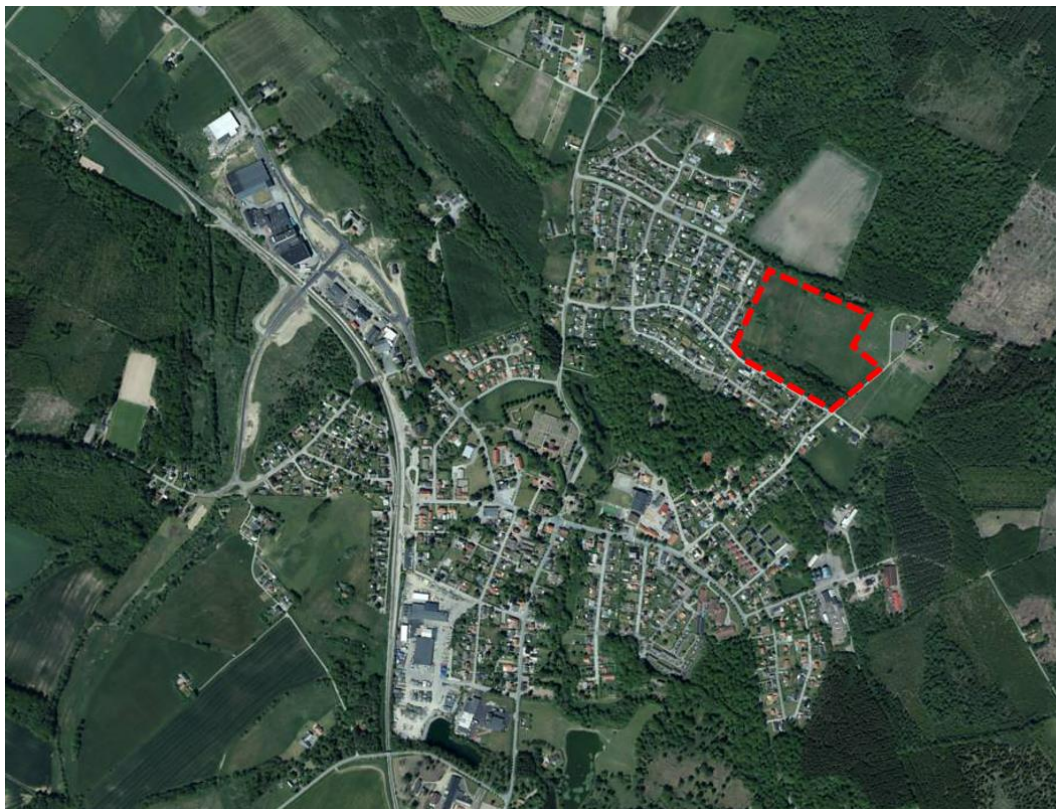


Trafik- och kapacitetsutredning Kråkebacken Kågeröd



Datum

2023-05-24

Uppdragsnummer

D0118061

Beställare

Svalövs kommun
Clara Ek
clara.ek@svalov.se
+46 418 47 51 06

Organisation AFRY

Erik Malmström, Uppdragsledare
erik.malmstrom@afry.com
+46 722 01 93 61

Christoffer Karlsson, Handläggare trafik

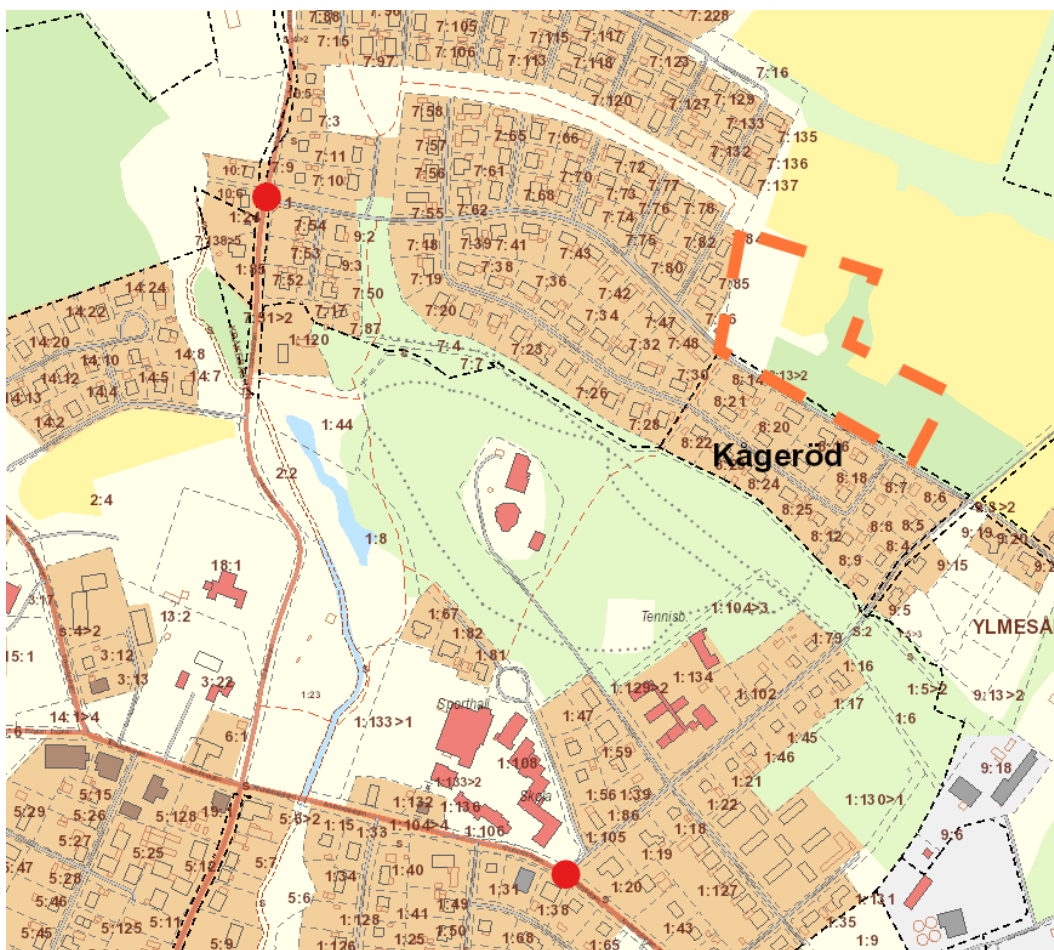
Innehållsförteckning

1	Inledning.....	2
1.1	Metod	2
2	Förutsättningar	3
2.1	Vägnät.....	3
2.2	Trafikflöden	5
2.3	Riktningfördelning	9
2.4	Trafikalstring	10
3	Kapacitetsberäkning.....	11
3.1	Scenario 1: Förmiddagens maxtimme 2023	12
3.2	Scenario 2: Förmiddagens maxtimme 2040, utan alstring från ny förskola	14
3.3	Scenario 3: Förmiddagens maxtimme 2040, med alstring från ny förskola	16
4	Sammanfattande resultat	18
5	Känslighetsanalys	18
6	Slutsatser.....	19
7	Referenser.....	20

1 Inledning

Svalövs kommun arbetar med att ta fram en ny detaljplan på fastigheten Kråkebacken 7:138 i Kågeröd. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en ny förskola för ca. 200 barn. Förskolan kommer att generera en ökad trafik på det omgivande gatunätet.

