25243 – Trafikutredning Räddningsstation Kvidinge

PM | 2026-06-22

Trafik-PM Räddningsstation Kvidinge

Version 1.0

Åstorps kommun

Trafikutredning Räddningsstation Kvidinge
Trafik-PM Räddningsstation Kvidinge
PM
Version 1.0

Beställorganisation
Niklas Andersson, Åstorps kommun

Uppdragsorganisation
Jonas Åström
Maja Duveborn
Marcelo Walter

Kreera Samhällsbyggnad
Amiralsgatan 20
211 55 Malmö

Sammanfattning

Denna trafikutredning tas fram i samband med detaljplanearbete då Åstorp och Klippans kommun har beslutat att tillsammans bygga en ny räddningsstation som ska tillgodose båda kommunerna. Efter genomförda studier har en lokalisering i Kvidinge bedömts som mest lämplig utifrån det geografiska läget med tillfredsställande insatstider till både Klippan och Åstorps kommun. För att möjliggöra etableringen av den nya räddningsstationen krävs det att en ny detaljplan tas fram och som ett led i detaljplaneprocessen genomförs denna trafikutredning.

En central del i detaljplanen är att trafikmiljön inom planområdet är trafiksäker, praktisk och effektiv, samt att utryckningsvägarna utformas så att de kan fungera på ett snabbt och säkert sätt utan att påverka befintliga trafikflöden i korsningen mellan Västra Storgatan och Väg 21.

Kapaciteten i korsningen mellan Västra Storgatan och Väg 21 har beräknats med framkomlighetsverktyget Capcal, som beräknar bland annat kapacitet, belastning och kötider i korsningen. Beräkningarna visar att den teoretiska kapaciteten är god i korsningen både i nuläget och år 2045 efter att aktuell exploatering genomförts. Skillnaderna i hur belastad korsningen är 2045 *med och utan* den tillkommande trafiken från detaljplanen är marginell. Den teoretiska kapaciteten i korsningen understiger VGU:s riktvärde 0,8 med råge vilket gör att man med säkerhet kan säga att inga kapacitetsproblem uppstår på grund av exploateringen. Denna bild bekräftas även av mötet med Räddningstjänsten som känner sig trygga med korsningens kapacitet och att framkomligheten kommer vara god vid utryckning.

Emellertid ökar genomsnittstiden som fordon behöver vänta på att kunna svänga ut från Västra Storgatan till Väg 21. Majoriteten av denna ökning kommer dock från den generella ökningen enligt Trafikverkets basprognos, och inte från exploateringen.

Eftersom den teoretiska kapaciteten i korsningen är god så utgår rekommenderade åtgärder primärt från att minska väntetiden på Västra Storgatan och därmed förbättra trafiksäkerheten i korsningen. Ju längre tid ett fordon blir stående desto mer ökar risken att föraren gör en chansartad utkörning, antingen på grund av stressen som bakomvarande fordon ger upphov till eller för att föraren själv har bråttom.

Rekommendationen är därför att nedanstående åtgärd genomförs vid planens genomförande:

- Varningsmärke. Billig åtgärd som Räddningstjänsten själva efterfrågar. Påverkan på kapacitet förmodligen försumbar men kan ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten.

Efter planens genomförande kan ytterligare åtgärder behövas. Nedanstående åtgärd har tidigare lyfts av Trafikverket och bedöms därför vara mest genomförbar av kvarstående åtgärder:

- Vänsterpåsvängskörfält och stängning av Rörspjällsvägen. En mer omfattande anläggnings- och kostnadsmässig åtgärd som har positiv inverkan på både kapacitet och trafiksäkerhet i korsningen. Trafikverket har lyft detta som en möjlig åtgärd.

Kvarvarande åtgärder bedöms svårare att genomföra men kan ge viss effekt på trafiksäkerheten:

- Hastighetssäkring med ATK. Relativt billig åtgärd som har positiv inverkan på både kapacitet och trafiksäkerhet i korsningen.
- Hastighetssänkning till 60 km/h. Billig reglersmässig åtgärd som har positiv inverkan på både kapacitet och trafiksäkerhet i korsningen. Kräver dock samordning med Trafikverket och Länsstyrelsen. Denna åtgärd kan av Trafikverket ses som kapacitetshämmande på Väg 21 och därmed bli svår genomföra. Därtill har en permanent hastighetssänkning till 70 km/h nyligen genomförts i korsningen.

Innehåll

Bakgrund 5
1.1 Syfte 5
1.2 Avgränsning 5
1.3 Metod 6
2. Förutsättningar 7
2.1 Planbeskrivning aktuell detaljplan 7
2.2 Vägar 8
3. Trafik 12
3.1 Trafikflöden idag 12
3.2 Trafikalstring 13
4. Kapacitet och framkomlighet 15
4.1 Beräkningsförutsättningar 15
4.2 Resultat 16
5. Åtgärder 17
6. Fortsatt planering och rekommendation 19
Bilaga1 - Framkomlighetsberäkning 20

Bakgrund

Denna trafikutredning tas fram i samband med framtagande av detaljplan Rörspjäll 10:1 m.fl ”Räddningsstation i Kvidinge”. Åstorp och Klippans kommun har beslutat att tillsammans bygga en ny Räddningsstation som ska tillgodose båda kommunerna. Efter genomförda lokaliseringsutredningar och studier har en lokalisering i Kvidinge bedömts som mest lämplig utifrån det geografiska läget med tillfredsställande insatstider till både Klippan och Åstorps kommun. För att möjliggöra etableringen av den nya räddningsstationen krävs det att en ny detaljplan tas fram och som ett led i detaljplaneprocessen genomförs denna trafikutredning.

En central del i detaljplaneutformningen av är att trafikmiljön inom planområdet är trafiksäker, praktisk och effektiv, samt att utryckningsvägarna utformas så på ett snabbt och säkert sätt utan att påverka befintliga trafikflöden mellan Västra Storgatan och Väg 21.

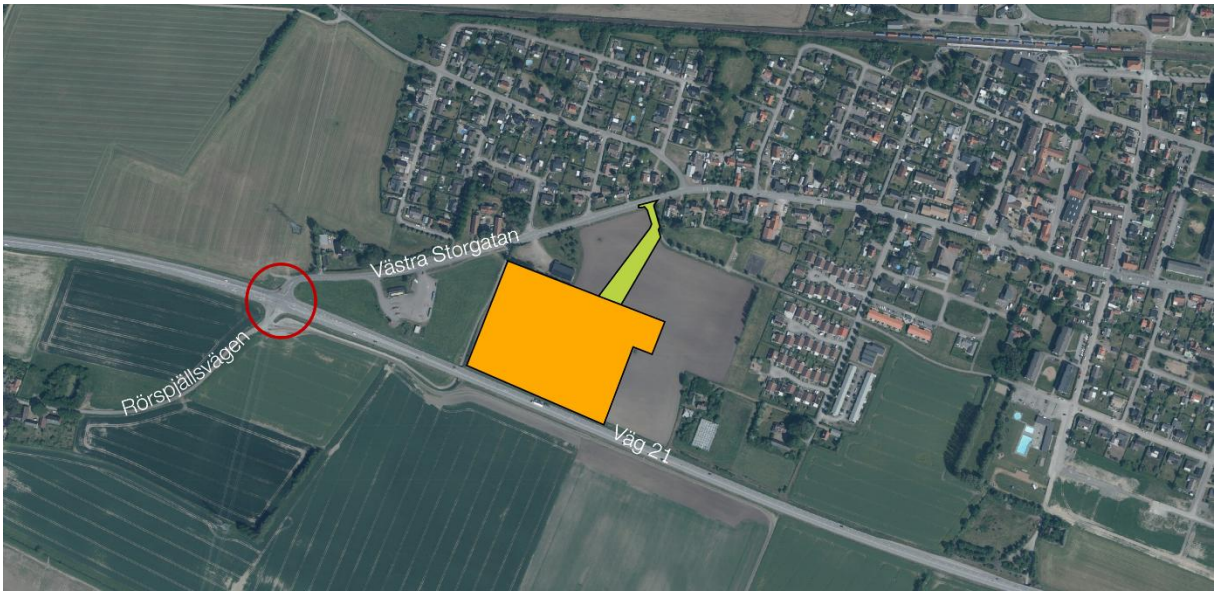
1.1 Syfte

Syftet med denna trafikutredning är att analysera hur utryckningsfordon på ett trafiksäkert och effektivt sätt kan ansluta till Västra Storgatan och vidare till Väg 21, samt att bedöma den planerade etableringens påverkan på trafikflöden, kapacitet och framkomlighet i det omkringliggande vägnätet.

