

Rapport

# VÄSTRA HAMNPLAN TRAFIKUTREDNING



**Uppdrag:** 335179 Dp Västra Hamnplan  
**Titel på rapport:** Västra Hamnplan trafikutredning  
**Status:** Slutrapport  
**Datum:** 2024-11-20

**Medverkande**

**Beställare:** Vellinge kommun  
**Kontaktperson:** Ashley Andersson  
**Konsult:** Tyréns AB  
**Uppdragsansvarig:** Ted Gustavsson  
**TA trafik:** Anna-Karin Nyberg  
**TA utformning:** Viktor Edensand (tom mars 2024)  
Emma Karlsson (fr om mars 2024)  
**Handläggare:** Hilma Nilsson (tom oktober 2023)  
**Kvalitetsgranskare:** Sophia Hammarberg

## Innehåll

<b>1 Inledning</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Förutsättningar</b> .....	<b>5</b>
2.1 Kommunala planer, program och strategier .....	5
2.2 Tidigare utredningar .....	9
2.3 Området idag .....	13
2.4 Kollektivtrafik .....	15
2.5 Gång- och cykeltrafik .....	16
2.6 Biltrafik .....	18
<b>3 Planerad utbyggnad</b> .....	<b>22</b>
<b>4 Framtida trafiksituation</b> .....	<b>24</b>
4.1 Trafikalstring .....	24
4.2 Uppräkning .....	24
4.3 Trafikfördelning .....	25
4.4 Nollalternativet .....	25
4.5 Planförslaget .....	26
<b>5 Parkeringsutredning</b> .....	<b>27</b>
5.1 Parkeringsnorm .....	27
5.2 Beläggningsstudie 2023 .....	27
5.3 Parkering idag .....	28
5.4 Parkering i framtiden .....	30
5.5 Diskussion .....	33
<b>6 Konsekvensbedömning</b> .....	<b>34</b>
6.1 Kollektivtrafik .....	34
6.2 Gång- och cykeltrafik .....	34
6.3 Biltrafik .....	37
<b>7 Utformning</b> .....	<b>41</b>
7.1 Gata .....	41
7.2 Parkering .....	41
<b>8 Sammanfattande slutsats</b> .....	<b>42</b>

# 1 Inledning

Vellinge kommun vill utveckla hamnområdet Västra Hamnplan vid Falsterbokanalen till en välfungerande småbåtshamn för föreningsliv, skola, utbildning, servering, handel och viss service. Man vill även uppnå en Blå flaggcertifiering.

Detta ska uppnås genom att ändra detaljplanen för området och genom den utveckla hamnens fysiska miljö. Målsättning för den nya detaljplanen är att utveckla Västra Hamnplan till en funktionell, säker och trivsamt hamn för alla.



Figur 1 Aktuellt område med planområdets läge markerat. Karta: OpenStreetmap.

Tyréns uppdrag består i att driva detaljplaneprocessen (utökat förfarande) och ta fram planhandlingar. Uppdraget omfattar hela planprocessen fram till antagande av detaljplanen.

Inom ramen för uppdraget har Tyréns även fått i uppdrag att ta fram en trafikutredning till detaljplanen med syfte att studera de trafikmässiga konsekvenserna av detaljplanens genomförande. Aspekter som har studerats i trafikutredningen i nära samverkan med planarbetet är trafikallsträng, framkomlighet/kapacitet och trafiksäkerhet samt behov av åtgärder för att möta en framtida trafiksituation. En särskild parkeringsutredning har också genomförts i syfte att landa vilket parkeringsbehov för bil och cykel som kan finnas i framtiden och hur detta kan lösas inom planområdet.

## 2 Förutsättningar

### 2.1 Kommunala planer, program och strategier

Detta avsnitt fokuserar på de delar i olika kommunala planer som är kopplat till transportinfrastruktur och trafikutveckling och som kan påverka trafiksituationen i eller i anslutning till planområdet.

#### 2.1.1 Vellinge Översiktsplan 2010-2050

Kommunens översiktsplan togs fram 2010 och vann laga kraft 2013. 2017 genomfördes en aktualisering av översiktsplanen.



Figur 2 Vellinge Översiktsplan 2010 med utblick mot 2040. Källa: Vellinge kommun.

I översiktsplanen redovisas ett större område för utbyggnad av bostäder runt Falsterbokanalens. Planen anger även utveckling och försköning av hamnområdet samt komplettering med service och tjänster.

Utmed väg 100, Falsterbovägen, förbi planområdet anges reservat för spår-  
väg, med planerat stationsområde direkt öster om kanalen.

### **2.1.2 Planprogram för Falsterbokanalens**

Ett planprogram för Falsterbokanalens var ute på samråd 2016. Planprogrammet redovisade en omfattande utbyggnad av bostäder, ca 250 stycken, men även andra funktioner på båda sidor av Falsterbokanalens.

Planprogrammet är inte längre aktuellt och utbyggnadsplanerna i området har minskat i omfattning. Vissa trafikmässiga aspekter finns dock kvar i nuvarande arbete, framför allt avseende gående och cyklisters tillgänglighet till Västra Hamnplan.

### **2.1.3 Mobilitetsstrategi**

Vellinge kommun har tagit fram en mobilitetsstrategi, 2017, ett kommunal inriktningsdokument som tillsammans med andra styrdokument ska bidra till att utveckla kommunen i önskad riktning. Mobilitetsstrategin är en fördjupning av översiktsplanen avseende de delar som rör mobilitet och trafik.

Syftet med strategin är att samla planeringsunderlag rörande Vellingebornas mobilitet och ange en inriktning och prioritering för hur Vellingebornas resor ska bli hållbara. Strategin ska visa hur trafiksystemet ska utvecklas i samverkan med markanvändning och annan fysisk planering och beskriver varför prioriteringar och satsningar görs. Strategin är även ett viktigt kommunikationsdokument.

För att uppnå förändrade resvanor har kommunen tagit fram prioriterade arbetssätt inom samhällsplanering, beteende, infrastruktur, ny teknik och regional samverkan. Dessa är kommunövergripande och ska tillsammans bidra till måluppfyllelse om förändrad färdmedelsfördelning.

Några exempel på fokusområden är tillgänglighet till kollektivtrafik genom strukturbildande kollektivtrafikstråk som främjar intermodalitet och ökar kollektivtrafikens attraktivitet, påverka attityder och värderingar kring hur vi reser, säkerställa plats för framkomlig infrastruktur bland annat i kollektivtrafikstråken mm.

### **2.1.4 Detaljplaner i närområdet**

Kommunen har arbetat med detaljplan för Gläntan och Norra Ljunghusen, dessa har dock inte vunnit laga kraft.

Vellinge kommun har 2021 tagit fram en detaljplan, Gläntan, för utbyggnad av ca 70 bostäder, kontorshus med centrumverksamhet, restaurang och cafébyggnad samt torg, väg, gata och natur vid Falsterbokanalen i anslutning till väg 100, Falsterbovägen.

Vellinge kommun har även, ca 2015-2018, tagit fram en detaljplan, Ljunghusen 12:6 m fl, för utbyggnad av knappt 100 bostäder i Ljunghusens västra del, norr om väg 100, Falsterbovägen.

Ett fåtal större bostadsprojekt kommer att utvecklas på Falsterbonäset inom planeringshorisonten. Ett antagande för trafikutredningen är att motsvarande projekt kommer att genomföras inom planeringshorisonten, även om just dessa detaljplaner inte blir verklighet.

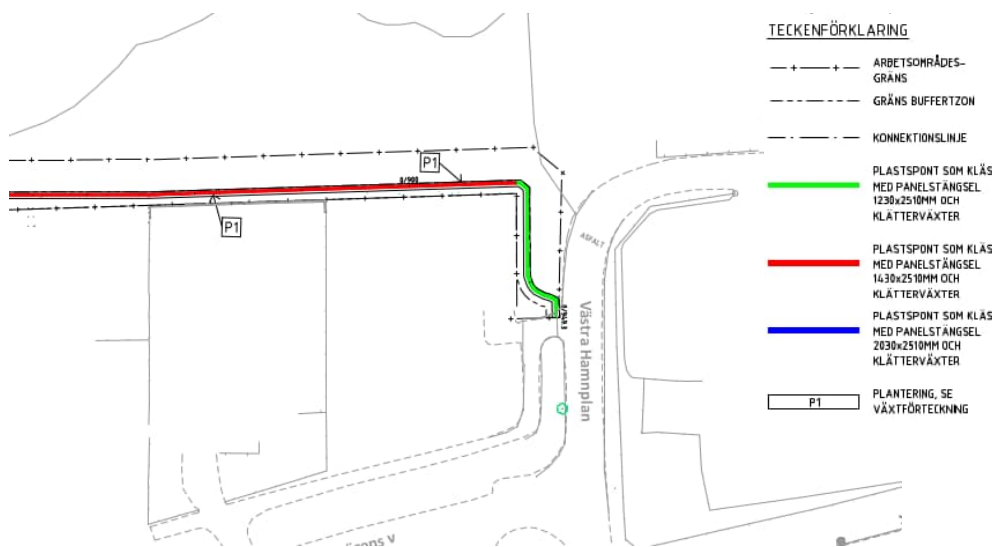
Detaljplanerna, eller motsvarande projekt, beräknas totalt ge ett trafikillskott på väg 100, Falsterbovägen, motsvarande ca 850-1000 fordon/dygn.

## 2.1.5 Kustskydd

### Övergripande

Vellinge kommun har arbetet med kustskyddet för Falsterbohalvön sedan lång tid tillbaka, handlingsplan togs fram 2013, och i juni 2022 fick kommunen klartecken från Mark- och miljödomstolen. Arbetet med att bygga kustskyddet har nyligen påbörjats.