Syftet med denna trafikanalys är utreda korsningspunkterna Lärkgatan/Söderåsvägen och Pålstorpsvägen/Knutstorpsvägens kapacitet och belastningsgrad vid ökad trafik som genereras av den nya förskolan.



Figur 1. Översyn av planområdet och omgivande bebyggelse. De korsningar som är aktuella för analysen är markerade i rött.

1.1 Metod

För att utreda hur kapaciteten i de båda korsningspunkterna kommer att påverkas av det ökade trafikflödet genomförs kapacitetsberäkningar i tre olika scenarier;

- Scenario 1 - Dagens flöde, utan alstrad trafik från förskolan
- Scenario 2 - Prognosticerat flöde 2040, utan alstrad trafik från förskolan
- Scenario 3 - Prognosticerat flöde 2040, med alstrad trafik från förskolan

Som underlag till beräkningarna finns följande underlag;

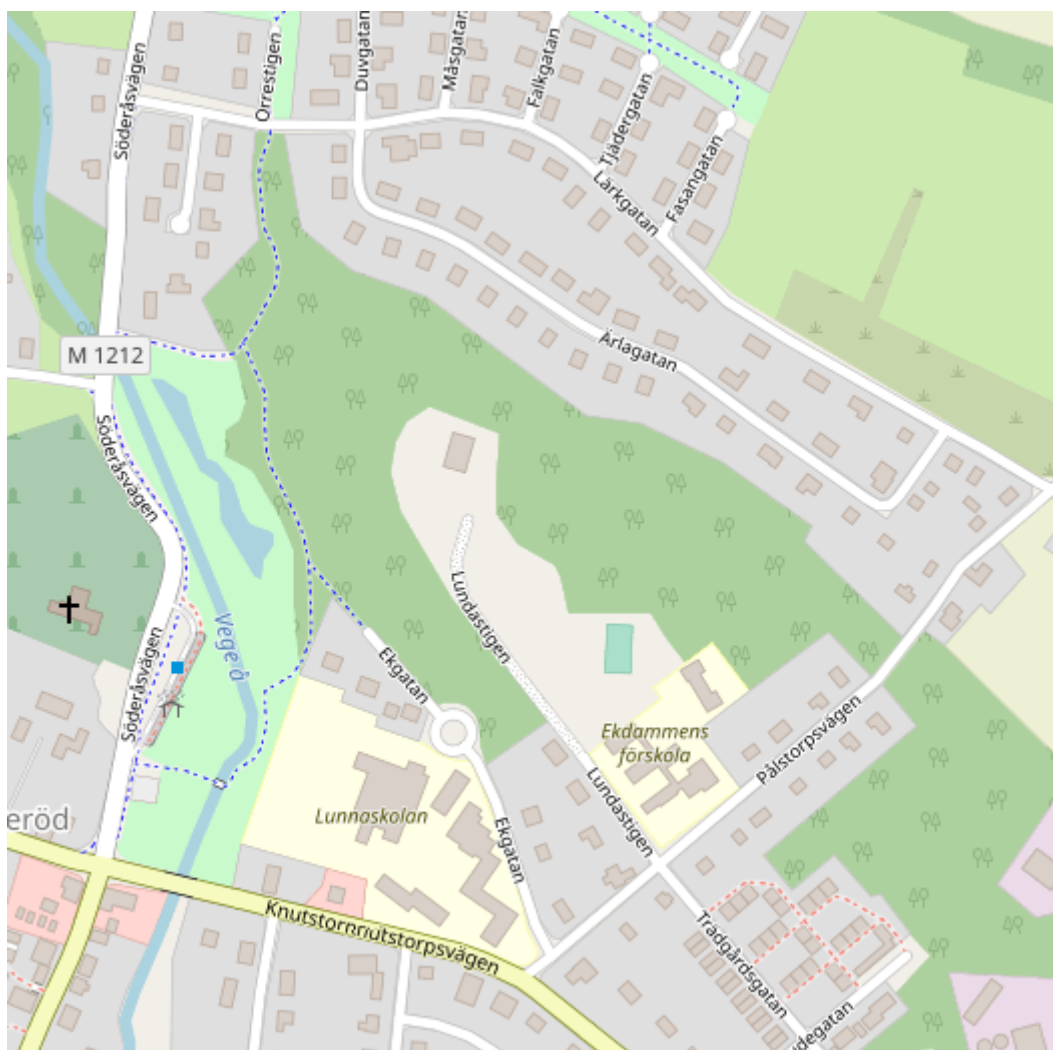
- Trafikmätningar på de kommunala gatorna Lärkgatan och Pålstorpsvägen, utförda av Svalövs kommun.
- Trafikmätningar på de statliga vägarna Söderåsvägen och Knutstorpsvägen

- Trafikalstringsberäkning för förskolan, utförd av Svalövs kommun och kontrollerad av AFRY.
- Trafikalstringsberäkning för Lunnaskolan, utförd av AFRY.

