

Trafikutredning

Detaljplan för del av Klevshult 1:4 m.fl



Sweco Sverige AB	Regn 556767-9849
Uppdrag	DP Klevshult
Uppdragsnummer	30079910
Kund	Venturi Projekt AB
Upprättad av	Kristoffer Persson
Granskad av	Joakim Bengtsson
Godkänd av	Daniel Henricson
Datum	2025-11-05
Dokumentreferens	Rapport Trafikutredning DP Klevshult.docx

Innehållsförteckning

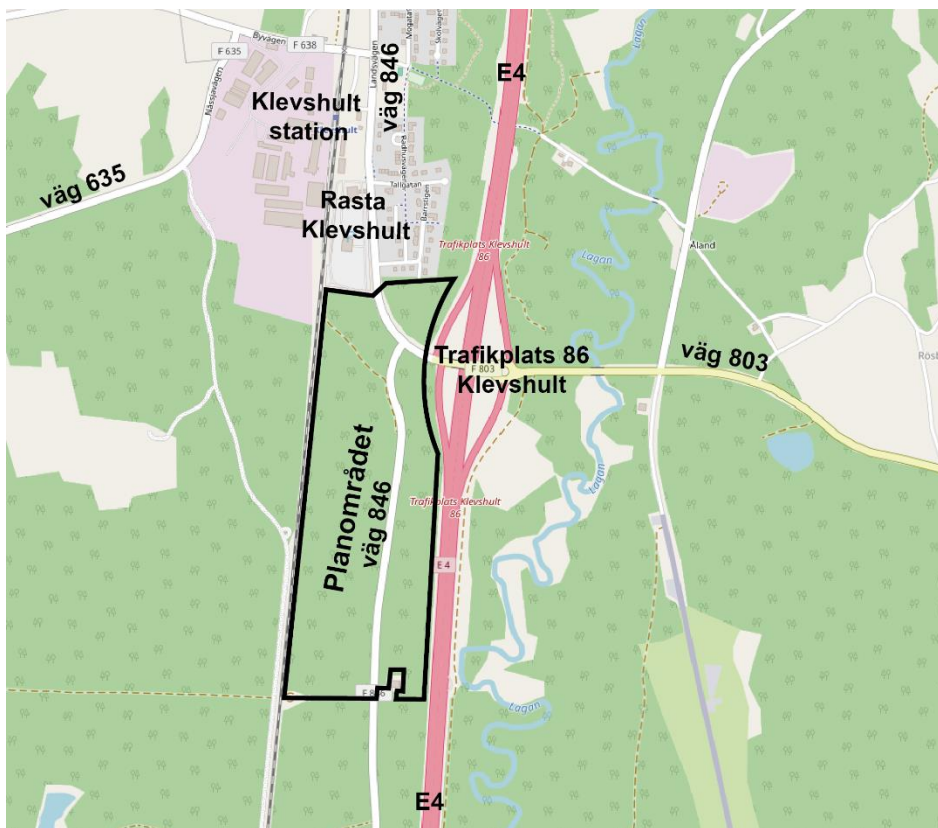
1	Inledning	4
1.1	Bakgrund	4
1.2	Syfte	4
1.3	Avgränsning	5
1.4	Metod	5
2	Nuläge	6
2.1	Vägnät och korsningspunkter	6
2.2	Trafikmätningar	6
2.3	Gång- och cykelvägnät	8
2.4	Kollektivtrafik	9
3	Planförslag.....	10
3.1	Beskrivning av planförslag	10
3.2	Åtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafik	13
3.3	Trafikalstring.....	13
3.3.1	Lager och logistik	13
3.3.2	Lastbilsuppställning och laddning	14
3.3.3	Service	14
3.3.4	Totalt	14
4	Trafikprognos år 2050	15
4.1	Trafikverkets basprognos för trafikmätningar	15
4.2	Trafikflöden inklusive alstring från planområdet	16
5	Trafikanalys och belastning	19
5.1	Korsning mellan ny anslutning och väg 846	19
5.2	Korsning mellan väg 846 och väg 803	21
5.3	Trafikplats 86 – Klevshult, västra sidan	22
5.4	Trafikplats 86 – Klevshult, östra sidan	23
6	Slutsats	24
7	Referenser	25

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Området ligger på västra sidan av väg E4 söder om tätorten Klevshult. Området nås från trafikplats 86 (Klevshult) på väg E4. De statliga vägarna väg 803 och väg 846 går igenom planområdet. Norr om planområdet ligger Rasta Klevshult med trafikantservice i form av drivmedelsanläggning, restaurang och närbutik. I anslutning till anläggningen finns lastbilsuppställning som också omfattar en fordonstvätt för tunga fordon.

Trafikverket är väghållare för väg 846 genom planområdet.



Figur 1. Översiktskarta med planområdets ungefärliga avgränsning och vägar i närområdet. Bakgrundskarta: © OpenStreetMap bidragsgivare.

1.2 Syfte

Venturi Fastigheter AB har ansökt om planbesked i syfte att ta fram en ny detaljplan och för att möjliggöra exploatering av lager- och logistikbyggnation, lastbilsuppställning med laddplatser samt service. Planområdet omfattar totalt cirka 36 hektar.

Denna utredning syftar till att visa konsekvenser för vägtrafik från planområdet samt hur området kopplar till kollektivtrafik och förutsättningar för gång- och cykeltrafik.

1.3 Avgränsning

Geografiskt avgränsas utredningen till planområdet samt påverkan på de angränsande statliga vägarna 846, väg 803 och trafikplats 86 - Klevshult på E4. Se Figur 1.

Aktuellt planområde skulle kunna vara fullt utbyggt år 2030. Målår för trafikprognoser har satts 20 år senare, det vill säga år 2050.

1.4 Metod

Trafikalstringen har tagits fram med hjälp av erfarenhetsvärden via trafikmätningar från liknande områden samt med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg, version 1.1. I kapitel 3.3 ges en utförligare beskrivning av vilka erfarenhetsvärden som använts.