1.2 Avgränsning

Utredningsområdet omfattar planområdet, anslutningen till Västra Storgatan (väg 1815) och fyrvägskorsningen med Väg 21 och Rörspjällsvägen. Fastigheterna som ingår i detaljplanen Rörspjäll 10:1 m.fl., ”Räddningsstation i Kvidinge” är Rörspjäll 10:1, 1:11 och Kvidinge 181:3.

Övriga pågående detaljplaner i Kvidinge har inte inkluderats i beräkningen av trafikalstring. Detta eftersom flera av planerna befinner sig i ett tidigt skede och det fortfarande finns osäkerheter kring omfattning, innehåll och tidplan för ett eventuellt genomförande. Trafikalstringsberäkningen baseras därför endast på aktuell detaljplan för ny Räddningsstation. Vid genomförande av pågående detaljplaner behöver nya beräkningar genomföras för att bedöma tillkommande trafikpåverkan och således även åtgärdsbehoven.



Figur 1 Översiktskarta över utredningsområdet som består av planområdet (orange/gul) samt korsningen med Väg 21 (inom röd cirkel).

1.3 Metod

Utredningen omfattar analys av befintliga trafikflöden, bedömning av trafikalstring från planområdet samt en kapacitetsanalys av korsningar med Väg 21. Kapacitetsanalysen genomförs med beräkningsverktyget Capcal. Inför utredningen fördes samtal med representanter från Räddningstjänsten Söderåsen för att få bättre insikt i hur räddningsstationen kommer att fungera samt deras uppfattning av problembilden.

Utredningen prövar ett redan framtaget förslag till trafiklösning (se nedan) samt identifierar alternativa lösningar i enlighet med fyrstegsprincipen. Utredningen följer Trafikverkets krav eftersom en statlig väg påverkas. Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och denna tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Figur 2 Illustration av Fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket

Tidigare framtaget förslag på trafiklösning: ”Accelerationsfält på Väg 21 västerut från korsningen med väg 1815. Stängning av Rörspjällvägens anslutning i korsningen, och borttagande av befintligt vänstersvängkörfält på Väg 21, för att möjliggöra vänsterpåsvängskörfält på Väg 21 i riktning mot Klippan.”

För de lösningar som bedöms genomförbara tas översiktliga utformningsskisser fram. Bedömningen omfattar funktionalitet, trafiksäkerhet, framkomlighet och drift- och underhållsaspekter, med hänsyn till dimensionerande räddningsfordon och i enlighet med VGU (Vägar och gators utformning).

2. Förutsättningar

Kvidinge tätort har cirka 2000 invånare, orten är belägen mellan Klippan och Åstorp. Orten utgörs främst av villabebyggelse, vilket generellt innebär ett högre bilinnehav. Åstorps kommun är dessutom relativt biltät, vilket bidrar till stora bilflöden till och från Kvidinge. Många resor görs ut från orten, både västerut mot Ängelholm/Helsingborg och österut mot Hässleholm. Redan i dagsläget finns en uppfattning om att det är svårt att ta sig ut på Väg 21 från Kvidinge.

Kvidinge station ligger i den norra delen av tätorten och trafikeras av Pågatåg.

I området finns ett fåtal mindre verksamheter som bedöms generera låga och utspridda trafikflöden. Det finns inga stormarknader eller större verksamheter som ger upphov till höga trafikflöden under specifika tider. De verksamheter som bedöms generera störst trafikflöden i området är Kvidinge skola samt förskolor i närområdet. Dessa bidrar framför allt till trafiktoppar under morgon och eftermiddag i samband med hämtning och lämning. I Kvidinge finns även en större förpackningsproducent med både lagerlokal och kontorslokaler. Arbetspendlingen till och från verksamheten bedöms bidra till trafiktopparna under morgon och eftermiddag.

Idag finns en räddningsstation i Klippan som bemannas dygnet runt av en heltidsstyrka som rycker ut i hela området, i både Åstorp och Klippans kommuner

Vid Räddningstjänsten Söderåsen arbetar personalen i fem arbetsskift med fem personer i varje skiftlag. Som mest vistas cirka 10-15 personer på plats under dagtid, främst måndag till torsdag. Övrig tid, sk nattetid, är bemanningen betydligt lägre och uppgår då till fem personer. Majoriteten av de anställda har gångavstånd till den tänkta placeringen av räddningsstationen i Kvidinge och många cyklar redan idag till jobbet. Det är därmed få anställda som kör bil till arbetsplatsen.

Fördelningen av utryckningar är relativt jämnt fördelad mellan Åstorp och Klippan. Under 2025 genomfördes 243 utryckningar till Klippan och 257 till Åstorp. Över 40 % av larmen sker nattetid.

Räddningstjänsten Söderåsen upplever att det generellt är lättare att ta sig ut på Väg 21 med utryckningsfordon. Under två års tid har körningar dokumenterats med videomaterial, vilket enligt Räddningstjänsten bekräftar att det inte är ett betydande problem för utryckningsfordon att ta sig ut. Vänstersväng mot Klippan upplevs dock som något mer besvärlig. Räddningstjänster bedömer att någon form av signal som uppmärksammar övriga trafikanter på att utryckning pågår vore lämplig. Signalen bör dock inte innebära att trafiken stoppas helt.

Sammantaget bedöms trafiksituationen i korsningen Västra Storgatan och Väg 21 i dagsläget fungera utan problem för räddningstjänstens utryckningar. Korsningen bedöms därmed vara tillfredsställande för att en ny räddningsstation ska kunna anläggas enligt planförslaget. På längre sikt bedöms dock korsningen behöva åtgärdas för att hantera trafikflödena och underlätta för boende i Kvidinge att ta sig ut på Väg 21.

2.1 Planbeskrivning aktuell detaljplan

I detta avsnitt presenteras den planerade exploateringen i Kvidinge som bedöms relevant för trafikalstringen.

2.1.1 Rörspjäll 10:1 m.fl., Räddningsstation i Kvidinge

Aktuell detaljplan är belägen i sydvästra delen av Kvidinge. Det som planeras är en ny räddningsstation som ska försörja både Åstorp och Klippans kommuner. Planområdet kommer att ansluta till Västra Storgatan, anslutning sker via en ny väg. Denna anslutning sker genom samma väg mot Västra Storgatan men den delas sedan i en uttryckningsväg och en för personal och besökare. Aktuellt förslag innebär att all annan trafik stoppas med signal på denna väg när uttryckning sker. Eftersom alla fordon som befinner sig på vägen har ärende kopplat till räddningsstationen bedöms enligt planförslaget detta inte som problem.

Planen medger 45 parkeringsplatser för besökande och personal på södra sidan om huvudbyggnaden. På norra sidan angör utryckningsfordon.