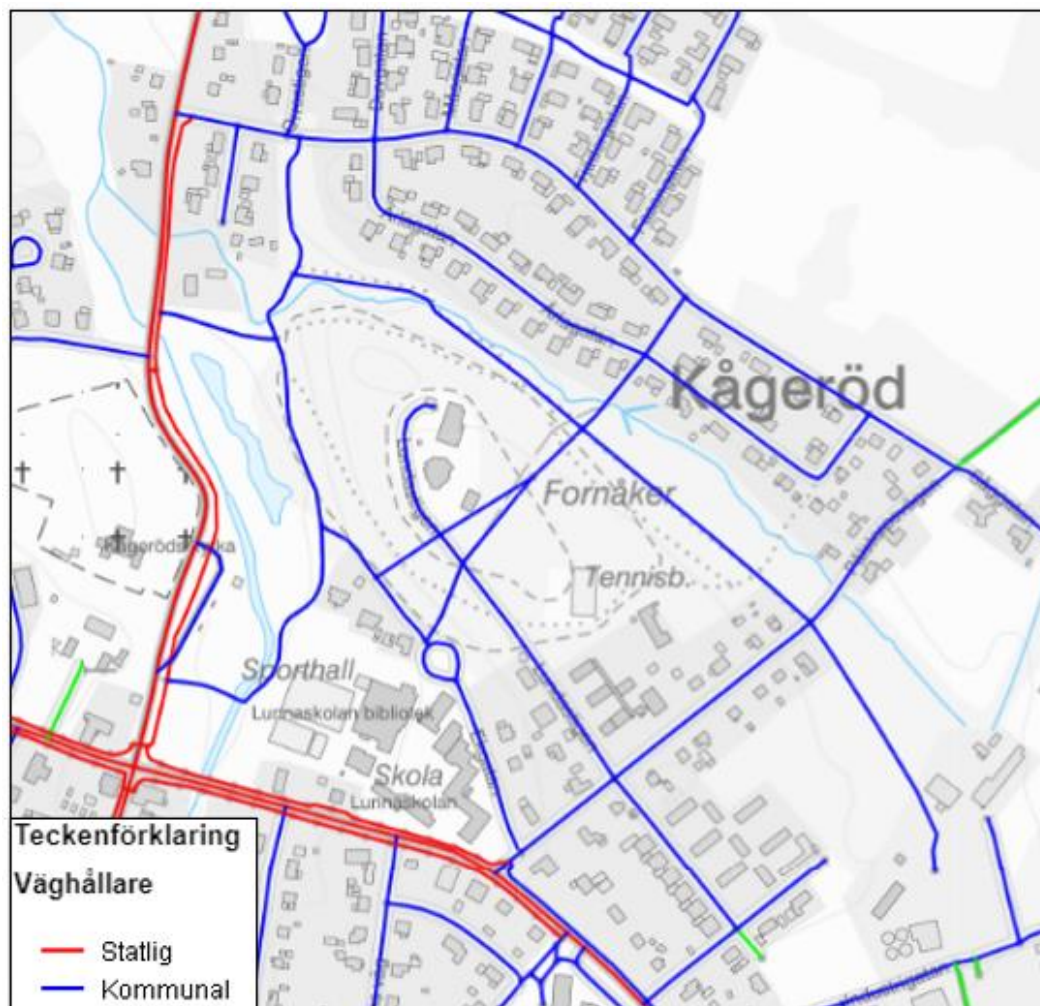
2 Förutsättningar

2.1 Vägnet

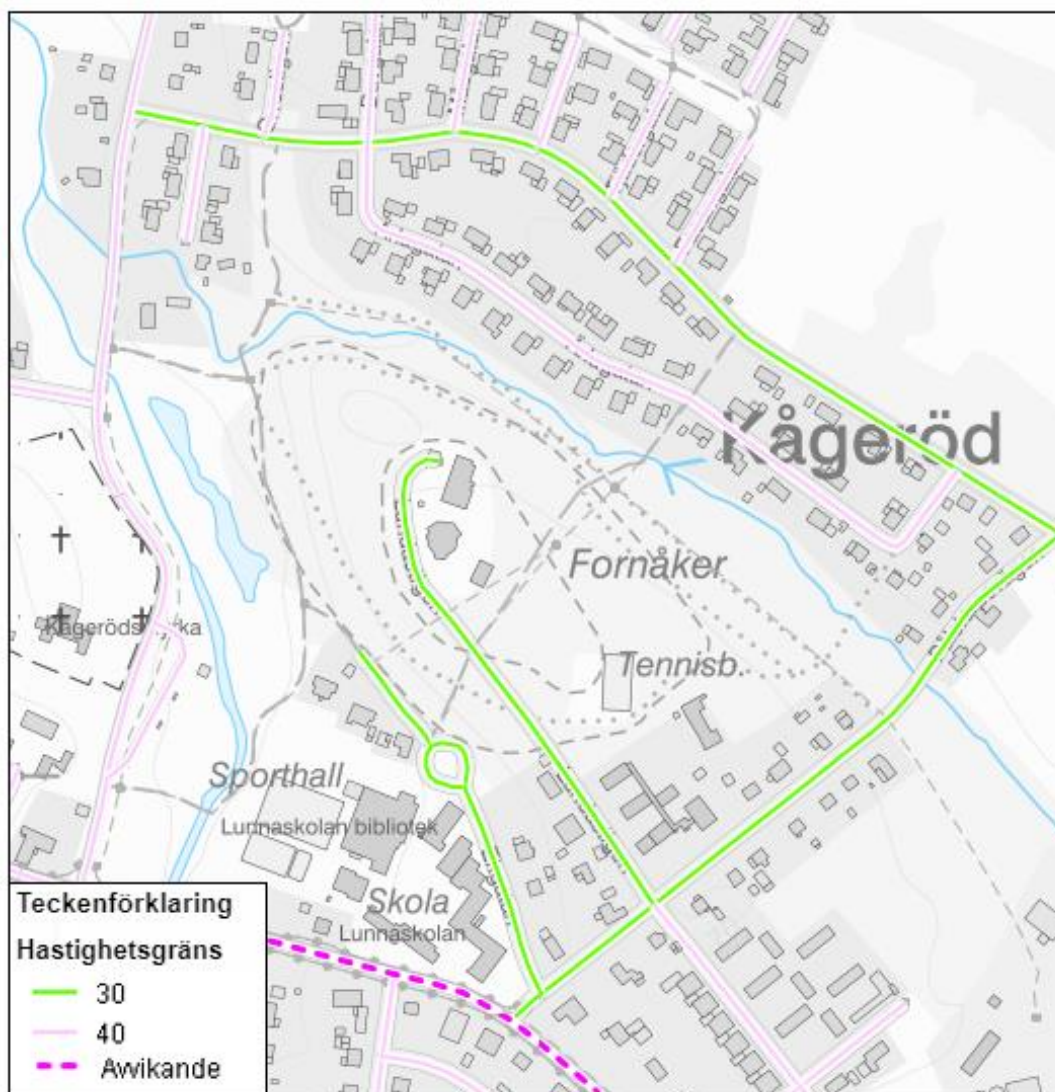
De gator som ingår i denna utredning innefattar Lärkgatan, Pålstorpsvägen, Ekgatan, Söderåsvägen samt Knutstorpsvägen. In- och utfart till den nya förskolan planeras på Lärkgatan.



Figur 2 Omgivande gatunät.



Figur 3 Väghållare på omgivande gatunät. (Trafikverket 2023c)



Figur 4 Skyltad hastighet. Även sträcka markerad som "Avvikande" är skyltad till 30 km/h. (Trafikverket 2023c)

2.2 Trafikflöden

2.2.1 Trafikmätningar

De senaste mätningarna för de statliga vägarna har hämtats från Trafikverkets vägtrafikflödeskarta (Trafikverket, 2023c). För de kommunala gatorna har trafikmätningar erhållits från Svalövs kommun. Samtliga mätpunkter och de senaste mätresultaten presenteras i figur 5 nedan.



Figur 5. Mätpunkter och trafikflöden.

2.2.2 Ekgatan

Trafikmätningen på Pålstorpsvägen ligger ca. 100 meter nordöst om korsningspunkten Pålstorpsvägen/Knutstorpsvägen. På denna sträcka ansluter Ekgatan, som är en angoringsgata till Lunnaskolan. För att kunna beräkna kapaciteten i korsningspunkten Pålstorpsvägen/Knutstorpsvägen har trafikflödet på Ekgatan uppskattats och adderats till trafikmätningen på Pålstorpsvägen.



Figur 6. Ekgatan markerad med gul linje.

På Lunnaskolan går enligt uppgift från Svalövs kommun 223 elever och 38 anställda. Trafikalstringen har beräknats och presenteras i tabell 1 nedan. Antagande om andel bilburna barn och vuxna har hämtats från Region Skånes resvaneundersökning för Svalöv (Region Skåne, 2018). För att ta hänsyn till att en del barn samåker (exempelvis att två syskon blir skjutsade av en och samma förälder), samt att en del av resorna till och från förskolan sker som en del av villabebyggelsens redan befintliga resor, har en reduktionsfaktor på 25 % använts för elevernas resor i tabellen nedan.