Uppmätt trafik på berörda vägar har räknats upp till år 2050 med hjälp av Trafikverkets basprognos för Jönköpings län. Årsdygnstrafiken har även räknats om till trafiken i eftermiddagens maxtimme då denna är dimensionerande vid trafikanalyserna. Andel trafik under maxtimmen har tagits fram genom att kontrollera Trafikverkets mätningar på timnivå. Jämförelser har även gjorts med trafikmätningar i liknande områden.

Alstrad trafik från planområdet har fördelats över berört vägnät och adderats till prognostiserad trafik.

I berörda korsningar har eftermiddagens maxtimme använts för beräkningar av kapacitet och belastning i trafikanalysprogrammet Capcal 4.9, som använder Trafikverkets gällande beräkningsmetod. Förmiddagens maxtimme har enligt befintliga trafikmätningar ett betydligt lägre flöde än eftermiddagen och har därför inte studerats.

Belastningsgrad är kvoten mellan flöde och kapacitet. Enligt VGU (Trafikverket, 2024) bör belastningsgraden vid nybyggnation understiga 0,6 under dimensionerande timme i vanliga korsningar och 0,8 i cirkulationsplatser och trafikplatser.

Trafikbelastningen i E4:ans påfarter från trafikplats Klevshult har beräknats med hjälp av *TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter* (Trafikverket, 2014). Kapaciteten i påfarten beräknas utifrån mättnadsflödet och påfartens flöde i maxtimmen. Belastningen beräknas som flödet på huvudvägen efter påfarten delat med kapaciteten.

2 Nuläge

2.1 Vägnät och korsningspunkter

Planområdet är främst tänkt att ansluta mot väg 846 söder om korsningen med väg 803. Väg 846 och väg 803 är klassade som övrig länsväg. Vägarna möts i en trevägskorsning av typ C vilket innebär att det finns ett separat vänster-svängskörfält från öst på väg 803. Väg 846 söderifrån har stopplikt i korsningen.

Öster om trevägskorsningen ligger trafikplats 86 – Klevshult på väg E4. E4:an och trafikplatsens ramper är utpekade som riksintresse för kommunikation. På den västra sidan av trafikplatsen ligger på- och avfartsramper något förskjutna som två trevägskorsningar. Avfartsrampen har väjningsplikt mot väg 803. På den östra sidan av trafikplatsen ansluter på- och avfartsramperna till en droppe som medför att fordon på väg 803 från väst som ska köra norrut på E4 får företräde genom att trafiken som kommer från öst på väg 803 har väjningsplikt. Avfartsrampen från söder och väg 803 har väjningsplikt mot trafiken inne i droppen.

Hastigheten på väg 846 söder om korsningen med väg 803 är reglerad till 80 km/tim och vägbredden är 7,5 meter. Hastigheten på väg 803 är reglerad till 70 km/tim och vägbredden är 8 meter, genom trafikplatsen är vägen något bredare, 9 meter. Inom tätbebyggt område i Klevshult är hastigheten reglerad till 50 km/tim på väg 846, på denna del är vägbredden kring 9 meter. Hastigheten på E4 är reglerad till 120 km/tim.

2.2 Trafikmätningar

På berörda statliga vägar har de senaste trafikmätningarna utförts av Trafikverket under åren 2012-2019. På E4 finns mätningar från år 2023 som är ofullständiga och dessa har därför inte använts.

Ramper och bro i trafikplats Klevshult saknar trafikmätningar men bedömningar av flödet har utförts för samtliga länkar år 2014. För ramperna finns även bedömningar för år 2020 (Trafikverket, 2024).

Figur 2 visar placeringen av de trafikmätningar och bedömningar som gjorts i anslutning till planområdet. Historiska mätningar på länsvägarna visar marginell trafiktillväxt vilket medför att inga nya mätningar bedöms behövas. För punkt 1 har nya trafikmätningar utförts under år 2024. I samband med att denna utredning utförts har de enskilda mätningarna från 2024 inte sammanställts till ett ÅDT-värde av Trafikverket. Detta medför att det med säkerhet inte går att säga vad trafikflödet är. Vid jämförelse av enskilda mätillfällen finns en tendens att trafiken minskat i punkt 1. Av detta skäl har den historiska mätningen från 2012 i punkt 1 använts och den har antagits gälla även för år 2024. Med detta antagande bedöms trafiken i punkt 1 inte underskattas.



Figur 2. Platser med trafikmätningar som ingår i utredningen. De olika symbolerna visar olika mätmetoder. Mätningen på väg 846 ligger lite längre söderut än kartbilden visar men är relevant för hela sträckan upp till korsningen med väg 803. Bakgrundskarta: © OpenStreetMap bidragsgivare.

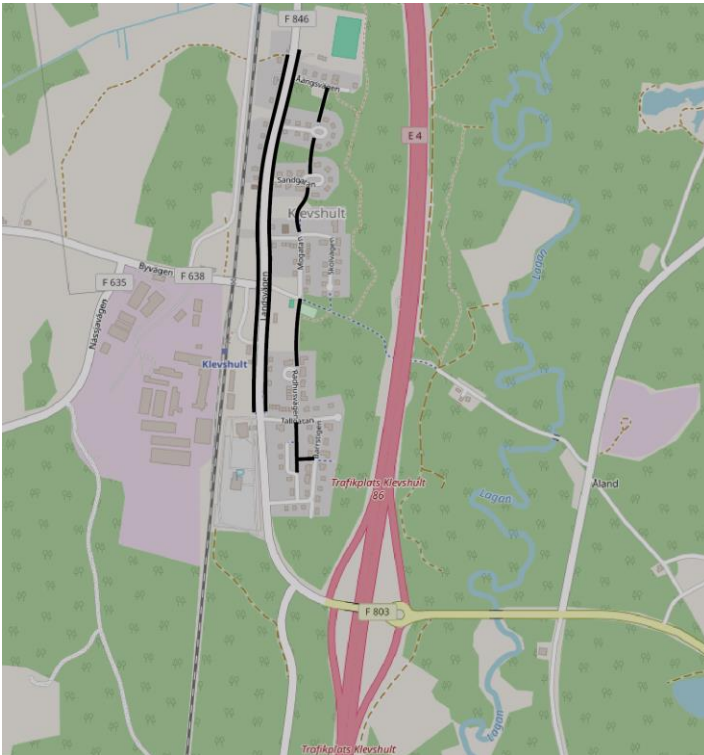
Tabell 1. Sammanställning trafikmätningar.