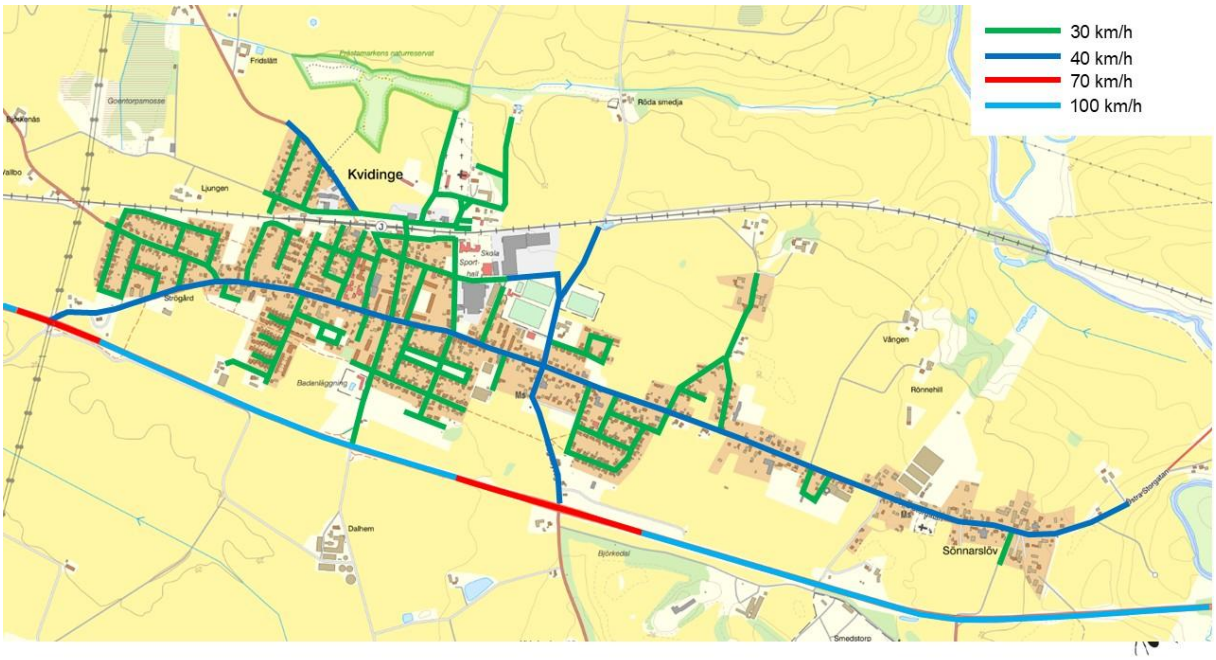
2.2 Vägar

2.2.1 Hastighetsgräns

Skyltad hastighet på Väg 21 är på den aktuella sträckan 100 km/h. Länsstyrelsen beslutade den 24 februari 2026 om en lokal trafikföreskrift som påbjuder att på Väg 21, Åstorps kommun, mellan 200 meter väster om väg 1815 och 200 meter öster om väg 1815 får fordon inte föras med högre hastighet än 70 kilometer i timmen.

Innan den lokala trafikföreskriften trädde i kraft gällde avvikande hastighet i korsningen med Västra Storgatan genom variabel hastighetsgräns. Denna styrdes av sensor på Västra Storgatan, om ett fordon kör här så sänks hastigheten till 60 km/h. Så länge den variabla meddelandeskylten är släckt så är det den ursprungliga hastigheten som gäller.

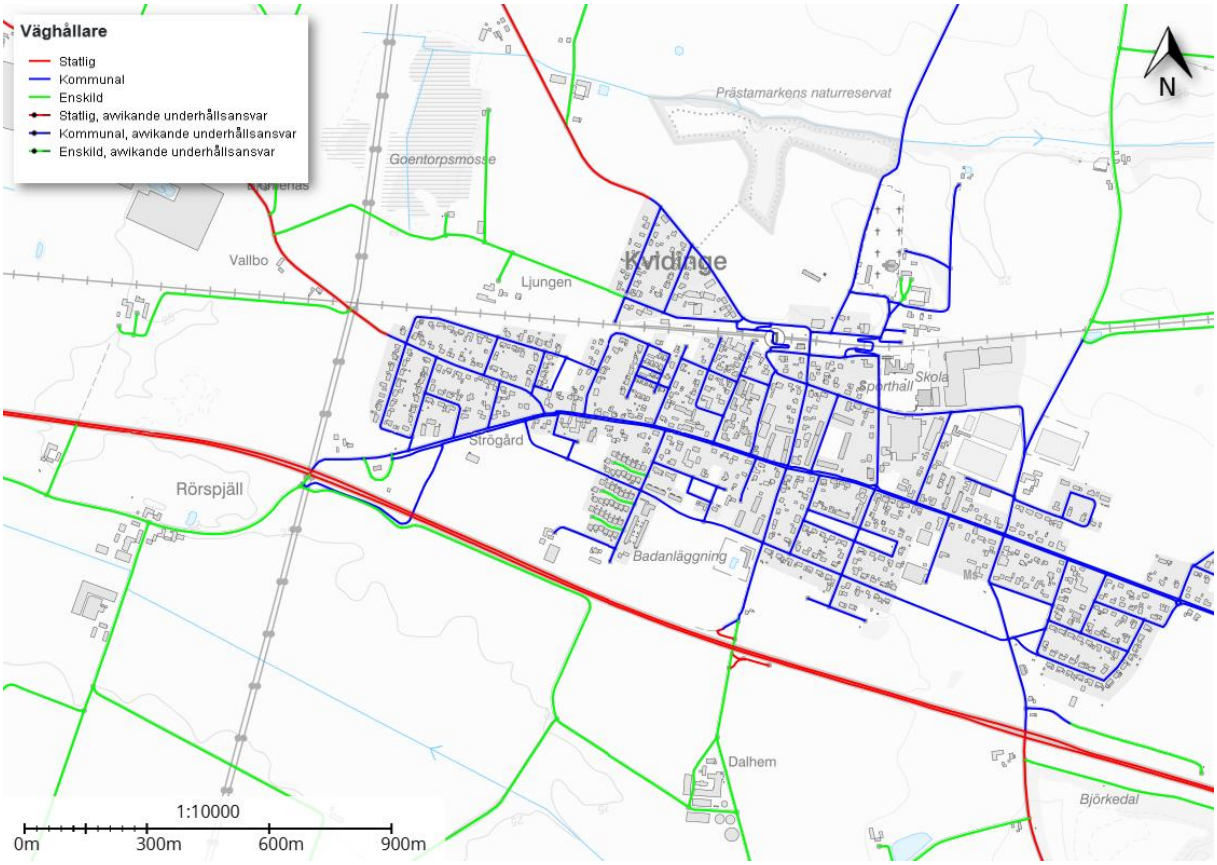
På Västra Storgatan gäller skyltad hastighet 40 km/h.



Figur 3 Befintliga hastighetsgränser på det omkringliggande vägnätet

2.2.2 Väghållare

I Kvidinge tätort är gatorna kommunala, med enstaka anslutningar som är enskilda. Väg 21 är statlig väg och väghållare är Trafikverket. Figur 4 visar väghållare i Kvidinge och omkringliggande vägnät. Detta är av intresse för kommande åtgärdsförslag då olika aktörer ansvarar för åtgärder och tillstånd beroende på vem som är ansvarig.

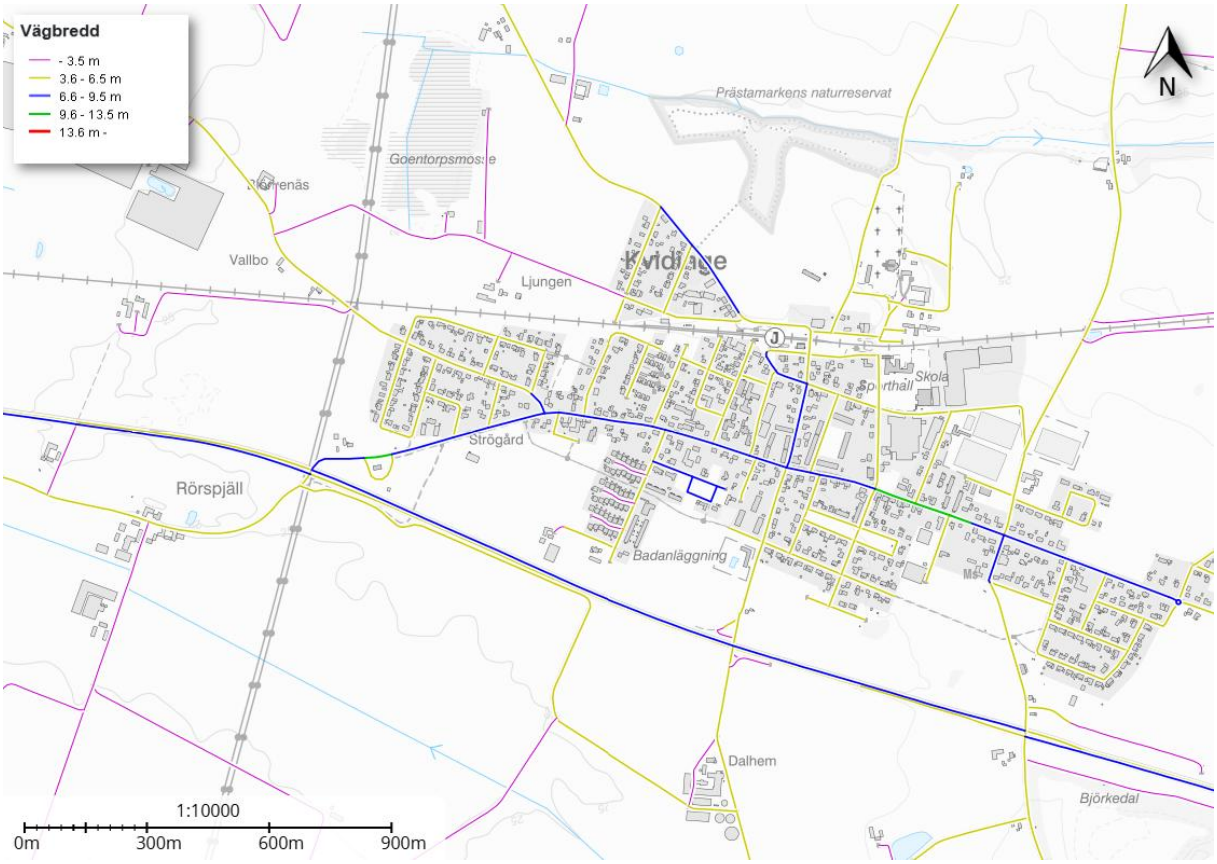


Figur 4 Befintliga väghållare på det omkringliggande vägnätet. Karta från NVDB.

