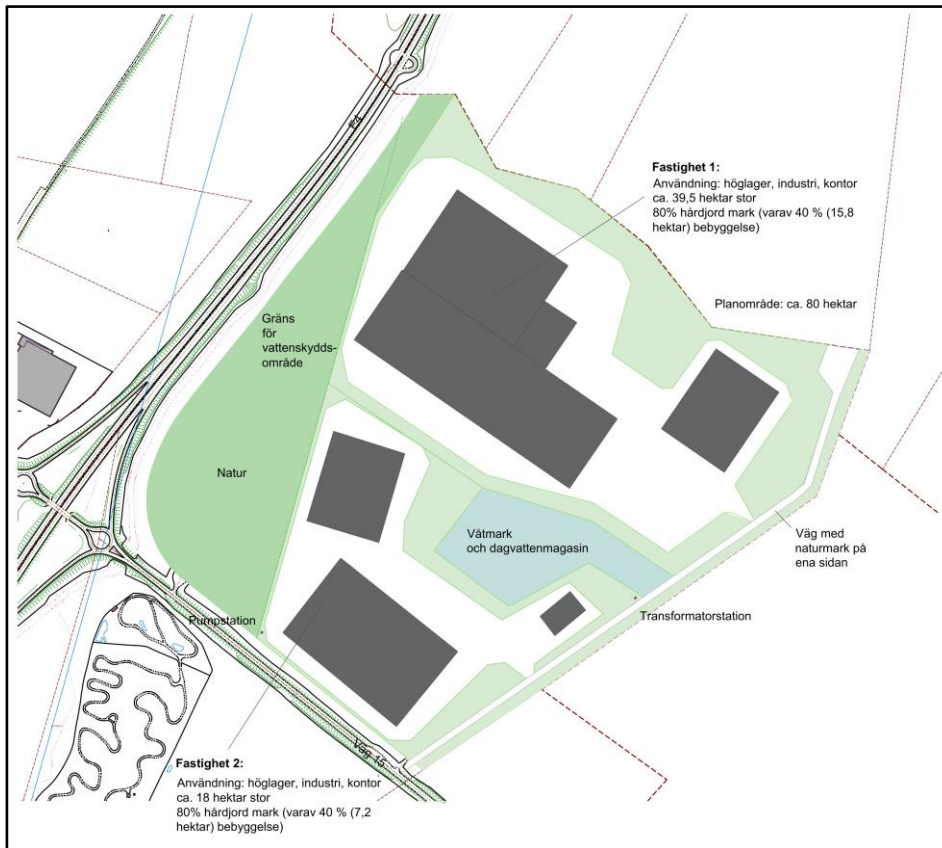


Figur 1. Detaljplanens läge i Markaryd.

## Planerad bebyggelse

Detaljplanen omfattar verksamheter i form av kontor, lager och tillverkning.

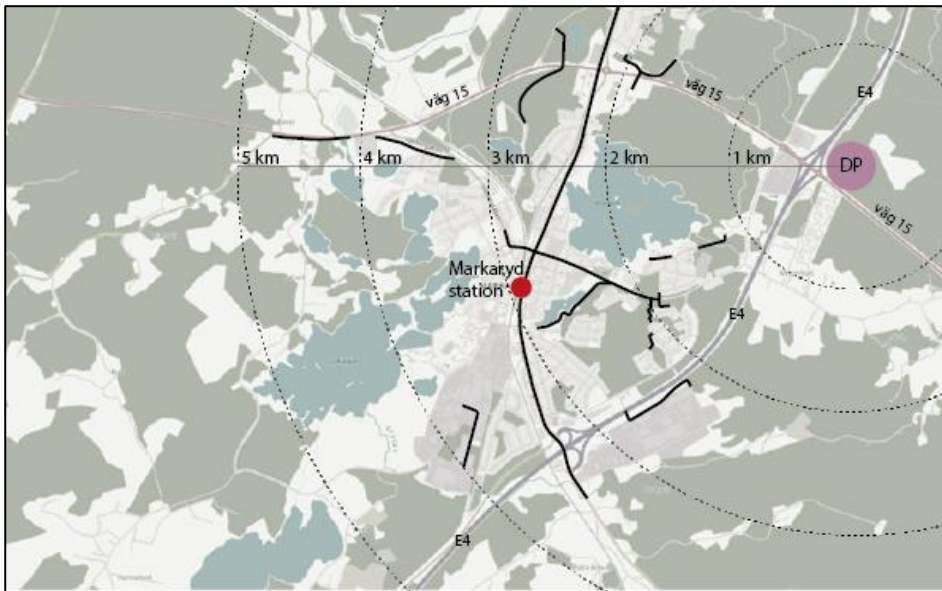
Verksamheten anger att de kommer att ha cirka 300 medarbetare på platsen fördelat på de olika verksamhetstyperna och bebyggelsen kommer att omfatta totalt cirka 150 000 m<sup>2</sup> BTA. Antalet transporter med lastbil bedöms kunna bli 50-70.



