

# Bilaga C5 Trafikutredning Örtoftaverket



Foto: Krafringen

**Sweco Sverige AB**

**Uppdrag**

**Uppdragsnummer**

**Kund**

**Datum**

**Upprättad av**

**Kvalitetsgranskad av**

**Dokumentreferens**

RegNo 556767-9849

Tillstånd Krafringen Örtoftaverket

30039651

Krafringen Energi AB

2022-12-15

Cecilia Eriksson och Caroline Nilsson

Malin Johansson

# Innehållsförteckning

1.	Inledning .....	4
1.1	Bakgrund och syfte .....	4
1.2	Avgränsning .....	4
2.	Trafikflöde .....	5
2.1	Dagens trafikflöde .....	5
2.2	Beräknad trafik vid ökad verksamhet .....	6
2.2.1	Trafik till och från kraftvärmeverket .....	6
2.2.2	Trafikmängd .....	6
2.2.3	Riktningfördelning trafik .....	7
2.2.4	Tåganslutning .....	9
2.2.5	Total trafikmängd fördelat i vägnät .....	9
3.	Trafiksäkerhet och olycksstatistik .....	11
3.1	Jämförelse innan och efter kraftvärmeverket .....	13
4.	Analys av omkringliggande vägnät .....	15
4.1	Väg 104 väster om kraftvärmeverket .....	15
4.2	Väg 104 mellan kraftvärmeverket och Gårdsstånga .....	16
4.3	Väg 1267 norr om kraftvärmeverket .....	17
4.4	Väg 936 söder om kraftvärmeverket .....	18
5.	Slutsats .....	19

# 1. Inledning

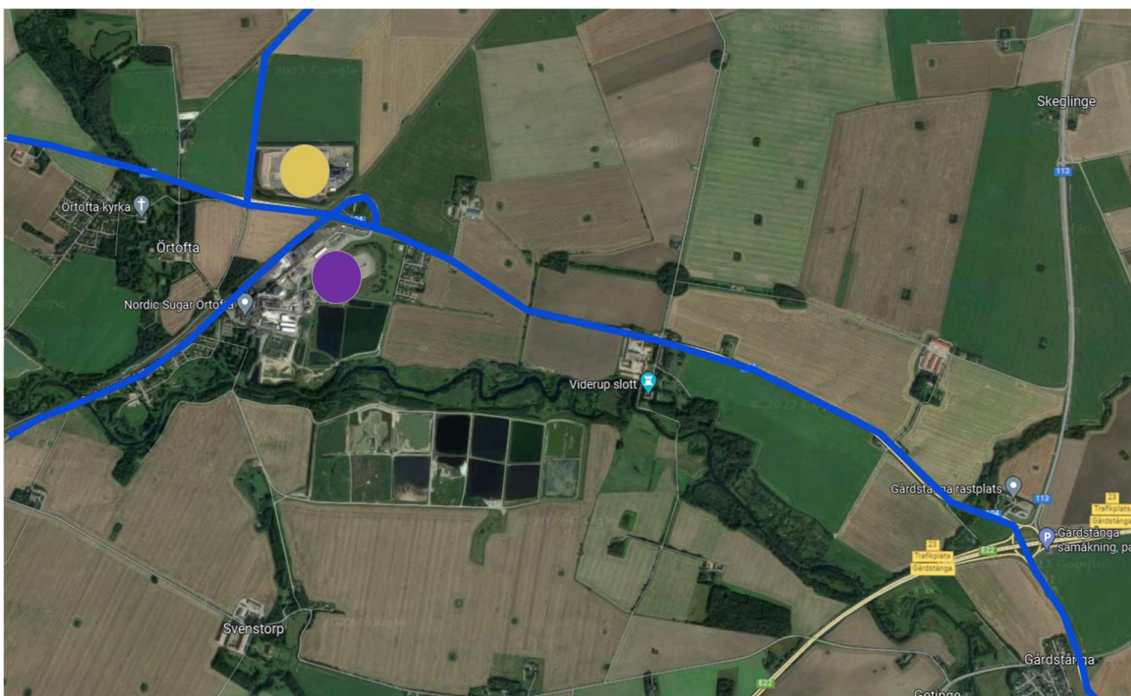
## 1.1 Bakgrund och syfte

År 2014 stod kraftvärmeverket i Örtofta klart. Verket ska nu utökas. Den utökade verksamheten kommer att generera fler transporter med lastbil men personbilstrafiken förblir densamma då personalstyrkan inte förväntas öka.

Denna trafikutredning är en del inom pågående tillståndsprövning för utökad verksamhet för verket och ska beskriva den förväntade ökningen av trafik som utbyggnaden ger upphov till på vägnätet samt effekterna avseende trafiksäkerhet och kapacitet.

## 1.2 Avgränsning

Vägnätet som analyseras visas med blå markering i figuren nedan.



Figur 1. Analyserat vägnät markerat som blått. Gul cirkel är kraftvärmeverkets placering och lila cirkel visar Sockerbrukets placering. Kartunderlag: Google maps (2022), bearbetad av Sweco.