Vid Västra Hamnplan innebär det övergripande kustskyddet att detta behöver korsa Västra Hamnplan, dvs vägen ner till hamnområdet. Kustskyddet i området byggs med murliknande utformning, plastspont som kläs med panelängsel 1230x2510mm och klättrerväxter, se Figur 3 och Figur 4.



Figur 3 Högvattenskydd med murliknande utformning. Källa: Vellinge kommun.



Figur 4 Högvattenskyddet vid Västra Hamnplan. med murliknande utformning utmed fastigheterna i väster fram till passagen tvärs Västra Hamnplan. Källa: Vellinge kommun.

Tvärs över infarten till Västra Hamnplan, i höjd med Anders Görens väg, byggs skyddet som en form av gupp/upphöjning med vägen på slänt upp till skyddets högpunkt. Från norr blir slänten längre för att ha en rimlig lutning då marken sluttar ner mot vattnet. Från söder blir slänten kortare.

### Västra Hamnplan

Vellinge kommun har under processen att ta fram detaljplanen för Västra Hamnplanen övervägt olika alternativ för planområdet med tanke på framtidens utmaningar med stigande havsnivåer. För Västra Hamnplan har kommunen valt en strategi för översvämningsskydd i form av ett yttre kustskydd.

Kustskyddet runt Västra Hamnplan föreslås utformas med en vall mot väster och någon form av trappor/gradänger med möjlighet för vistelse mot norr och murar i de östra delarna av hamnplanen. I skyddet finns öppningar för att man ska kunna röra sig ner mot bryggorna mm. Dessa ska kunna stängas vid risk för högvatten.





Figur 5 Illustration av tänkbar framtida utformning av planområdet. Källa: Vellinge kommun.

## 2.2 Tidigare utredningar

### 2.2.1 ÅVS Malmö-Falsterbonäset

Utredningen, publicerad 2017, initierades mot bakgrund av att Superbusskonceptet planerades införas i stråket Malmö-Falsterbonäset men också till följd av bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper i stråket. ÅVSen genomfördes i samverkan mellan Trafikverket, Region Skåne, Malmö stad och Vellinge kommun och syftade till att ge ett fördjupat underlag för att få en tydlig och korrekt problembild av såväl nuläge som ett förväntat läge på sikt.

Parterna enades om följande mål för hur stråket ska utvecklas:

- Ökad marknadsandel för kollektivtrafik, gång och cykel.
- Värna tillgängligheten på det övergripande vägnätet.
- Ökad samsyn i stråket.

I dagsläget finns brister i framkomligheten på väg 100, Falsterbovägen, under högtrafiktid. Belastningsgraderna är bitvis höga och

medelhastigheterna sjunker för alla trafikanter. Under morgonens högtrafikperiod är det trafiken i riktning mot Malmö som är problematisk.

Utifrån de analyser som har gjorts inom ramen för åtgärdsvalsstudien kommer situationen att förvärras fram till prognosåret 2030 då i princip hela sträckan mellan Ljunghusen och Yttre Ringvägen kan förväntas få köer under morgonens högtrafikperiod.

Ytterligare en aspekt av tillgängligheten är det faktum att väg 100, Falsterbovägen, är den enda vägförbindelsen till och från Falsterbonäset, vilket medför en sårbarhet vad gäller tillgängligheten vid exempelvis trafikolyckor på vägen. Framtida förväntade klimatförändringar med ökad nederbörd och stigande havsnivåer ökar risken för översvämningar, vilket ökar sårbarheten ytterligare. Särskilt känslig är bron över Falsterbokanalerna.

Under sommarmånaderna förekommer även trafiktoppar utanför pendlings-tid, då besökare framförallt vid soliga dagar reser till stränder som endast nås via väg 100, Falsterbovägen. Samtliga trafikantgrupper påverkas av befintlig kösituation under rusningstrafiken och problemen förväntas förvärras i framtiden.

För busstrafiken är framkomlighetsproblemen särskilt besvärande, då inte bara restiderna påverkas utan även möjligheten att hålla tidtabellen. Hög punktlighet är en av de viktigaste kvaliteterna för en attraktiv kollektivtrafik.

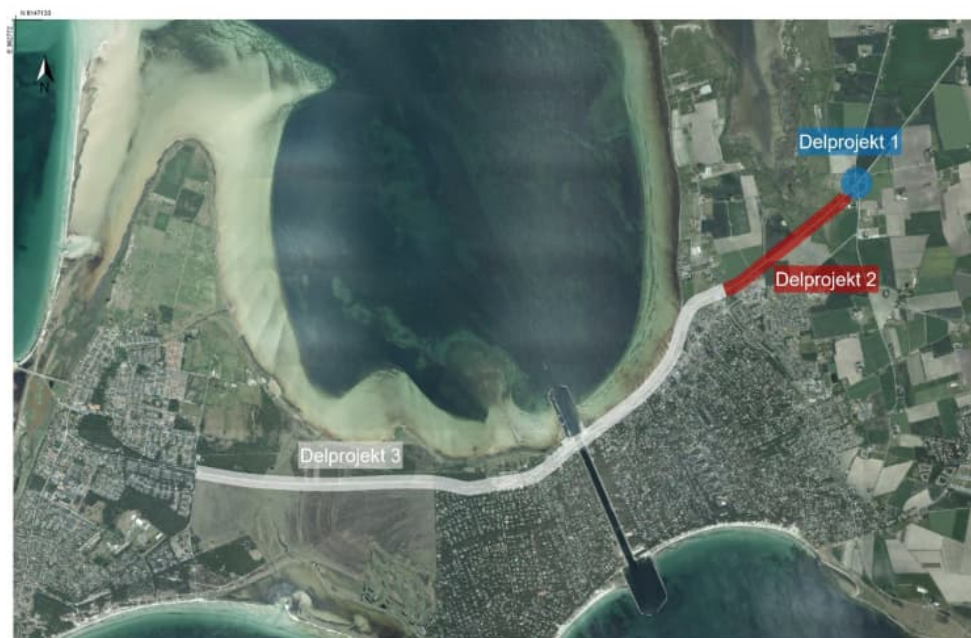
Ett stort paket med åtgärdsförslag har ställts samman i ÅVSn utifrån samtliga steg i fyrstegsprincipen. Gällande väg 100, Falsterbovägen, mellan Höllviken – Näset har fokus legat på att värna superbusskonceptets kärnvärden såsom tillförlitlighet, komfort och image. För väg 100, Falsterbovägen, Höllviken-Vellinge och E6 rekommenderas förutom specifika bussåtgärder, även åtgärder som bidrar till ökad tillgänglighet och bättre trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper. Förbättringsåtgärder för cykel föreslås också i studien.



Figur 6 I ÅVSn rekommenderade åtgärder på aktuell sträcka. Källa: ÅVS Malmö-Falsterbo-näset, Trafikverket 2017.

## 2.2.2 Vägplan för väg 100

En vägplan har tagits fram för väg 100, Falsterbovägen, mellan Falsterbo/Skanör i väster och Stora Hammar i öster. Vägplanen omfattar tre delprojekt, där delprojekt 3 berör detaljplanen för Västra Hamnplan. Vägplanen vann laga kraft 2023.



Figur 7 Vägplanens tre delprojekt. Källa: Vägplan- och miljöbeskrivning, Väg 100, Falsterbo-Vellinge, delen Falsterbo-Stora Hammar, granskningshandling 2023.

Utbyggnaden enligt vägplanen omfattar åtgärder för att åstadkomma en acceptabel framkomlighet för all fordonstrafik på delsträckan, bland annat ökad framkomlighet och komfort för kollektivtrafiken som en del i arbetet att skapa ett superbustråk mellan Malmö och Falsterbonäset.

Vägplanens mål för projektet är att:

- ge en acceptabel framkomlighet för alla fordonsslag
- göra det mer attraktivt att åka kollektivt i stråket Malmö-Falsterbonäset
- bidra till att genomföra det regionala superbusskonceptet.

De föreslagna åtgärderna ska även ge förutsättningar för god tillgänglighet till hållplatslägen på väg 100, Falsterbovägen.

Åtgärderna omfattar breddning av väg 100, Falsterbovägen, och ombyggnad/nybyggnation av busshållplatser och innebär att busstrafiken får en förbättrad framkomlighet och blir mindre störningskänslig men också att övrig motorfordonstrafik kommer att få en förbättrad framkomlighet. Åtgärderna bedöms ge positiva effekter på restiden för personbil, lastbil och kollektivtrafik. Den snabbare kollektivtrafiken gynnar framför allt pendlare, men kan också innebära förbättringar för svagare grupper i samhället som inte har några alternativ, till exempel barn och äldre m fl.

I vägplanen föreslås inga åtgärder vid Västra Hamnplan.

Trafikflödet förbi Västra Hamnplan anges i underlag till vägplanen uppgå till ca 18000-18750 fordon/dygn vid prognosåret 2045.

## 2.3 Området idag

Idag finns en rad verksamheter inom planområdet. Marken ägs av Sjöfartsverket som arrenderar ut större delen till kommunen. Se Figur 10.

Sjöfartsverket äger marken inom området. Man kommer att ha viss verksamhet i området, och två av Sjöfartsverkets fyra byggnader ska även fortsättningsvis nyttjas för egen verksamhet.



Figur 8 Sjöfartsverkets bojverkstad. Källa: Sydsvenska dagbladet, foto Maria Sehlén.

Sjöräddningssällskapet har en av sina räddningsstationer i området. Räddningsstationen har 38 frivilliga sjöräddare. Vid utryckning har ca 4-8 sjöräddare behov av att angöra Västra Hamnplan med bil.



Figur 9 Sjöräddningssällskapets räddningsstation Falsterbokanalerna. Källa: Sjöräddningssällskapets hemsida.

Falsterbokanalens båtklubb har varit verksam i 60 år och har ca 1000 medlemmar. Antalet båtplatser uppgår till över 400 av varierande djup och bredd.

