

RAPPORT  
**FÖRBIFART KÄMPINGE BY**



GRANSKNINGSKOPIA  
2022-12-16

**UPPDRAG** 326772, Trafikutredning förbifart Kämpinge

Titel på rapport: Förbifart Kämpinge by

Status: Granskningskopia

Datum: 2022-12-16

**MEDVERKANDE**

Beställare: Vellinge kommun

Kontaktperson: Axel Håkansson

Konsult: Tyréns

Uppdragsansvarig: Jakob Fahlstedt

Handläggare: Pontus Karlsson, Anna-Karin Nyberg, Marit Ripel

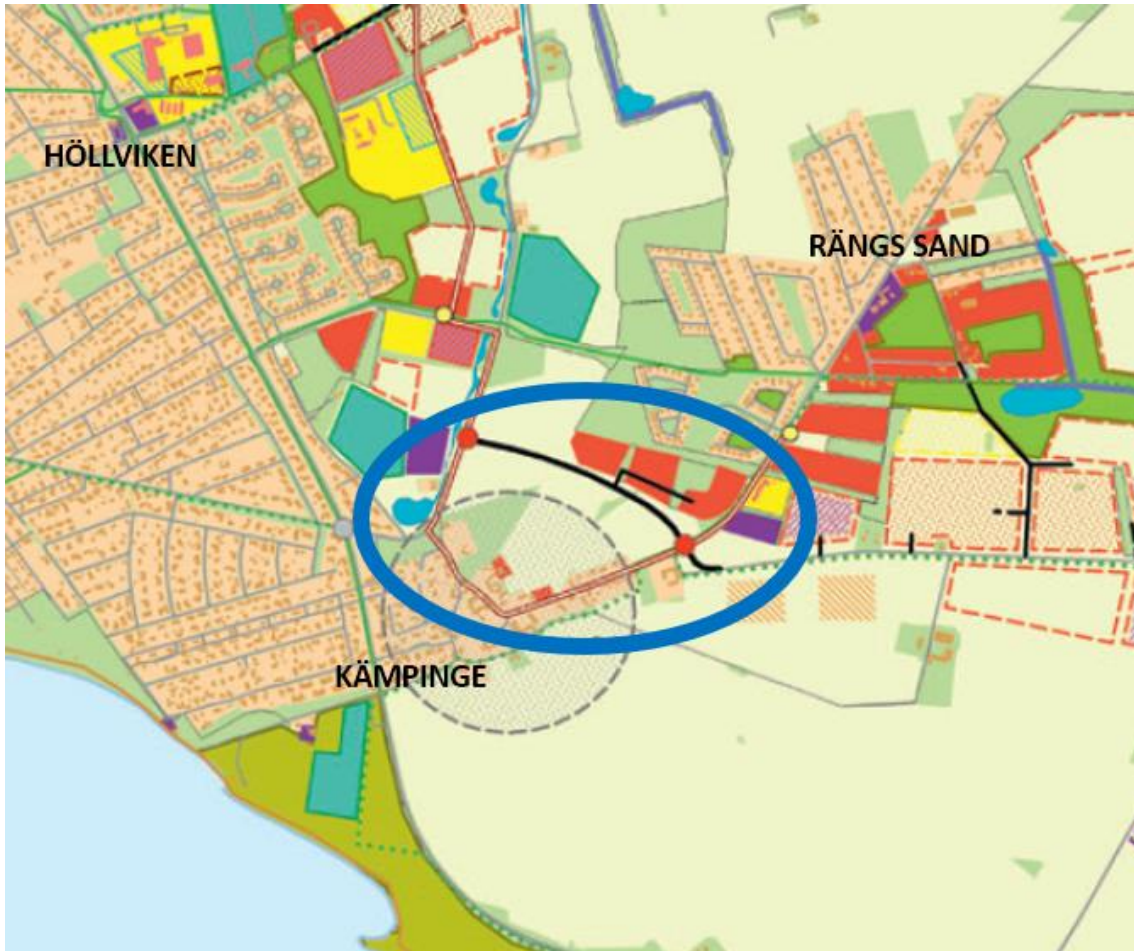
Kvalitetsgranskare: Amanda Wastring

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND .....	4
2	UPPDRAG.....	5
3	METOD .....	5
4	NULÄGE.....	6
5	PLANERADE FÖRÄNDRINGAR.....	9
5.1	SKEGRIEVÄGENS ANSLUTNING .....	9
5.2	FÖRBIFART KÄMPINGE BY .....	9
5.2.1	CRIKULATIONSPLATS KÄMPINGEVÄGEN-FÖRBIFART .....	11
5.3	FÖP ÖSTRA HÖLLVIKEN.....	12
5.4	VILLAOMRÅDE RÄNG SAND .....	13
5.5	REGIONAL BUSSTRAFIK .....	13
6	TRAFIKALSTRING OCH FÖRDELNING.....	14
6.1	OMFÖRDELNING BEFINTLIG TRAFIK.....	14
6.2	TRAFIKALSTRING OCH FÖRDELNING AV TILLKOMMANDE TRAFIK .....	14
7	KAPACITETSBERÄKNING .....	15
8	RESTIDSSTUDIE.....	18
8.1	FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR RESTIDSSTUDIE .....	18
8.2	RESULTAT AV RESTIDSSTUDIE .....	19
9	UTFORMNING .....	23
10	ANALYS OCH SLUTSATS.....	25

## 1 BAKGRUND

Räng Sandsvägen genom Kämpinge är smal vilket medför nedsatt framkomlighet för buss- och övrig trafik genom samhället. Med anledning av detta har Vellinge kommun identifierat behov av en ny framtida koppling mellan Räng Sandsvägen och Kämpingevägen, vilket pekas ut i kommunens översiktsplan.



Figur 1. Utdrag från Vellinge kommuns översiktsplan

Kopplingen är schematiskt utpekad och innefattar även upprätning av Skegrievägens anslutning mot Räng Sandsvägen. I samband med inledande arbete för att genomföra den nya förbindelsen är det angeläget att närmare studera möjliga kopplingslägen och dess effekter.

## 2 UPPDRAG

Detta uppdrag syftar till att studera olika sträckningsalternativ för den nya förbindelsen och vilka effekter den får på trafiken i närområdet.