## 2. Trafikflöde

### 2.1 Dagens trafikflöde

I Tabell 1 nedan redovisas trafikflödet per årsmedeldygn (ÅDT) på vägnätet i anslutning till kraftvärmeverket. Trafikflödet är hämtade från Trafikverkets trafikflödeskarta. Trafikmätningarna räknas upp till nuläget (år 2022) med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal för manuella beräkningar. De uppräknade trafikflödena innebär därmed att det som beräknas är ett "worst case" scenario, då vi inte vet om genomfartstrafiken eller den lokala trafiken har ökat sedan mätningarna gjordes.

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) för tung trafik 2022 räknas upp med 9 % enligt Trafikverkets effektsamband för att omvandlas till motsvarande värden för årsmedelvardagsdygn (ÅVDT). Årsmedelvardagsdygnstrafiken (ÅVDT) för tung trafik blir då fördelat på vägnätet enligt nedanstående tabell.

Tabell 1. Dagens trafikflöde på vägnätet i anslutning till kraftvärmeverket.

Väg	Mätår	Uppmätt totalt ÅDT	ÅDT Tung trafik	Andel tung trafik	ÅDT år 2022 totalt	ÅDT år 2022 tung trafik	ÅVDT 2022 totalt	ÅVDT 2022 tung trafik
Väg 104, väster om kraftvärmeverket	2017	3020	380	13%	3241	421	3533	459
Väg 104 öster om kraftvärmeverket	2017	3270	380	12%	3509	456	3825	497
Väg 1267, norr om kraftvärmeverket	2016	1790	120	7%	1919	250	2092	272
Väg 936, söder om kraftvärmeverket	2016	1360	90	7%	1458	190	1589	207

Ovanstående tabell redovisar ÅVDT för år 2022, dvs medeltrafik under ett vardagsdygn för hela året 2022. Trafikflödet varierar mycket under året och har en topp under höstmånaderna, då betesskörden sker samtidigt som kraftvärmeverket körs på full kapacitet. Det är därför intressant att även belysa trafikflöde under ett medelhöstdygn. I nedanstående tabell redovisas tung trafik under ett höstvardagsdygn 2022 på respektive väg. Trafikflödet är hämtade från Trafikverkets trafikflödeskarta. Mätningar som är gjorda tidigare än 2021 är uppräknade till 2022 med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal för manuella beräkningar.

Tabell 2. Trafikflöde tung trafik under ett medel höstvardagsdygn 2022.

Väg	Tung trafik under ett medel höstvardagsdygn 2022
Väg 104, väster om kraftvärmeverket	307
Väg 104, öster om kraftvärmeverket	869
Väg 1267, norr om kraftvärmeverket	267
Väg 936, söder om kraftvärmeverket	180

En höstdag ökar trafiken på väg 104 öster om kraftvärmeverket i jämförelse med en medeldag under året. Detta beror på att många av transportererna från sockerbruket under betesskörden kör på väg 104 i riktning mot E22.

## 2.2 Beräknad trafik vid utökad verksamhet

### 2.2.1 Trafik till och från kraftvärmeverket

Transporter till och från kraftvärmeverket sker vardagar mellan 06.00 och 22.00 samt lördagar 08.00 till 15.00. Under dessa tider levereras bränsle till anläggningen och restprodukter transporteras därifrån. Alla leveranser sker med lastbil och redovisas i Tabell 3 nedan. Bränslet köps från leverantörer inom en radie på 5 till 20 mil från anläggningen. Antalet bränsletransporter är färre under sommarmånaderna. Flest transporter sker på vardagar, cirka 99 %, medan endast 1 % av det totala antalet transporter under året sker på lördagar. Inga transporter sker på söndagar.

Fram till 2028 planerar kraftvärmeverket att utöka sin verksamhet. De transporter som främst ökar är bränsle, tillsatsvaror och asktransporter. Dessa beräknas utökas med 50 % i jämförelse med 2022. Returträet transporteras med 18 meters trailers eller lastbil med släp. Cirka hälften av dem kör på väg 104 i riktning mot Gårdsstånga och resterande i riktning mot Kävlinge.

Biobränslen transporteras med lastbil med släp. Hälften av dem trafikerar väg 104 i riktning mot Gårdsstånga och en del på väg 104 i riktning mot Kävlinge. Endast några få transporter går norrut via väg 1267.

### 2.2.2 Trafikmängd

I Tabell 3 nedan redovisas det totala antalet transporter till kraftvärmeverket för nuläget på vardagar och det beräknade antalet transporter år 2028.

Det totala antalet transporter till kraftvärmeverket beräknas år 2028 vara 12 000 per år och i genomsnitt 54 per vardag. Det sker därmed en ökning med 3 900 transporter per år mellan nuläget och 2028.

Då flest transporter sker på vardagar och endast ett fåtal på lördagar och inga på söndagar är det lämpligast att utgå från medeltrafikmängden på ett vardagsdygn. Beräkningen nedan utgår från att alla transporter sker med lastbil.