Figur 2. Illustrationsplan över området. Sweco.

## Gång- och cykeltrafik

I dag finns ingen infrastruktur för gång- och cykeltrafik i anslutning till planområdet. I dagsläget finns inget behov att korsa väg 15 i anslutning till planområdet. Figur 3 redovisar cykelvägnätet i Markaryd. Framför allt stråken till centrala Markaryd, där järnvägsstationen ligger, framträder.



Figur 3. Cykelnätet i Markaryd.

## Kollektivtrafik

Markaryds station ligger cirka tre kilometer sydväst om planområdet. Närmaste busshållplats ligger drygt två kilometer från området och det finns i dagsläget ingen kollektivtrafik som passerar området.

Markaryds station trafikeras av Pågatåg mot Hässleholm samt av busslinjerna 150, 325, 521, 532 och 850.

Tabell 1. Restider kollektivtrafik

		Restid	Turtäthet
Markaryd-Hässleholm	Pågatåg	26 min	1,5 tim vid rusningstid 2 tim övrig tid
	Regionbuss 532	47 min	5 avgångar per dag vardagar, ej helger
Markaryd-Halmstad	Regionbuss 325	1 tim 10 min	45 min-2 tim endast morgon och eftermiddag
Markaryd-Strömsnäsbruk- Ljungby	Regionbuss 150	60 min	60 min vardagar, 2 avgångar lördag, 3 avgångar söndag
Markaryd-Ljungby	Regionbuss 850	45 min	2 avgångar morgon och två avgångar eftermiddag vardagar, ej helger
Markaryd-Skånes Fagerhult- Örkelljunga	Regionbuss 521	32 min	60 min vardagar, 2-3 tim helger





Figur 4. Kollektivtrafik i Markaryd.

## Befintligt vägnät

Planområdet är lokaliserat i direkt anslutning till väg 15, öster om E4 och trafikplats Markaryd Norra. Trafikverket är väghållare för båda vägarna. Trafikflödet på väg 15 uppmättes år 2019 till 3060 fordon per dygn med cirka 20 procent tung trafik, se Tabell 2. Trafikflöden hämtade från vägtrafikflödeskartan (TIKK).

Trafikutvecklingen till 2040 baseras på Trafikverkets dokument *Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065* som anger en årlig trafiktillväxt på 1,14 procent mellan 2017 och 2040. Trafikflödet för 2040 beräknas utifrån det mätår som anges.

Tabell 2. Trafikmätning på väg 15 i anslutning till planområdet (Trafikflödeskartan, TIKK).