## 3 METOD

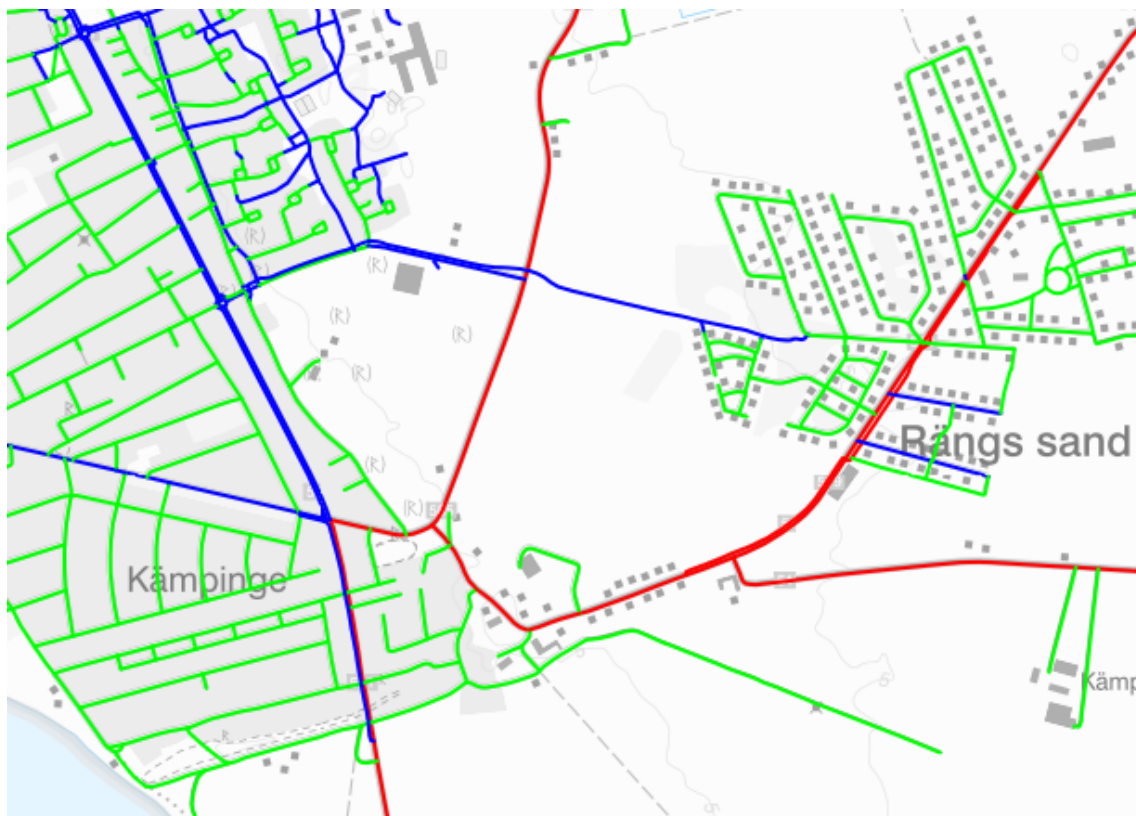
Uppdraget genomförs enligt följande delmoment:

- **Trafikalstring och trafikuppräknig**  
Ett möte hölls med planarkitekt från Vellinge kommun för att diskutera realistisk omfattning av kommande utbyggnad i närområdet. Alstrad trafik från utbyggnaden beräknades med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg. Befintlig trafik räknades upp med Trafikverkets uppräknigstal för statliga vägar och med 1 % årligen på det kommunala vägnätet. Prognosåret sattes till 2040.
- **Trafikfördelning**  
Uppräknad och alstrad trafik fördelas ut i vägnätet. Fördelningen görs med stöd av resvaneundersökning Skåne, RVU. Fördelningen görs unikt för de olika sträckningsalternativen.
- **Kapacitetsberäkning**  
I beräkningsprogrammet Capcal studeras belastningsgraden i närbelägna korsningar.
- **Restidsstudie**  
Området runt den nya förbindelsen byggs i simuleringsverktyget Vissim. Vissim används för att studera restider för de olika sträckningsalternativen.
- **Utformning**  
En sektion för den planerade förbifarten föreslås.

## 4 NULÄGE

Aktuellt utredningsområde är beläget mellan Kämpinge och Räng Sand i sydöstra delen av Höllviken.

De aktuella vägarna som berörs är till största del statliga, med Trafikverkets omväghållare. I väster ansluter vägarna till det kommunala och enskilda vägnätet i Höllviken.



Figur 2. Väghållare i närområdet (blått = kommunal, rött = statlig, grönt = enskild)

Trafikmängderna på vägnätet är förhållandevis låga på det statliga vägnätet. Inne i Höllviken är trafikmängderna högre. På Östra Fädriften och Stenbocks väg uppgår trafikmängderna till ungefär 3500 fordon/dygn. På Kämpingevägen och på Räng Sandsvägen genom Kämpinge by uppgår de till ca 2000 fordon/dygn och på det omkringliggande statliga vägnätet till ca 1000 fordon/dygn. Trafikmängderna framgår av figur 3 nedan.

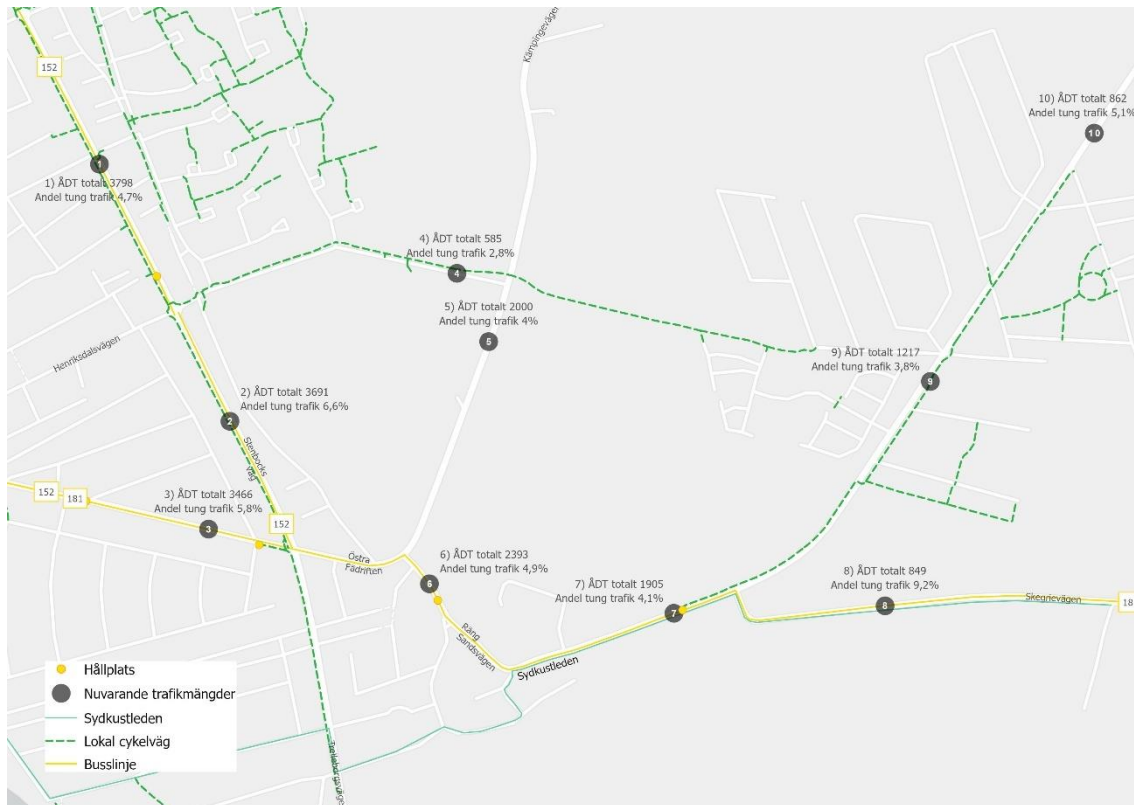
Inne i Höllviken och genom Räng Sand finns lokala cykelvägar. Det finns även en lokal cykelkoppling mellan Höllviken och Räng Sand i Henriksdalsvägens förlängning.

Den lokala cykelvägen genom Räng Sand ansluter till den nationella cykelleden Sydostleden som följer Kämpinges södra kant och fortsätter österut via Skegrievägen.

Två regionbussar trafikerar området, linje 152 och linje 181, där den senare kan beröras av den studerade förbifarten. Linjen har idag två hållplatser på sträckan mellan Östra Fädriften och Skegrievägen.