Mätpunkt	Vägnummer	Mätår	ÅDT	Andel lastbilstrafik
1	Väg 846	2012	990	19 %
2	Väg 846	2016	1390	28 %
3	Väg 803	2016	2060	37 %
4	E4 avfart norrifrån	2020	900	22 %
5	E4 påfart norrut	2020	900	22 %
6	Väg 803 bro	2014	2400	29 %
6*	Väg 803 bro	2020	1830	27 %
7	E4 påfart söderut	2020	600	17 %
8	E4 avfart söderifrån	2020	600	17 %
9	Väg 803	2016	650	11 %
10	E4 norr om trafikplats	2019	15 590	26 %
11	E4 söder om trafikplats	2019	15 120	27 %

*Trafikflödet på bron, nummer 6, har justerats till år 2020 utifrån de senaste bedömningarna på ramperna runt omkring.

2.3 Gång- och cykelvägnät

Gång- och cykelvägar saknas idag utmed vägarna som går inom planområdet. Längre norrut inne i Klevshults samhälle finns kombinerad gång- och cykelbana på respektive sida av väg 846. Gång- och cykelbanan börjar vid Rasta och går vidare norrut till utkanten av samhället, se Figur 3. Utöver det genomgående gång- och cykelstråket finns det kortare länkar som knyter samman lokalgatorna.



Figur 3. Befintliga gång- och cykelvägar (svarta streck). Bakgrundskarta: © OpenStreetMap bidragsgivare.

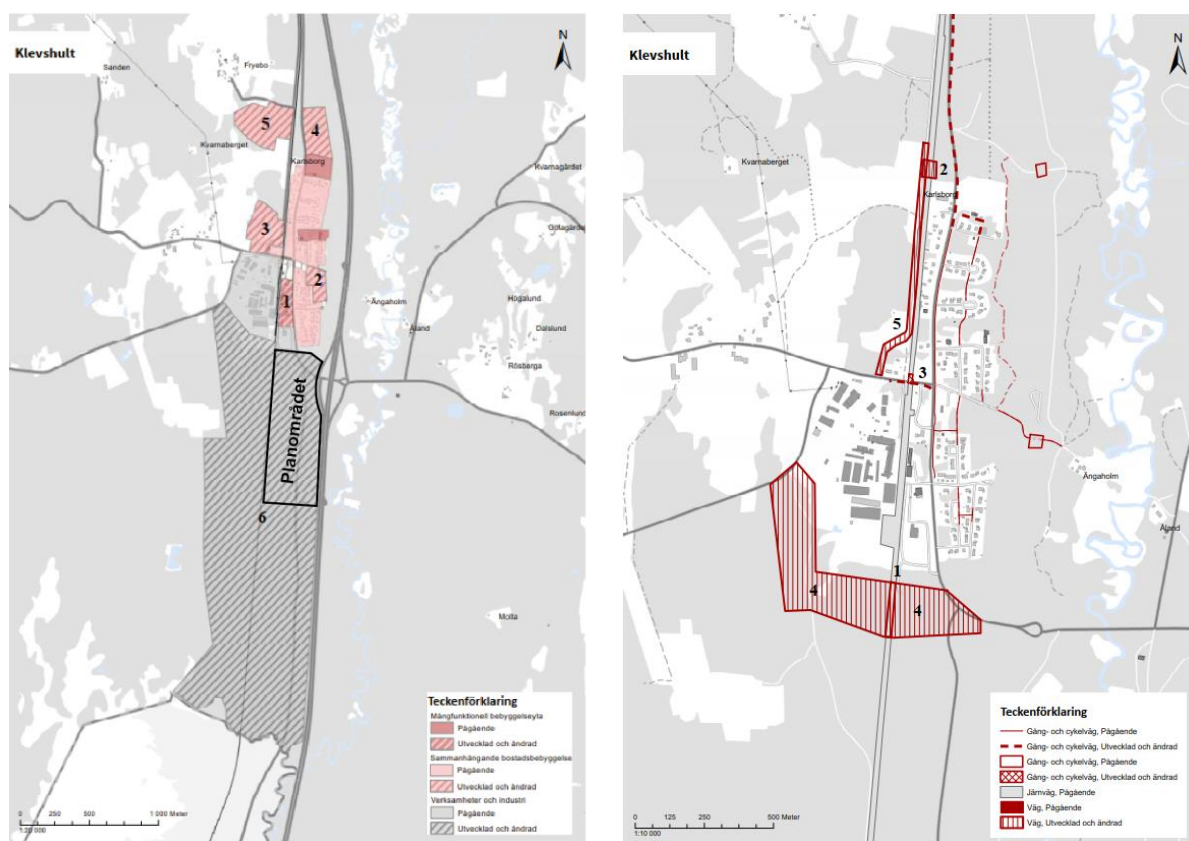
2.4 Kollektivtrafik

Kollektivtrafik i Klevshult utgår från stationen centralt i orten. Krösatågen trafikerar sträckan Nässjö/Jönköping – Värnamo – Halmstad. Från Klevshult har tåget fyra avgångar under vardagar i respektive riktning. Busslinje 134 trafikerar stationen och är ersättningstrafik för tåg. Genom planområdet går ingen kollektivtrafik.