Förutom småbåtshamn bedriver båtklubben gästhamn där gästbåtar i mån av plats kan nyttja båtplatser som är lediga. Båtklubben bedriver även

seglar skola och står regelbundet som värd för jolle- och kölbåt skap seglingar samt genomför klubbseglingar för medlemmarna.

På vintern nyttjar båtklubben befintlig parkeringsyta, inklusive uppställningsplatserna för husbilar, för båtuppläggning av större båtar som inte inryms vid Östra Hamnplan.

På kajen vid Västra Hamnplan finns möjlighet för båtägare att tanka diesel. Denna verksamhet kommer att flytta till andra sidan kanalen, till Östra Hamnplan, i samband med utvecklingen av planområdet.

Sundsgymnasiet erbjuder sedan år 2021 ett seglarymnasium i samarbete med Svenska seglarförbundet.

Gymnasiets praktiska seglingsundervisning bedrivs vid Västra Hamnplan dagtid under läsåret, augusti-juni, men även under sommarlovet tränar eleverna med utgångspunkt från Västra Hamnplan. Verksamheten har inga egna lokaler vid Västra Hamnplan i nuläget.

Förutom samarbetet med Sundsgymnasiets seglarinriktning genomför Svenska seglarförbundet i varierande omfattning landslagsläger mm vid Västra Hamnplan, huvudsakligen på helger. Verksamheten har inga egna lokaler vid Västra Hamnplan i nuläget.

Ljungens scoutkår har sin seglingsverksamhet under vår, sommar och höst vid Västra Hamnplan. Vinterverksamheten och även viss verksamhet övrig tid bedrivs i kårens nuvarande lokal vid Östra Kanalvägen.

Kåren kommer på sikt behöva nya lokaler. I nuläget är det oklart var dessa kommer att ligga, men utgångspunkten är att sjöscouterna även fortsättningsvis har sin seglingsverksamhet vid Västra Hamnplan. Verksamheten har inga egna lokaler vid Västra Hamnplan i nuläget.

Vägg i vägg med båtklubbens lokaler ligger Bar Porto, restaurang och bar. Verksamheten är öppen under vår, sommar och höst, från lunch till kvällen, men kan abonneras även under vinterhalvåret.

Ovanför Västra Hamnplan, väster om korsningen med väg 100, Falsterbovägen, finns ett café och glassbar samt restaurang/pizzeria med uteservering som drar besökare till området året om.

Mot havet, utmed Anders Görens väg, ligger en rad villor vilka också nås via Västra Hamnplans anslutning till väg 100, Falsterbovägen.



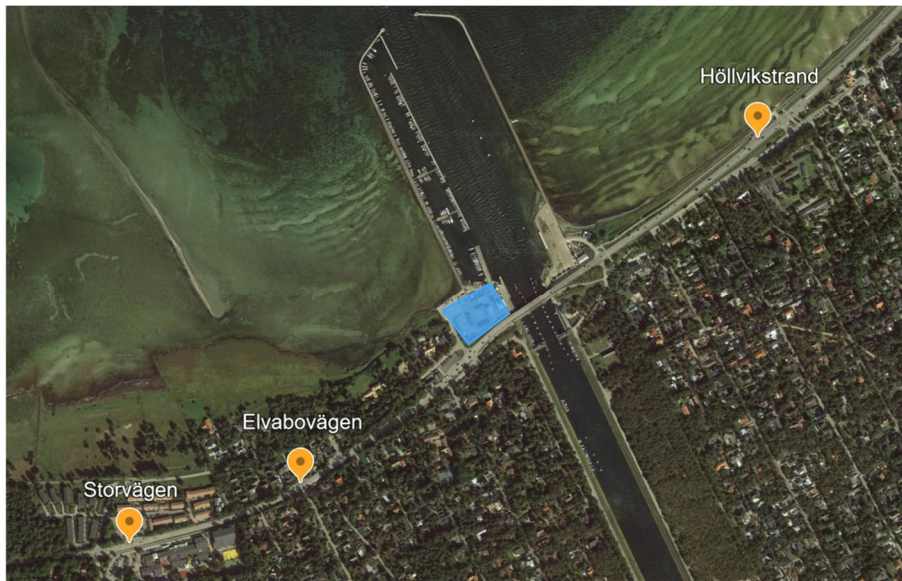
Figur 10 Befintliga verksamheter vid Västra Hamnplan samt Östra Hamnplan. Karta: Eniro.

## 2.4 Kollektivtrafik

Förbi området går buss linje 300 och Skåneexpressen 15. Buss, taxi och moped har ett eget körfält österut (mot Vellinge). Linje 300 går från Malmö Hyllie, förbi Höllviken och Skanör med ändhållplats i Falsterbo. Linjen går med femtonminuterstrafik till Hyllie på morgonen och från Hyllie på eftermiddagen. Som sämst har linje 300 halvtimmestrafik dagtid.

Skåneexpressen 15 mellan Malmö och Skanör går med 7-10 minuterstrafik under rusningstid, som minst med halvtimmestrafik sena kvällar.

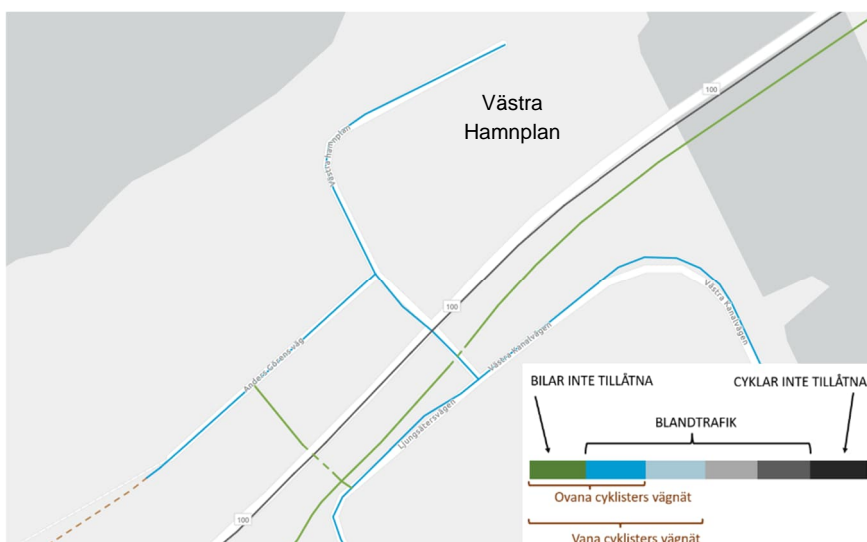
Närmaste busshållplats är Elvabovägens hållplats, 600 meter väster om området. På hållplatsen stannar linje 300. Skåneexpressen stannar ytterligare 400 meter längre västerut på hållplats Störvägen. 1 km österut stannar båda busslinjerna på hållplatsen Höllvikstrand.



Figur 11 Befintliga busshållplatser vid Västra Hamnplan, markerat med blått, källa: Google Earth.

## 2.5 Gång- och cykeltrafik

Kombinerad gång- och cykelbana finns på södra sidan längs väg 100s, Falsterbovägens, sträckning, markerad med grönt i figur nedan. Gång- och cykelbanan är asfalterad och separerad från biltrafik. Cykelpassage över Falsterbovägen finns 70 meter sydväst om infarten till Västra Hamnplan, streckad i grönt i Figur 12.



Figur 12 Cykelbarhetskarta

Vid cykelpassagen finns även områdets enda övergångsställe för att korsa väg 100, Falsterbovägen. Övergången har inga hastighetsdämpare



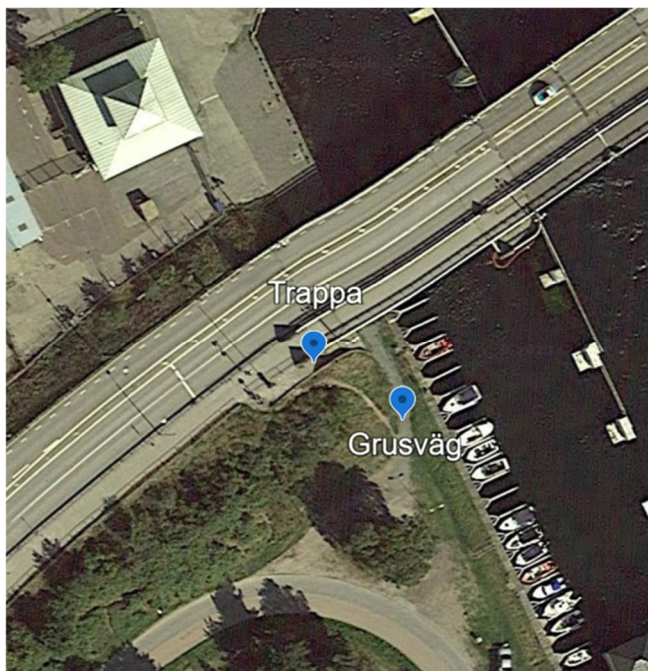
åtgärder men är utformad med mittrefug så att Falsterbovägen kan korsas i två steg.



Figur 13 Övergång väg100, Falsterbovägen, Källa: Google Earth

Kommunen har identifierat brister i dagens linjenät för gång- och cykelbanan sydväst om Västra Hamnplan. Gång- och cykelbanan beskrivs som för smal för dubbelriktad gång och cykeltrafik.

I nuläget finns en grusväg som går under kanalbron, från bron finns även en trappa som leder ner till grusvägen. Höjden mellan bron och grusvägen är dock begränsad, se Figur 15. Det är dock viktigt för kommunen att kopplingen under kanalbron finns kvar och förstärks.



Figur 14 Eventuell gång- och cykelväg under bro.