Ekgatan utgör även tillfartsväg för 6 villor. Trafikalstringen för dessa bostäder har beräknats med Trafikverkets alstringsverktyg (Trafikverket, 2011).

Tabell 1. Trafikflöde på Ekgatan.

Markanvändning	Antal personer	Andel bilresor	Bilresor per person	Antal fordon/dag	Nyttotrafik	Antal fordon/dag inkl. nyttotrafik
Lunnaskolan (elever)	223	72 %	4	482	5%	600
Lunnaskolan, (anställda)	38	72 %	2	55		
Villor				35		

Enligt ovan trafikstringsberäkning bedöms Ekgatan bidra till ett flöde på 600 fordon/dag. Samtliga av dessa resor bedöms belasta korsningspunkten Pålstorpsvägen/Knutstorpsvägen.

2.2.3 Trafikuppräknig

I denna utredning används trafikuppräknigstal för Skåne enligt EVA (Trafikverket, 2023a), uppdelat per personbil och lastbil. Enligt dessa tal beräknas personbilstrafiken öka med 37% till 2040 från 2017 års nivåer och lastbilstrafiken öka med 48%. Då tung trafik antas öka mer än personbilstrafik blir således andelen tung trafik högre för mållåret än idag. För uppräknig av flöden som är uppmätta andra år justeras uppräknigstalet.

Trafiken på de statliga vägarna har i denna utredning räknats upp enligt EVA för att på så sätt ta höjd för ett värre scenario. Troligtvis ökar inte andelen tung trafik i samma utsträckning på lokala vägar, såsom Lärkgatan.

2.2.4 Sammanställning trafikflöden och prognos

Trafikflöden och prognos enligt tabell 2 nedan ligger till grund för kapacitetsberäkningarna. En uppräknig till år 2040 har gjorts för de statliga vägarna. Trafikflödena på de kommunala gatorna bedöms inte öka (bortsett från förskolans alstring) och därför har ingen uppräknig gjorts för dessa.

Tabell 2. Trafikflöden, samt trafikprognos för samtliga gator.

Trafikmätningar	Mätår	ÅDT	Maxtimme 2023 (10 %)	Tung trafik	ÅDT 2040	Maxtimme 2040 (10 %)	Tung trafik 2040
Lärkgatan V	2023	290	29	5%	290	29	5%
Lärkgatan Ö	2023	120	12	5%	120	12	5%
Pålstorpsvägen	2023	540	54	5%	540	54	5%
Ekgatan	Uppskattat	600	60	5%	600	60	5%
Ekgatan + Pålstorpsvägen	2023	1140	114	5%	1140	114	5%
Söderåsvägen	2020	1470	154	7,5%	2020	202	10%
Knutstorpsvägen	2021	1360	140	4,4 %	1820	182	6%

2.3 Riktningfördelning

Lärkgatan

Lärkgatan belastas i nuläget endast trafiken från ca 100 bostäder. På morgonen kan trafiken antas vara riktad ut från området när de boende är på väg till arbete eller skola. Enligt Svalövs trafikmätningar på Lärkgatan fördelar sig trafiken 70 % åt väster och 30 % åt öster, enligt figur 7 nedan.



Figur 7. Fördelning av bostadsbebyggelsens resor på Lärkgatan.

Pålstorpsvägen

Enligt trafikmätningen på Pålstorpsvägen är trafikflödet under förmiddagens maxtimme jämnt fördelat i nordlig och sydlig riktning. Därför antas att 50 % av trafiken går norrut och 50 % söderut på Pålstorpsvägen.

Söderåsvägen

Under förmiddagens maxtimme bedöms större delen av trafiken på Söderåsvägen vara riktad söderut, mot stora målpunkter som Helsingborg och Landskrona. Enligt Trafikverkets mätningar är 70 % av flödet på Söderåsvägen riktat söderut och 30 % norrut.

Knutstorpsvägen

Under förmiddagens maxtimme bedöms större delen av trafiken på Knutstorps vara riktad västerut, mot stora målpunkter som Helsingborg och Landskrona. Enligt Trafikverkets mätningar är 60 % av flödet på Söderåsvägen riktat västerut och 40 % österut.

Sammanfattning

Färdriktningarna på det omgivande vägnätet har hämtats från de genomförda trafikmätningarna och sammanfattas i tabell 3 nedan.

Tabell 3. Färdriktningar på gatorna i området.

Väg	Söderut	Norrut	Västerut	Österut
Söderåsvägen	70 %	30 %	-	-
Knutstorpsvägen	-	-	60 %	40 %
Lärkgatan	-	-	70 %	30 %
Pålstorpsvägen	50 %	50 %	-	-

2.4 Trafikalstring

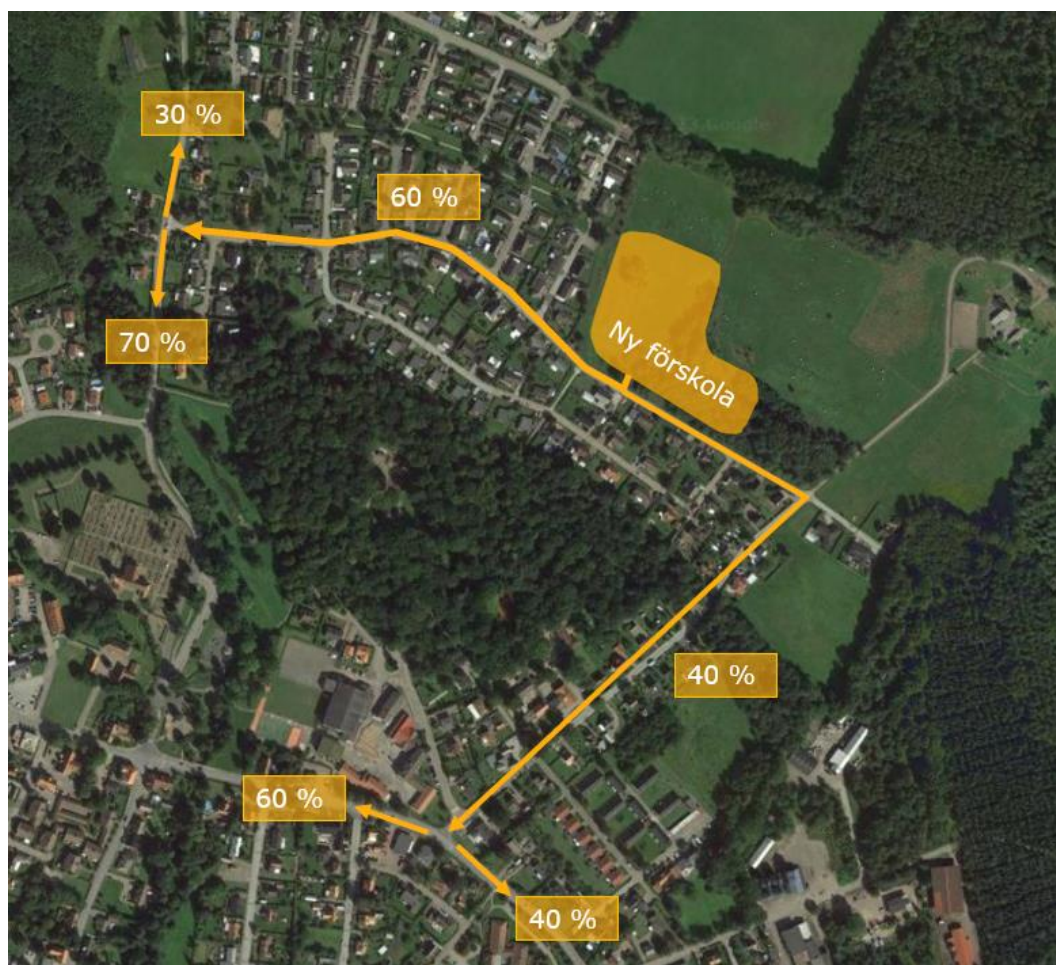
Den alstrade trafiken till och från förskolan har uppskattats av Svalövs kommun. Dessa beräkningar har justerats och sammanfattas i tabell 4 nedan. Antagande om andel bilburna barn och vuxna har hämtats från Region Skånes resvaneundersökning för Svalöv (Region Skåne 2019). För att ta hänsyn till att en del barn samåker (exempelvis att två syskon blir skjutsade av en och samma förälder), samt att en del av resorna till och från förskolan sker som en del av villabebyggelsens redan befintliga resor, har en reduktionsfaktor på 25 % använts för elevernas resor i tabellen nedan.