3 Planförslag

3.1 Beskrivning av planförslag

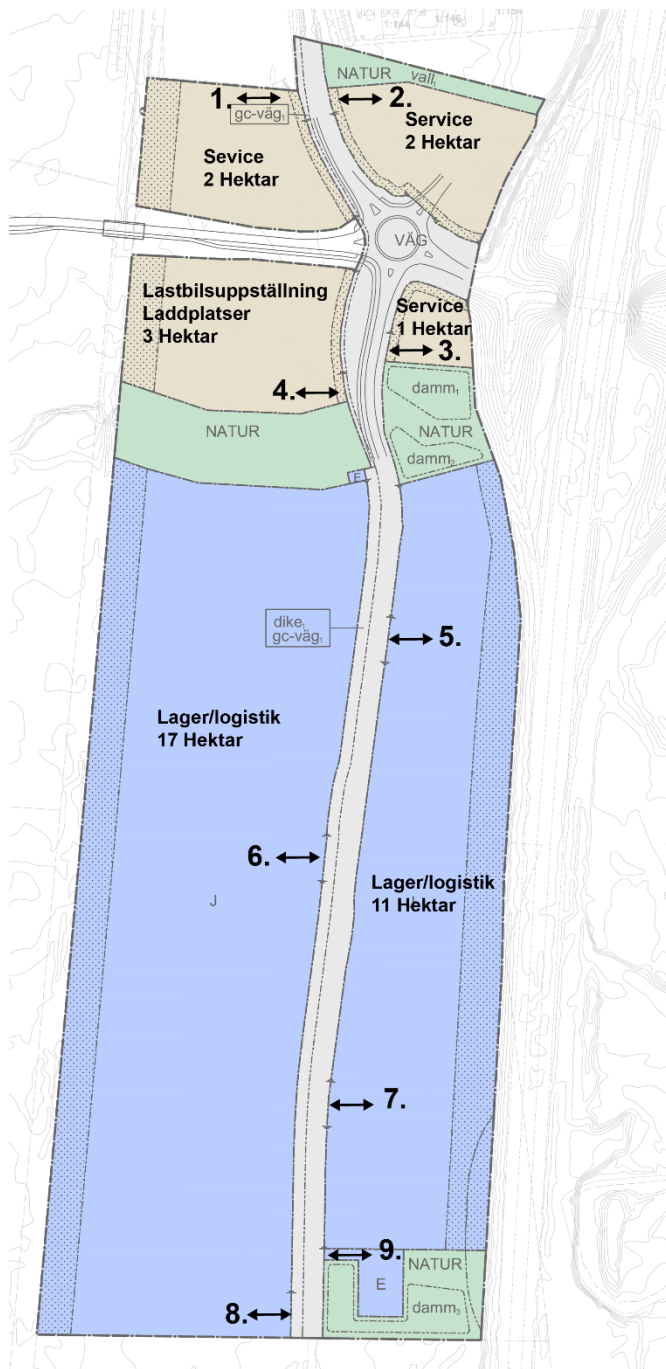
Översiktsplanen för Vaggeryds kommun (Vaggeryds kommun, 2024) pekar ut området som utvecklingsområde för verksamheter, som företagsområde och transportintensiva verksamheter. I anslutning till det nya verksamhetsområdet föreslås en ny vägförbindelse mellan den västra sidan av järnvägen och E4:an med anslutning till väg 635 och väg 846/803.



Figur 4. Bilder från översiktsplanen som visar utpekade utvecklingsområde, nummer 6, och korridor nummer 4, för planerad vägförbindelse. Planområdets ungefärliga avgränsning har markerats i den vänstra bilden. (Vaggeryds kommun, 2024). Figur bearbetad av Sweco.

Aktuell detaljplan inryms som en del av det utpekade utvecklingsområdet och ska möjliggöra exploatering av lager- och logistikbyggnation, lastbilsuppställning med cirka 10 laddplatser för tunga fordon samt områden för service. Planområdet omfattar totalt cirka 36 hektar varav 28 hektar avser tomtyta för lager/logistik och 5 hektar för service. Ytan för service är uppdelad på 2 hektar för restaurang, 1 hektar serviceverkstad och 2 hektar för servicefunktioner. Knappt 3 hektar är för lastbilsuppställning och laddplatser. Figur 5 visar tänkt användning för planområdet och en principiell placering av anslutningsvägar. Anslutningsvägarna är tänkta att placeras mot väg 846. För de större ytorna som inrymmer lager och logistik bedöms två anslutningsvägar behövas till respektive sida. På denna sträcka av väg 846 föreslås att hastigheten sänks från 80 km/tim till 60 km/tim med motivet att antalet anslutningar kommer öka.

Eventuella framtida utbyggnader söder och väster om planområdet kan kräva en ny planskildhet med järnvägen samt en mer kapacitetsstark korsningslösning. Detaljplanen har ett reserverat vägområde för planerad förbindelse västerut samt yta för mer kapacitetsstark korsningslösning. Trafikanalyserna tar sin utgångspunkt i befintligt vägnät och tar inte i beaktningen eventuella framtida utbyggnader söder och väster om planområdet eller en eventuell ny framtida väg mellan väg 635 och väg 846/803.



Figur 5. Delområden med tänkt användningsområde och schematisk placering av anslutningar mot det övergripande vägnätet. Bakgrundskarta hämtad från plankartan i detaljplanen (nov 2025). Kartan innehåller även skiss på tänkbar korsningslösning och passage över järnvägen.