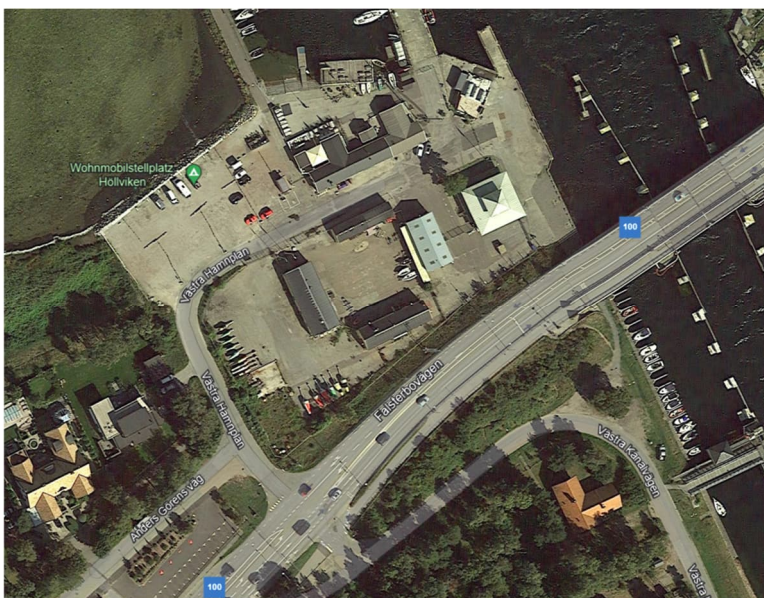


Figur 15 Grusväg under bron, vy från söder mot Västra Hamnplan. Källa: Mapillary 2018.

En ny gång- och cykelbana på norra sidan av kanalbron har funnits med i Regionens tidigare Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029, men finns inte längre med i den senaste version av Regional transportinfrastrukturplan för 2022-2033. Detaljplanen möjliggör för utbyggnad av gång- och cykelbana t ex i form av en påhängsbro på befintlig bro.

## 2.6 Biltrafik

Söder om Västra Hamnplan passerar väg 100, Falsterbovägen, en huvudväg som förbinder Falsterbonäset med tätorten Vellinge i öster samt E6 mot Malmö.



Figur 16 Vagnät runt Västra Hamnplan med bron över Falsterbokanalen. Källa: Google Maps.

Väg 100, Falsterbovägen, är cirka 12 meter bred och infarten till Västra Hamnplan är 7 meter bred. Hastighetsgräns både på Falsterbovägen och Västra Hamnplan är 50 km/h. Öster om bron är hastighetsgränsen 70 km/h. Väg 100, Falsterbovägen, är statlig.

Falsterbovägen har tre körfält förbi Västra Hamnplan och vidare över bron, varav ett busskörfält i östlig riktning.

Vid infarten till Västra Hamnplan är en hastighetskamera placerad för trafik i västlig riktning, mot Skanör/Falsterbo.

Korsningen Falsterbovägen och Västra Hamnplan är en kanaliserad korsning, med separata vänstersvängfält. Korsningen är väjningsreglerad.



Figur 17 Korsning Falsterbovägen och Västra Hamnplan sett från kanalbron, källa: Google Earth.



Figur 18 Korsning Falsterbovägen och Västra Hamnplan sett från väster, källa: Google Earth

## 2.6.1 Trafikmängder

Trafikverket genomför regelbundet trafikräkningar på det statliga vägnätet. Den senaste räkningen gjordes 2021 och kan därmed vara påverkad av COVID-19. Från och med 2021 har även fordonsklassificeringen justerats, vilket betyder att antalet tunga fordon blir färre. Tidigare klassades vissa lätta men långa fordon som tunga.

Trafikmängden på väg 100, Falsterbovägen, på östra respektive västra sidan av Västra Hamnplan har hämtats från Trafikverkets trafikflödeskartor, Vägtrafikflödeskartan (trafikverket.se).

Tabell 1 ÅDT väg 100 öster om gamla Falsterbovägens anslutning till väg 100.

Väg	ÅDT	Andel tung trafik, %	Mätår
Väg 100 öst	12006	6%	2017
Väg 100 öst	12099	3%	2021

Tabell 2 ÅDT väg 100 väster om Störvägens anslutning till väg 100.

Väg	ÅDT	Andel tung trafik, %	Mätår
Väg 100 väst	9904	8%	2017
Väg 100 väst	10236	3%	2021

I samband med revideringen av den trafik- och bullerutredning<sup>1</sup> som togs fram till planprogrammet för Falsterbokanalens 2015 gjordes trafikräkningar på de gator som ansluter till väg 100, Falsterbovägen, runt Falsterbokanalens. Räkningarna gjordes sommaren 2017 och följande trafikmängder uppmättes.

Tabell 3 Trafikräkningar anslutande vägar.

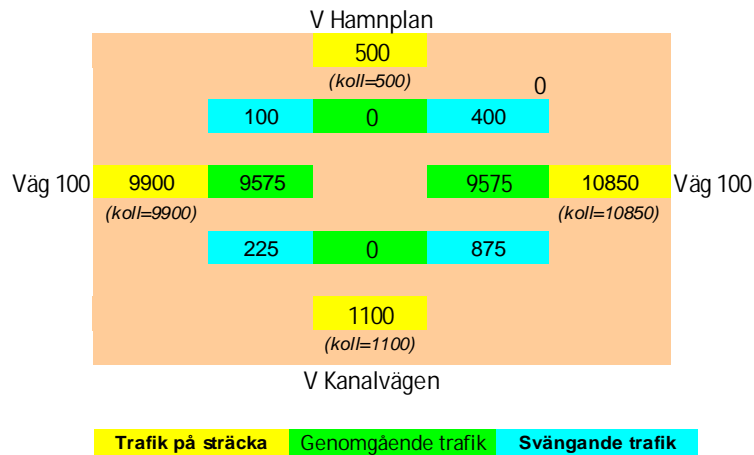
Källa: Infrastruktur- och bullerutredning Falsterbokanalprojektet (fördjupning), Ramböll 2017.

Väg	Fordon/dygn	Andel tung trafik, %	Mätår
Västra Kanalvägen, söder om väg 100	550	Okänd	2017
Västra Hamnplan, norr om väg 100	500	Okänd	2017

Trafikräkningen för Västra Kanalvägen är gjord öster om anslutningen till Falsterbovägen. Från väster ansluter även Ljungsätersvägen. Förenklat har antagandet gjorts att trafikflöden på Ljungsätersvägen är lika stort som på Västra Kanalvägen, och att flödet vid anslutningen till Falsterbovägen därmed uppgick till ca 1100 fordon/dygn år 2017.

I Figur 19 redovisas trafiksituationen på sträckan förbi Västra Hamnplan så som den bedöms baserat på de trafikräkningar som finns tillgängliga.

<sup>1</sup> Infrastruktur- och bullerutredning – Falsterbokanalprojektet (fördjupning, Ramböll 2017-11-20.



Figur 19 Trafikmängder baserat på räkningar år 2017, svängande, genomgående samt total trafik på sträcka, dubbelriktade flöden.

## Sommartrafik

Trafiken blir intensiv under sommartid då Falsterbonäset har flertalet attraktiva turistmål. Vid Falsterbo Horse Show i juli har toppnoteringar av trafikmängder uppmätts och långa köer har uppstått vid broöppningar. Enligt Trafikverkets teoretiska medeldygnsflode kan det under sommaren vara över 16 000 fordon medan under vintern kan medelvärdet vara närmare 10 000 fordon per dygn. Sommartrafiken har dock en annan fördelning över dygnet än vardagstrafiken under resten av året, där många kör ut mot Falsterbonäset på förmiddagen och hem på eftermiddagen. Den kan också vara mer utspridd över dagen.

Bron över kanalen öppnas under högsäsongen, 15 april - 30 september, 8 gånger om dagen. Övrig tid öppnas bron fyra gånger om dagen. Bron är fjärrstyrd och kan öppnas under andra tider vid till exempel sjöräddning. Enligt tidigare utredningar varar broöppningen mellan 3 och 7 minuter.

Tabell 4 Öppningstider bron över Falsterbokanalen. Källa: Sjöfartsverket 230928.

15 APRIL - 30 SEPTEMBER	1 OKTOBER - 14 APRIL
06:00	06:00
08:00	
10:00	10:00
12:00	
14:00	14:00
16:00	
18:00	18:00
20:00	
22:00	

### 3 Planerad utbyggnad

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utveckling av Västra Hamnplan till en välfungerande småbåtshamn med föreningsliv, skola, utbildning, servering, handel och viss service samt att uppnå en Blå flagg-certifiering.

Ambitionen med den nya detaljplanen är att den ska överensstämma med nuvarande och eventuell framtida markanvändning för bl a föreningsliv, båt-liv, utbildning, och näringsidkare.

Detaljplanen är flexibel för att möjliggöra för olika verksamheter och funktioner att etablera sig på Västra Hamnplan. Antagandet för beräkning av trafikstring och parkeringsbehov är dock att de befintliga verksamheterna kommer att finnas kvar på Västra Hamnplan. För seglarymnasiet, sjöscouterna och även för seglarförbundets verksamheter är dock avsikten att ändamålsenliga gemensamma lokaler för samling/utbildning samt förvaring av båttillbehör, segel, seglarkläder mm kommer att anordnas.

Detaljplanen kommer även att möjliggöra för ytterligare verksamheter och funktioner att etablera sig på Västra Hamnplan, till exempel ytterligare restaurang eller mindre matställen som fiskrökeri, caféer, bageri, glasskiosk eller liknande. Andra tänkbara verksamheter kan vara kajakuthyrning, SUP-uthyrning, vindsurfing eller andra vattensportsanknutna verksamheter.

Parkeringsytan ska i första hand angöras via en ramp i höjd med Anders Görens väg. Nere på hamnplanen ska endast korttidsangöring för att hämta och lämna barn, båtmaterial mm samt plats för funktionshindrade finnas. Även Sjöräddningen parkerar nere vid hamnplanen, främst på egna reserverade platser.



Figur 20 Illustration av tänkbar framtida utformning av planområdet. Källa: Vellinge kommun.