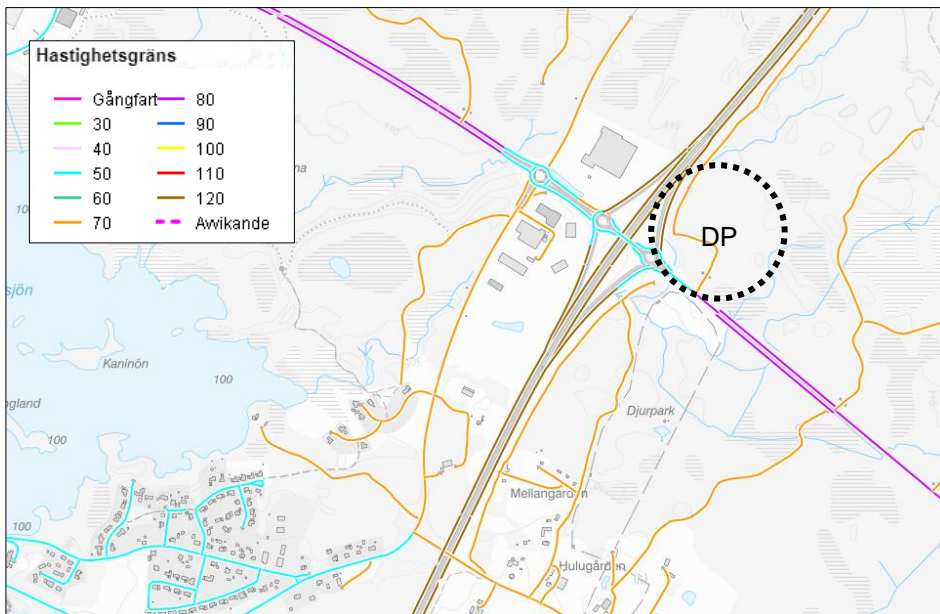
Mätuppunkt	Mätår	ÅDT [fordon/dygn]	Andel tung trafik	Trafikflöde 2040 [fordon/dygn]
Väg 15 öster om E4	2019	3060	20,3%	3900

Under eftermiddag och förmiddag 2019 är det högsta uppmätta timtrafikflödet cirka 380 fordon/timme respektive 240 fordon/timme. Vid uppräknings till 2040 blir motsvarande flöden 480 fordon/timme respektive 300 fordon/timme, se Tabell 3.

Tabell 3. Timtrafikflöden 2019 och 2040 (Trafikflödeskartan, TIKK).

	Riktning	Timflöde 2019 [fordon/timme]	Timflöde 2040 [fordon/timme]
Förmiddag 06.00-07.00	Österut	90	110
	Västerut	150	190
Eftermiddag 16.00-17.00	Österut	240	300
	Västerut	140	180

På väg 15 utanför planområdet är hastigheten begränsad till 80 km/tim och genom trafikplatsen väster om området sänks hastigheten till 50 km/tim. Vid trafikmätning 2019 var den uppmätta medelhastigheten på sträckan öster om trafikplatsen 77 km/tim.



Figur 5. Hastighetsgränser i anslutning till planområdet (Nationell vägdatabas, hämtat 2023-05-16)

# Parkering

## Parkeringstal

För Markaryds kommun finns dokumentet *Riktlinjer för parkering i Markaryds kommun* (2022-02-14). Dokumentet reglerar krav på antal cykel- och bilparkeringsplatser för bostäder och verksamheter. I Tabell 4 redovisas kommunens parkeringstal för olika verksamheter.

Tabell 4. Parkeringstal för verksamheter

Verksamhetstyp	Antal cykelplatser	Antal bilplatser
Industri (lager, tillverkning)	10-15 per 1000 kvm BTA	5-10 per 1000 kvm BTA
Kontor	15-30 per 1000 kvm BTA	10-15 per 1000 kvm BTA

Vid olika typ av verksamhet finns möjlighet att samnyttja de platser som finns och används under olika tidpunkter på dygnet. I Tabell 5 redovisas den parkeringsbeläggning som ska användas vid beräkning av samnyttjande.

Tabell 5. Samnyttjandetabell från Riktlinjer för parkering i Markaryds kommun.

Ändamål	Vardag 08-17	Fredag 17-21	Lördag 10-15	Natt
Besökande boende	30%	70%	40%	50%
Handel	50%	80%	100%	0%
Kontor	80%	20%	10%	20%
Industri	70%	10%	10%	10%
Skola	90%	10%	10%	0%

Utöver samnyttjande kan parkeringsbehovet för bil sänkas om verksamheten förbinder sig att genomföra vissa mobilitetsåtgärder. Detta kan vara exempelvis bil- och cykelpool, förbättrade möjligheter att resa med kollektivtrafik mm. Totalt kan kravet för antal bilparkeringsplatserna reduceras med 25 procent.

Minst två procent av det totala antalet bilparkeringsplatser ska anpassas för personer med rörelsehinder. Dessa ska ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré.