2.2.3 Vägbredd

Västra Storgatan är 8,5 – 9,2 m bred från korsningen med Kärrarpsvägen till korsningen med Väg 21.

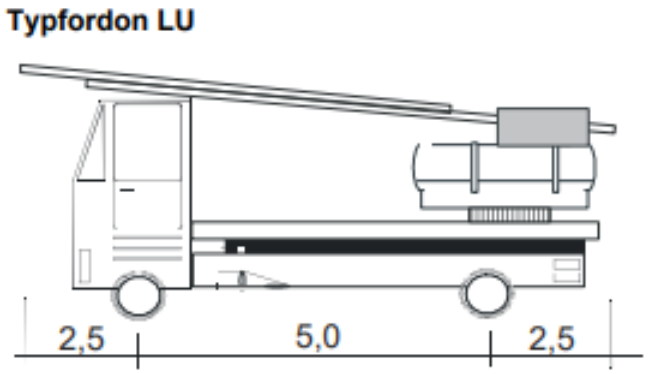
Väg 21 har två separerade körfält och bredden varierar mellan 5–8 m i de olika körfälten. Vägbredden är av god standard och tillräcklig för utryckningsfordon. Figur 2 visar befintliga körbanebredder på det omkringliggande vägnätet. Dessa mått ligger till grund för bedömning av framkomlighet för utryckningsfordon samt möjlig utformning av anslutningar inom planområdet.



Figur 5 Befintlig vägbredd på det omkringliggande vägnätet. Karta från NVDB.

2.2.4 Dimensionering för utryckningsfordon

De åtgärder som föreslås i den här utredningen är dimensionerade för Typfordon Lu, vilket är en 10 meter lång stegbil. Detta är det utryckningsfordon som har störst utrymmesbehov och därför det dimensionerande fordonet vid utformning av utryckningsvägar.



Figur 6 Illustration från VGU (Vägar och gators utformning, Trafikverket)

2.2.5 Olycksstatistik

Enligt ett utdrag från olycksdatabasen STRADA har ett tiotal olyckor inträffat i eller i anslutning till korsningen under de senaste tio åren. Utdraget omfattar Väg 21, cirka 200 meter åt respektive håll från

korsningen, samt en bit in på Västra Storgatan och Rörspjällsvägen. Bland de rapporterade olyckorna har två varit allvarliga.

Övriga rapporterade olyckor har varit lindriga eller måttliga olyckor. Den vanligaste olyckstypen är singelolyckor men ett antal olyckor är på något sätt kopplade till svängande fordon in eller ut från sekundärvägarna. Samtliga korsande-olyckorna har skett när fordon har kört ut på Väg 21 från sekundärvägarna. Enligt statistiken verkar korsningen inte ha problem med upphinnandeolyckor.

3. Trafik

3.1 Trafikflöden idag

I samband med denna trafikutredning genomfördes en trafikmätning på Västra Storgatan och Rörspjällsvägen. Trafikmätningarna på Väg 21 har hämtats från Vägtrafikflödeskartan (Trafikverket) och räknats upp till aktuellt år med hjälp av Trafikverkets uppräkningstal.

Mätningarna på Väg 21 visar ett något större flöde väster om korsningen med Västra Storgatan (13 557 fordon/dygn) jämfört med öster om korsningen (12 485 fordon/dygn). På Västra Storgatan är trafikflödet uppmätt till 2 288 fordon per dygn medan det på Rörspjällsvägen är mycket lågt, endast 103 fordon per dygn.

Figur 7 Trafikflöden på berörda vägar, redovisas i ÅDT (Årsdygnstrafik). Trafikmätningar på Västra Storgatan och Rörspjällsvägen genomförda 2026. Trafikflöde på Väg 21 är uppräknat från 2023 till år 2026.

För att bedöma hur trafiksituationen kan se ut i framtiden, oaktat exploateringen, har en generell uppräkning av trafiken gjorts med hjälp av Trafikverkets trafikutvecklingstal för vägtrafik[1]. Trafikutvecklingstalen utgör medelvärden för ett större geografiskt område, framtagna utifrån Trafikverkets basprognoser 2024. För aktuellt område gäller, enligt prognosen, en årlig trafiktillväxt på 0,96 % för personbilstrafik och 1,32 % för lastbilstrafik. Den årliga tillväxten avser perioden 2019-2045.

[1] https://bransch.trafikverket.se/contentassets/fa072eeb2fb24cada5c4142e4ad84ad1/2024/trafikutvecklingstal-vag_3.pdf

3.2 Trafikalstring

För att beräkna trafikalstringen till följd av exploateringen av detaljplanen har samtal förts med Räddningstjänsten Söderåsen. Uppgifter från samtalet har använts som underlag till de antaganden som gjorts i beräkningen.

Trafikalstringen till följd av exploateringen har utgått från uppgifter om antal anställda på befintlig Räddningsstation som bemannas heltid.

Denna bemannas i fem arbetsskift med fem personer per skift. Utöver detta finns en dagorganisation på plats dagtid bestående av sex anställda. Totalt arbetar under ett dygn 31 anställda. Totalt antal resor som genereras per dag blir därmed 62 resor (31*2) då anställda åker till och från arbetsplatsen.

Färdmedelsfördelningen som har använts utgår från Regions Skånes resvaneundersökning för Åstorps kommun år 2023. Denna visar att andelen resor till arbete med bil uppgår till 76 %.

Med antagen färdmedelsfördelning på 76% bilresor utgör det totala antalet bilrörelser till och från planområdet ca 47 resor/dygn. Nyttotrafiken, det vill säga service eller leveranser, antas vara 10 % av totala antalet resor (4,7 resor/dygn) och antalet utryckningar per dag är ca 1,4. Detta ger en total trafikalstring på ca 50 fordon per dygn (ÅDT).

Tabell 1 Sammanställning trafikalstringsberäkning

Väg	Trafikmätning	Trafik (prognos 2045)	Totalt antal fordon/dygn (prognos 2045)
Väg 21 väster	13 421	16 171	16 171
Västra Storgatan	2 288	2 288	2 341
Väg 21 öster	12 308	14 829	14 829
Rörspjällsvägen	103	103	103

Under samtal med Räddningstjänsten Söderåsen framkom att majoriteten av de anställda i dagsläget cyklar eller går till jobbet och att den generella färdmedelsfördelningen för kommunen troligen inte stämmer lika bra överens för just denna arbetsplats. Men i beräkningen av trafikalstringen har siffrorna från RVU använts för att inte riskera att underskatta antalet bilresor.

Trafikalstring i maxtimmen har beräknats utifrån maximal beläggning på räddningsstationen med 16 anställda på plats. Den totala trafiken i maxtimmen beräknas till ca 16 resor till och från planområdet.

Flödesfördelning

Flödesfördelning österut respektive västerut på morgon respektive eftermiddag baseras på utförda trafikmätningar.