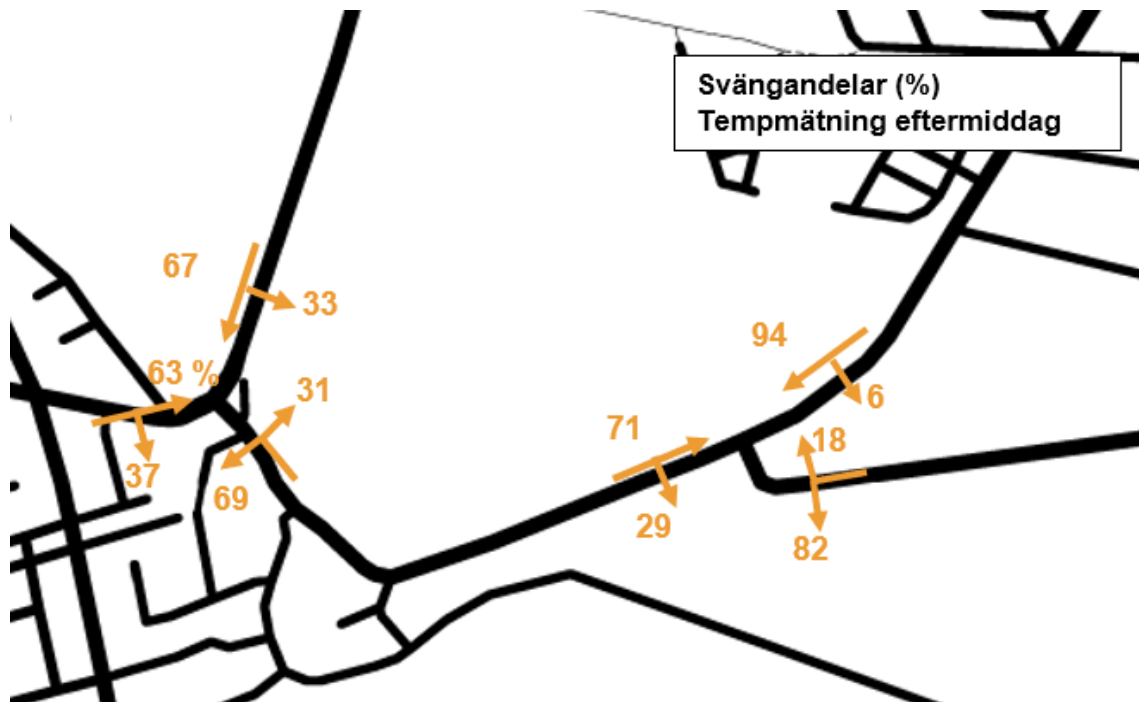
Sträckan genom Kämpinge by är bitvis mycket smal och underdimensionerad för nuvarande trafiksituation. Detta medför nedsatt framkomlighet för motorfordonstrafiken, inte minst för bussarna.

I följande bild redovisas en sammanställning av trafikmängder enligt kommunens och Trafikverkets trafikräkningar, cykelnätet och busslinjenätet i området.



Figur 3. Förutsättningar i form av trafikmängder, cykelnät och busslinjer.

För att få en bättre uppfattning om hur trafiken vid Räng Sandsvägen fördelas har en tempmätning under eftermiddagens maxtimme gjorts. Resultatet tyder på att större delen av trafiken västerut svänger av mot Höllviken när den når korsningen med Kämpingevägen och större delen av trafiken österut fortsätter mot Räng Sand när den når korsningen med Skegrievägen. Resultatet från tempmätningen visas i figur 4.



Figur 4. Svängandelar vid eftermiddagens tempmätning.



## 5 PLANERADE FÖRÄNDRINGAR

I detta kapitel redovisas några av de mer betydande planerade förändringarna i närområdet.

### 5.1 SKEGRIEVÄGENS ANSLUTNING

I kommunens översiktsplan redovisas den nya förbifarten, se Figur 1. I figuren redovisas även en omläggning av Skegrievägens anslutning till Räng Sandsvägen, där anslutningen rätas upp. Anledningen till upprättningen preciseras inte men efter avstämning med tjänstepersoner på Vellinge kommun tros den härröra till trafiksäkerhetsskäl. Ett utdrag från olycksdatabasen STRADA tyder dock inte på att sträckan är särskilt olycksdrabbad.

### 5.2 FÖRBIFART KÄMPINGE BY

I kommunens översiktsplan redovisas en översiktlig sträckning av en förbifart förbi Kämpinge by, se Figur 1. Syftet med förbifarten är bland annat att avlasta Räng Sandsvägen genom Kämpinge by på genomgående trafik. Förbifarten möjliggör också för ny bostadsbebyggelse som pekats ut i översiktsplanen söder om Rängs Sand.

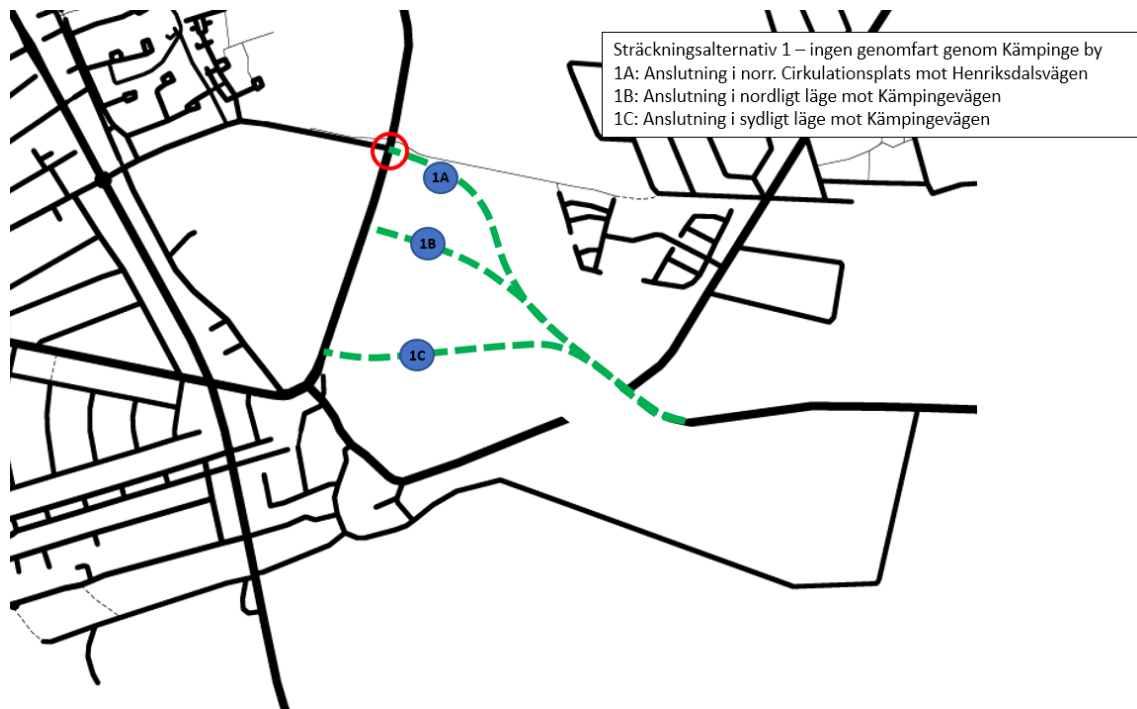
I denna utredning har förbifartens principiella sträckning och utformning studerats. I sydöstra delen, mot Skegrievägen, har tre alternativ undersökts:

- Alternativ 1 Skegrievägen korsar Räng Sandsvägen genomgående mot förbifarten. Räng Sandsvägen stängs väster om Skegrievägen.
- Alternativ 2 Skegrievägen korsar Räng Sandsvägen genomgående mot förbifarten. Räng Sandsvägen är fortsatt öppen genom Kämpinge by.
- Alternativ 3 Skegrievägen och förbifarten ansluter till Räng Sandsvägen i två förskjutna trevägskorsningar. Räng Sandsvägen är fortsatt öppen genom Kämpinge by och är genomgående förbi Skegrievägen och förbifarten.