Anslutningarna 1-8 som planeras till enskilda delområden inom detaljplanen utformas utifrån kraven för korsningar i VGU (Trafikverket, 2024). Följande krav med avsnitt i VGU är relevanta för anslutningarna:

- Avsnitt 9.2.6 anger hur korsning av enskild anslutning ska göras mot allmän väg. Korsningstyp A1 ska användas för anslutningar med ÅDT-Dim > 100 fordon/dygn.
- Avsnitt 9.1.1.1 anger att korsningsvinkel mellan primärväg och sekundärväg ska vara inom intervallet 85-115 gon.
- Avsnitt 9.1.1.2 anger krav på lutningar i korsningar. För primärvägen är riktvärdet max 2,5 % inom 300 meter från korsningen vid 80 km/tim. För den anslutande sekundärvägen krävs ett minst 25 meter långt vilplan som lutar max 2,5 %.
- Avsnitt 9.1.1.9 anger krav gällande sikt i korsningar för olika hastigheter. Vid 80 km/tim är den önskvärda siktlängden cirka 200 meter, vid 70 km/tim är siktlängden cirka 170 meter. Siktkravet ska uppfyllas 5 meter in på sekundärvägen och i ögonhöjd 1,1 meter.
- Avsnitt 9.2.1.2 anger kravet på avståndet mellan förskjutna korsningar, där avståndet inte ska underskrida 120 meter.

Anslutningarna utformas även utifrån utrymmesbehov för tillåtna och förekommande fordon, allt ifrån mindre transporter till fordonståg med längd upp till 34,5 meter.

Antalet nya anslutningar har begränsats genom att samordna nya områdets anslutningar med befintliga, alternativt att befintliga anslutningar ersätts med nya som servar flera funktioner. För de två större områdena i söder avsedda för industriändamål är bedömningen att det krävs två anslutningar per sida för att inte skapa svårigheter för verksamheterna att fungera på ett bra sätt. Områdena sträcker sig cirka 700 meter längs väg 846 och har en långsmal utformning. En anslutning per sida skulle medföra krav på ett mer omfattande internt vägnät och samordning mellan olika verksamheter, vilket bedöms göra det svårt för verksamheterna att få fungerande ytor. Endast en anslutning per sida skulle även kunna innebära betydande omvägar.

Anslutning 9 till E-området längst i söder ersätter befintlig anslutning och utformas i enlighet med "Handbok Projektering och byggande av enskilda vägar" Trafikverkets publikation 2020:089. Det innebär bland annat en 4,0 meter bred vägbana, cirka 200 meter siktlängd och korsningstyp A4 med utrymmesstandard för typfordon Los. Anslutningen förväntas trafikeras av enstaka fordon per månad.

Nedan görs en genomgång av samtliga planerade anslutningar. Samtliga anslutningar utförs enligt de krav för korsningar som finns i VGU (Trafikverket, 2024) och som beskrivs övergripande ovan. Gemensamt för samtliga anslutningar 1-8 är att de utformas som korsningstyp A1, medan anslutning 9 utformas som korsningstyp A4.

1. Anslutning som samordnas med Rastas befintliga utfart. Vid anslutningen är hastigheten reglerad till 50 km/tim. Sikten är god mot norr. Mot söder är sikten något begränsad, på grund av att väg 846 svänger av mot trafikplatsen.
2. Anslutningen placeras mitt för anslutning 1. Anslutningens placering motiveras av att det inte finns tillräckligt utrymme för att sidoförskjuta anslutningen i förhållande till anslutning 1. Om anslutningarna skulle förskjutas en kortare sträcka (<50 meter) kan det bli problem för långa

fordon att ta sig från den ena anslutningen till den andra. Det kan behövas siktshakt i innerkurva för att säkra sikten söderut. En eventuell framtida anslutning till en cirkulationsplats för området innebär att anslutningen i läge 2 då tas bort.

3. Anslutningen placeras så långt från korsningen mellan väg 846 och väg 803 som möjligt, cirka 100 meter. På anslutande tomt planeras inte trafikintensiv verksamhet, troligtvis enstaka fordon per vecka. Sikten bedöms vara god i båda riktningar.
4. Anslutningen placeras så långt söderut det går utan att inkräkta på naturmarken kring Göladiket. Att ansluta mot en eventuell framtida väg mot norr som ska gå över järnvägen är inte möjligt på grund av höjdskillnader för ramper mot bron. Anslutningen anpassas utifrån att den kommer nyttjas av en stor andel tung trafik.
5. Anslutning till lager- och logistikytan på östra sidan av väg 846. Anslutning placeras längs väg 846 där det är god sikt. Avstånd till nästkommande anslutning, nr 6, överskrider 200 meter.
6. Anslutning till lager- och logistikytan på västra sidan av väg 846. Anslutning placeras längs väg 846 där det är god sikt. Avstånd till nästkommande anslutning, nr 7, överskrider 200 meter.
7. Anslutning till lager- och logistikytan på östra sidan av väg 846. Anslutning placeras längs väg 846 där det är god sikt. Avstånd till nästkommande anslutning, nr 8, överskrider 200 meter.
8. Anslutning till lager- och logistikytan på västra sidan av väg 846. Anslutning placeras längs väg 846 där det är god sikt. Anslutningen är placerad så långt söderut som det går inom planområdet och ersätter befintlig grusväg.
9. Anslutningen ersätter befintlig anslutning till telestation, som förväntas få försumbara trafikmängder.

3.2 Åtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafik

För att gång- och cykeltrafik ska kunna nå området bör det knytas samman med befintlig gång- och cykelväg längs väg 846 inne i Klevshult. Förslagsvis anläggs en gång- och cykelbana längs väg 846 på västra sidan genom hela planområdet. Gång- och cykelbanan placeras utanför vägområdet. Mellan planområdet och befintlig gång- och cykelbana finns en sträcka förbi Rasta som också behöver kompletteras med ny gång- och cykelbana. På så sätt kopplas planområdet till Klevshults samhälle och station. Längs väg 846 genom planområdet behöver också beredas plats för eventuella hållplatser i framtiden. Hur bussen kommer trafikera området i framtiden är oklart i dagsläget.

3.3 Trafikalstring

Trafikalstringen har gjorts uppdelat för olika användningsområden. Figur 5 i föregående kapitel visar utsnitt från plankarta med ytor och tänkt användningsområde för respektive yta.