Tabell 4 Alstrad trafik för ny förskola.

Markanvändning	Antal personer	Andel bilresor	Bilresor per person	Antal fordon/dag	Nyttotrafik	Antal fordon/dag inkl. nyttotrafik
Ny förskola (elever)	200	72 %	4	432	5%	510
Ny förskola, (anställda)	36	72 %	2	52		

2.4.1 Riktningfördelning ny förskola

Den alstrade trafiken från förskolan antas fördela sig i gatunätet enligt figur 8 nedan. Läget på in- och utfarten till den nya skolan hamnar troligtvis på den östra delen av Lärkgatan, varpå något fler väljer den östra infarten jämfört med den befintliga bostadsbebyggelsen. Från Lärkgatan och Pålstorpsvägen antas trafiken fördela sig på det statliga vägnätet enligt de färdriktningar som tidigare hämtats ut från utförda trafikmätningar. Detta ligger i linje med Svalövs kommuns uppskattning att trafikens övergripande färdriktning går mot sydväst.



Figur 8 Riktningsfördelning för den alstrade trafiken från den nya förskolan

3 Kapacitetsberäkning

Kapacitetsberäkningar har gjorts med Capcal, ett verktyg som beräknar kapacitet och belastning efter korsningsutformning, trafikmängd och svängandelar. Belastningsgrad är ett mått på korsningens belastning i förhållande till kapacitet. Kapacitetsanalysen utförs för att kontrollera om dagens utformning klarar av trafikmängderna från respektive scenario.

Belastningsgraden beräknas i Capcal som baseras på Trafikverkets beräkningshandledning (Trafikverket, 2014). Belastningsgraden jämförs med korsningens önskade servicenivå där Trafikverket har värden för önskvärd respektive godtagbar servicenivå, Tabell 5. För den godtagbara servicenivån behövs godkännande från Trafikverket.

Tabell 5 Servicenivå uttryckt i belastningsgrad under den funktionella livslängden, under maxtimme. (Trafikverket, 2012)

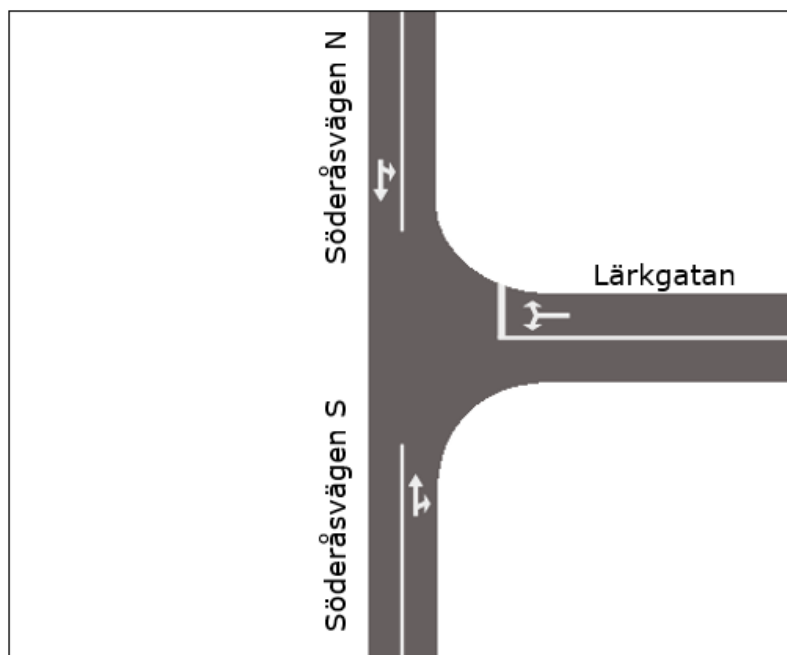
Korsningstyp	Önskvärd	Godtagbar
Trevägs korsning	$\leq 0,6$	$< 1,0$
Cirkulationsplats	$\leq 0,8$	$< 1,0$

3.1 Scenario 1: Förmiddagens maxtimme 2023

3.1.1 Korsning 1: Söderåsvägen/Lärkgatan

Under förmiddagens maxtimme antas trafiken till 60% vara riktad ut och 40 % vara riktad in i området.

Den korsningsgeometri som använts i kapacitetsberäkningarna utgår från typkorsning 1. Korsningen är en trevägskorsning och har stopplikt för anslutande gata Lärkgatan.



Figur 9 Typkorsning 1 Söderåsvägen/Lärkgatan.

Nedan i tabell 6 och tabell 7 redovisas trafikmängden respektive belastningsgrad i korsning 1 år 2023.

Tabell 6. Trafikmängd och svängfördelning för scenario 1 i korsning 1.

Tillfart	Till vänster	Rakt fram	Till höger
Söderåsvägen N	6	101	0
Lärkgatan	12	0	5
Söderåsvägen S	0	43	3

Tabell 7. Belastningsgrad för scenario 1 i korsning 1. Högst belastade tillfart är gulmarkerad.