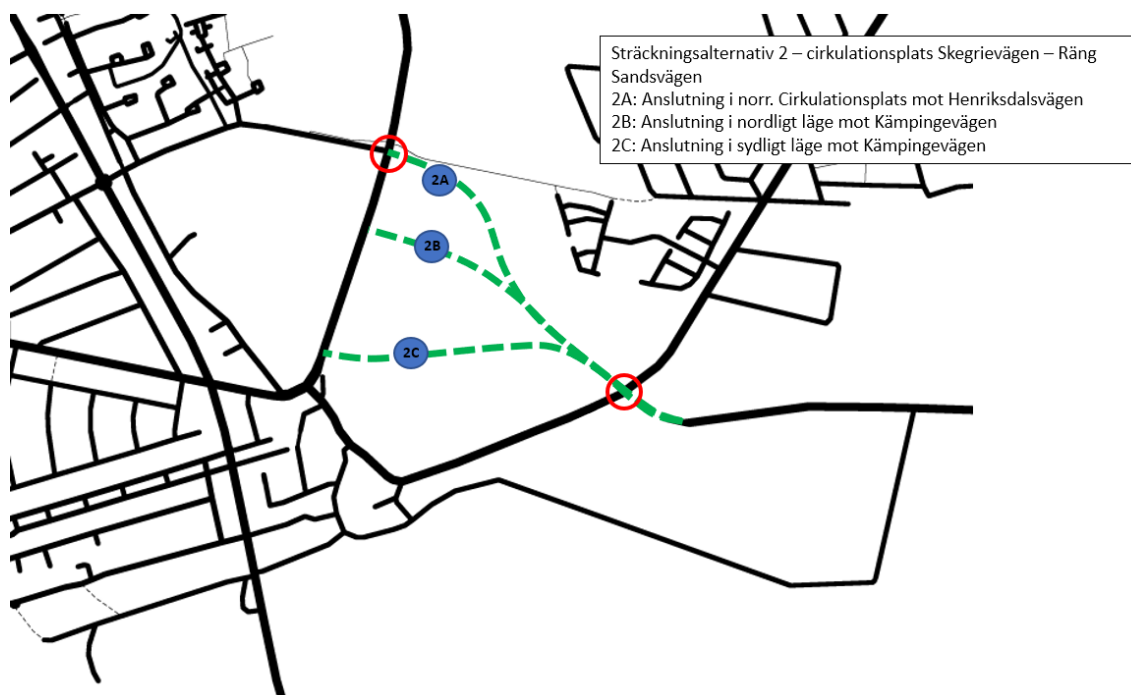
I väster ansluter förbifarten till Kämpingevägen. Tre principiella anslutningslägen har studerats för respektive alternativ 1–3.

- A Förbifarten ansluter i höjd med Henriksdalsvägen i norr i en fyrvägskorsning. Tänkbar korsningsutformning cirkulationsplats.
- B Förbifarten ansluter någonstans centralt på sträckan i likhet med vad översiktsplanen anger. Tänkbar korsningsutformning trevägskorsning med väjning i förbifartens anslutning till Kämpingevägen.
- C Förbifarten ansluter någonstans på den södra delen av sträckan, närmare Räng Sandsvägen. Tänkbar korsningsutformning trevägskorsning med väjning i förbifartens anslutning till Kämpingevägen.

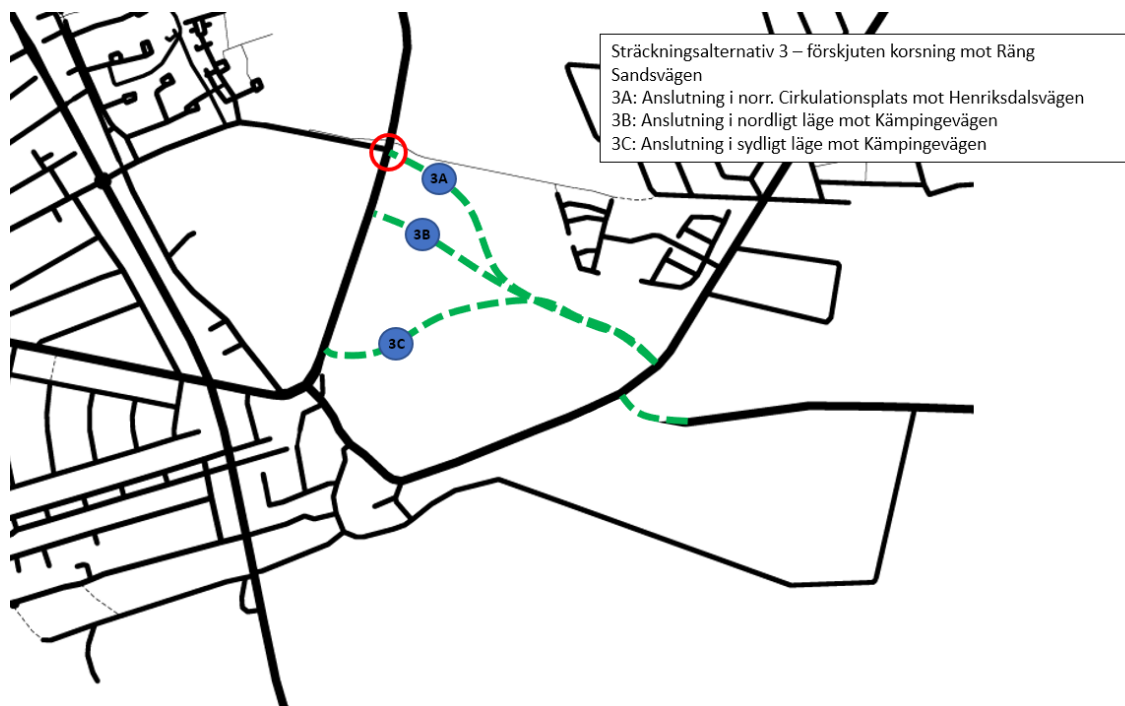
I bilderna nedan illustreras alternativen med de alternativa lägena för anslutning till Kämpingevägen i väster samt principerna för korsningen i öster.



Figur 5. Utformning 1 med tre möjliga sträckningsalternativ.