## 4 Framtida trafiksituation

### 4.1 Trafikalstring

De befintliga verksamheterna antas ge upphov till samma trafikmängder som idag, ca 500 fordon/dygn (sommaren) i anslutningen till väg 100, Falsterbovägen, se kap 2.6.1 .

Av dessa bedöms ca 100-150 fordon/dygn vara hänförliga till befintlig restaurangverksamhet i området. Under antagandet att tillkommande restaurang/café eller liknande verksamheter alstrar lika mycket trafik tillkommer ca 150-200 fordon/dygn (sommaren). Utökad föreningsverksamhet, framtida vattensportanknutna verksamheterna mm är svårbedömt vad gäller trafikstring men bedöms som mest kunna ge upphov till ytterligare 100-200 fordon/dygn.

För att inte underskatta trafikflödet på Västra Hamnplans anslutning till väg 100, Falsterbovägen, antas att trafikflödet fördubblas och uppgår till ca 1000 fordon/dygn.

### 4.2 Uppräkning

Utbyggnaderna enligt DP Gläntan och Ljunghusen 12:6 tas i beaktande som ett tillskott på väg 100, Falsterbovägen, förbi planområdet.

För DP Gläntan antas Östra Kanalvägens anslutning till väg 100, Falsterbovägen, vara stängd och att all trafik ansluter längre österut i korsningen med Falsterbovägen. Av de ca 400-500 fordon/dygn som utbyggnaden av DP Gläntan bedömts alstra bedöms drygt 100 köra västerut, förbi Västra Hamnplan.

Av de 450 fordon/dygn som DP Ljunghusen 12:6 beräknas alstra bedöms drygt 360 köra förbi Västra Hamnplan.

Baserat på Trafikverkets trafikräkningar för Falsterbovägen väster och öster om Västra Hamnplan, se läge i kap 2.6.1 , över perioden 1997-2017 kan konstateras att trafiken på ÅDT-nivå totalt sett har ökat i mindre omfattning än Trafikverkets trafikutvecklingstal. Det är framför allt personbilstrafikens utveckling som varit lägre, 0,5-0,75% per år, medan den tunga trafiken, enligt den definition som gällde fram till år 2021, ökat med runt 4% per år under den studerade perioden. Genom att applicera dessa utvecklingstal fram till prognosåret 2045 landar den genomgående trafiken på Falsterbovägen förbi Västra Hamnplan, bedömd till ca 9 575 fordon/dygn idag, på 12 500 fordon/dygn med en andel tung trafik på 12%.



I stråket är det dock stora säsongsskillnader i trafikflödet, framför allt personbilstrafiken, där sommartrafiken kan vara 60% större än vintertrafiken. För att ta viss hänsyn till att trafiken under sommarhalvåret är större har trafiken också räknats upp med Trafikverkets trafikutvecklingstal gällande från 2023-04-02. Den genomgående trafiken på Falsterbovägen förbi Västra Hamnplan beräknas då öka till 13 300 fordon/dygn vid prognosåret 2045 med en andel tung trafik på 5%.

Med Trafikverkets utvecklingstal blir det totala flödet ca 800 fordon fler per dygn. Andelen tung trafik blir dock betydligt lägre och landar på en nivå som bedöms vara rimligare.

I den fortsatta redovisningen används uppräknings till prognosåret 2045 med Trafikverkets utvecklingstal med ett tillskott av trafik för planerad utbyggnaden enligt Dp Ljunghusen 12:6 och planerad utbyggnad av Västra Hamnplan som ett "worst case-scenario".

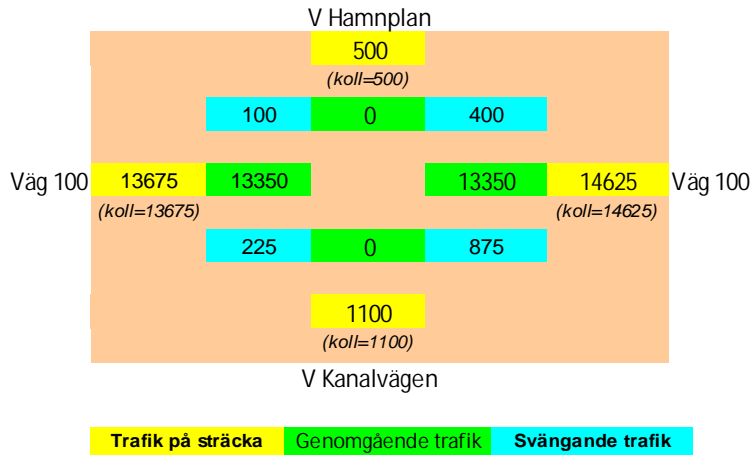
### 4.3 Trafikfördelning

Merparten av den trafik som ansluter till väg 100, Falsterbovägen, från omgivande vägar bedöms vara riktad österut. Antagandet har gjorts att 80% av trafiken är riktad österut och 20% västerut.

### 4.4 Nollalternativet

I nollalternativet har ingen utbyggnad av Västra Hamnplan skett. Utbyggnaderna enligt detaljplanerna för Gläntan och Ljunghusen antas dock vara genomförda.

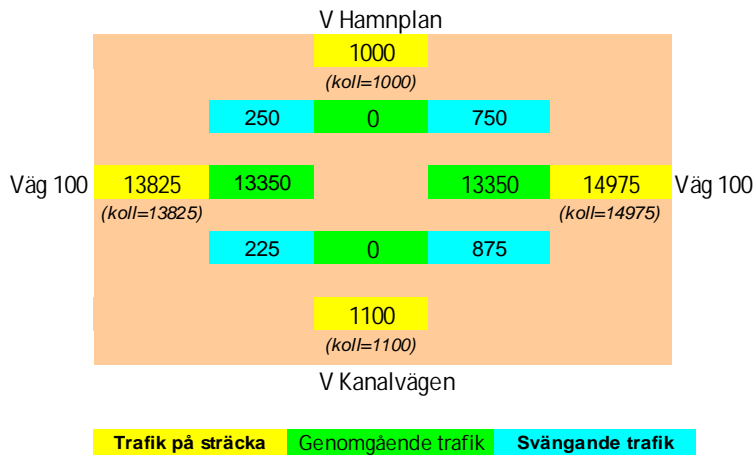
Den bedömda trafiksituationen i nollalternativet, prognosår 2045, för korsningen Falsterbovägen/Västra Hamnplan redovisas i Figur 21.



Figur 21 Trafikmängder i nollalternativet år 2045, svängande, genomgående och total trafik på sträcka. Inklusiv Dp Gläntan och dp Ljunghusen 12:6.

## 4.5 Planförslaget

I planförslaget bedöms trafikflödet i Västra Hamnplans anslutning till väg 100, Falsterbovägen, uppgå till 750-1000 fordon per dygn. Den bedömda trafiksituationen i planförslaget, prognosår 2045, för korsningen Falsterbovägen/Västra Hamnplan redovisas i Figur 22



Figur 22 Trafikmängder i utredningsalternativet år 2045, svängande, genomgående och totalt trafik på sträcka. Inklusiv DP Gläntan, Dp Ljunghusen 12:6 och planområdet.

## 5 Parkeringsutredning

En parkeringsutredning har gjorts inom ramen för trafikutredningen. Syftet är att bedöma behovet av parkering för bil och cykel för de verksamheter och funktioner som kan antas finnas på Västra Hamnplan i framtiden.

### 5.1 Parkeringsnorm

På kommunens hemsida finns gällande parkeringsnorm för bilparkering för kommunen. Parkeringsnormen antogs 2007 och avser beräkning av parkeringsbehov i bygglovsskedet. De kategorier som kan vara aktuella för denna detaljplan är följande:

- Kontor 30 bilplatser/1000 kvm BTA
- Restaurang 55 bilplatser/1000 kvm BTA

Parkeringsstal för föreningar finns inte i parkeringsnormen och för samlingslokaler anges särskild utredning.

Parkeringsnormen omfattar inte cykelparkering.

### 5.2 Beläggningsstudie 2023

En beläggningsstudie genomfördes i juli 2023, där antalet parkerade bilar räknades vid två tillfällen, en vardageftermiddag och en söndageftermiddag. Vid tillfället fanns det ca 65 bilplatser på Västra Hamnplan, varav 4 platser reserverade för Sjöräddningen. Utöver dessa fanns 8 uppställningsplatser för husbilar samt 18 markerade platser uppe vid Anders Görens väg, vid glasskiosken och pizzerian. Där fanns även möjlighet att parkera utmed gatan, ca 8 platser.

Vid Östra Hamnplan fanns 16 platser utmed infarten. På själva hamnplan, innanför grindarna, var det parkering förbjuden med tillägsskylt att det var förhyrda landplatser för Falsterbokanalens båtklubb.



Figur 23 Parkeringsytor för beläggningsberäkning. Karta: Lantmäteriet.

Beläggningsstudien visade på en beläggning på runt 50% nere på Västra Hamnplan. Uppe vid Anders Görens väg varierade beläggningsen mellan 55-90%. Vid Östra Hamnplan var beläggningsen endast 9%.

I samband med beläggningsstudien gjordes även en nummerskrivning för att se varifrån de parkerade bilarna kom. Denna visade att 23% var registrerade i Vellinge kommun, 19% från övriga Skåne, 35% från övriga Sverige samt 14% från annat land. För resterande del, 9%, fanns ingen information.

### 5.3 Parkering idag

Sedan beläggningsstudien gjordes har parkeringsmöjligheterna i området förändrats. Husbilspareringen har flyttat till Östra Hamnplan och har utökats med 2 platser. Östra Hamnplan har också öppnats för allmän parkering under sommaren för personbil klass 1.

På Västra Hamnplan har den tidigare grusade parkeringsytan tillfälligt stängts. Denna har istället använts för olika evenemang under sommaren. Parkering har istället, över sommaren, möjliggjorts i sydvästra delen av hamnplanen, på det område som tidigare utgjordes av Sjöfartsverkets verksamhetsområde.