Tabell 3. Antalet transporter till och från kraftvärmeverket för nuläge och 2028, ÅVDT. Källa: Krafringen.

Örtofta kraftvärmeverk	Antal transporter totalt per år nuläge	Antal vardagar med transporter	Antal transporter medel per dag nuläge	Antal transporter totalt per år 2028	Antal transporter medel per dag 2028	Skillnad nuläge till 2028
Vardagar med transporter	8100	222	36	12000	54	+18

Då antalet transporter varierar under året, minskar under sommaren och ökar under vår och höst, är det intressant att även studera hur många transporter som sker under ett medelhöstdygn. Tabell 1 visar antalet transporter som skedde på vardagar under oktober månad 2021 samt ett medelvärde per vardagshöstdygn oktober för 2021 och 2028.

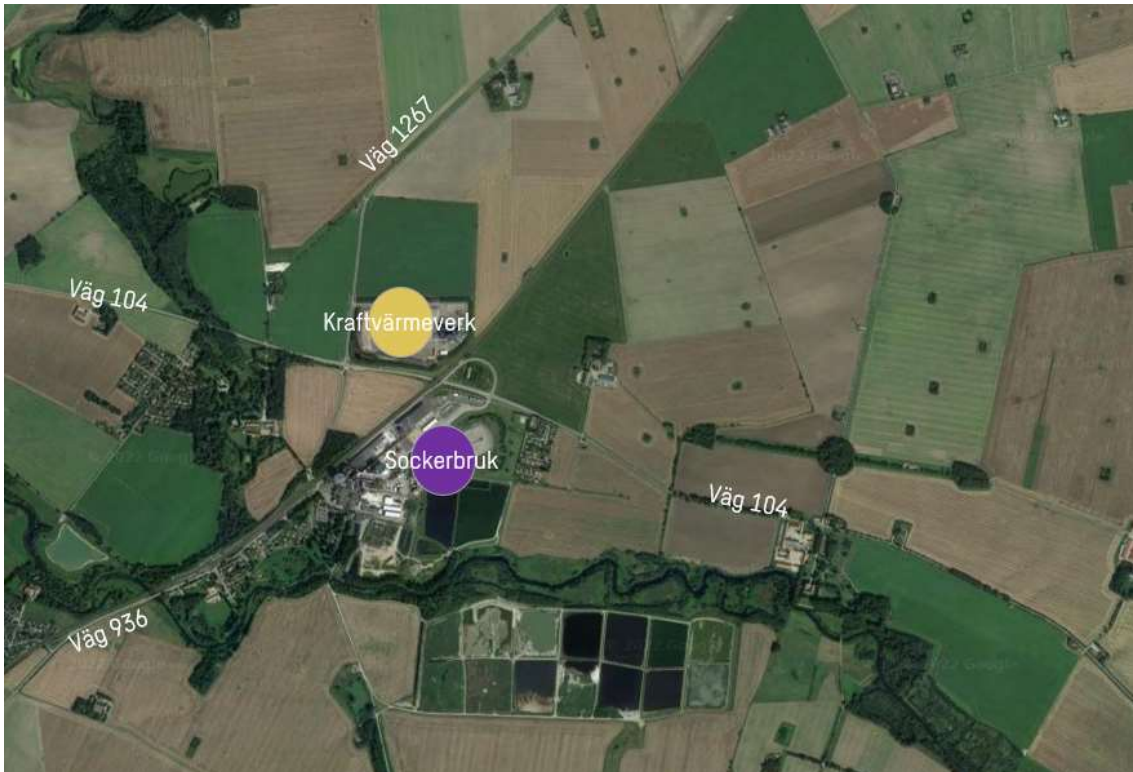
Tabell 4. Antalet tunga transporter under medelhöstvardag oktober 2021 och 2028. Källa: Krafringen.

Antal transporter vardagar oktober 2021	Antal vardagar oktober 2021	Antal transporter medel vardag oktober 2021	Antal transporter medel vardag oktober 2028	Skillnad 2021 till 2028
749	20	37	63	+25

Från tabellerna 3 och 4 går det att utläsa att år 2028 är antalet tunga transporter till och från kraftvärmeverket en medelhöstvardag i oktober 9 st fler än en medelvardag under hela året (54 en medelvardag och 63 en höstmedelvardag). Antalet transporter ett medelhöstvardagsdygn ökar med 25 stycken mellan år 2021 och 2028.

### 2.2.3 Riktningfördelning trafik

De flesta av transportererna trafikerar österifrån via E22 och väg 104 men en andel trafikerar även västerifrån. Endast enstaka leveranser trafikerar norr- och söderifrån. Figuren nedan visar det närliggande vägnätet i området som transportererna trafikerar.



Figur 2. Närliggande vägnät. Kartunderlag: Google maps (2022), bearbetad av Sweco.