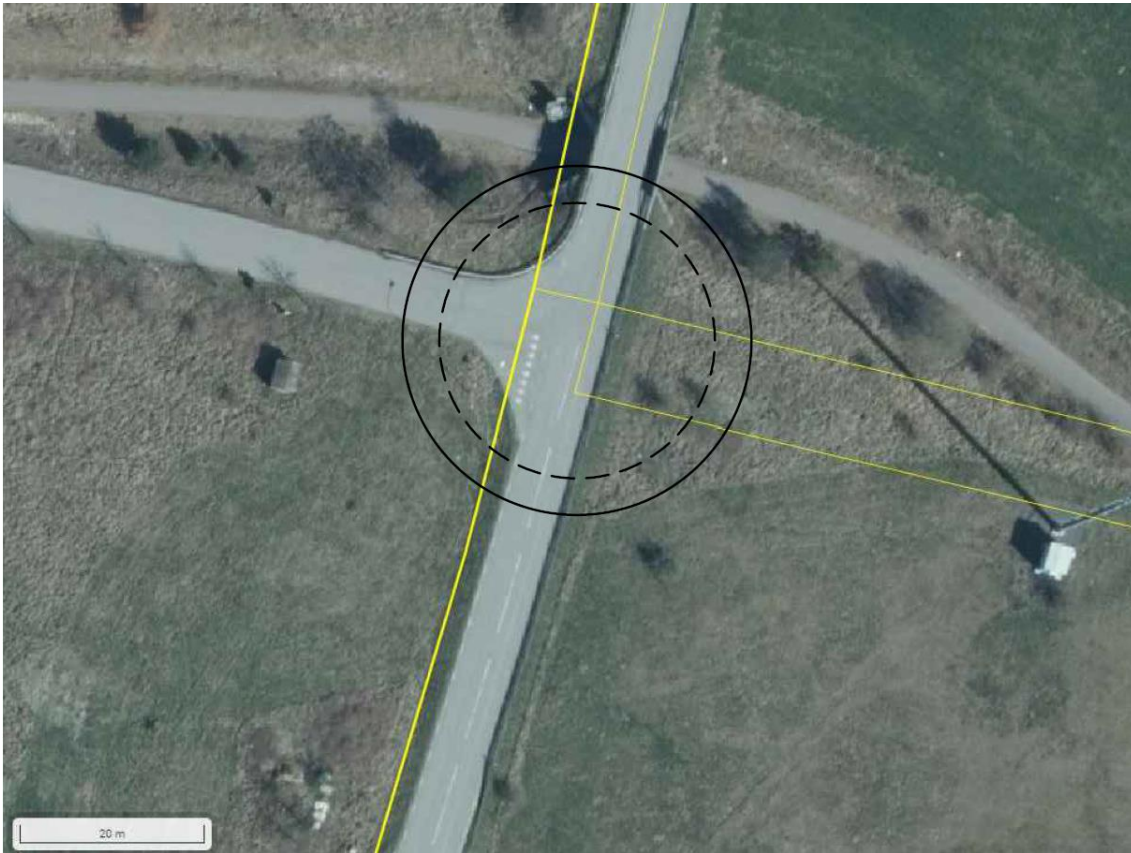
Figur 6. Utformning 2 med tre möjliga sträckningsalternativ.



Figur 7. Utformning 3 med tre möjliga sträckningsalternativ.

### 5.2.1 CIRKULATIONSPLATS KÄMPINGEVÄGEN-FÖRBIFART

Kopplingsläge A i alternativ 1–3 medför cirkulationsplats i korsningen Kämpingevägen-Henriksdalsvägen. Då intilliggande gång- och cykelbana passerar Kämpingevägen planskilt i tunnel har höjdförhållandena på platsen bedömts medföra en risk för att cirkulationsplats blir utmanande att genomföra. Med anledning av detta har utformningsanspråken för cirkulationsplats studerats övergripande i Vägar och gators utformning och redovisats schematiskt i ortofoto. Med stöd av riktlinjerna i VGU blir det tydligt att tunneln blir en faktor som försvårar ombyggnad av befintlig trevägskorsning till en cirkulationsplats med fyra infartsvägar. Den yttre heldragna linjen visar på utrymmesanspråket med minsta rekommenderad rondellradie. Den streckade linjen innebär ett avsteg från rekommendationen. Även utformning som bygger på avsteg från rekommendationen medför att gc-tunneln blir en utmanande faktor vid utformningen.



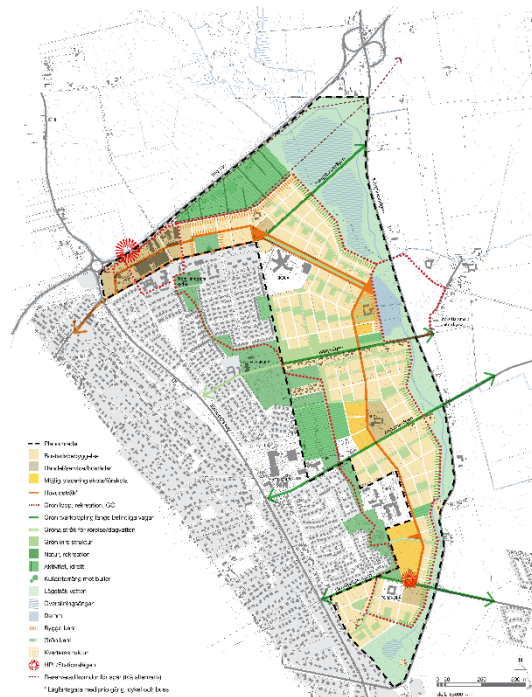
Figur 8. Ytanspråk för cirkulationsplats vid korsningen Henrikdalsvägen-Kämpingevägen.

### 5.3 FÖP ÖSTRA HÖLLVIKEN

Vellinge kommun har tagit fram en fördjupad översiktsplan för Östra Höllviken. FÖPen anger en markanvändning med framför allt blandad bostadsbebyggelse, flerbostadshus, villor, radhus mm, samt ny grundskola och förskola, men även viss service.

Det råder osäkerheter kring hur stor del av FÖPens utbyggnad som kommer att genomföras. I samband med att FÖPen togs fram användes en utbyggnad av ca 1500 bostäder som en maxsituation.

I denna utredning har avstämning med tjänstepersoner i Vellinge kommun gjorts vilket resulterat i att 750 nya bostäder samt grundskola och förskola använts vid beräkningen. Trafiken från dessa antas fördelas jämnt på fyra delområden vid Kungstorpssvägen, Rabyvägen, Ängdalavägen samt Henrikdalsvägen.



Figur 9 Markanvändningskarta FÖP Östra Höllviken, källa: Vellinge kommun.

#### 5.4 VILLAOMRÅDE RÄNG SAND

Kommunen planerar även för ett nytt villaområde i södra delen av Räng Sand. Utbyggnaden omfattar ca 200 bostäder och avses trafikförsörjas via den nya förbifarten.

#### 5.5 REGIONAL BUSSTRAFIK

Regionbusslinje 181 kan beröras av den planerade förbifarten. Linjen går mellan Vellinge och Trelleborg via Höllviken/Kämpinge. Idag kör bussen via Räng Sandsvägen genom Kämpinge by. Två hållplatser finns på sträckan, Kämpinge skolan och N Mariavägen. Det är inte helt säkerställt hur linje 181 kommer att gå i framtiden utan två potentiella sträckningar har pekats ut. Det huvudsakliga spåret är att bussen som kommer österifrån och ansluter till Kämpingevägen svänger söderut och ansluter till Stenbocks väg via korsningen Stenbocks väg-Östra Fädriften. Det finns i planeringsskedet även ett spår om att bussen istället svänger norrut och ansluter till Stenbocks väg via Henriksdalsvägen.

## 6 TRAFIKALSTRING OCH FÖRDELNING

### 6.1 OMFÖRDELNING BEFINTLIG TRAFIK

Den nya förbifarten kommer att medföra att nuvarande trafik till viss del väljer andra vägar. Omfördelningen baseras på bedömning av hur trafiken enligt räkningarna svänger i de befintliga korsningarna samt en bedömning av reslängder och restider.

Restidsbedömningarna visar att det finns restidsvinster för vissa resrelationer som möjliggörs i de studerade alternativen 1-3. Vilka restidsvinster som uppstår beror även på vilken sträckning som studeras, A-C.