<u>Västra Storgatan</u>

- Morgonens maxtimme är mer utspridd, kl. 6-7 färdas enbart (5,70 %) av dygnstrafiken och kl. 7-8 färdas enbart (5,67 %) av dygnstrafiken.
- Eftermiddagens maxtimme är mer koncentrerad, kl. 16-17 färdas hela 10,6 % av dygnstrafiken.
-

Väg 21

- Morgon 12 % av västergående trafiken färdas kl. 6-7, bara 5 % av den östergående trafiken färdas då
- Eftermiddag 9 % av västergående trafiken färdas kl. 16-17, och hela 16 % av den östergående trafiken färdas då

Sammanfattningsvis:

- ✓ Majoriteten kör västerut på morgonen och österut på eftermiddagen
- ✓ Morgonens rusningstrafik är mer utspridd, på eftermiddagen är den mer koncentrerad

Avseende utryckningarna fördelar de sig relativt jämnt mellan kommunerna. Statistik över utryckningar från år 2025 visar att 243 utryckningar gjordes till Klippans kommun och 257 till Åstorps kommun. Över 40% av larmen sker nattetid.

4. Kapacitet och framkomlighet

Framkomligheten i korsningen har beräknats med hjälp av verktyget Capcal, för att undersöka huruvida korsningen har tillräcklig kapacitet att hantera den förväntade trafikökningen som följer av exploateringen. Det vill säga om trafiksituationen är sådan att det ökade trafikflödet leder till framkomlighetsproblem såsom långa köer etc., eller om korsningen bedöms ha kapacitet nog att klara av den förväntade trafikökningen.

För mer utförlig beskrivning av Capcal och beräkningsresultaten, se bilaga 1.

4.1 Beräkningsförutsättningar

Beräkningarna genomförs för den mest belastade timmen, under för- och eftermiddag för att få fram kapacitetsutnyttjandegraden i korsningarna då trafikflödena är som allra högst under dygnet. Den mest belastade timmen infaller på eftermiddagen varför denna testas med den tillkommande trafiken från detaljplanen.

Anledningen till att belastningsgraden blir högst på eftermiddagen är för att en större del av trafiken färdas på eftermiddagens maxtimme, förmiddagens maxtimme är mer utspridd. Detta gör att både vänstersvängande från Väg 21 in på Västra Storgatan samt utsvängande från Västra Storgatan in på Väg 21 får vänta längre.

Beräkningarna avser följande scenarion:

- Nuläge förmiddag
- Nuläge eftermiddag
- 2045 förmiddag
- 2045 eftermiddag
- 2045 eftermiddag vid full utbyggnad enligt detaljplan

Dessutom testas åtgärderna:

- 2045 eftermiddag vid full utbyggnad enligt detaljplan + 60 km/h
- 2045 eftermiddag vid full utbyggnad enligt detaljplan + vänsterpåsvängskörfält+ Rörspjällsvägen stängd

4.2 Resultat

Resultaten i Capcal redovisas bland annat som *belastningsgrad*, vilket är ett mått som avser graden av kapacitetsnyttjande i en korsning. Belastningsgraden beräknas som kvoten mellan inkommande flöde och kapaciteten på respektive tillfart. Detta innebär att en tillfart som har kapaciteten 1000 fordon per timme och ett ingående flöde på 500 fordon per timme har en belastningsgrad på 0,5 (500/1000). En belastningsgrad på 1,0 innebär att det ingående flödet på en anslutning är lika högt som den faktiska kapaciteten, vilket gör att det uppstår längre köer samtidigt som vägnätet blir väldigt känsligt för störningar. Enligt VGU[2] ska korsningar utformas så att belastningsgraden under dimensionerande timme i det mest belastade körfältet inte överstiger 0,8.

Beräkningarna visar att den teoretiska kapaciteten är god i korsningen både i nuläget och år 2045 efter att aktuell exploatering genomförts. Skillnaderna i hur belastad korsningen är 2045 *med och utan* den tillkommande trafiken från detaljplanen är marginell. Den teoretiska kapaciteten i korsningen understiger VGU:s riktvärde 0,8 med råge vilket gör att man med säkerhet kan säga att inga kapacitetsproblem uppstår på grund av exploateringen. Däremot ökar genomsnittstiden som fordon behöver vänta på att kunna svänga ut från Västra Storgatan till Väg 21. Majoriteten av denna ökning kommer dock från den generella ökningen enligt Trafikverkets basprognos, och inte från exploateringen.

Eftersom den teoretiska kapaciteten i korsningen är god så utgår rekommenderade åtgärder primärt från att minska väntetiden på Västra Storgatan och därmed förbättra trafiksärheten i korsningen. Ju längre tid ett fordon blir stående desto mer ökar risken att föraren gör en chansartad utkörning, antingen på grund av stressen som bakomvarande fordon ger upphov till eller för att denne förare själv har bråttom.

För mer utförlig beskrivning av Capcal och beräkningsresultaten, se bilaga 1.

[2] Vägars och gators utformning, TRVINFRA-00396, Trafikverket 2024-11-01, Tabell 9.2.2.4-1 *Standardnivåer för framkomlighet under dimensionerande timme*

5. Åtgärder

I detta kapitel presenteras de studerande åtgärderna med resonemang om effektbedömning. De åtgärder som rekommenderas för fortsatt planering redovisas i nästa kapitel.

5.1 Vänsterpåsvängskörfält och stängning av Rörspjällsvägen

Denna åtgärd är sedan tidigare en framtagen trafiklösning och innebär att ett accelerationsfält anläggs på Väg 21 västerut från korsningen med väg 1815. För att detta ska få plats inom vägområdet förutsätter åtgärden även stängning av Rörspjällvägens anslutning i korsningen, och borttagande av befintligt vänstersvängkörfält på Väg 21. Genom att göra detta möjliggörs ett vänsterpåsvängskörfält på Väg 21 i riktning mot Klippan.

Åtgärden innebär en ombyggnation av korsningen och är en steg 3-åtgärd enligt fyrstegsprincipen och behöver utföras i samråd med Trafikverket.

Vänsterpåsvängskörfält och stängning av Rörspjällsvägen innebär avsevärt bättre framkomlighet för fordon i korsningen, framför allt för västersvängande fordon från Västra Storgatan.

På sträckan finns vajermitträcke som behöver justeras. Detta behöver studeras mer i detalj vid eventuell projektering men bedöms som görbart utifrån nuvarande utredningsskede.

Resultat från Capcal:

Beräkningen visar att åtgärden sänker belastningsgraden i korsningen.

- Belastningsgraden på Västra Storgatan minskar från 0.61 till 0.28.
- Belastningsgraden på Väg 21 österut minskar 0.39 till 0.28.
- Belastningsgraden på Väg 21 västerut är oförändrad.
- 86 % av fordonen på Västra Storgatan blir stående i väntan på att köra ut på Väg 21, att jämföra med 94 % utan åtgärden.
- I genomsnitt tar det 26 sekunder innan fordonet kan köra ut, att jämföra med 88 sekunder utan åtgärden.

En skiss över åtgärden återfinns i Bilaga 2.

5.2 Hastighetssäkring med ATK

Automatisk trafiksäkerhetskontroll, ATK, föreslås sättas upp på den befintliga sträckan med hastighetsbegränsning 70 km/h. Eftersom hastigheten nyligen ändrades, i februari 2026, bör åtgärden föregås av en uppföljning av den aktuella hastighetsefterlevnaden. Uppföljningen kan visa hur väl trafikanterna följer den nya hastighetsbegränsningen och ligga till grund för den fortsatta bedömningen av behovet av ATK.

Åtgärden bedöms bidra till ökad hastighetsefterlevnad på sträckan. Trafiksäkerhetskameror har en dämpande effekt på fordonshastigheterna, särskilt på platser där medelhastigheten ligger över gällande hastighetsgräns. Lägre hastigheter minskar både risken för olyckor och framför allt risken för allvarliga konsekvenser vid en olycka.

5.3 Hastighetssänkning till 60 km/h

En alternativ åtgärd är att ändra den skyltade hastigheten förbi korsningen och sänka från 70 km/h till 60 km/h. Åtgärden innebär att framkomligheten för svängande fordon i korsningen förbättras.

En lägre hastighet ger trafikanter bättre möjlighet att uppfatta korsningen, bedöma trafiksituationen och anpassa körningen i tid. Lägre hastigheter minskar både risken för olyckor och framför allt risken för allvarliga konsekvenser vid en olycka.