I tabellen nedan visas det utökade antalet transporter mellan åren 2021 till 2028 på grund av utvidgningen av kraftvärmeverket, dels per vardagsdygn och dels per höstvardagsdygn, fördelade enligt en uppskattad fördelning i vägnätet. Enligt uppgifter från Krafringen kommer de flesta transporter i dagsläget österifrån på väg 104, det vill säga från E22. En del kommer västerifrån på väg 104, några enstaka norrifrån och ett fåtal söderifrån genom Örtofta. Detta kan dock variera beroende på var bränslet kommer ifrån. En uppskattning av fördelning av transporterna på de olika vägarna har gjorts av Krafringen och visas i andelar i tabellen.

Tabell 5. Antalet transporter per medelvardagsdygn och medelhöstdygn fördelade i vägnätet.

Vägar	Andel	Skillnad mellan antalet transporter för kraftvärmeverket medelvardagsdygn för nuläge och 2028	Skillnad mellan antalet transporter för kraftvärmeverket medelvardagsdygn i oktober 2021 och 2028
Väg 104, väster om kraftvärmeverket	35%	6	9
Väg 104, öster om kraftvärmeverket	50%	9	13
Väg 1267, norr om kraftvärmeverket	10%	2	3
Väg 936, söder om kraftvärmeverket	5%	1	1
<b>Totalt</b>	<b>100%</b>	<b>18</b>	<b>25</b>



## 2.2.4 Tåganslutning

Det är i dagsläget inte säkert hur stor del av transporter som i framtiden kan ske via tåg istället för lastbil. Det finns kapacitet i järnvägsnätet för att köra högst två tåg per dygn till kraftvärmeverket. Varje tåg beräknas kunna ersätta cirka 30 lastbilstransporter enligt uppgifter från Kraftringen. Då maxkapaciteten är 2 tåg per dygn är det relevant att analysera vad det innebär för trafikmängden om 1 tåg trafikerar per vardagsdygn och resterande leveranser sker med lastbil. Med ett tåg per dygn minskar antalet lastbilar till och från kraftvärmeverket med 30 stycken per dygn, vilket ger 17 transporter med lastbil per årsmedelvardagsdygn 2028.

## 2.2.5 Totalt trafikflöde fördelat i vägnät

I trafiksiffror för 2021 ingår dagens trafik till och från kraftvärmeverket. Tung trafik räknas inte upp till prognosår 2028 genom Trafikverkets uppräkningsstat då detta riskerar att bli dubbelräkning av trafik. Istället adderas beräknad ny tung trafik för kraftvärmeverket, mellan åren 2021 och 2028, till ÅDVT 2022 för tung trafik.

Nedanstående tabell visar total trafik 2028, dvs befintlig tung trafik uppräknad till 2022 tillsammans med kraftvärmeverkets ökade trafik 2021 till 2028 för ett medelvardagsdygn samt för ett medelhöstvardagsdygn fördelat i vägnätet.

Tabell 6. Total trafik 2028 fördelat i vägnätet.

Vägar	ÅDVT 2022 tung trafik	Antal trafikrörelser tung trafik KVV 2028 medelvardagsdygn	Total tung trafik ÅDVT 2028	Ökning trafikrörelser tung trafik pga utbyggnad, medelvardag	Tung trafik 2022 höstvardagsdygn	Antal trafikrörelser tunga transporter KVV 2028 medelhöstvardagsdygn	Total tung trafik medelhöstvardagsdygn 2028
Väg 104, väster om kraftvärmeverket	459	13	472	2,8%	307	18	325
Väg 104, öster om kraftvärmeverket	497	18	516	3,7%	869	26	895
väg 1267, norr om kraftvärmeverket	273	4	276	1,4%	267	6	273
väg 936, söder om kraftvärmeverket	207	2	209	0,9%	180	2	182

Trafiken minskar en höstvardag i jämförelse med en medelvardag under året, på alla delsträckor förutom på sträckan öster om kraftvärmeverket. Detta beror på att trafiken från kraftvärmeverket och sockerbruket ökar under hösten och att en stor del av transporter körs österut från kraftvärmeverket. På den högst belastade delsträckan, öster om kraftvärmeverket, blir det år 2028 516 fordonsrörelser per medelvardagsdygn samt 895 fordonsrörelser under en medelhöstvardag.

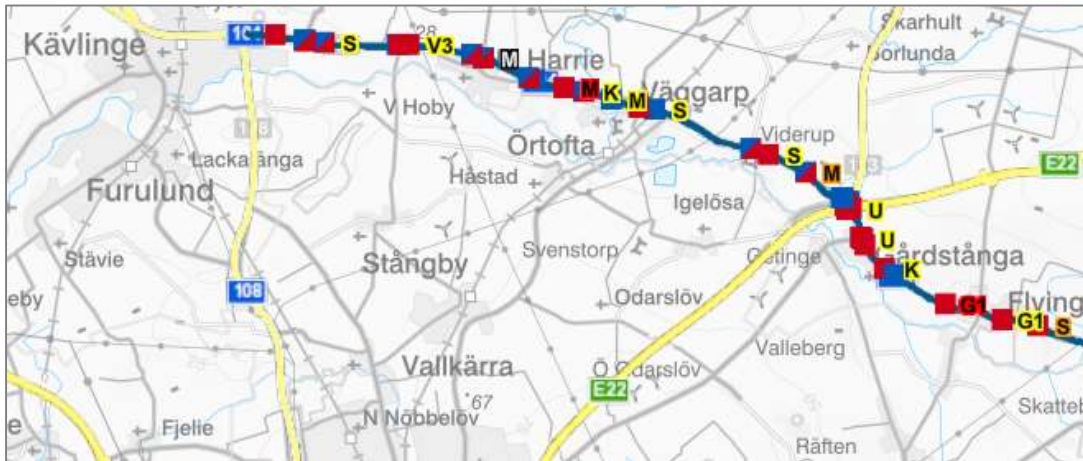
I tabellen nedan visas andelen tillkommande trafikflöde i förhållande till totalt trafikflöde samt till total tung trafik. Det tillkommande trafikflödet är i förhållande till befintligt trafikflöde försumbar.