Följande antaganden har gjorts för trafikomfördelningen baserat på tillgängligt underlag:

- All trafik på Räng Sandsvägen och Skegrievägen (via Räng Sandsvägen) i riktning norrut på Kämpingevägen antas välja den nya vägen, oavsett alternativ.
- Delar av trafiken på Räng Sandsvägen och Skegrievägen (via Räng Sandsvägen) i riktning norrut på Stenbocks väg kan antas välja den nya vägen i kombination med Henriksdalsvägen i alternativ 1-3A, i mindre utsträckning i alternativ 1-3B och inte alls i alternativ 1-3C. Hur mycket trafik som väljer den nya vägen beror också på vilket alternativ som studeras, där alternativ 1A bedöms få mest omfördelad trafik och alternativ 2B minst omfördelad trafik.
- För alternativ 2 och 3 antas det att den västra delen av Räng Sandsvägen är öppen för trafik, att det finns viss benägenhet att ligga kvar där man alltid kört. Eventuellt kan utformningen av korsningarna med avseende på vilken relation som är överordnad respektive underordnad bidra till att fler väljer den nya vägen.
- I alternativ 2 är Skegrievägens anslutning genomgående till den nya länken vilket antas medföra att trafik på Skegrievägen i större utsträckning kan antas välja att köra rakt fram mot den nya vägen jämfört med alternativ 3 där man behöver passera två korsningar för att ansluta till den nya vägen.

### 6.2 TRAFIKALSTRING OCH FÖRDELNING AV TILLKOMMANDE TRAFIK

Trafikalstringsberäkningar har gjorts med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg. Beräkningarna har baserats på en utbyggnad enligt den fördjupade översiktsplanen med 750 bostäder (lägenheter, radhus och villor) samt skola och förskola. Beräkningarna för det nya villaområdet i södra delen av Räng Sand baseras på en utbyggnad av 200 villor.

Totalt beräknas utbyggnaderna enligt FÖPen alstra ca 4200 fordon/årsmedeldygn, fördelat på fyra delområden utmed östra sidan av Höllviken. Det nya villaområdet beräknas alstra ca 950 fordon/årsmedeldygn.

Trafikens fördelning på vägnätet har bedömts med hjälp av statistik från Region Skånes resvaneundersökning från 2018. Drygt hälften av bilresorna görs internt inom Höllviken/Ljunghusen. Det näst vanligaste målet är Malmö och i tredje hand Trelleborg. Det kan konstateras att totalt sett är en stor del av den tillkommande trafiken från FÖP och villaområde riktad norrut.

## 7 KAPACITETSBERÄKNING

Kapacitetsberäkningar för de studerade vägalternativen har gjorts med hjälp av beräkningsprogrammet Capcal för trafiksituationen vid prognosåret 2040 med utbyggnader enligt FÖP Östra Höllviken och det planerade villaområdet Räng Sand. Beräkningarna har gjorts för morgonens maxtimma.

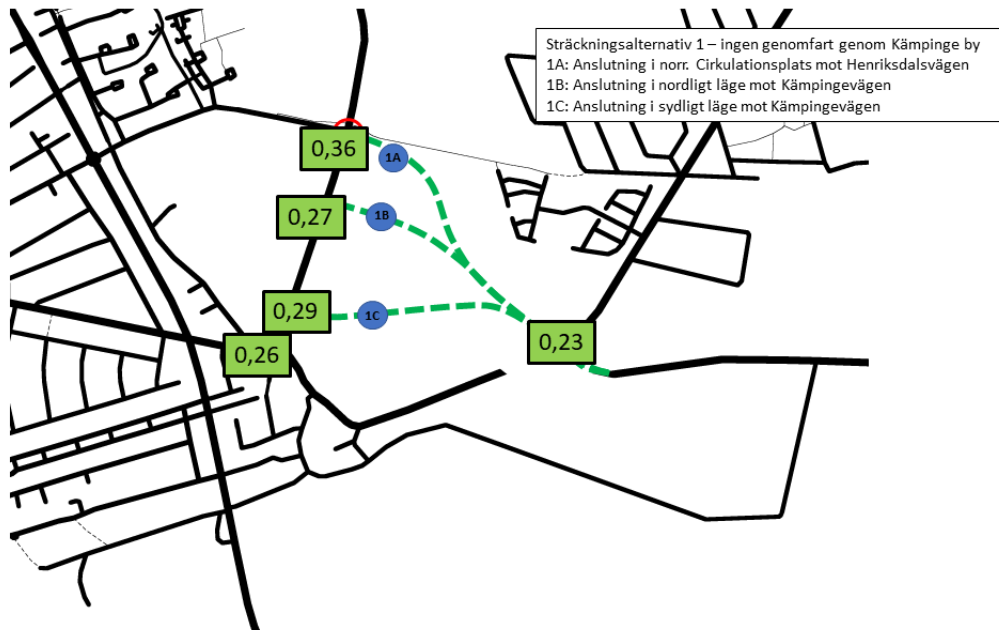
Baserat på underlag från Trafikverkets timräkningar i de räknepunkter som finns i området har bedömningen gjorts att morgonens maxtimma utgör ca 13 % av dygnstrafiken med en riktningfördelning där 85 % av trafiken antas köra ut från Höllviken/Räng Sand och 15 % antas köra in.

Beräkningarna visar att det inte förväntas uppstå några framkomlighetsproblem i de aktuella korsningarna. De beräknade belastningsgraderna ligger väl under Trafikverkets krav på önskvärd servicenivå, 0,6 för väjnings/stoppreglad korsning samt 0,8 för cirkulationsplats.

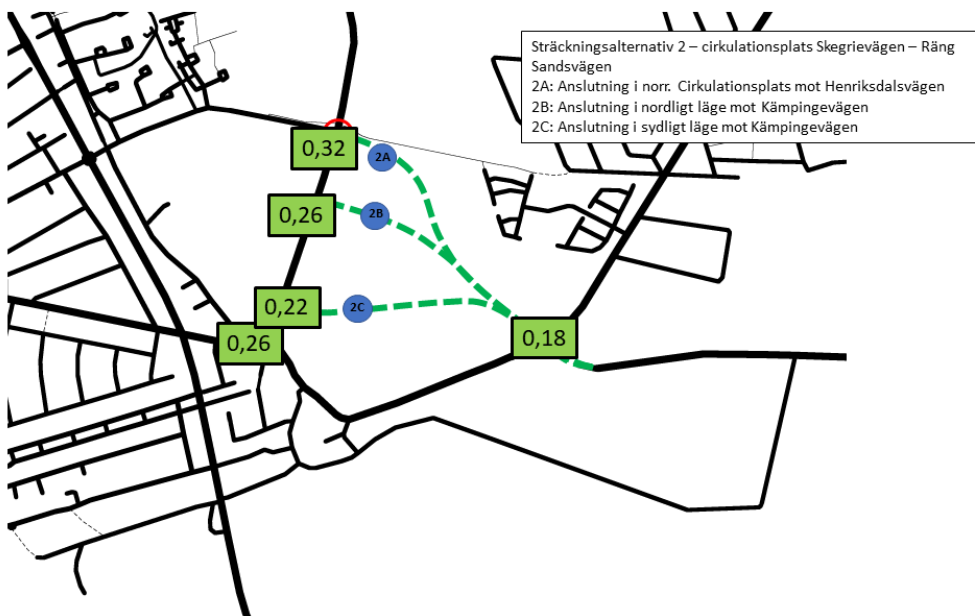
I följande bilder redovisas högsta beräknade belastningsgrad i varje korsningspunkt för nollalternativet samt för alternativ 1A-3C.



Figur 10. Belastningsgrader utan utbyggnad av förbifarten.