Åtgärden kan genomföras fristående eller kombineras med ATK. Om uppföljande mätningar visar att hastighetsefterlevnaden är låg kan ATK användas som en kompletterande hastighetssäkrande åtgärd.

Åtgärden är en steg 2-åtgärd enligt fyrstegsprincipen och behöver utföras i samråd med Trafikverket och Länsstyrelsen.

Resultat från Capcal:

Beräkningen visar att åtgärden sänker belastningsgraden i korsningen.

- Belastningsgraden på Västra Storgatan minskar från 0.61 till 0.48.
- Belastningsgraden på Väg 21 är oförändrad.
- 91 % av fordonen på Västra Storgatan blir stående i väntan på att köra ut på Väg 21, att jämföra med 94 % utan åtgärden.
- I genomsnitt tar det 56 sekunder innan fordonet kan köra ut, att jämföra med 88 sekunder utan åtgärden.

5.4 Varningsmärke

För att underlätta för utryckningsfordon i korsningen föreslås att vägmärke sätts upp som varnar trafiken på Väg 21. Varningsmärket A40 tillsammans med tilläggstavla T22 med texten ”Utryckningsfordon” föreslås därför som en steg-1 åtgärd. Räddningstjänsten uttryckte ett önskemål om en varningssignal i korsningen som varnar vid utryckning men som inte stannar trafiken.

Figur 8 Vägmärke A40 Annan fara

5.5 Cirkulationsplats

Cirkulationsplats är en tänkbar åtgärd på framförallt lång sikt som är starkt kopplad till annan utveckling och exploatering i Kvidinge.

Rekommendationen är att korsningen hålls under uppsikt och att en cirkulationsplats anläggs på sikt om Kvidinge fortsätter att växa. Liknande trafiksituation återfinns en mil bort, i Bjuv, vid korsningen väg 110/Mellersta vägen. Där anlade Trafikverket en cirkulationsplats år 2020. Trafikflödet på Mellersta vägen är något högre än på Västra Storgatan men flödet på Väg 21 är betydligt högre än på väg 110, vilket indikerar att lösning med cirkulationsplats borde ses som lämplig framöver.

6. Fortsatt planering och rekommendation

Beräkningarna visar att den teoretiska kapaciteten är god i korsningen både i nuläget och år 2045 efter att aktuell exploatering genomförts.

Eftersom den teoretiska kapaciteten i korsningen är god så utgår rekommenderade åtgärder primärt från att minska väntetiden på Västra Storgatan och därmed förbättra trafiksärheten i korsningen. Ju längre tid ett fordon blir stående desto mer ökar risken att föraren gör en chansartad utkörning, antingen på grund av stressen som bakomvarande fordon ger upphov till eller för att denne förare själv har bråttom.

Rekommendationen är därför att nedanstående åtgärd genomförs vid planens genomförande:

- Varningsmärke. Billig åtgärd som Räddningstjänsten själva efterfrågar. Påverkan på kapacitet förmodligen försumbar men kan ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten.

Efter planens genomförande kan ytterligare åtgärder behövas. Nedanstående åtgärd har tidigare lyfts av Trafikverket och bedöms därför vara mest genomförbar av kvarstående åtgärder:

- Vänsterpåsvängskörfält och stängning av Rörspjällsvägen. En mer omfattande anläggnings- och kostnadsmässig åtgärd som har positiv inverkan på både kapacitet och trafiksäkerhet i korsningen. Trafikverket har lyft detta som en möjlig åtgärd.

Kvarvarande åtgärder bedöms svårare att genomföra men kan ge viss effekt på trafiksäkerheten:

- Hastighetssäkring med ATK. Relativt billig åtgärd som har positiv inverkan på både kapacitet och trafiksäkerhet i korsningen.
- Hastighetssänkning till 60 km/h. Billig reglersmässig åtgärd som har positiv inverkan på både kapacitet och trafiksäkerhet i korsningen. Kräver dock samordning med Trafikverket och Länsstyrelsen. Denna åtgärd kan av Trafikverket ses som kapacitetshämmande på Väg 21 och därmed bli svår genomföra. Därtill har en permanent hastighetssänkning till 70 km/h nyligen genomförts i korsningen.

Cirkulationsplats är inte aktuellt till följd av den aktuella planen.

Bilaga1 - Framkomlighetsberäkning

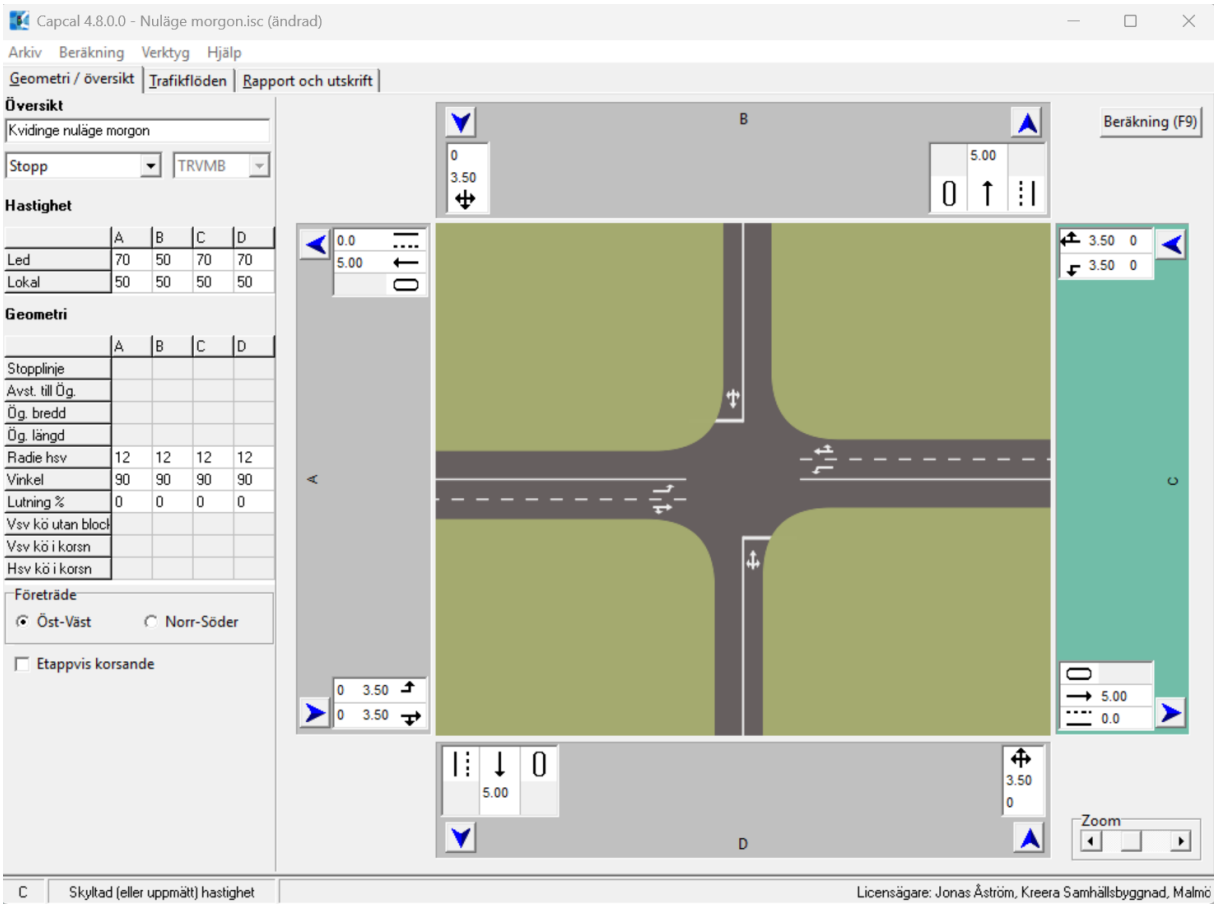
Capcal

Framkomligheten i Väg 21/Västra Storgatan har beräknats med hjälp av Capcal, som är ett program för beräkning av kapacitet och framkomlighet i vägkorsningar. Capcal beräknar både belastningsgrad, kölängd och fördröjning i korsningspunkten. Belastningsgraden är ett mått som avser graden av kapacitetsnyttjande i en korsning. Belastningsgraden beräknas som kvoten mellan inkommande flöde och kapaciteten på respektive tillfart. Detta innebär att en tillfart som har kapaciteten 1000 fordon per timme och ett ingående flöde på 500 fordon per timme har en belastningsgrad på 0,5 (500/1000). En belastningsgrad på 1,0 innebär att det ingående flödet på en anslutning är lika högt som den faktiska kapaciteten, vilket gör att det uppstår längre köer samtidigt som vägnätet blir väldigt känsligt för störningar. Enligt VGU[3] ska korsningar utformas så att belastningsgraden under dimensionerande timme i det mest belastade körfältet inte överstiger 0,8.