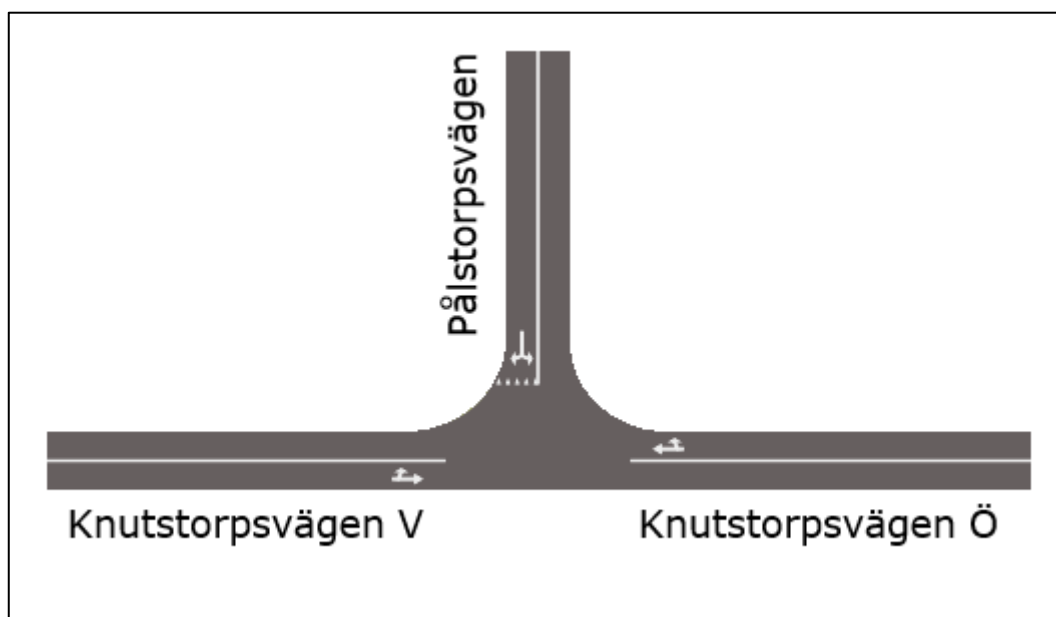
Tillfart	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
Söderåsvägen N	107	1648	0,06
Lärkgatan	17	883	0,02
Söderåsvägen S	46	1748	0,03

I korsning 1 är belastningen högst i tillfarten Söderåsvägen N. Då belastningsgraden är under 0,6 bedöms servicenivån vara önskvärd enligt Trafikverkets kriterier.

3.1.2 Korsning 2: Knutstorpsvägen/Pålstorpsvägen

Under förmiddagens maxtimme antas trafiken till 60% vara riktad ut och 40 % vara riktad in i området.

Den korsningsgeometri som använts i kapacitetsberäkningarna utgår från typkorsning 2. Korsningen är en trevägskorsning och har väjningsplikt för anslutande gata Pålstorpsvägen.



Figur 10 Typkorsning 2 Knutstorpsvägen/Pålstorpsvägen

Nedan i tabell 8 och tabell 9 redovisas trafikmängden respektive belastningsgrad i korsning 2 år 2023.

Tabell 8. Trafikmängd och svängfördelning för scenario 1 i korsning 2.

Tillfart	Till vänster	Rakt fram	Till höger
Knutstorpsvägen V	20	36	0
Pålstorpsvägen	20	0	48
Knutstorpsvägen Ö	0	48	26

Tabell 9. Belastningsgrad för scenario 1 i korsning 2. Högst belastade tillfart är gulmarkerad.

Tillfart	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
Knutstorpsvägen V	56	1551	0,04
Pålstorpsvägen	68	1109	0,06
Knutstorpsvägen Ö	74	1899	0,04

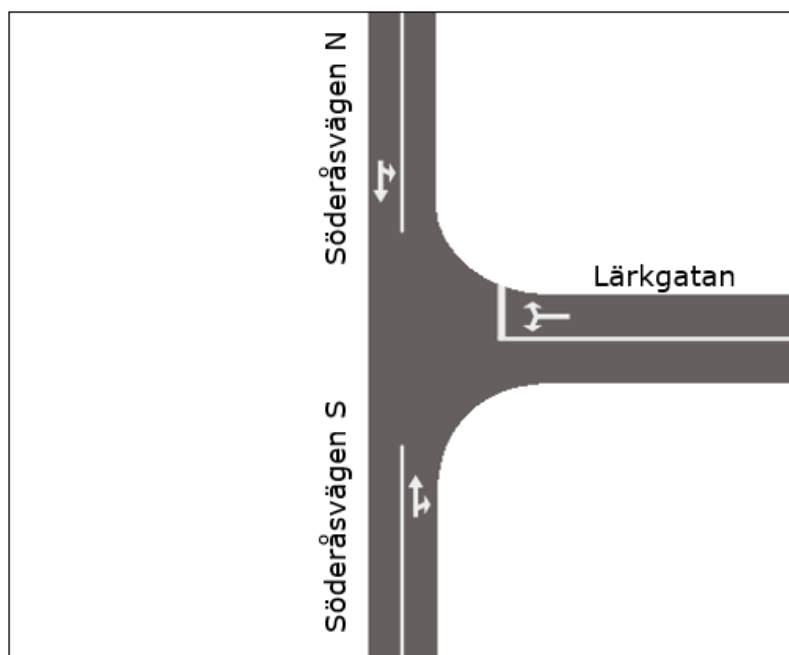
I korsning 2 är belastningen högst i tillfarten Pålstorpsvägen. Då belastningsgraden är under 0,6 bedöms servicenivån vara önskvärd enligt Trafikverkets kriterier.

3.2 Scenario 2: Förmiddagens maxtimme 2040, utan alstring från ny förskola

3.2.1 Korsning 1: Söderåsvägen/Lärkgatan

Under förmiddagens maxtimme antas trafiken till 60% vara riktad ut och 40 % vara riktad in i området.

Den korsningsgeometri som använts i kapacitetsberäkningarna utgår från typkorsning 1. Korsningen är en trevägskorsning och har stopplikt för anslutande gata Lärkgatan.



Figur 11 Typkorsning 1 Söderåsvägen/Lärkgatan.

Nedan i tabell 10 och tabell 11 redovisas trafikmängden respektive belastningsgrad i korsning 1 år 2040 utan alstringen från förskolan.

Tabell 10. Trafikmängd och svängfördelning för scenario 2 i korsning 1.

Tillfart	Till vänster	Rakt fram	Till höger
Söderåsvägen N	8	133	0
Lärkgatan	12	0	5
Söderåsvägen S	0	57	4

Tabell 11. Belastningsgrad för scenario 2 i korsning 1. Högst belastade tillfart är gulmarkerad.