3.3.1 Lager och logistik

Den alstrade trafiken från planområdet har beräknats med erfarenhetsvärden från industriområdet Torsvik i Jönköpings kommun. Trafikmätningar inom industriområdet Torsvik år 2007 har jämförts med den då utbyggda ytan för Torsviksområdet. Inom Torsviksområdet finns samma typ av verksamhet

(lager/logistik) som planeras för aktuellt planområde. Erfarenhetsvärden från Torsvik bedöms vara relevanta även idag och för aktuellt planområde.

För Torsvik gjordes mätningar som visade att 290 hektar industrimark alstrade 3 300 lastbilsrörelser per dygn och att lastbilstrafiken stod för 36 % av den totala motorfordonstrafiken på väg.

Aktuell del av planområdet för lager och logistik omfattar cirka 28 hektar. Med alstringen likt Torsvik innebär detta cirka 880 fordon per dygn, varav 320 tunga fordon.

3.3.2 Lastbilsuppställning och laddning

Lastbilsuppställningen har antagits motsvara anläggningen som finns för lastbilar vid Rasta i Klevshult. Befintlig anläggning alstrar cirka 600 tunga fordon/dygn. Det går att utläsa i den mätpunkt, nummer 2 i Figur 2, som ligger på väg 846 norr om utfarten för de tunga fordon. Mätpunktens placering medför att inkommande fordon räknas men inte de utgående, därför finns en god uppfattning kring hur många de tunga fordonen är som besöker anläggningen.

Vid lastbilsuppställningen planeras också för upp till tio laddplatser för tunga fordon. Trafikalstringen har tagits fram med hjälp av genomsnittlig laddkapacitet och genomsnittlig laddtid. Laddplatserna har bedömts alstra cirka 220 tunga fordon per dygn.

3.3.3 Service

Ytan för service är fördelad på tre områden, se Figur 5. Ytan längst i nordöst är på cirka 2 hektar och planeras inrymma en snabbmatsrestaurang på 1000 m² BTA. Alstringen baseras på erfarenhetsvärden från en MAX hamburgerrestaurang i Landskrona. Alstringen för snabbmatsrestaurangen har tagit hänsyn till att planerad BTA är större än en typisk MAX restaurang. Snabbmatsrestaurangen bedöms alstra 1060 fordon per dygn, varav 20 tunga fordon.

Ytan i nordväst är på cirka 2 hektar och planeras inrymma verksamheter eller servicefunktioner på 1000 m² BTA. För att beräkna alstringen har Trafikverkets alstringsverktyg använts (Trafikverket, 2025) med markanvändning stormarknad och antagande om 5 % nyttotrafik. Färdmedelsandel för bil är 83 %. Stormarknad kan likställas med extern sällanköpshandel. Området alstrar cirka 390 fordon per dygn, varav 20 är tunga fordon.

Den södra ytan är på 1 hektar och planeras för 500 m² BTA serviceverkstad eller motsvarande. För att beräkna alstringen har Trafikverkets alstringsverktyg använts (Trafikverket, 2025) med markanvändning småindustri/hantverkare och antagande om 10 % nyttotrafik. Färdmedelsandel för bil är 93 %. Området alstrar cirka 80 fordon per dygn, varav 8 är tunga fordon.

3.3.4 Totalt

Totalt bedöms planområdet generera cirka 3 200 fordon per dygn, varav cirka 1 200 är tunga fordon.

4 Trafikprognos år 2050

Aktuellt planområde bedöms kunna vara fullt utbyggt år 2030. Målar för trafikprognosen har valts till 20 år efter driftstagande, det vill säga år 2050.

4.1 Trafikverkets basprognos för trafikmätningar

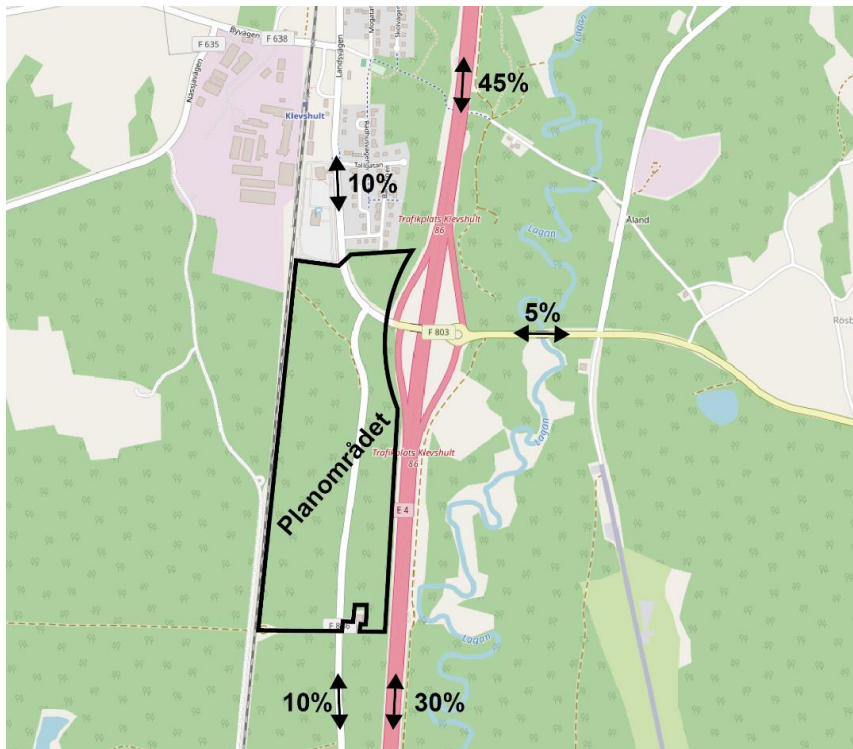
Trafikmätningar för berörda vägar har räknats upp till prognosåret 2050 med hjälp av Trafikverkets basprognos för Jönköpings län. Det innebär en trafiktillväxt för personbilar på 0,87 % per år och för lastbilar 1,26 % per år fram till år 2045 och därefter är trafiktillväxten för personbilar 0,72 % per år och för lastbilar 0,74 % per år (Trafikverket, 2024-04-19). Tabell 2 redovisar uppräknade trafikmängder för år 2050 utifrån Trafikverkets basprognos. Ett alternativ till att använda Trafikverkets basprognos är att titta på historisk utveckling och att utgå från det vid uppräkning av trafiken. Från år 2021 har Trafikverket ändrat fordonsklassificeringen vilket påverkar antalet tunga fordon. Denna förändring försvårar jämförbarheten mellan mätningar. De historiska värden som gått att kontrollera visar på att det hänt väldigt lite kring planområdet och därför är bedömningen att Trafikverkets basprognos är mer relevant för att förutspå om framtiden.