Laddmöjligheter för elfordon ska enligt plan- och bygglagen finnas vid 20 procent av bilplatserna vid byggnader som har fler än 10 parkeringsplatser.

## Parkeringsbehov

Beroende på vilken typ av verksamhet som blir aktuell kan parkeringstalet variera mellan 5 och 15 bilparkeringsplatser per 1000 kvm BTA med lägre behov vid industriverksamhet än vid kontor.

### Parkeringsbehov baserat på kommunens parkeringstal

Tabell 6. Parkeringsbehov utifrån parkeringstal.

BTA	Antal cykelplatser	Antal bilplatser
150 000 kvm industri	1500-2250 cpl	750-1500 bpl
150 000 kvm kontor	2250-4500 cpl	1500-2250 bpl

### Parkeringsbehov baserat på personal

Verksamheten bedömer att exploateringen kommer att omfatta cirka 300 anställda. Baserat på detaljplanens läge i Markaryd samt befintlig infrastruktur för cykel och kollektivtrafik bedöms en övervägande del av personalen ta sig till arbetet med bil. Verksamheten bedöms inte vara besöksintensiv och max 30 besöksplatser (+10%) bedöms behövas i detta skede.

Skiftarbete kan ha effekten att parkeringsbehovet minskar ytterligare, då färre personer är på plats samtidigt. Detta utreds inte närmre i detta skede men bör beaktas under bygglovsskedet.

### Samlad bedömning av parkeringsbehov

Utifrån Markaryds kommuns parkeringstal krävs ett betydligt större antal parkeringsplatser än verksamhetens bedömning av det totala antalet anställda. Utifrån verksamhetens bedömning av det totala antalet anställda krävs drygt 300 bilplatser på fastigheten. Djupare utredning kring parkering bör göras i bygglovsskedet, när mer detaljer kring området har fastställts. I bygglovsskedet fastställs placering av bil- och cykelparkering och reduktion av antal bilplatser kan utredas utifrån gällande förutsättningar kopplat till cykelinfrastruktur och kollektivtrafik.

# Trafikalstring och kapacitet

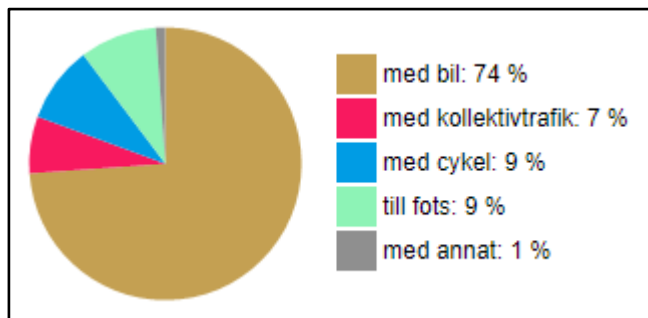
## Trafikalstring

### Trafikverkets trafikstringsverktyg

Tabell 7. Antal resor per färdmedel från trafikstringsverktyget.

	Till fots	Cykel	Kollektivtrafik	Bil	Annat	Totalt
Antal resor, industriverksamhet	96	96	71	777	12	1052

Utifrån antaganden om 1,2 personer per bil för arbetsresor samt färdmedelsfördelningen i Figur 6 beräknar Trafikalstringsverktyget ÅDT till cirka 570 fordon per dygn, vilket ger motsvarar cirka 640 fordon per dygn under ett vardagsdygn.



Figur 6. Färdmedelsfördelning enligt trafikstringsverktyget.

Utöver personresor görs även ett tillägg på fem procent för nyttotrafik och besökare till verksamheten. Verksamheten har även cirka 70 tunga transporter per dygn. Totalt ger detta drygt 810 fordonsrörelser per vardagsdygn, varav cirka 20 procent tung trafik.

## Trafikalstring baserat på verksamhetens förutsättningar

Beräkning av trafikalstringen baserat på den planerade verksamheten görs utifrån de 300 personer som förväntas arbeta på området. Utifrån befintliga förutsättningar att resa till fots, med cykel eller med allmän kollektivtrafik antas i detta läge att 95 procent av personresorna görs med bil. Utöver detta har verksamheten angett att de har cirka 70 tunga transporter per dygn.