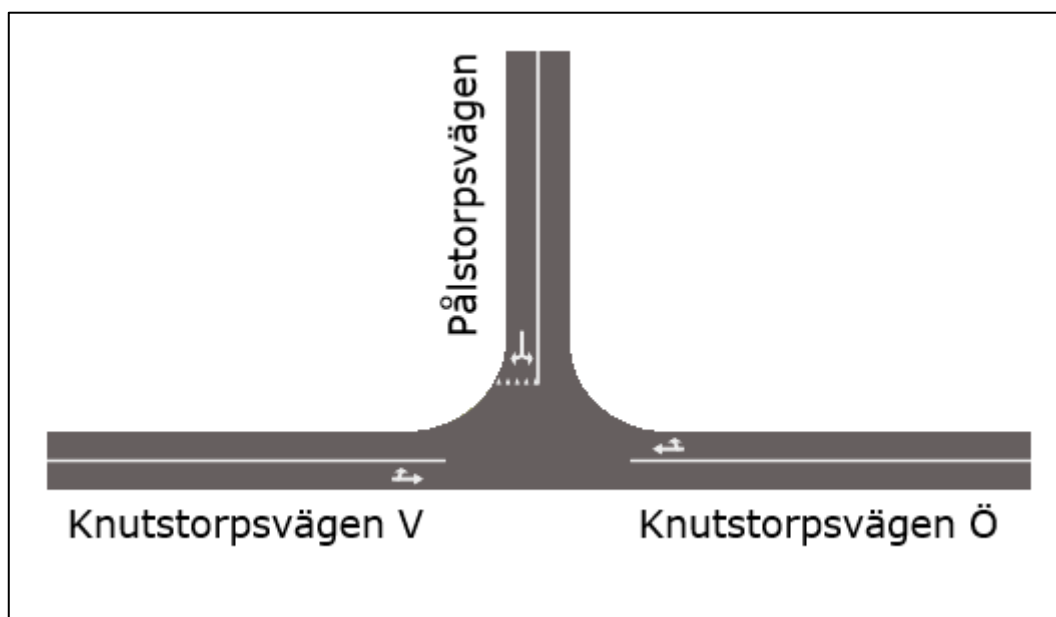
Tillfart	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
Söderåsvägen N	141	1618	0,09
Lärkgatan	17	842	0,02
Söderåsvägen S	61	1718	0,04

I korsning 1 är belastningen högst i tillfarten Söderåsvägen N. Då belastningsgraden är under 0,6 bedöms servicenivån vara önskvärd enligt Trafikverkets kriterier.

3.2.2 Korsning 2: Knutstorpsvägen/Pålstorpsvägen

Under förmiddagens maxtimme antas trafiken till 60% vara riktad ut och 40 % vara riktad in i området.

Den korsningsgeometri som använts i kapacitetsberäkningarna utgår från typkorsning 2. Korsningen är en trevägskorsning och har väjningsplikt för anslutande gata Pålstorpsvägen.



Figur 12 Typkorsning 2 Knutstorpsvägen/Pålstorpsvägen

Nedan i tabell 12 och tabell 13 redovisas trafikmängden respektive belastningsgrad i korsning 2 år 2040 utan alstringen från förskolan.

Tabell 12. Trafikmängd och svängfördelning för scenario 2 i korsning 2.

Tillfart	Till vänster	Rakt fram	Till höger
Knutstorpsvägen V	25	47	0
Pålstorpsvägen	21	0	48
Knutstorpsvägen Ö	0	63	34

Tabell 13. Belastningsgrad för scenario 2 i korsning 2. Högst belastade tillfart är gulmarkerad.

Tillfart	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
Knutstorpsvägen V	72	1524	0,05
Pålstorpsvägen	69	1083	0,06
Knutstorpsvägen Ö	97	1863	0,05

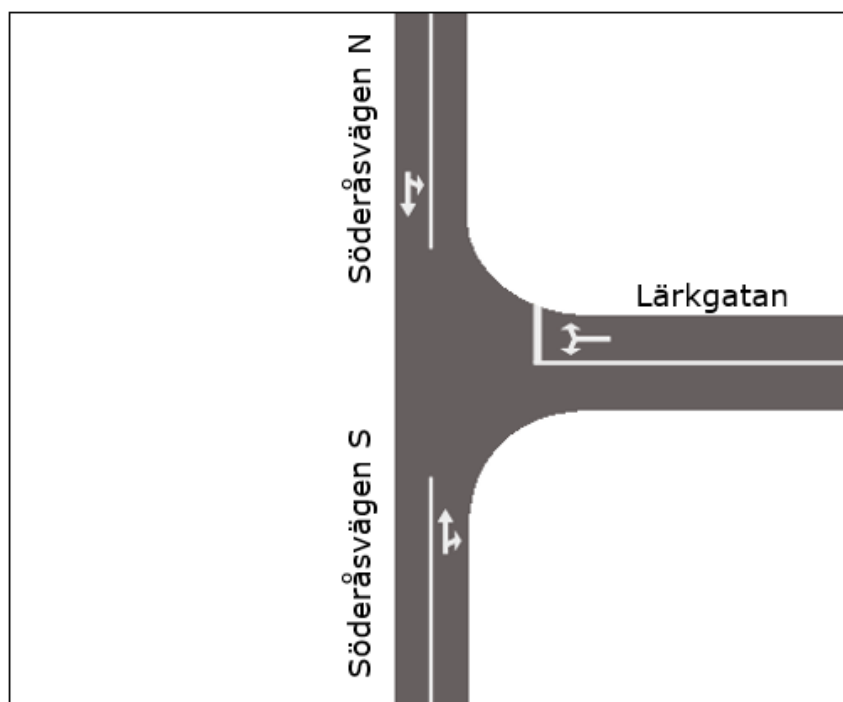
I korsning 2 är belastningen högst i tillfarten Pålstorpsvägen. Då belastningsgraden är under 0,6 bedöms servicenivån vara önskvärd enligt Trafikverkets kriterier.

3.3 Scenario 3: Förmiddagens maxtimme 2040, med alstring från ny förskola

3.3.1 Korsning 1: Söderåsvägen/Lärkgatan

Under förmiddagens maxtimme antas trafiken till 60% vara riktad ut och 40 % vara riktad in i området.

Den korsningsgeometri som använts i kapacitetsberäkningarna utgår från typkorsning 1. Korsningen är en trevägskorsning och har stopplikt för anslutande gata Lärkgatan.



Figur 13 Typkorsning 1 Söderåsvägen/Lärkgatan.

Nedan i tabell 14 och tabell 15 redovisas trafikmängden respektive belastningsgrad i korsning 1 år 2040 inklusive alstringen från förskolan.

Tabell 14. Trafikmängd och svängfördelning för scenario 3 i korsning 1.

Tillfart	Till vänster	Rakt fram	Till höger
Söderåsvägen N	13	133	0
Lärkgatan	23	0	10
Söderåsvägen S	0	57	14

Tabell 15. Belastningsgrad för scenario 3 i korsning 1. Högst belastade tillfart är gulmarkerad.