### 5.3.1 Parkeringsbehov befintliga verksamheter

De befintliga verksamheterna har lämnat information om vilket behov av parkering för bil respektive cykel de har under olika delar av året och dygnet idag och inför framtiden.

Tabell 5 Bilparkeringsbehov enligt befintliga verksamheter.

Bil		Bar Bistro	Falsterbo-kanalens båtklubb	Ljungens sjöscoutkår	Seglar-gymnasiet	Sjöräddningen	Svenska Seglarförbundet	Summa
Vinter	Vardag dag	5	15		4	Har 4 reserverade platser, men behöver buffert på ungefär lika många nära stationshuset.	Behöver möjlighet att parkera i samband med landslagsläger, dagtid helger.	24
	Vardag kväll	8	15	5	4			32
	Helg dag	10	20		2			32
	Helg kväll	10	20	8	2			40
Vår	Vardag dag	12	60		4			76
	Vardag kväll	8	60	5	4			77
	Helg dag	12	60		4			76
	Helg kväll	10	60	8	4			82
Sommar	Vardag dag	15	60		2			77
	Vardag kväll	15	60	6	2			83
	Helg dag	15	60		2			77
	Helg kväll	15	60	5	2			82
Höst	Vardag dag	12	60		4			76
	Vardag kväll	8	60	5	4			77
	Helg dag	12	60		2			74
	Helg kväll	10	60	8	2			80
Angöring		Lastplats	3	10	2		15	

Tabell 6 Cykelparkeringsbehov enligt befintliga verksamheter.

Cykel		Bar Bistro	Falsterbo-kanalens båtklubb	Ljungens sjöscoutkår	Seglar-gymnasiet	Sjöräddningen	Svenska Seglarförbundet	Summa
Vinter	Vardag dag	10	15		20	0	0	45
	Vardag kväll	10	15	10	20			55
	Helg dag	15	20		10			45
	Helg kväll	25	20	10	10			65
Vår	Vardag dag	10	30		20			60
	Vardag kväll	10	30	10	20			70
	Helg dag	25	30		20			75
	Helg kväll	30	30	10	20			90
Sommar	Vardag dag	60	30		20			110
	Vardag kväll	80	30	10	20			140
	Helg dag	60	30		20			110
	Helg kväll	80	30	10	20			140
Höst	Vardag dag	10	30		20			60
	Vardag kväll	10	30	10	20			70
	Helg dag	25	30		20			75
	Helg kväll	30	30	10	20			90

Enligt verksamheterna ligger behovet av bilplatser mellan ca 75-85 platser under vår, sommar och höst, samt ca 25-40 bilplatser under vintertid.

Det kan konstateras att det angivna behovet på upp mot 85 bilplatser på sommaren skiljer sig från resultatet av beläggningsstudien som visade på ca 50% beläggning, drygt 30 belagda bilplatser nere på Västra Hamnplan i juli månad. Det är framför allt båtklubbens angivna behov av bilplatser, 60 stycken, som möjligen kan vara överskattat och kanske snarare ska ses som ett maxbehov som förekommer vid speciella tillfällen. Vid sådana

tillfällen finns möjlighet att tillfälligt tillåta parkering på Östra Hamnplan, öster om Falsterbokanalen.

Långtidsparkering av bil på Västra Hamnplan, t ex under seglingssestern, förutsätts ske på annan plats, som idag.

Behovet av cykelplatser, enligt verksamheterna, uppgår som mest till 140 platser under sommaren. Vår och höst uppgår behovet till 60-90 platser och under vintern behövs ca 45-65 cykelplatser.

### **5.3.2 Nuvarande utbud av parkering**

På Östra Hamnplan finns sedan sommaren 2024 106 platser för bilparkering. På Västra Hamnplan finns totalt 51 platser på tillfällig yta. Båda dessa parkeringar är endast sommarparkering för personbil klass 1.

Parkeringarna är avgiftsbelagda med första timma gratis och är öppen 1 maj-30 september.

Utöver dessa finns vid Västra Hamnplan 7 parkeringsplatser vid båtklubben och restaurangen samt 4 reserverade platser vid Sjöräddningen.

Vid glasskiosken/restaurangen och utmed Anders Görens väg är antalet bilplatser samma som tidigare. Utöver 18 markerade platser uppe vid Anders Görens väg, vid glasskiosken och pizzerian, finns även möjlighet att parkera utmed gatan, ca 8 platser.

Ett fåtal cykelplatser i cykelställ finns vid båtklubben. I övrigt sker cykelparkering där det finns plats.

## **5.4 Parkering i framtiden**

### **5.4.1 Särskild parkeringsutredning**

En särskild parkeringsutredning har gjorts för framtidens Västra Hamnplan. Utredningen baseras på antaganden kring vilka verksamheter och funktioner som kommer att finnas på Västra Hamnplan i framtiden.

Den nya detaljplanen är flexibel avseende vilka verksamheter och funktioner som kan inrymmas på Västra Hamnplan. Utgångspunkten för den särskilda utredningen är att de befintliga verksamheterna kommer att finnas kvar på Västra Hamnplan, med samma behov av parkering som idag. För tillkommande funktioner och verksamheter har antaganden gjorts avseende typ av verksamhet och omfattning av dessa. Antagandena är baserade på den illustration som tagits fram för planområdet.

Detaljplanen kommer att möjliggöra för Ljungens sjöscoutkår att flytta hela sin verksamhet till Västra Hamnplan. Oavsett om detta sker antas seglingsverksamheten att finnas kvar vid Västra Hamnplan med oförändrat behov av parkering. Vinterverksamheten, när segling inte förekommer, kommer i huvudsak att generera ett behov av korttidsangöring för att lämna/hämta barn samt ett fåtal platser för ledare. Bedömningen är ett eventuellt tillkommande behov, utöver vad som angivits i tabellerna ovan, i så fall kan inrymmas i tillgänglig parkering.

Tillkommande verksamheter antagits vara ytterligare 1-2 restauranger alternativt några mindre serveringar/kiosker samt ytterligare föreningsverksamhet och/eller någon form av vattensportuthyrning eller liknande.

Ytor för restaurang/kiosk eller liknande antas öka med ca 65% jämfört med nuläget. Dessa verksamheter antas ha samma behov av parkering som befintlig restaurang, Bar Bistro, dvs som mest ca 15 bilplatser och 80 cykelplatser under sommartid.

Ytor för föreningsverksamhet, kajakuthyrning eller liknande ökar med nästan 3 gånger dagens ytor. Delar av denna verksamhet finns redan i området (sjöscouterna, seklargymnasiet etc) men har i nuläget inga egna lokaler. Ytterligare någon tillkommande förening antas ha ungefär samma behov av parkering som sjöscouterna, dvs 5-10 bilplatser och lika många cykelplatser. Eventuell uthyrningsverksamhet bedöms som mest behöva 4 bilplatser och lika många cykelplatser.

Baserat på antaganden kring framtida verksamheter och funktioner på Västra Hamnplan i framtiden beräknas parkeringsbehovet öka till 105-115 bilplatser under vår, sommar och höst samt till ca 40-60 bilplatser vintertid.

Behovet av cykelplatser beräknas öka till som mest 234 platser sommartid, knappt 150 platser vår och höst, samt ca 100 platser under vintertid.

Visst samnyttjande av såväl bil- som cykelplatser kan troligtvis ske då verksamheterna inom området delvis kan ha olika tidsperspektiv sett över dygnet och veckan. Graden av samnyttjande är dock svår att bedöma, men har grovt bedömts till 10-15% för bil och upp mot 20% för cykel.

Parkering för rörelsehindrade ska utgöra 2% av det totala parkeringsbehovet. Dessa platser ska vara placerade inom 25 m från tillgänglig entré.

#### **5.4.2 Gällande parkeringsnorm**

Som jämförelse med särskild utredning har beräkning av parkeringsbehovet för Västra Hamnplan baserat på gällande parkeringsnorm för bygglov, antagen 2007, se kap 5.1 gjorts. Parkeringsnormen anger parkeringstal för

bil för restaurang och kontor. För föreningar finns inga parkeringstal och för samlingslokaler anges särskild utredning.

Följande parkeringstal har applicerats på de ytor för restaurang etc och hamnkontor som antagits för Västra Hamnplan i framtiden.

<i>Typ av verksamhet</i>	<i>Parkeringstal antal bilplatser/ 1000 kvm BTA</i>	<i>Framtida yta kvm BTA</i>	<i>Behov av bilplatser</i>
<b>Restaurang/kiosk</b>	55	490	27
<b>Kontor</b>	30	45	2
<b>Summa</b>		<b>535</b>	<b>29</b>

Bedömningen är att gällande parkeringsnorm för restaurang ganska väl speglar det behov som angivits av befintlig verksamhet, Bar Bistro, för den särskilda utredningen. Likaså kan det vara rimligt att anta att hamnkontoret har behov av 1-2 bilplatser, framför allt under sommarhalvåret.

För övriga verksamheter antas det parkeringsbehov som angivits av verksamheterna under särskild utredning gälla.

Totalt sett beräknas parkeringsbehovet, delvis baserat på gällande parkeringsnorm, till samma nivå som särskild utredning 105-115 bilplatser.

### 5.4.3 Framtida utbud av bilparkering

I skissarbetet har 88 parkeringsplatser, varav 4 platser utmed gatan, kunnat inrymmas inom de ytor som finns tillgängliga för bilparkering. Detta innebär en ökning av antalet platser med ca 30 platser jämfört med tillgänglig parkering sommaren 2024, men ett underskott av platser, ca 20-30 platser, jämfört med det beräknade behovet sommartid för befintliga och tillkommande verksamheter, 105-115 parkeringsplatser, se kap 5.4.1 .