Tabell 2. Trafikmängder för prognosår 2050, exklusive trafik från planområdet. Se Figur 2 för placering.

Mätpunkt	Vägnummer	ÅDT	Andel lastbilstrafik
1	Väg 846	1 250	20 %
2	Väg 846	1 910	30 %
3	Väg 803	2 870	40 %
4	E4 avfart norrifrån	1 180	24 %
5	E4 påfart norrut	1 180	24 %
6	Väg 803 bro	2 420	29 %
7	E4 påfart söderut	790	18 %
8	E4 avfart söderifrån	790	18 %
9	Väg 803	880	12 %
10	E4 norr om trafikplats	20 800	28 %
11	E4 söder om trafikplats	20 190	29 %

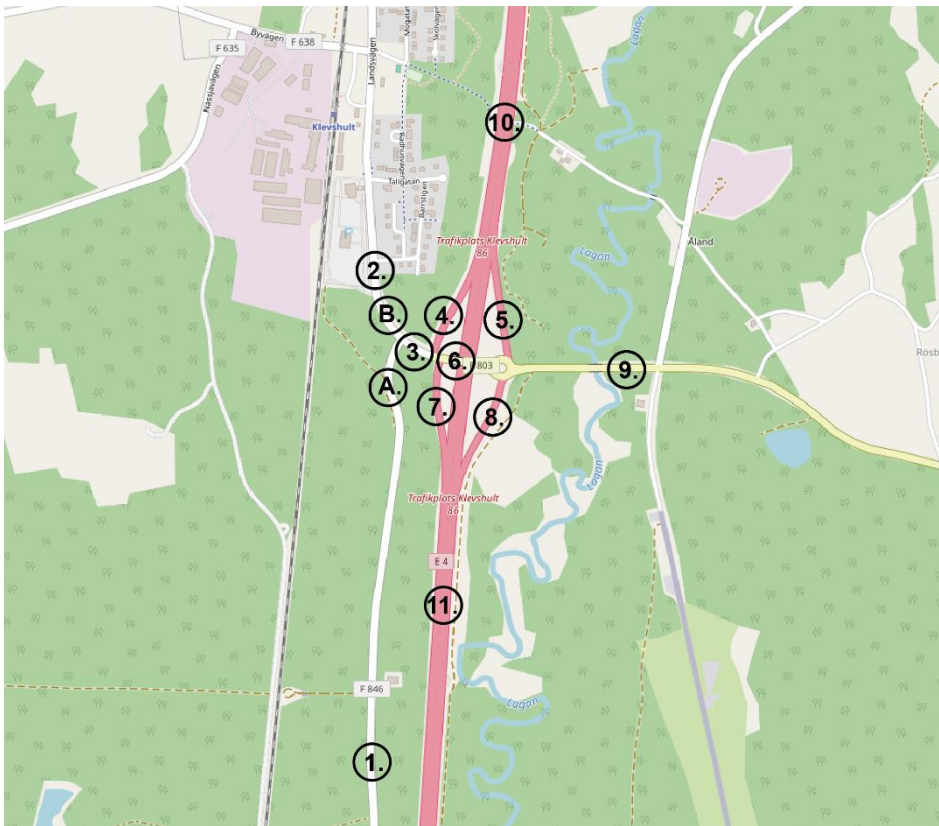
4.2 Trafikflöden inklusive alstring från planområdet

Hur trafiken till och från planområdet fördelar ut sig på det omgivande vägnätet har bedömts och redovisas i Figur 6. Väg E4 bedöms bli den huvudsakliga vägen till och från planområdet med viss tyngdpunkt mot norr. Bedömd riktningsfördelning utgår ifrån hur befintliga ramper i trafikplatsen nyttjas idag.



Figur 6. Sammanställning av trafikens fördelning till och från planområdet. Bakgrundskarta: © OpenStreetMap bidragsgivare.

Den alstrade trafiken till och från planområdet adderas till den prognostiserade trafiken, se Figur 7 och Tabell 3. Trafikflödet redovisas för två nya beräknade punkter (A och B) i anslutning till korsningen mellan väg 846 och väg 803 då dessa är av större relevans vid analyser i korsningspunkterna än de tidigare två mätpunkterna 1 och 2 och på grund av de nya anslutningarna kommer värden skilja sig från mätpunkterna 1 och 2.



Figur 7. Redovisningspunkter för trafikflöden. Bakgrundskarta: © OpenStreetMap bidragsgivare.

Trafiken under eftermiddagens maxtimme, kl 16-17, har tagits fram genom att trafik uppräknad enligt basprognos antas ha samma maxtimmesandel som befintliga trafikmätningar. Tillkommande alstring från lager och logistikområden har en maxtimmesandel på 13 % av ÅDT. Detta baseras på mätningar från liknande områden och med en riktningsfördelning 75/25 utgående/ingående trafik. För övriga områden med service och lastbilsuppställning har en maxtimmesandel på 10 % använts som är baserad på hur personbilstrafikens maxtimmesandel är vid mätpunkt 2 och med en riktningsfördelning på 55/45 utgående/ingående trafik enligt Effektsamband för transportsystemet. (Trafikverket, 2016).

Tabell 3. Trafikmängder för prognosår 2050 inklusive trafikstring från planområdet.