För området bedöms cirka tio procent samåkning vara rimlig.

Tabell 8. Trafikalstring utifrån verksamhetens antagna förutsättningar

		Antal resor med bil	Fordonsrörelser
Personal	300	570	520
Tunga transporter	70	140	140
Övrig nyttotrafik och besökare (+5%)	20	40	40
<b>Summa</b>	<b>390</b>	<b>780</b>	<b>700</b>

Utifrån verksamhetens förutsättningar beräknas trafikalstringen för området till 700 fordon per dygn, varav 20% tung trafik.

## Sammanfattning trafikalstring

De två beräkningsmetoderna i avsnitten ovan ger en total trafikalstring för området på 810 respektive 700 fordon per vardagsdygn, varav cirka 20 procent tung trafik. I vidare kapacitetsberäkningar används 810 fordon per dygn.

## Kapacitet och framkomlighet

Kapacitetsberäkningar har utförts för år 2040 med den förväntade trafikalstringen från området, som beräknades i föregående kapitel. Detta för att tydliggöra planområdets påverkan på korsningens kapacitet och framkomlighet.

Beräkningarna har utförts i programvaran Capcal 4.8, som är ett trafikanalysprogram. Indata i programmet utöver trafikflöden är skyltad hastighet och korsningens geometri. Resultaten som redovisas anges i belastningsgrad. Belastningsgraden beskriver hur stor del av tillgänglig kapacitet som används. Som gränsvärde används ofta belastningsgraden 0,8 per tillfart, det vill säga då 80% av tillfartens kapacitet utnyttjas, för cirkulationsplatser och 0,6 för övriga korsningstyper. En högre belastningsgrad bör undvikas. Vid dessa nivåer börjar tidsluckorna bli mindre och färre, väntetiden ökar och köbildning uppstår. Om belastningen fortsätter att öka byggs köerna på och förare kan känna sig tvingade att chansa för att komma ut i korsningen. Nära belastningsgraden 1,0 byggs köerna på fortare än de hinner avvecklas och väntetiden för att komma ut från sekundärvägar kan vara flera minuter.

## Kapacitet förmiddag

Under förmiddagen bedöms den största delen av detaljplanens alstrade trafik köra till arbetsplatsen, det vill säga in till området från väg 15. I beräkningarna antas 50 procent av verksamhetens dygnstrafik köra in till området under maxtimmen.

### Väjningsplikt med ett körfält i vardera riktningen



Figur 7. Korsningsutformning

Resultatet för kapacitetsberäkningarna under morgonen redovisas i Tabell 9 - Tabell 11. Ett värsta fall, då all trafik till området gör en vänstersväng från väg 15, blir belastningsgraden i den västra anslutningen 0,61 med förväntad köllängd på 1-2 fordon. Detta är inget troligt scenario, men visar att korsningen klarar av att hantera den trafik som området alstrar utifrån ett framkomlighetsperspektiv.

Tabell 9. Resultat kapacitetsberäkningar förmiddag, 100% västerifrån. 2040

	Flöde [fordon/timme]	Riktning	Andel tung trafik	Belastningsgrad	Köllängd (medel / 90-percentil) [antal fordon]
<b>Väster</b>	405	Vänster	20%	0,61	1.0 / 1.9
	110	Rakt			
<b>Detaljplan</b>	40	Vänster	20%	0,31	0.3 / 0.6
	40	Höger			
<b>Öster</b>	190	Rakt	20%	0,11	0.0 / 0.0
	0	Höger			



Tabell 10. Resultat kapacitetsberäkningar förmiddag, 50% västerifrån, 50% österifrån. 2040

	Flöde [fordon/timme]	Riktning	Andel tung trafik	Belastningsgrad	Körlängd (medel / 90-percentil) [antal fordon]
<b>Väster</b>	203 110	Vänster Rakt	20%	0,42	0.3 / 0.6
<b>Detaljplan</b>	40 40	Vänster Höger	20%	0,19	0.2 / 0.2
<b>Öster</b>	190 202	Rakt Höger	20%	0,24	0.0 / 0.0

Tabell 11. Resultat kapacitetsberäkningar förmiddag, 90% västerifrån, 10% österifrån. 2040