Det beräknade behovet av parkeringsplatser kan dock vara överskattat och spegla en maxsituation, se kap 5.3.1 . Då en viss grad av samnyttjande över dygnet är trolig är underskottet sannolikt mindre och antalet tillgängliga platser bör tillgodose vad som behövs under merparten av vår-sommar-höst. En grov bedömning är att 10-15% av bilplatserna kan vara möjliga att samnyttja beroende på vilka verksamheter som faktiskt kommer att etablera sig inom området. Vid speciella tillfällen, eller då det är fullt på parkeringsytan, finns även möjlighet att parkera vid Anders Görens väg samt på sommarparkeringen vid Östra Hamnplan.

Tre av platserna är avsatta för rörelsehindrade, vilket är en plats mer än vad som krävs. För att alla delar av hamnplanen ska kunna nå inom ca 25 meter behövs en extra plats.



Vintertid har behovet av platser för bil beräknats till 40-60 platser, vilket inryms inom planerad parkeringsyta med marginal.

#### **5.4.4 Tillgång cykelparkering**

I illustrationen har inga cykelplatser ritats in. Utrymme finns att anlägga cykelparkering i en utsträckning som täcker det behov som finns. Cykelparkering anordnas förslagsvis på lämpliga platser inom planområdet, t ex norr om vändplatsen, runt torgytan och i anslutning till verksamheter/byggnader.

Även för cykelparkering kan det finnas möjlighet till en viss grad av samnyttjande över dygnet. En grov bedömning är att uppemot 20% av cykelplatserna bör vara möjliga att samnyttja, beroende på vilka verksamheter som faktiskt kommer att etablera sig i området.

### **5.5 Diskussion**

Generellt sett finns en ambition att Västra Hamnplan ska bli en mer levande plats idag, med mycket människor som besöker platsen för att äta, fika, ägna sig åt vattensport av olika slag eller bara "hänga". Och ambitionen, då många av besökarna kan antas bo i närområdet, Höllviken och Ljunghusen, är också att man i stor utsträckning ska gå och cykla till området och inte slentrianköra.

Falsterbonäset är emellertid ett stort utflyktsmål för boende i stora delar av Skåne, och ett besöksmål för turister. Från beläggningsstudien kan konstateras att närmare 50% av de parkerade bilarna var långväga, utanför Skåne och utlandet. Topparna i trafiken är väderberoende och infaller enstaka dagar under sommarperioden. Många av besökarna är bilburna, varför det bör finnas tillräckliga parkeringsmöjligheter i anslutning till verksamheterna för att förhindra olämplig parkering i närområdet, till exempel utmed Anders Görens väg. Den nya sommarparkeringen vid Östra Hamnplan finns inom ca 800 m gångavstånd och kan bidra till att minska belastningen i det absoluta närområdet. Det finns dock risk för söktrafik på Västra Hamnplan under tider då belastningen är hög.

## 6 Konsekvensbedömning

### 6.1 Kollektivtrafik

Generellt innebär inte utveckling av Västra Hamnplan någon egentlig påverkan på kollektivtrafiken, förutom förhoppningsvis ett ökat antal resenärer. Gångavstånden till hållplatserna antas även fortsättningsvis vara förhållandevis långa. Beroende på hur gång- och cykelnätet utvecklas, se kap 6.2 , kan tillgängligheten och trafiksäkerheten för de som åker kollektivt till planområdet öka jämfört med idag.

Planer på ny hållplats vid kanalen fanns redan 2016 när Skåneexpressen utreddes. Ny hållplats ingår även i planprogrammet för Falsterbokanalen. Nytt stationsläge vid Falsterbokanalen finns också med som åtgärd i ÅVSn samt i detaljplanen för Gläntan.



Figur 24 Befintligt och nytt hållplatsläge närmast Västra Hamnplan. Karta: Lantmäteriet.

Med ett nytt hållplatsläge enligt ovan halveras gångavståndet från Västra Hamnplan till närmaste busshållplats, vilket bidrar till bättre förutsättningar för besökarna till Västra hamnplan att välja att resa kollektivt.

### 6.2 Gång- och cykeltrafik

Utformningen av Västra Hamnplan, med gångväg utmed västra och norra sidan av infartsvägen bedöms ge ökad tillgänglighet till verksamheterna för gående. Med infart till parkering i den södra delen av området ska endast

biltrafik med ett direkt angöringsbehov ha tillgång till platsen, vilket medför att cyklister färdas i blandtrafik på en gata med mycket begränsat bilflöde.

Förlängningen av gångvägen söderut i området vid Anders Görens väg bör studeras vidare för att skapa framkomliga och trafiksäkra kopplingar till omgivande befintliga och eventuellt tillkommande gång- och cykelvägar. Särskilt viktigt är att ordna tydliga passager där oskyddade trafikanter möter biltrafiken, t ex tvärs Anders Görens väg.



Figur 25 Föreslagen gångbana vid Västra Hamnplan, gul linje. Tänkbara fortsättningar i södra delen av området, gul strecka linje. Karta: Läntmäteriet.

Tidigare har Region Skåne haft planer på en gång- och cykelbana på norra sidan av bron över kanalen. En sådan skulle hängas på utsidan av den befintliga bron och vara en naturlig förlängning av den befintliga gång- och cykelvägen utmed vattnet på östra sidan av Falsterbokanalerna, se Figur 26. Denna finns inte längre med i regionens planer, men möjliggör en sådan utbyggnad.

Väster om bron kan cykelbanan, delvis i blandtrafik, ansluta till befintligt gång- och cykelnät på norra eller södra sidan av väg 100, Falsterbovägen.



Figur 26 Tänkbar gång- och cykelbana på norra sidan av bron över Falsterbocanalen röd linje. Eventuell fortsättning röd streckad linje. Karta: Lantmäteriet.

På den västra sidan av bron skulle den nya gång- och cykelvägen eventuellt kunna ansluta till Västra Hamnplan med en trappa ner till kajen närmast kanalen men även längre västerut där ett gångstråk över den framtida parkeringsytan mot torgytan kan vara aktuellt. Cyklister ansluter till hamnplanen via gatan, i blandtrafik som idag.

Möjligheten att gå under bron över Falsterbocanalen finns redan idag även om detta inte är en utpekad gångväg. Utrymmet under bron är dock för lågt för att man ska kunna cykla under bron. För att detta ska vara möjligt skulle man behöva höja bron eller sänka marken/kajen, vilket inte bedöms vara genomförbart. Det är emellertid viktigt för kommunen att kopplingen under kanalbron finns kvar och förstärks.

De oskyddade trafikanterna rör sig huvudsakligen separerat från biltrafiken, eller på gator med begränsad biltrafik. Övergångsstället tvärs väg 100, Falsterbovägen, kan dock behöva ses över och eventuellt hastighetssäkras. Även placeringen av övergångsstället bör studeras i samband med utbyggnaden. Ett nytt läge längre österut, vid korsningen, bedöms öka tillgängligheten till Västra Hamnplan.

## 6.3 Biltrafik

### 6.3.1 Framkomlighet och tillgänglighet

I Rambölls trafikutredning från 2017<sup>2</sup> konstateras att baserat på VGU bör en större korsningstyp övervägas i korsningen väg 100/Västra Hamnplan/Västra Kanalvägen. Utredningen konstaterar även att en cirkulationsplats är olämplig som åtgärd men att signalreglering av korsningen kan utformas så att trafiksäkerheten i korsningen förbättras. Utredningen konstaterar dock att det inte finns några större trafiksäkerhetsproblem varför en signalreglering bör vägas mot framkomlighet och kapacitet i korsningen. Dessa slutsatser bedöms stå sig även idag.

Kapacitetsberäkningar har genomförts för Västra Hamnplans anslutning till väg 100, Falsterbovägen. Beräkningarna har gjorts med hjälp av beräkningsprogrammet Capcal. Resultatet ställs mot de gränser för önskvärd servicenivå som redovisas i Trafikverkets publikation 2022:001 Krav VGU – Vägar och gators utformning. För väjningsreglerad korsningen anger VGU att belastningsgraden (aktuellt flöde i relation till tillfartens kapacitet) inte bör överstiga 0,6. Högre belastningsgrad kan dock vara acceptabel men bör aldrig överstiga 1,0.

Beräkningarna har gjorts för prognosåret 2045. Baserat på Trafikverkets timräkningar från mars 2017 har morgonens maxtimma satts till 10% av dygnstrafiken, där ca 75% av trafiken kör österut mot Vellinge och E6. Eftermiddagens maxtimma är satt till 9% av dygnstrafiken, där ca 30% av trafiken kör västerut mot Vellinge och E6.

Resultatet från kapacitetsberäkningarna redovisas nedan.

### Nuläge

#### Morgon

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)		Fördröjning (sek/f)
					Medel	90-percentil	
Väg 100 väst	H	11	1942	0.01	0.0	0.0	4
	R	718	1942	0.37	0.0	0.0	0
	V	5	987	0.01	0.0	0.0	5
Västra Hamnplan	HRV	26	296	0.09	0.1	0.1	13
Väg 100 öst	HR	260	1942	0.13	0.0	0.0	0
	V	22	582	0.04	0.0	0.0	6
Västra Kanalvägen	HRV	78	490	0.16	0.1	0.1	8

H=höger, R=rakt fram, V=vänster

<sup>2</sup> Infrastruktur- och bullerutredning – Falsterbokanalprojektet (fördjupning), Ramböll 2017-11-20.

### Eftermiddag

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)		Fördröjning (sek/f)
					Medel	90-percentil	
Väg 100 väst	H	11	1942	0.01	0.0	0.0	4
	R	287	1942	0.15	0.0	0.0	0
	V	5	610	0.01	0.0	0.0	6
Västra Hamnplan	HRV	26	301	0.09	0.1	0.1	13
Väg 100 öst	HR	691	1942	0.36	0.0	0.0	0
	V	62	949	0.07	0.1	0.1	6
Västra Kanalvägen	HRV	38	535	0.07	0.1	0.1	8

H=höger, R=rakt fram, V=vänster

I nuläget ligger belastningsgraderna väl under 0,6, gränsen för önskvärd servicenivå enligt VGU.