Kölängder redovisas i Capcal som antal köande fordon. Kölängder anges dels som medel-kö (genomsnittlig kö) och som 90-percentilen vilken är den kölängd som underskrids 90 % av tiden. Fördröjning anges i sekunder per fordon. Fördröjningen redovisas dels i form av geometrisk fördröjning, dels som fördröjning vid konflikt. Den geometriska fördröjningen uppstår till följd av retardation och acceleration jämfört med om korsningen inte fanns (körning av samma sträcka på rak väg). Fördröjning vid konflikt är den fördröjning som uppstår till följd av konflikter med andra fordon. Slutligen presenteras även den totala fördröjningen vilken består av accelerationsfördröjningen och det största värdet av interaktionsfördröjningen och retardationsfördröjningen. Den totala fördröjningen är således inte en rak summering av den geometriska fördröjningen och fördröjningen vid konflikt.

I figur visas ett exempel från Capcal över fyrvägskorsningen mellan Västra Storgatan, Väg 21 och Rörspjällsvägen.

[3] Vägars och gators utformning, TRVINFRA-00396, Trafikverket 2024-11-01, Tabell 9.2.2.4-1 *Standardnivåer för framkomlighet under dimensionerande timme*



Figur 9 Beskrivning av de geometriska förutsättningarna i Capcal för korsningen.

Framkomlighetsberäkning för korsning

Beräkningsförutsättningar

Beräkningarna genomförs för den mest belastade timmen, under för- och eftermiddag för att få fram kapacitetsutnyttjandegraden i korsningarna då trafikflödena är som allra högst under dygnet. Den mest belastade timmen infaller på eftermiddagen varför denna testas med den tillkommande trafiken med från detaljplanen.

Anledningen till att belastningsgraden blir högst på eftermiddagen är för att en större del av trafiken färdas på eftermiddagens maxtimme, förmiddagens maxtimme är mer utspridd. Detta gör att både vänstersvängande från Väg 21 in på Västra Storgatan samt utsvängande från Västra Storgatan in på Väg 21 får vänta längre.

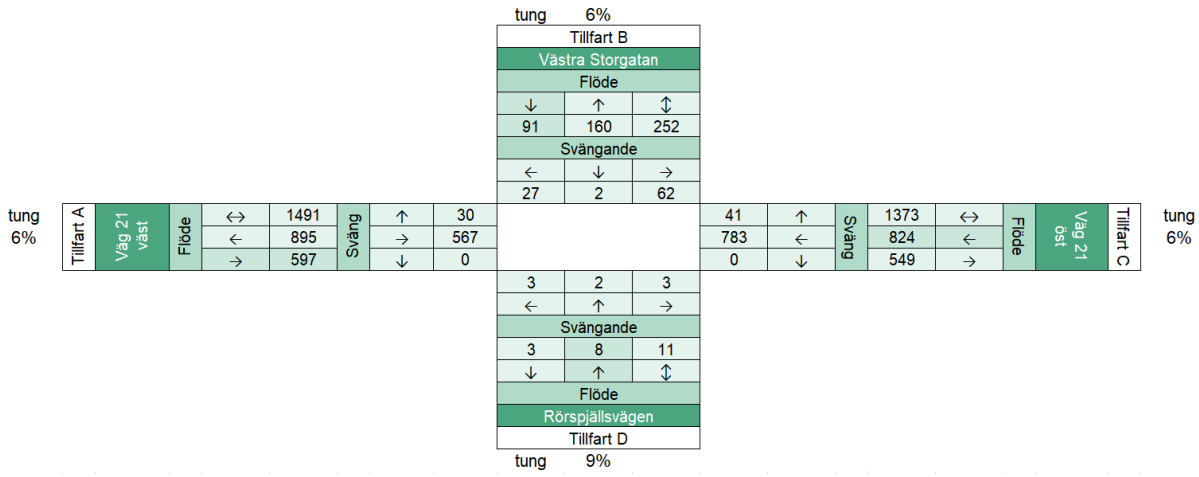
Beräkningarna avser följande scenarion:

- Nuläge förmiddag
- Nuläge eftermiddag
- 2045 förmiddag
- 2045 eftermiddag
- 2045 eftermiddag vid full utbyggnad enligt detaljplan

Dessutom testas åtgärderna:

- 2045 eftermiddag vid full utbyggnad enligt detaljplan + 60 km/h
- 2045 eftermiddag vid full utbyggnad enligt detaljplan + vänsterpåsvängskörfält+ Rörspjällsvägen stängd

I figur redovisas trafikflöden och antagen svängfördelning i korsningspunkten under maxtimmen som används vid beräkning.



Figur 10 Trafikflöde och svängrörelser under morgonens maxtimme i korsningen i nuläget.

Resultat

Beräkningsresultaten i Capcal redovisas i tabellform som anger bland annat belastningsgrad och kölängd för respektive tillfart. Det totala trafikflödet under maxtimmen redovisas i kolumn Flöde (f/t) och i kolumn Kapacitet (f/t) anges hur många fordon som respektive tillfart klarar av (dess kapacitet). Utifrån dessa parametrar beräknas sedan belastningsgraden (flöde/kapacitet). Belastningsgraden i den mest belastade tillfarten ska understiga belastningsgrad 0,8 för att kapaciteten ska ses som god.

Beräkningarna visar att inga kapacitetsproblem uppstår avseende belastningsgrad men att väntetiden blir lång år 2045 för att fordon ska kunna svänga ut på Väg 21 från Västra Storgatan. Exploateringen påverkar enbart kapacitetsituationen marginellt. Av trafiksäkerhetsskäl rekommenderas ändå att de rekommenderade åtgärderna implementeras.

Rekommendationen är även att korsningen hålls under uppsikt och att en cirkulationsplats anläggs på sikt om Kvidinge fortsätter att växa. Liknande trafiksituation återfinns en mil bort, i Bjuv, vid korsningen väg 110/Mellersta vägen. Där anlade Trafikverket en cirkulationsplats år 2020. Trafikflödet på Mellersta vägen är något högre än på Västra Storgatan men flödet på Väg 21 är betydligt högre än på väg 110, vilket indikerar att lösning med cirkulationsplats borde ses som lämplig framöver.

Nuläge förmiddag

Beräkningen visar att inga kapacitetsproblem finns. Beräkningarna visar dock att 75 % av fordonen på Västra Storgatan blir stående i väntan på att köra ut på Väg 21, i genomsnitt tar det 15 sekunder innan fordonet kan köra ut.

Tabell 2 Resultat från framkomlighetsberäkning för korsningen, flödena avser morgonens maxtimme i nuläget.

Resultat, en timme.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon) Medel	90-percentil
Väg 21 väster	1	HR	431	1869	0.23	0.0	0.0
	2	V	20	554	0.04	0.0	0.0
Västra Storgatan	1	HRV	104	360	0.29	0.3	0.5
Väg 21 öster	1	HR	532	1869	0.28	0.0	0.0
	2	V	1	633	0.00	0.0	0.0
Rörspjällsvägen	1	HRV	23	541	0.04	0.0	0.0

Fördröjning och andel stopp per körfält

Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f Konflikt	Geom.	Totalt	Andel fördröjda % Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar
Väg 21 väster	1	0	0	0	0	0	0	0
	2	4	7	7	58	42	100	14
Västra Storgatan	1	10	7	15	75	25	100	51
Väg 21 öster	1	0	0	0	0	4	4	0
	2	3	9	9	49	51	100	11
Rörspjällsvägen	1	5	8	9	55	45	100	17
Alla fordon		1	1	2	9	6	15	5

Nuläge eftermiddag

Beräkningen visar att inga kapacitetsproblem finns. Beräkningarna visar dock att 86 % av fordonen på Västra Storgatan blir stående i väntan på att köra ut på Väg 21, i genomsnitt tar det 36 sekunder innan fordonet kan köra ut.