	Flöde [fordon/timme]	Riktning	Andel tung trafik	Belastningsgrad	Körlängd (medel / 90-percentil) [antal fordon]
<b>Väster</b>	365 110	Vänster Rakt	20%	0,58	0.8 / 1.6
<b>Detaljplan</b>	40 40	Vänster Höger	20%	0,29	0.3 / 0.5
<b>Öster</b>	190 40	Rakt Höger	20%	0,14	0.0 / 0.0

### Väjningsplikt från planområdet, vänstersvängfält från väg 15

Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv kan vänstersvängfält på väg 15 vara aktuellt. Detta underlättar även framkomligheten på sträckan. I Tabell 12 redovisas resultatet för kapacitetsberäkningar med vänstersvängfält. Belastningsgraden blir i detta fall 0,51 i den högst belastade delen av korsningen, med en förväntad körlängd på 1-2 fordon.



Figur 8. Korsningsutformning - vänstersvängfält på väg 15.

Tabell 12. Resultat kapacitetsberäkningar förmiddag, 90% västerifrån, 10% österifrån. 2040

	Flöde [fordon/timme]	Riktning	Andel tung trafik	Belastningsgrad	Körlängd (medel / 90-percentil) [antal fordon]
<b>Väster</b>	365	Vänster	20%	0,51	0.8 / 1.7
	110	Rakt		0,07	0.0 / 0.0
<b>Detaljplan</b>	40	Vänster	20%	0,31	0.3 / 0.6
	40	Höger			
<b>Öster</b>	190	Rakt	20%	0,14	0.0 / 0.0
	40	Höger			

## Kapacitet eftermiddag

Under eftermiddagen bedöms den största delen av detaljplanens alstrade trafik köra hem från arbetsplatsen, det vill säga ut ur området mot väg 15. I beräkningarna antas 50 procent av verksamhetens dygnstrafik köra ut ur området i eftermiddagens maxtimme.

### Väjningsplikt med ett körfält i vardera riktningen



Figur 9. Korsningsutformning – väjningsplikt norrifrån med ett körfält i vardera riktningen.

Resultatet för kapacitetsberäkningarna under morgonen redovisas i Tabell 13 - Tabell 15. I ett värsta fall, då all trafik från området gör en vänstersväng mot väg 15, blir belastningsgraden i den norra anslutningen 0,98 med förväntad kölängd på 13-22 fordon. Ett mer troligt scenario är att en större andel av trafiken gör en högersväng, vilket sänker belastningen i anslutningen avsevärt. I Tabell 14 och Tabell 15 redovisas mer troliga scenarion med 50-90% högersvängande fordon. Det föreligger dock fortfarande viss risk för hög belastning i den norra anslutningen under eftermiddagen.

Tabell 13. Resultat kapacitetsberäkningar eftermiddag, 100% vänstersväng. 2040

	Flöde [fordon/timme]	Riktning	Andel tung trafik	Belastningsgrad	Kölängd (medel / 90-percentil) [antal fordon]
<b>Väster</b>	40 300	Vänster Rakt	20%	0,24	0.1 / 0.1
<b>Detaljplan</b>	405 0	Vänster Höger	20%	0,98	13.7 / 22.2
<b>Öster</b>	180 40	Rakt Höger	20%	0,13	0.0 / 0.0

Tabell 14. Resultat kapacitetsberäkningar eftermiddag, 50% högersväng, 50% vänstersväng. 2040

	Flöde [fordon/timme]	Riktning	Andel tung trafik	Belastningsgrad	Körlängd (medel / 90-percentil) [antal fordon]
<b>Väster</b>	40 300	Vänster Rakt	20%	0,24	0.1 / 0.1
<b>Detaljplan</b>	203 202	Vänster Höger	20%	0,77	2.1 / 4.8
<b>Öster</b>	180 40	Rakt Höger	20%	0,13	0.0 / 0.0

Tabell 15. Resultat kapacitetsberäkningar eftermiddag, 90% högersväng, 10% vänstersväng. 2040

	Flöde [fordon/timme]	Riktning	Andel tung trafik	Belastningsgrad	Körlängd (medel / 90-percentil) [antal fordon]
<b>Väster</b>	40 300	Vänster Rakt	20%	0,24	0.1 / 0.1
<b>Detaljplan</b>	40 365	Vänster Höger	20%	0,60	1.1 / 2.6
<b>Öster</b>	180 40	Rakt Höger	20%	0,13	0.0 / 0.0

### Väjningsplikt med två körfält ut från planområdet

För att undvika långa köer för trafiken ut från området under eftermiddagen möjliggörs lämpligen utrymme för två körfält i den norra anslutningen till korsningen. I Tabell 16 redovisas det mest troliga scenariot där 90% av trafiken från området gör en högersväng.