Tabell 7. Andel tillkommande trafik i förhållande till total trafik samt till total tung trafik.

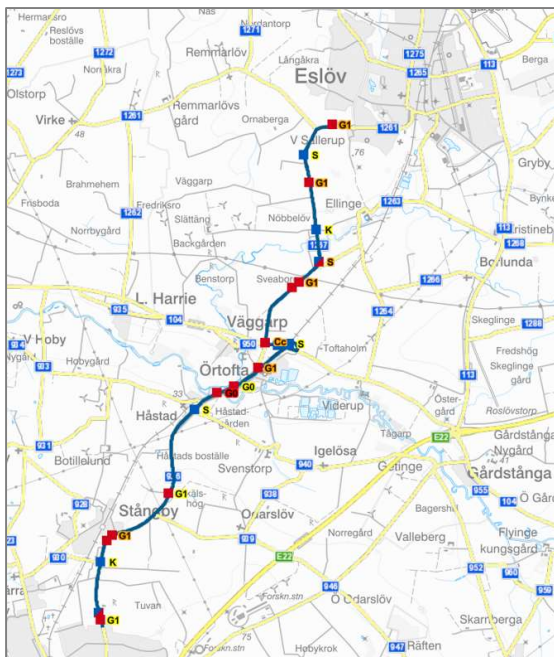
Vägar	Ökning total trafik 2028 medelvardag	Ökning tung trafik 2028 medelvardag
Väg 104, väster om kraftvärmeverket	0,4 %	2,8 %
Väg 104, öster om kraftvärmeverket	0,5 %	3,7 %
Väg 1267, norr om kraftvärmeverket	0,2 %	1,4 %
Väg 936, söder om kraftvärmeverket	0,1 %	0,9 %

### 3. Trafiksäkerhet och olycksstatistik

Uppgifter om antal trafikolyckor som resulterat i personsador har hämtats från Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) för perioden 2014-01-01 till 2022-10-28. På sträckan längs med väg 104 mellan Kävlinge och Sjöbo har det under perioden inträffat 70 olyckor, Figur 3 visar inträffade olyckor på denna stäcka. På sträckan längs med väg 936 och väg 1267 mellan Lund och Eslöv har det under perioden inträffat 20 olyckor. Figur 4 nedan visar inträffade olyckor på denna sträcka.



Figur 3. Utdrag ur Strada för väg 104 mellan Kävlinge och Sjöbo. Markeringar visar platser för inträffade olyckor. Bildkälla: Strada uttagswebb, 2022.



Figur 4. Utdrag ur Strada för väg 936 och 1267 mellan Lund och Eslöv. Markeringar visar platser för inträffade olyckor. Bildkälla: Strada uttagswebb, 2022.

Inom utredningsområdet har det under tidsperioden inträffat två olyckor med dödlig utgång. Dessa olyckor inträffade på väg 104 år 2014 respektive år 2015. I de två dödsolyckorna var motorfordon inblandade, varav en var med avsvängande motorfordon och en var mellan mötande motorfordon.

Majoriteten av olyckorna är dock lindriga olyckor, cirka 68 procent. Därefter måttliga olyckor med cirka 21 procent. Allvarliga och dödsolyckor står tillsammans för cirka 11 procent av de inträffade olyckorna.