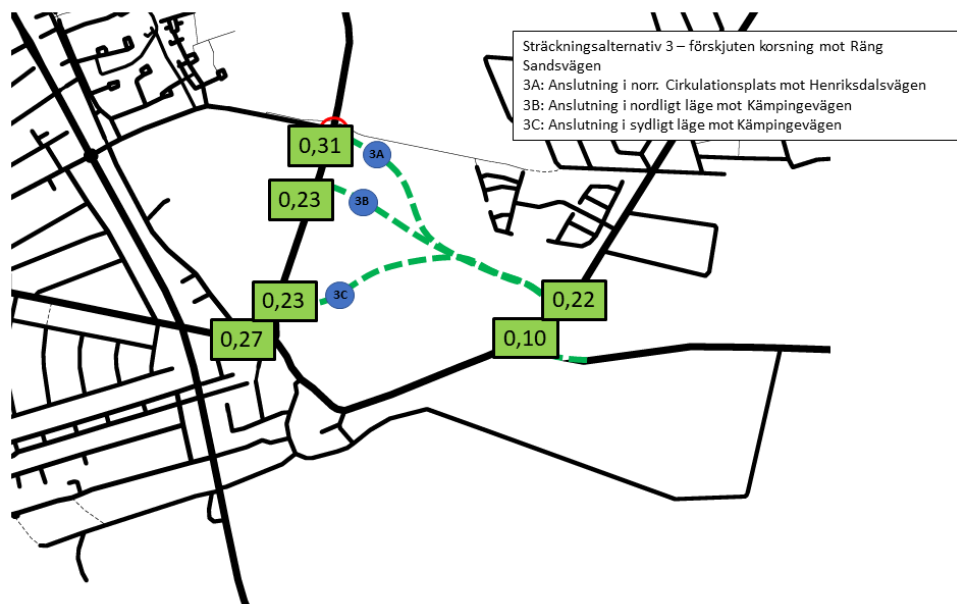


Figur 11. Belastningsgrader med utformning 1.



Figur 12. Belastningsgrader med utformning 2.





Figur 13. Belastningsgrader med utformning 3.

## 8 RESTIDSSTUDIE

### 8.1 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR RESTIDSSTUDIE

En enklare analys av skillnaden i restider för nuläget och utredningsalternativen har gjorts i en mikromodell (PTV Vissim 22). Avgränsningen för modellen visas i figuren nedan.



Figur 14. Utredningsområdet i Vissim.

De studerade scenarierna är nuläget samt de tre olika korsningsutformningarna vid Räng Sandsvägen – Skegrievägen (1–3). De tre korsningsutformningarna studeras med tre olika alternativ till anslutningar av förbifarten på Kämpingevägen (A-C). Totalt resulterar detta i tio olika scenarion som namnges: nuläget, 1A, 1B, 1C, 2A, 2B, 2C, 3A, 3B, 3C (se kapitel 5.2 för respektive utformning/scenario).

Den tidsperiod och de trafikflöden som studeras är samma som i kapacitetsberäkningarna (kapitel 7). I kapacitetsutredningarna studeras endast korsningspunkter, men i restidsanalyserna studeras resandet mellan punkter över hela utredningsområdet. Därför har de flöden som anges för varje korsningspunkt i kapacitetsutredningen skalats upp till en större resandematrix. Det finns osäkerheter i skalningen mellan olika start och slutpunkter eftersom de bygger på antaganden och uppskattningar. Trafikflödena bedöms vara tillräckliga för de restidsanalyser som görs. Syftet med analysen är att jämföra skillnaden i restid mellan scenarion med samma ingångsvärden.

Kollektivtrafiken är kodad enligt dagens tidtabell och linjedragning. Bussen antas färdas på förbifarten.

Det bör observeras att syftet med denna mikrosimulering är att studera restiden för motorfordonstrafik. Andra aspekter så som restider och framkomlighet för gående och cyklister fångas inte i restidsanalysen. Det bör också beaktas att det finns andra preferenser för ruttval än bara restid så som t.ex. genhet, antal svängar, hastighet mm.

## 8.2 RESULTAT AV RESTIDSSTUDIE

Restid räknas från det att ett fordon passerar en angiven startpunkt tills samma fordon passerar en annan angiven slutpunkt. Resultatet visas som ett medelvärde för alla fordon som passerar både start och slutpunkt. Är det endast enstaka fordon som passerar i en viss relation ökar osäkerheten i resultaten. Restiden för buss exkluderar stopptid vid eventuella hållplatser (restid om bussen kör förbi alla hållplatser). Restiderna är jämförbara mellan buss och övrig trafik då hållplatserna exkluderas, därför redovisas resultatet som ett medelvärde för samtliga trafikslag i resultaten.



Figur 15. Figuren visar mellan vilka punkter som restiden redovisas för (vägen mellan punkterna varierar för alternativ A, B, C).

I följande figurer redovisas hur stor andel av den trafik som bedömts använda förbifarten kör mot norr, väster eller öster.



Alternativ 1



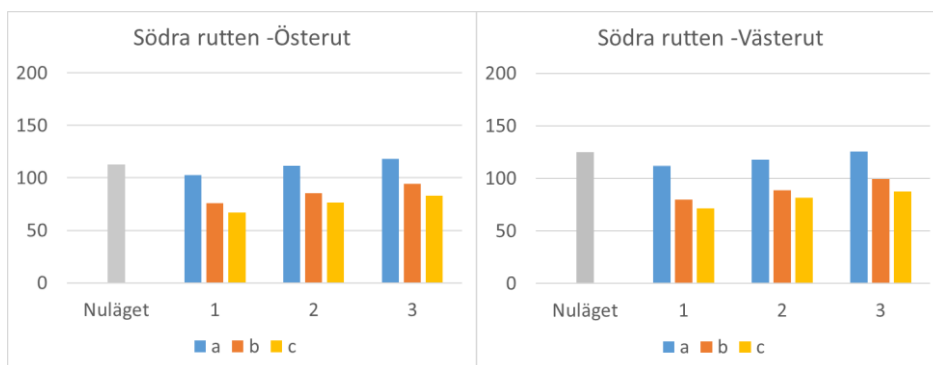
Alternativ 2



Figur 16. Bedömning av trafikmängder och andelar som färdas de olika vägarna beroende på utformning och sträckning.

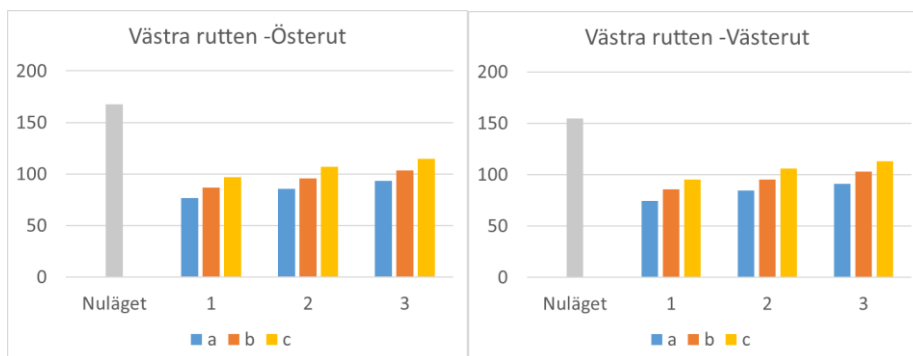
Alternativ 3

Nedan visas resultaten för **södra rutten**. Vi ser som väntat en kortare restid ju längre söderut på Kämpingevägen som förbifarten ansluter, där alternativ c ger kortast restid i denna rese-relation. Restiden i alternativ A är jämförbar med nuläget, men i alternativ B och C blir restiden på en övergripande nivå ca 20–40 sekunder kortare. Skillnaderna i restiden mellan de olika scenarierna 1–3 är små, där alternativ 1 har kortast restid följt av alternativ 2.