Figur 10. Korsningsutformning – väjningsplikt norrifrån med två körfält ut ur området.

Tabell 16. Resultat kapacitetsberäkningar eftermiddag, 90% högersväng, 10% vänstersväng. 2040

	Flöde [fordon/timme]	Riktning	Andel tung trafik	Belastningsgrad	Kölängd (medel / 90-percentil) [antal fordon]
<b>Väster</b>	40 300	Vänster Rakt	20%	0,24	0.1 / 0.1
<b>Detaljplan</b>	40 365	Vänster Höger	20%	0,10 0,50	0.1 / 0.1 0.8 / 1.8
<b>Öster</b>	180 40	Rakt Höger	20%	0,13	0.0 / 0.0

## Sammanfattning kapacitetsberäkningar

Utifrån resultatet av kapacitetsberäkningarna bedöms ingen risk för kapacitetsproblem finnas för trafiken på väg 15 med trevägskorsning och väjningsplikt. Dock kan ändå ett vänstersvängfält vara lämpligt att anlägga ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det föreligger viss risk för köbildning för trafiken ut från området på eftermiddagen och det kan av denna anledning vara lämpligt att möjliggöra utrymme för två körfält för trafik som ska ansluta väg 15 från planområdet. Alternativt kan också sänkt hastighet förbi anslutningen till planområdet vara en lösning.

## Förslag och rekommendationer

### Gång- och cykeltrafik

Detaljplaneområdet ligger i ett bilorienterat läge. Avståndet till centrala Markaryd är dock, som nämnt ovan, inte långt. För detaljplanens genomförande bör gång- och cykeltrafiken hanteras så att det finns som ett alternativ.

I ett första skede föreslås att befintliga lågtrafikerade vägar nyttjas och hänvisas till. Detta markeras med svarta linjer i kartan nedan. Korsningen med E4 görs då i samband med vägen mot Fjärrholma. Koppling mot väg 15 kan göras antingen öster eller väster om Älgparken. Dessa vägar är enskilda, vilket innebär att överenskommelse behöver hittas. Standarden är varierande och behöver studeras närmare, framför allt med avseende på beläggning. Passage över väg 15 föreslås ske i samband med infarten till området, på östra sidan av gatan. För detta kan man använda breddökningen för vänstersvängfältet för att underlätta passagen.



Figur 11. Förslag gång- och cykelväg österut.

På sikt bör gång- och cykelbana byggas på Hallarydsvägen upp till och eventuellt förbi väg 15. Passage tvärs E4 kan när detta är utbyggt skapas parallellt med väg 15 som gång- och cykelbana eller friliggande norr om området. Placeringen bör samordnas med eventuellt hållplatsläge. Detta markeras med streckad linje i bilden ovan.

Inne på området är det i första hand gång- och cykelbana på lokalgatan till området som behövs. Denna bör läggas på östra sidan av lokalgatan, i grönområdet på figur 12, för att kunna ansluta till passage över väg 15.

För gång- och cykeltrafik är det i första hand möjligheten att gå och cykla fram till området enligt ovan som är viktigt att säkra. Vid korsning tvärs väg 15 bör detta ske öster om lokalgatan på området med bredden för vänstersvängfältet som yta för att ta passagen i två etapper. En ordnad passagemöjlighet förutsätter att det finns möjlighet att gå och cykla på södra sidan av väg 15. Miniminivå för detta är anslutning till den enskilda vägen öster om Älgparken.

## Kollektivtrafik

För att arbeta med hållbara resor och minska andelen resor med bil bör verksamheten arbeta med kollektivtrafik i egen regi. Detta kan vara buss mellan verksamhetsområdet och Markaryds station för vidare resa med allmän kollektivtrafik eller till andra tätorter där de allmänna kommunikationerna är mindre bra och där många av de anställda bor.