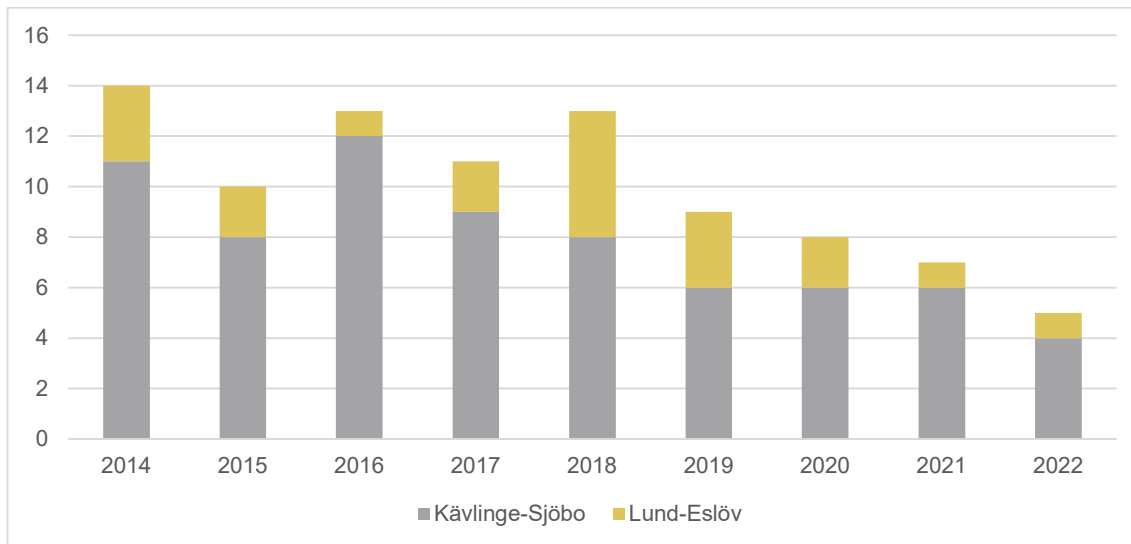
De flesta olyckorna har varit med motorfordon inblandade. Den vanligaste olyckstypen har varit singelolyckor med motorfordon. I de flesta fall är det med lindriga skador.

Tabell 8. Olycksstatistik för utredningsområdet, väg 104 mellan Kävlinge och Sjöbo samt väg 936 och 1267 mellan Lund och Eslöv.

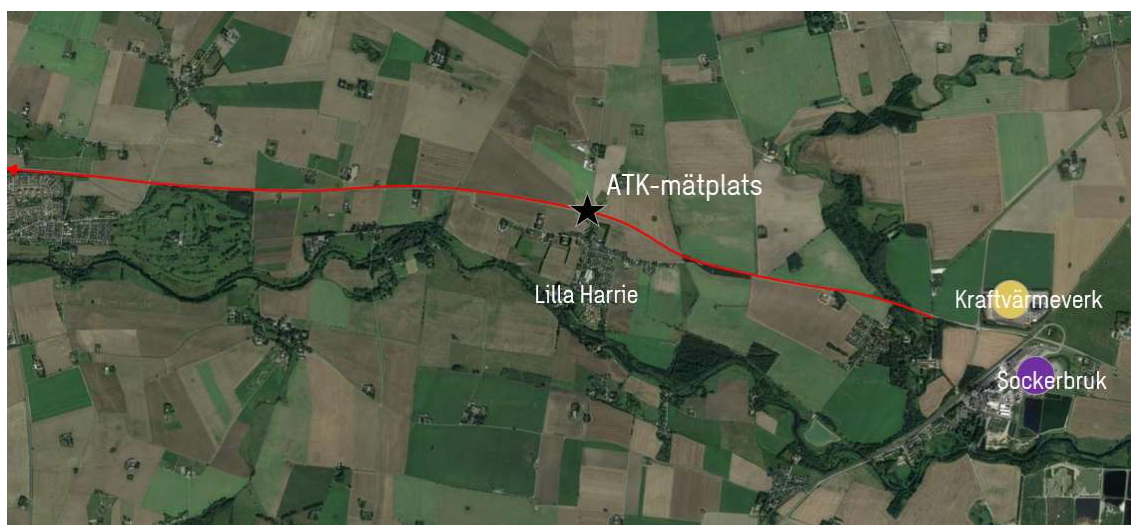
Olyckstyp/ Svårighetsgrad	Döds- olyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
Motorfordon singel	0	1	2	19	22
Motorfordon upphinnande	0	0	2	10	12
Motorfordon avsvängande	1	1	0	4	6
Motorfordon korsande	0	0	0	11	11
Motorfordon mötande	1	1	3	1	6
Motorfordon - cykel	0	1	3	3	7
Motorfordon - moped	0	0	0	1	1
Fotgängare singel	0	1	1	3	5
Cykel singel	0	1	5	5	11
Moped singel	0	0	1	1	2
Traktor/snöskoter/terräng- hjulning/motorredskap	0	1	2	2	5
Övrigt	0	1	0	1	2
<b>Totalt</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>19</b>	<b>61</b>	<b>90</b>

Diagram 1 visar antal olyckor per år sedan 2014. Det sker fler olyckor på väg 104 än på väg 936 och 1267, vilket är att förvänta eftersom denna väg har mer trafik. Trenden verkar vara att olyckorna de senaste åren minskar något, dock är 2022 års olyckor endast rapporterade fram till 28 oktober. Året 2020 kan vara påverkat av coronapandemin då enstaka sjukhus slutade rapportera. Trenden är dock positiv, med färre olyckor per år.

Diagram 1. Olyckor hela utredningsområdet efter årtal. Observera att 2022 är endast omfattar statistik fram till 2022-10-28.



Under 2016 sattes hastighetskameror (ATK) upp strax väster om korsningen till Lilla Harrie på väg 104. Året därefter, under 2017, sänktes hastighetsbegränsningen från 90 km/h till 80 km/h på väg 104 mellan Kävlinge och Vaggarp. Detta är åtgärder som kan ha medverkat till den positiva trend som kan utläsas i olycksstatistiken.