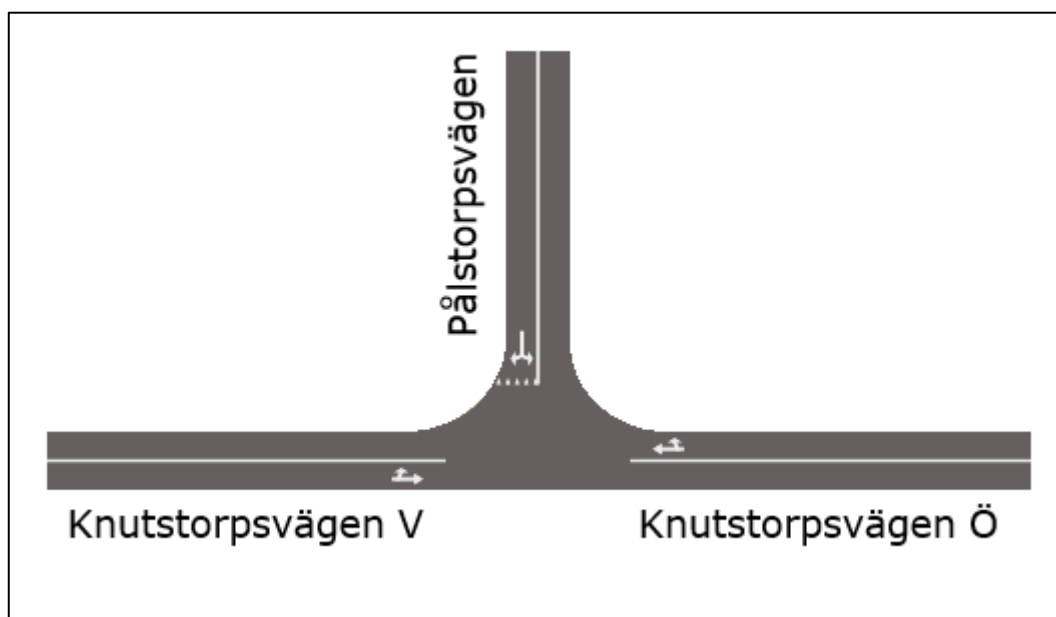
Tillfart	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
Söderåsvägen N	146	1589	0,09
Lärkgatan	33	838	0,04
Söderåsvägen S	71	1718	0,04

I korsning 1 är belastningen högst i tillfarten Söderåsvägen N. Då belastningsgraden är under 0,6 bedöms servicenivån vara önskvärd enligt Trafikverkets kriterier.

3.3.2 Korsning 2: Knutstorpsvägen/Pålstorpsvägen

Under förmiddagens maxtimme antas trafiken till 60% vara riktad ut och 40 % vara riktad in i området.

Den korsningsgeometri som använts i kapacitetsberäkningarna utgår från typkorsning 2. Korsningen är en trevägskorsning och har väjningsplikt för anslutande gata Pålstorpsvägen.



Figur 14 Typkorsning 2 Knutstorpsvägen/Pålstorpsvägen

Nedan i tabell 16 och tabell 17 redovisas trafikmängden respektive belastningsgrad i korsning 2 år 2040 inklusive alstringen från förskolan.

Tabell 16. Trafikmängd och svängfördelning för scenario 3 i korsning 2.

Tillfart	Till vänster	Rakt fram	Till höger
Knutstorpsvägen V	32	47	0
Pålstorpsvägen	25	0	54
Knutstorpsvägen Ö	0	63	38

Tabell 17. Belastningsgrad för scenario 3 i korsning 2. Högst belastade tillfart är gulmarkerad.

Tillfart	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
Knutstorpsvägen V	79	1476	0,05
Pålstorpsvägen	79	1076	0,07
Knutstorpsvägen Ö	101	1863	0,05

I korsning 2 är belastningen högst i tillfarten Pålstorpsvägen. Då belastningsgraden är under 0,6 bedöms servicenivån vara önskvärd enligt Trafikverkets kriterier.

4 Sammanfattande resultat

I nedan tabeller redovisas belastningsgraden i respektive korsningsben per scenario.

För korsning 1 är belastningsgraden högst i benet som är Söderåsvägen N i samtliga scenarion. För korsning 2 är det belastningen högst på Pålstorpsvägen, som har väjningsplikt mot Knutstorpsvägen. Vid samtliga scenarier och korsningar är belastningsgraden betydligt lägre än 0,6, vilket är gränsen för att servicenivån är önskvärd enligt Trafikverkets kriterier.

Tabell 18. Belastningsgrader i korsning 1 för samtliga scenarier.

Korsningsben	1:	2:	3:
	Belastningsgrad Nuläge	Belastningsgrad 2040	Belastningsgrad 2040 med förskola
Söderåsvägen N	0,06	0,09	0,09
Lärkgatan	0,02	0,02	0,04
Söderåsvägen S	0,03	0,04	0,04

Tabell 19. Belastningsgrader i korsning 2 för samtliga scenarier.

Korsningsben	1:	2:	3:
	Belastningsgrad Nuläge	Belastningsgrad 2040	Belastningsgrad 2040 med förskola
Knutstorpsvägen V	0,04	0,05	0,05
Pålstorpsvägen	0,06	0,06	0,07
Knutstorpsvägen Ö	0,04	0,05	0,05

5 Känslighetsanalys

Kapacitetsberäkningen innehåller ett flertal olika antaganden kring resandet som kan påverka resultatet. Antaganden har gjorts dels för trafikstring vid både Lunnaskolan och den nya förskolan, dels för hur denna alstrade trafik fördelar sig i vägnätet. Det har även gjorts antaganden kring generella flödesriktningar på vägnätet

För att testa hur mycket dessa antaganden kan påverka kapacitetsanalysen har en känslighetsanalys genomförts för båda korsningarna. Denna utgår från Scenario 3, dvs prognosår 2040 inklusive alstringen från den nya förskolan, men där flödena i korsningspunkterna har dubblats.

Tabell 20. Känslighetsanalys med dubbelt så stora flöden för korsning 1.

Tillfart	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
Söderåsvägen N	292	1575	0,19
Lärkgatan	66	681	0,10
Söderåsvägen S	142	1718	0,08

Tabell 21. Känslighetsanalys med dubbelt så stora flöden för korsning 2.

Tillfart	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad
Knutstorpsvägen V	158	1399	0,11
Pålstorpsvägen	158	967	0,16
Knutstorpsvägen Ö	202	1863	0,11

Resultatet från känslighetsanalysen visar att belastningsgraden i korsningarna med god marginal understiger 0,6 och bedöms ha önskvärd servicenivå även med en dubblerad trafik.

6 Slutsatser

Kapacitetsanalysen visar på låga belastningsgrader i båda korsningspunkterna för samtliga scenarier. Korsningarna har därmed kapacitet att hantera trafikstringen från den planerade förskolan, även i ett scenario med uppräknad trafik till 2040, utan att några åtgärder behöver genomföras.

Trots detta är det viktigt i den fortsatta planeringen av förskolan att arbeta med hållbara och aktiva resor, då detta är gynnsamt ur både klimatperspektiv och för att gynna folkhälsan.

Kapacitetsanalysen kan innehålla felkällor i form av antaganden kring trafikstring och riktningsfördelningar. För att ta hänsyn till dessa har en känslighetsanalys genomförts. Denna visar på att korsningarna kommer att ha en god servicenivå, även om trafiken i scenario 3 skulle dubblas.

7 Referenser

Region Skåne, 2018. *Resvaneundersökning i Skåne.*

<https://utveckling.skane.se/publikationer/regional-utveckling/resvaneundersokning-i-skane/>

Trafikverket, 2023a. *Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065.* (TRV 2017/111007)

Trafikverket, 2023b. *NVDB på webb.*

<https://nvdb2012.trafikverket.se/>

Trafikverket 2023c. *Vägtrafikflödeskartan.*

<https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>