Befintlig busslinje 850 mellan Markaryd och Ljungby passerar detaljplaneområdet på E4. Eventuell hållplats norr om trafikplats Markaryd norra skulle gynna verksamheten inom planområdet men även befintliga verksamheter väster om E4. Om detta skulle vara aktuellt tas beslut om den allmänna kollektivtrafiken av Region Kronoberg i dialog med Markaryds kommun. Passage förbi E4 i samband med hållplatsen skulle kunna samordnas med behovet för övrig gång- och cykeltrafik mot området.

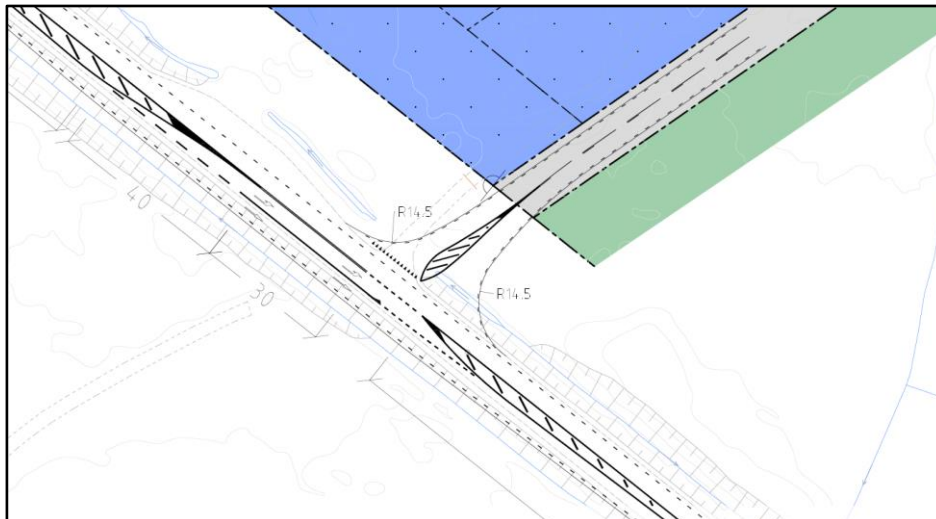
## Övrig motortrafik

För detaljplanens genomförande behövs en anslutning från det nya området till väg 15. För att skapa en säker passage in, och för att säkra framkomligheten på väg 15, föreslås vänstersvängfält från väg 15 västerifrån. Trafiken som genereras av detaljplanen ställer inte krav på vänster svängfält. Utrymme för vänstersvängfält bör dock säkerställas i detaljplanen för att framtidssäkra.

I och med exploateringen blir området bebyggt och får en korsning med gatan från detaljplaneområdet. Cyklande och i viss mån gående kommer att korsa väg 15 i samband med korsningen. Sammantaget gör detta att platsen blir mer trafikerad än idag och att ett korsningsbehov skapas. För att skapa en säker trafikmiljö bör hastighetssänkning övervägas. Detta kan ske antingen som förlängning av befintlig 50 km/h i samband med passagen över E4 eller som 60 km/h på samma sträcka.

Vänstersvängfält in till området dimensioneras för 25 meter lastbil. Körfälten kan vara av minimilängd (30 meter). Vänstersvängfält krävs ej ur kapacitetssynpunkt men rekommenderas ur trafiksäkerhetssynpunkt på grund av stor andel av dygnstrafiken under morgonen som ska in på området.

Eventuellt kan det finnas behov av två körfält ut ur området. Detta bör möjliggöras i detaljplanen. Principskissen för korsningen i Figur 12 nedan möjliggör samtida utfart för två personbilar och räcker för att klara den trafiksituation som utbyggnad enligt detaljplanen skapar. Trafikförslaget redovisas också som bilaga 1.



Figur 12. Trafikförslag – vänstersvängfält.



Together with our clients and the collective knowledge of our 18,500 architects, engineers and other specialists, we co-create solutions that address urbanisation, capture the power of digitalisation, and make our societies more sustainable.

Sweco – Transforming society together