Figur 5. Väg 104 väster om kraftvärmeverket. Röd pil anger sträcka som tidigare hade hastighetsbegränsning 90 km/h som nu har sänkts till 80 km/h. Kartunderlag: Google maps (2022), bearbetad av Sweco.

### 3.1 Jämförelse före och efter kraftvärmeverkets etablering

Inför att kraftvärmeverket skulle byggas gjordes en analys av vägnätet år 2007 (Tyréns, *Analys av vägnätet runt kraftvärmeverket i Örtofta*, 2007). I denna analys ingick analys av olycksstatistik för perioden mellan år 2002 och 2008. Antalet döda och svårt skadade i trafikolyckor analyserades längs det aktuella vägnätet. Totalt inträffade det under de sex åren 26 olyckor, varav en var olycka med

dödlig utgång och 25 var olyckor med svåra personsador. Detta kan jämföras med att det under åren 2014 till 2022 (åtta år) inträffade tio olyckor, varav två med dödlig utgång och åtta med allvarliga personsador. De två dödsolyckorna inträffade 2014 och 2015, det vill säga något år innan hastighetskameror och hastighetsbegränsningen på väg 104 infördes. Det finns inget som tyder på att antalet olyckor har påverkats av kraftvärmeverkets uppförande.

Kraftvärmeverket genererar främst transportrörelser med lastbilar till och från verket vilket innebär att det främst är rörelser med motorfordon inblandade. Bland olyckorna med motorfordon inblandade är den vanligaste olyckstypen singelolyckor, korsande motorfordon eller upphinnandeolyckor. Upphinnande och korsande motorfordon är till största delen av lindrig eller måttlig skadegrad enligt statistiken från Strada under perioden 2014 till 2022.

Från olycksanalysen från 2007 är slutsatsen att det inte går att se något generellt samband mellan inträffade olyckstyper. Den vanligaste olyckstypen var singelolyckor, vilket fortfarande är fallet mellan år 2014 och 2022.

## 4. Analys av omkringliggande vägnät

### 4.1 Väg 104 väster om kraftvärmeverket

Väg 104 väster om kraftvärmeverket har statligt väghållarskap och hastighetsbegränsningen är 80 km/tim. Enligt Trafikverkets mätningar år 2021 ligger medelhastigheten på cirka 75 km/tim. Vägbredd enligt NVDB (Nationell vägdatabas) är 7,5 meter. Vägsträckan trafikeras av cirka 2000 till 4000 fordon per dygn, Figur 6.

Cirka 35 procent av transportererna bedöms komma västerifrån på väg 104. Detta innebär en ökning med ungefär 6 transporter per medelvardagsdygn (12 fordonsrörelser) på grund av kraftvärmeverkets utökade verksamhet. Totalt kommer kraftvärmeverket generera omkring 16 lastbilstransporter (32 fordonsrörelser) på vägen när verket har utökats år 2028. Vägens standard bedöms vara tillräcklig för att hantera den tillkommande trafiken från kraftvärmeverket.

Byarna Lilla Harrie och Vaggarp ligger längs med vägen. Både Lilla Harrie och Vaggarp är dock avskilda från väg 104, det vill säga transportererna kommer inte att gå igenom byarna. Lilla Harrie och Vaggarp kommer därmed inte påverkas nämnvärt av ökningen av antalet tunga fordon på väg 104. Trafiken ökar endast med 6 lastbilar per dygn i genomsnitt, vilket är en ökning med ungefär 0,2% av den totala trafiken på vägen. Ökningen är så marginell att trafiken till och från byarna inte bedöms påverkas.



Figur 6. Väg 104 väster om kraftvärmeverket. Kartunderlag: NVDB på webb (2022), bearbetad av Sweco.

## 4.2 Väg 104 mellan kraftvärmeverket och Gårdsstånga

Väg 104 mellan kraftvärmeverket och Gårdsstånga har statligt väghållarskap och hastighetsbegränsningen är 70 km/tim längs sträckan. Vägbredd enligt NVDB är 9 meter med undantag för en cirka 2 kilometer lång sträcka där vägen smalnar ner till cirka 6 meter och är kantad av en allé. Vägsträckan trafikeras av cirka 2000 till 4000 fordon per dygn, Figur 7.

Cirka 50 procent av transportererna bedöms komma öster ifrån på väg 104 och E22. Detta innebär en ökning med ungefär 9 transporter per medelvardagsdygn (18 fordonsrörelser) på grund av kraftvärmeverkets utökade verksamhet. Totalt kommer kraftvärmeverket att generera omkring 23 lastbilstransporter (46 fordonsrörelser) längs med vägen när verket har utökats år 2028. Trafiken ökar med 9 lastbilar per dygn (18 fordonsrörelser) i genomsnitt, vilket är en ökning med ungefär 0,5 % av den totala trafiken på vägen eller 3,7 % av den tunga trafiken på vägen. Det uppskattas även att många av sockerbrukets transporter går här. Vägens standard och kapacitet bedöms vara tillräcklig för att hantera den tillkommande trafiken från kraftvärmeverket.