### Nollalternativet

#### Morgon

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)		Fördröjning (sek/f)
					Medel	90-percentil	
Väg 100 väst	H	11	1942	0.01	0.0	0.0	4
	R	1001	1942	0.52	0.0	0.0	0
	V	5	896	0.01	0.0	0.0	5
Västra Hamnplan	HRV	26	174	0.15	0.2	0.2	25
Väg 100 öst	HR	354	1942	0.18	0.0	0.0	0
	V	22	393	0.06	0.0	0.0	8
Västra Kanalvägen	HRV	78	321	0.24	0.2	0.3	13

H=höger, R=rakt fram, V=vänster

#### Eftermiddag

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)		Fördröjning (sek/f)
					Medel	90-percentil	
Väg 100 väst	H	11	1942	0.01	0.0	0.0	4
	R	400	1942	0.21	0.0	0.0	0
	V	5	428	0.01	0.0	0.0	8
Västra Hamnplan	HRV	26	188	0.14	0.1	0.1	22
Väg 100 öst	HR	955	1942	0.49	0.0	0.0	0
	V	62	843	0.07	0.1	0.1	6
Västra Kanalvägen	HRV	38	377	0.10	0.1	0.1	11

H=höger, R=rakt fram, V=vänster

Även i nollalternativet ligger belastningsgraderna under 0,6, gränsen för önskvärd servicenivå enligt VGU.

## Utredningsalternativet

### Morgon

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kö längd (antal fordon)		Fördröjning (sek/f)
					Medel	90-percentil	
Väg 100 väst	H	11	1942	0.01	0.0	0.0	4
	R	1001	1942	0.52	0.0	0.0	0
	V	12	879	0.01	0.0	0.0	6
Västra Hamnplan	HRV	53	181	0.29	0.4	0.8	28
Väg 100 öst	HR	372	1942	0.19	0.0	0.0	0
	V	22	393	0.06	0.0	0.0	8
Västra Kanalvägen	HRV	78	318	0.25	0.2	0.3	13

H=höger, R=rakt fram, V=vänster

### Eftermiddag

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kö längd (antal fordon)		Fördröjning (sek/f)
					Medel	90-percentil	
Väg 100 väst	H	11	1942	0.01	0.0	0.0	4
	R	400	1942	0.21	0.0	0.0	0
	V	12	416	0.03	0.0	0.0	8
Västra Hamnplan	HRV	52	190	0.27	0.3	0.6	26
Väg 100 öst	HR	973	1942	0.50	0.0	0.0	0
	V	62	843	0.07	0.1	0.1	6
Västra Kanalvägen	HRV	39	354	0.11	0.1	0.1	12

H=höger, R=rakt fram, V=vänster

Det kan konstateras att utvecklingen av Västra Hamnplan medför att belastningsgraden i vägens anslutning till väg 100, Falsterbovägen, ökar från 0,15 till 0,29 under morgonens maxtimma. Den genomgående trafiken är densamma som i nollalternativet och högsta belastningsgrad för denna, som också är den högsta beräknade belastningsgraden i korsningen, ligger under högsta önskvärda servicenivå 0,6.

Under Falsterbo Horse Show i juli ökar trafiken på Falsterbovägen markant under vissa tider av dygnet. Det kan då vara svårare att ta sig ut från Västra Hamnplan. Falsterbo Horse Show pågår under en vecka och påverkar tidvis trafiksituationen på hela Falsterbonäset och på hela väg 100s sträckning kraftigt. Denna trafiksituation är dock inte dimensionerande för behov av åtgärder, även om tillfälliga åtgärder kan vara aktuella på vissa platser för att styra trafikflödena.

Vid broöppning blir det köbildning på Falsterbovägen vilket påverkar framkomligheten i anslutningen från Västra Hamnplan. Normalt sett avvecklas emellertid köerna relativt snabbt efter att bron har öppnats igen.

## Känslighetsanalys

Som en första känslighetsanalys har prövats hur mycket trafiken på väg 100, Falsterbovägen, förbi Västra Hamnplan kan öka utan att kapaciteten i korsningen brister. Beräkningarna visar att med en ökning av trafiken på

20%, dvs en ökning av den genomgående dygnstrafiken med ca 2700 fordon/dygn, erhålls en högsta belastningsgrad på 0,62 på väg 100, Falsterbovägen, under morgonens maxtimma. Västra Hamnplan får då en belastningsgrad på 0,45.

Som en andra känslighetsanalys har prövats hur mycket trafiken på Västra Hamnplan kan öka utan att kapaciteten i korsningen brister. Beräkningarna visar att vid en fördubbling av trafikflödet, från 1000 fordon/dygn till 2000 fordon/dygn, erhålls en högsta belastningsgrad i Västra Hamnplans tillfart under eftermiddagens maxtimma på 0,58.

Beräkningarna visar att det finns marginaler för trafikens utveckling i framtiden, såväl på väg 100, Falsterbovägen, som till följd av utvecklingen av Västra Hamnplan.

### **6.3.2 Trafiksäkerhet**

Trafiksäkerheten för biltrafiken bedöms generellt vara god. Körhastigheterna är begränsade och god sikt ska säkras vid parkeringsytorna och kring torgytor, vändplatsen och vid passager med oskyddade trafikanter.



## 7 Utformning

### 7.1 Gata

Infartsgatan ner till Västra Hamnplan föreslås vara 5,5 m bred med en 1,5 bred gångbana på norra sidan av gatan. Gatubredden tillåter att en personbil kan möta en lastbil utmed sträckan. Det är endast i svängen som utrymmet att mötas är begränsat, men då antalet tunga fordon som ska köra ner till hamnplanen är begränsat bedöms detta vara acceptabelt. Generellt bör biltrafik ner till hamnplanen vara begränsad, då infarten till den nya parkeringsytan placeras i söder, direkt efter anslutningen från Falsterbovägen.

Möjlighet ska finnas att köra fram till havsbrynet i norr för att rensa tång. Ett utrymme på ca 5 m ska finnas för att ett arbetsfordon att köra runt utmed havsbrynet.

Se illustration, Figur 5.

### 7.2 Parkering

Den nya parkeringsytan angörs via ramp i höjd med Anders Görens väg. Rampens bredd och lutning är anpassad för att hantera personbilar.

Parkeringsytan kan inrymma ca 84 bilplatser beroende på utformningen. Platser för korttidsangöring och för rörelsehindrade anordnas utmed gatan nere på hamnplanen, 4 platser, samt på norra delen av parkeringsytan. Viss korttidsangöring för båtägare kan tillfälligtvis också ske norr om vändplatsen.

Skyltning till parkeringen ska vara tydlig och det ska framgå att det inte finns allmänna parkeringsmöjligheter nere på hamnplanen för att förhindra söktrafik.

Se illustration, Figur 5.

## 8 Sammanfattande slutsats

Utvecklingen av Västra Hamnplan är svårbedömd ur trafikalstringssynpunkt och vad avser behov av parkering för såväl befintliga som tillkommande verksamheter.

Ur trafiksynpunkt förväntas utvecklingen av Västra Hamnplan medföra att fler kommer att gå, cykla, åka buss eller åka bil till området. Planområdets utformning fokuserar på de oskyddade trafikanternas möjlighet att angöra området men framför allt möjligheten att röra sig fritt inom området.

Merparten av biltrafiken, bedömd till 750-1000 fordon/dygn efter utbyggnad, kommer att angöra området genom infart till parkeringsytan direkt efter anslutningen till Falsterbovägen. Från parkeringsytan går man till/från målpunkterna inom området. Endast korttidsangöring och angöring för funktionshinderade samt Sjöräddningen och leveranser ska köra ner till hamnplanen, även om viss "söktrafik" kan förekomma. Det är därför viktigt att infarten till parkeringen skyltas tydligt.

Gångtrafik separeras från biltrafiken utmed Västra Hamnplan. Men för att skapa en helhet med god framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter bör kopplingarna till befintligt gång- och cykelnät utmed Falsterbovägen kompletteras och utvecklas.

Parkeringsbehovet har baserats på angivet behov idag av befintliga verksamheter och en bedömning av tillkommande behov i framtiden. Totalt bedöms behovet av bilplatser som mest uppgå till 115 platser och behovet av cykelplatser till 234 platser. Verksamheterna kan dock ha överskattat behovet om man ser till den beläggningsstudie som har gjorts. Inom planområdet inryms 84 bilplatser på parkeringsytan och 4 platser för korttidsangöring och rörelsehinderade nära verksamheterna.

Tillgången på bilplatser bedöms vara tillräcklig för att täcka behovet i normalfallet. Vid särskilda tillfällen finns möjlighet att tillåta parkering på annan plats i närområdet, vid Anders Görens väg, totalt ca 26 platser samt sommartid på Östra Hamnplan, 106 platser på ca 800 m gångavstånd.

Cykelparkering anordnas på olika platser på Västra Hamnplan, företrädesvis i nära anslutning till olika målpunkter som restauranger, föreningslokaler mm inom området.

Kapacitetsberäkningar har gjorts i anslutningen till Falsterbovägen. Beräkningarna visar att framkomligheten i korsningen kan förväntas vara god även i framtiden, vid prognosåret 2045 med planerad utveckling av Västra

Hamnplan. Broöppning medför dock att framkomligheten begränsas tidvis.  
Köerna avvecklas normalt sett dock relativt snabbt.

Totalt sett är bedömningen att det bör gå att skapa en attraktiv vistelsemiljö med god tillgänglighet för samtliga trafikslag inom planområdet, men att omsorg behöver läggas på kopplingarna till omgivande trafiknät, framför allt gång- och cykelnätet.