Tabell 3 Resultat från framkomlighetsberäkning för korsningen, flödena avser eftermiddagens maxtimme i nuläget.

Resultat, en timme.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon) Medel	90-percentil
Väg 21 väster	1	HR	861	1869	0.46	0.0	0.0
	2	V	56	500	0.11	0.1	0.1
Västra Storgatan	1	HRV	46	151	0.30	0.4	0.8
Väg 21 öster	1	HR	606	1869	0.32	0.0	0.0
	2	V	1	340	0.00	0.0	0.0
Rörspjällsvägen	1	HRV	23	280	0.08	0.1	0.1

Fördröjning och andel stopp per körfält

Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f Konflikt	Geom.	Totalt	Andel fördröjda % Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar
Väg 21 väster	1	0	0	0	0	0	0	0
	2	4	7	7	64	36	100	20
Västra Storgatan	1	31	8	36	86	14	100	74
Väg 21 öster	1	0	1	1	0	9	9	0
	2	6	9	11	74	26	100	34
Rörspjällsvägen	1	10	9	14	78	22	100	44
Alla fordon		1	1	2	6	6	11	3

2045 förmiddag utan exploatering

Beräkningen visar att inga kapacitetsproblem finns. Beräkningarna visar dock att 82 % av fordonen på Västra Storgatan blir stående i väntan på att köra ut på Väg 21, i genomsnitt tar det 20 sekunder innan fordonet kan köra ut.

Tabell 4 Resultat från framkomlighetsberäkning för korsningen, flödena avser förmiddagens maxtimme år 2045.

Resultat, en timme.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon) Medel	90-percentil
Väg 21 väster	1	HR	522	1869	0.28	0.0	0.0
	2	V	20	476	0.04	0.0	0.0
Västra Storgatan	1	HRV	104	285	0.36	0.4	0.9
Väg 21 öster	1	HR	640	1869	0.34	0.0	0.0
	2	V	1	561	0.00	0.0	0.0
Rörspjällsvägen	1	HRV	23	461	0.05	0.0	0.0

Fördröjning och andel stopp per körfält

Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar
Väg 21 väster	1	0	0	0	0	0	0	0
	2	4	7	7	64	36	100	20
Västra Storgatan	1	16	8	20	82	18	100	63
Väg 21 öster	1	0	0	0	0	4	4	0
	2	3	9	9	56	44	100	13
Rörspjällsvägen	1	5	9	10	61	39	100	20
Alla fordon		1	1	2	9	5	13	6

2045 eftermiddag utan exploatering

Beräkningen visar att inga kapacitetsproblem finns. Beräkningarna visar dock att 92 % av fordonen på Västra Storgatan blir stående i väntan på att köra ut på Väg 21, i genomsnitt tar det 73 sekunder innan fordonet kan köra ut.

Tabell 5 Resultat från framkomlighetsberäkning för korsningen, flödena avser eftermiddagens maxtimme år 2045.

Resultat, en timme.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon) Medel	90-percentil
Väg 21 väster	1	HR	1048	1869	0.56	0.0	0.0
	2	V	56	418	0.13	0.1	0.1
Västra Storgatan	1	HRV	46	95	0.48	0.9	1.9
Väg 21 öster	1	HR	730	1869	0.39	0.0	0.0
	2	V	1	246	0.00	0.0	0.0
Rörspjällsvägen	1	HRV	23	195	0.12	0.1	0.1

Fördröjning och andel stopp per körfält

Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar
Väg 21 väster	1	0	0	0	0	0	0	0
	2	6	8	9	71	29	100	29
Västra Storgatan	1	68	8	73	92	8	100	87
Väg 21 öster	1	0	0	0	0	8	8	0
	2	9	10	14	81	19	100	46
Rörspjällsvägen	1	15	9	20	85	15	100	57
Alla fordon		2	1	2	5	5	10	4

2045 eftermiddag MED exploatering

Beräkningen visar att inga större kapacitetsproblem finns. Beräkningarna visar dock att 94 % av fordonen på Västra Storgatan blir stående i väntan på att köra ut på Väg 21, i genomsnitt tar det 93 sekunder innan fordonet kan köra ut.

Tabell 6 Resultat från framkomlighetsberäkning för korsningen, flödena avser eftermiddagens maxtimme år 2045 MED exploatering

Resultat, en timme.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon) Medel	90-percentil
Väg 21 väster	1	HR	1048	1869	0.56	0.0	0.0
	2	V	58	416	0.14	0.1	0.1
Västra Storgatan	1	HRV	58	95	0.61	1.5	3.1
Väg 21 öster	1	HR	732	1869	0.39	0.0	0.0
	2	V	1	246	0.00	0.0	0.0
Rörspjällsvägen	1	HRV	23	194	0.12	0.1	0.1

Fördröjning och andel stopp per körfält

Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f Konflikt	Geom.	Totalt	Andel fördröjda % Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar
Väg 21 väster	1	0	0	0	0	0	0	0
	2	6	8	9	71	29	100	30
Västra Storgatan	1	88	8	93	94	6	100	90
Väg 21 öster	1	0	0	0	0	9	9	0
	2	9	10	14	81	19	100	46
Rörspjällsvägen	1	15	9	20	85	15	100	57
Alla fordon		3	1	4	6	5	11	4

2045 eftermiddag MED exploatering + åtgärd 60 km/h

Beräkningen visar att åtgärden sänker belastningsgraden.

- Belastningsgraden på Västra Storgatan minskar från 0.61 till 0.48.
- Belastningsgraden på Väg 21 är oförändrad.
- 91 % av fordonen på Västra Storgatan blir stående i väntan på att köra ut på Väg 21, att jämföra med 94 % utan åtgärden.
- I genomsnitt tar det 56 sekunder innan fordonet kan köra ut, att jämföra med 88 sekunder utan åtgärden.

Tabell 7 Resultat från framkomlighetsberäkning för korsningen, flödena avser eftermiddagens maxtimme år 2045 MED exploatering + åtgärd 60 km/h

Resultat, en timme.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon) Medel	90-percentil
Väg 21 väster	1	HR	1048	1869	0.56	0.0	0.0
	2	V	58	476	0.12	0.1	0.1
Västra Storgatan	1	HRV	58	121	0.48	0.9	1.9
Väg 21 öster	1	HR	732	1869	0.39	0.0	0.0
	2	V	1	289	0.00	0.0	0.0
Rörspjällsvägen	1	HRV	23	232	0.10	0.1	0.1

Fördröjning och andel stopp per körfält

Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar
Väg 21 väster	1	0	0	0	0	0	0	0
	2	5	7	8	68	32	100	27
Västra Storgatan	1	52	7	56	91	9	100	84
Väg 21 öster	1	0	0	0	0	8	8	0
	2	7	8	11	78	22	100	43
Rörspjällsvägen	1	12	7	16	82	18	100	54
Alla fordon		2	1	2	6	5	10	4

2045 eftermiddag MED exploatering + vänsterpåsvängskörfält

Beräkningen visar att åtgärden sänker belastningsgraden.

- Belastningsgraden på Västra Storgatan minskar från 0.61 till 0.28.
- Belastningsgraden på Väg 21 österut minskar 0.39 till 0.28.
- Belastningsgraden på Väg 21 västerut är oförändrad.
- 86 % av fordonen på Västra Storgatan blir stående i väntan på att köra ut på Väg 21, att jämföra med 94 % utan åtgärden.
- I genomsnitt tar det 26 sekunder innan fordonet kan köra ut, att jämföra med 88 sekunder utan åtgärden.

Tabell 8 Resultat från framkomlighetsberäkning för korsningen, flödena avser eftermiddagens maxtimme år 2045 MED exploatering + åtgärd vänsterpåsvängskörfält

Resultat, en timme.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Väg 21 väster	1	R	1047	1869	0.56	0.0	0.0
	2	V	58	416	0.14	0.1	0.1
Västra Storgatan	1	HV	57	204	0.28	0.3	0.6
Väg 21 öster	1	HR	732	1869	0.39	0.0	0.0

Fördröjning och andel stopp per körfält

Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	Andel som stannar
Väg 21 väster	1	0	0	0	0	0	0	0
	2	6	8	9	71	29	100	30
Västra Storgatan	1	21	8	26	86	14	100	70
Väg 21 öster	1	0	0	0	0	9	9	0
Alla fordon		1	1	1	5	5	10	3