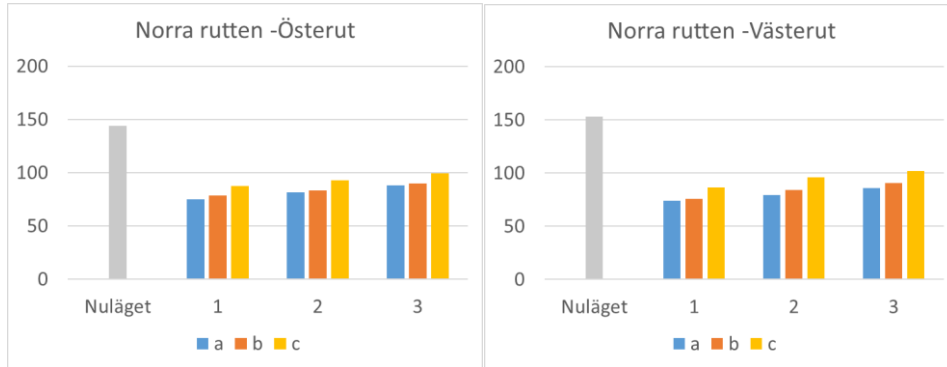
Figur 17. Restider för södra rutten.

Nedan visas resultaten för **västra rutten**. Vi ser som väntat en kortare restid ju längre norrut på Kämpingevägen som förbifarten ansluter, där alternativ a ger kortast restid i denna rese-relation. Skillnaderna i restiden mellan de olika scenarierna 1–3 är små, där alternativ 1 har kortast restid följt av alternativ 2 på samma sätt som för södrarutten.



Figur 18. Restider för västra rutten.

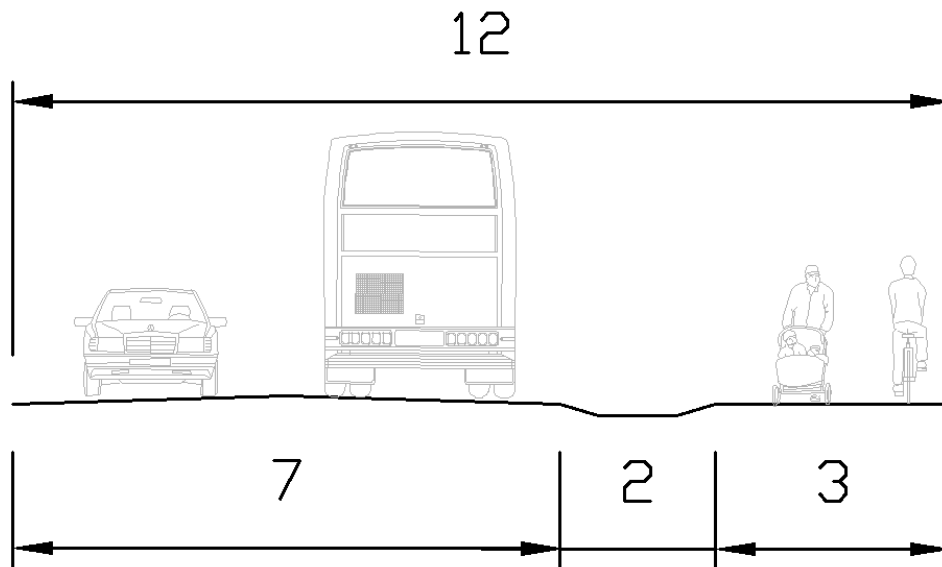
Nedan visas resultaten för **norra rutten**. Vi ser likande restider som för "västra rutten", en skillnad är dock att skillnaderna i restiderna mellan alternativ a, b och c minskar något. Skillnaderna i restiden mellan de olika scenarierna 1-3 är små.



Figur 19. Restider för norra rutten.

## 9 UTFORMNING

Förbifartens utformning föreslås följa riktlinjerna i Vägar och gators utformning, VGU. Föreslagen principsektion visas i figur 20 nedan.



*Figur 20. Föreslagen principsektion för förbifarten.*

Regionbussen förutsätts flytta till förbifarten när den anläggs. Med anledning av detta finns det behov att flytta befintliga hållplatslägen i Kämpinge by. Ny hållplats föreslås i östra delen av förbifarten. Detta innebär att den blir tillgänglig både för boende i det nya villaområdet samt för boende i Kämpinge by. Gång- och cykelbana föreslås på förbifartens norra sida fram till sista infartsvägen till bostadsområdet. På södra sidan föreslås komplettering av nuvarande gång- och cykelbana så att den når fram till hållplatsen. Föreslagen hållplatsplacering och gång- och cykelbana visas i figur 21 nedan.



*Figur 21. Föreslagen hållplatsplacering samt sträckning av gång- och cykelbana.*



## 10 ANALYS OCH SLUTSATS

- Oavsett vilket sträckningsalternativ och korsningsutformning som väljs så finns inga kapacitetsproblem att vänta i några av förbifartens anslutande korsningar. Rent kapacitetsmässigt går det därför inte att sortera något av de undersökta alternativen då samtliga ligger klart under rekommenderade belastningsgrader.
- Resultatet av trafikfördelningen visar att en betydande del av trafiken på förbifarten färdas till eller från Kämpingevägen/Östra Fädriften söder. Med anledning av detta blir det norra anslutningsläget sämre då det medför en väsentlig omväg jämfört med att köra genom Kämpinge by och benägenheten att välja förbifarten därmed minskar. Det norra anslutningsläget, med utformning som cirkulationsplats, bedöms också vara det svåraste att genomföra rent utformningsmässigt då terrängen och befintliga förhållanden medför utmanande nivåskillnader.
- Osäkerheten i busstrafikens framtida sträckning talar emot det norra och södra kopplingsläget då det lämnar mindre flexibilitet för att skapa attraktiva linjesträckningar i framtiden.
- Alternativet med anslutning i mitten på Kämpingevägen, i enlighet med översiktsplanen, innebär aldrig markant sämre restid för någon resrelation. Det södra anslutningsläget medför betydligt längre restid för trafik norrut och det norra läget betydligt längre restid för trafik söderut.
- För korsningsutformningen i Skegrievägen-Räng Sandsvägen-Förbifarten bedöms den förskjutna korsningen medföra störst motstånd att välja förbifarten. Denna utformning innebär att den överordnade trafiken till/från förbifarten tvingas till dubbla svängrörelser. Detta kan minska benägenheten att välja förbifarten och därmed öka genomfartstrafiken genom Kämpinge by.
- Både utformning som cirkulationsplats och trevägskorsning där anslutningen från Kämpinge by stängs bedöms fördelaktiga för att få trafiken att välja förbifarten. Alternativet att stänga från Kämpinge by förhindrar förvisso genomfartstrafiken helt men innebär också att en vändplats behöver tillskapas samt att tillgängligheten till verksamheter i Kämpinge by minskar.
- Med stöd av ovanstående resonemang blir rekommendationen att Vellinge kommun arbetar vidare med en förbifart som utformas som cirkulationsplats i korsningen Skegrievägen-Räng Sandsvägen-Ny Förbifart och att sträckningen i enligt mittenalternativet väljs. Sektionen föreslås bli totalt 12 meter bred och med hållplatsläge i östra delen samt kompletterande gc-förbindelse främst på norra sidan.