Strax öster om sockerbruket ligger Toftaholm. Husen här ligger avskilt från väg 104 separerat med ett bullerplank. Längs med väg 104 ligger Viderup med ett 10-tal fastigheter i direkt anslutning till vägen. Öster om trafikplatsen med E22 ligger Gårdsstånga. Byn ligger avskilt från väg 104.



Figur 7. Väg 104 öster om kraftvärmeverket. Streckad gul pil visar sträcka med smalare vägsektion och kantad av trädallé. Kartunderlag: NVDB på webb (2022), bearbetad av Sweco.



### 4.3 Väg 1267 norr om kraftvärmeverket

Väg 1267 norr om kraftvärmeverket har statligt väghållarskap och hastighetsbegränsningen 70 km/tim. Vägbredden är omkring 6,3 meter och cirka 1000 till 2000 fordon per dygn kör på vägen. Ett fåtal fastigheter ligger längs vägen.

Cirka 10 procent av transporterna bedöms komma norrifrån. Detta innebär en ökning med 2 transporter per medelvardagsdygn (4 fordonsrörelser) på grund av kraftvärmeverkets utökade verksamhet. Totalt kommer kraftvärmeverket generera omkring 5 lastbilstransporter (10 fordonsrörelser) på vägen när verket har utökats år 2028. Trafiken ökar endast med 2 lastbilar per dygn i genomsnitt, vilket är en ökning med ungefär 0,2 % av den totala trafiken på vägen, vilket är försumbart. Vägens standard bedöms vara tillräcklig för att hantera det prognosticerade trafikflödet.



Figur 8. Väg 1267 norr om kraftvärmeverket. Kartunderlag: NVDB på webb (2022), bearbetad av Sweco.

## 4.4 Väg 936 söder om kraftvärmeverket

Väg 936 söder om kraftvärmeverket har statligt väghållarskap mellan Örtofta och Stångby, därefter kommunalt mellan Stångby och Lund. Hastighetsbegränsningen är längs större delen av sträckan 80 km/tim och 40 km/tim inom tätorterna Örtofta och Stångby. Vägbredden varierar omkring 7,5 meter enligt NVDB. Vägen trafikeras av cirka 1000 till 2000 fordon per dygn, Figur 9.

Endast cirka 5 procent av transporterna bedöms komma söderifrån, vilket innebär en ökning med 1 transport (2 fordon rörelser) längs med vägen ett medelvardagsdygn år 2028. Totalt kommer kraftvärmeverket att generera omkring 2 transporter (4 fordon rörelser) per medelvardagsdygn på grund av kraftvärmeverkets utökade verksamhet. Trafikökningen är endast cirka 0,1% av den totala trafiken på vägen. Ökningen är försumbar och vägens standard är god.

Majoriteten av Stångbys bebyggelse ligger avskilt från vägen. Några enstaka fastigheter ligger dock längs med vägen. I Örtofta ligger en del av husen mot vägen. Ökningen bedöms dock vara marginell då den endast utgör 0,1 % av den totala trafiken på vägen.



Figur 9. Väg 936 söder om kraftvärmeverket. Kartunderlag: NVDB på webb (2022), bearbetad av Sweco.

## 5. Slutsats

De ökade transporterna som den utökade verksamheten på kraftvärmeverket genererar är omkring 18 transporter (36 fordonsrörelser) per dygn en medelvardag under året. På hösten förväntas antalet transporter till kraftvärmeverket vara som flest samtidigt som betkampanjen infaller för det närliggande sockerbruket, varför ett höstmedeldygn är särskilt intressant att studera. Den utökade verksamheten på kraftvärmeverket genererar under ett medelhöstdygn omkring 25 transporter (50 fordonsrörelser) per dygn. Det är särskilt väg 104 öster om kraftvärmeverket och fram till E22 som belastas av tung trafik under hösten, både från kraftvärmeverket men även från sockerbruket.

Ökningen av tunga fordon bedöms inte påverka trafiksäkerheten nämnvärt. Utifrån analys av inträffade olyckor före och efter uppförandet av kraftvärmeverket tyder olycksstatistiken snarare på en trend av minskat antal olyckor de senaste åren. Detta kan vara en effekt av hastighetssänkning och hastighetskamera på väg 104 väster om kraftvärmeverket.

Det befintliga vägnätet har analyserats på en övergripande nivå och bedöms kapacitetsmässigt och utifrån standarden på vägarna klara av att hantera den ökade mängden trafik från kraftvärmeverket. Ökningen av trafik som den utökade verksamheten tillför är marginell i jämförelse med den befintliga trafiken på vägarna. Den trafik som det utökade kraftvärmeverket tillför på de närliggande vägarna är endast cirka 0,1 till 0,5 % av den totala trafiken eller cirka 0,9 till 3,7 % av den tunga trafiken. Upplevelsen av trafiken och den upplevda tryggheten kan dock vara annorlunda än vad vägens standard och kapacitet tål.