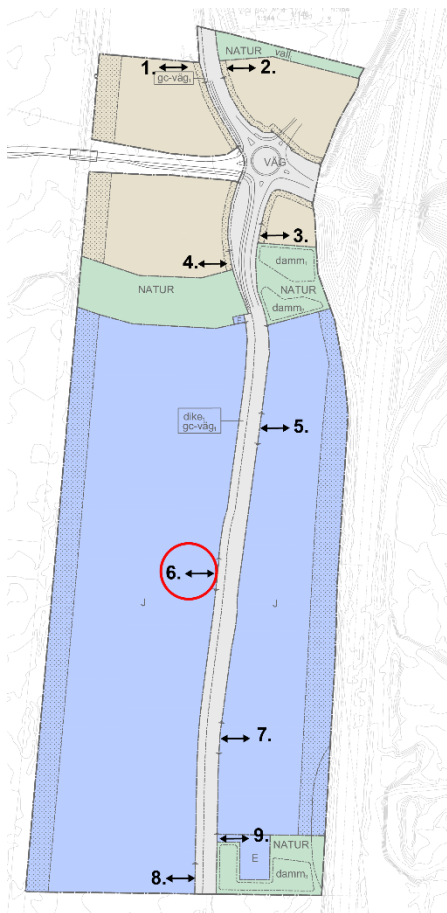
Mät-/beräkningspunkt	Vägnummer	ÅDT	Andel Lb	Antal maxtimma	Andel Lb maxtimma
1	Väg 846	1 570	24 %	200	15 %
A beräkningspunkt	Väg 846	3 000	43 %	370	41 %
2	Väg 846	2 240	31 %	270	29 %
B beräkningspunkt	Väg 846	3 390	21 %	430	21 %
3	Väg 803	5 450	38 %	570	32 %
4	E4 avfart norrifrån	1 910	29 %	200	30 %
5	E4 påfart norrut	1 910	29 %	220	30 %
6	Väg 803 bro	3 790	32 %	410	30 %
7	E4 påfart söderut	1 270	25 %	150	30 %
8	E4 avfart söderifrån	1 270	25 %	130	30 %
9	Väg 803	1 040	16 %	130	14 %
10	E4 norr om trafikplats	22 250	29 %	2 210	21 %
11	E4 söder om trafikplats	21 150	29 %	1 970	22 %

5 Trafikanalys och belastning

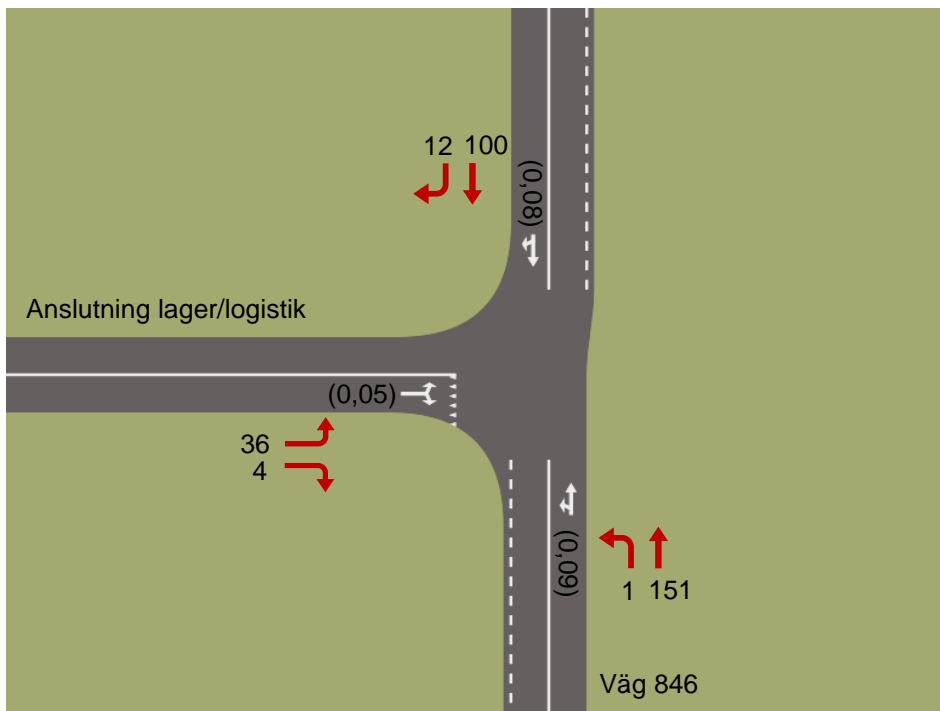
Trafikanalyserna i berörda korsningar har gjorts för eftermiddagens maxtimme enligt trafikflöden i Tabell 3. Svängandelar har tagits fram med hjälp av riktningsfördelning i trafikmätningar och antagande om tillkommande trafiks fördelning enligt Figur 6.

5.1 Korsning mellan ny anslutning och väg 846

För att kontrollera belastningsgraden för tillkommande anslutningar har en korsningspunkt till det större området (17 hektar) med lager och logistik på den västra sidan av väg 846 studerats, se Figur 8. Till västra sidan är utgångspunkten att det blir två anslutningar. Vid kontroll av belastningsgraden har 80 % av trafiken till och från den västra sidan antagits använda den norra anslutningen. Vidare har antagits att all trafik som ska till och från östra sidan av lager- och logistikområdet passerar förbi korsningen. Dessa antagande har gjorts för att inte underskatta mängden trafik som passerar förbi korsningen. Korsningen antas utformas som en trevägskorsning av typ A (utan refuger eller vänstersvägskörfält) enligt Figur 9. Korsningen regleras med väjningsplikt och hastigheten 60 km/tim på väg 846. Antagen principutformning för korsningen redovisas tillsammans med flöden i eftermiddagens maxtimma i Figur 9. Inom parentes anges belastningsgraden.



Figur 8. Röd ring visar kontrollerad korsning. Anslutningarna är schematiskt placerade mot det övergripande vägnätet. Bakgrundskarta hämtad från plankartan i detaljplanen (nov 2025).

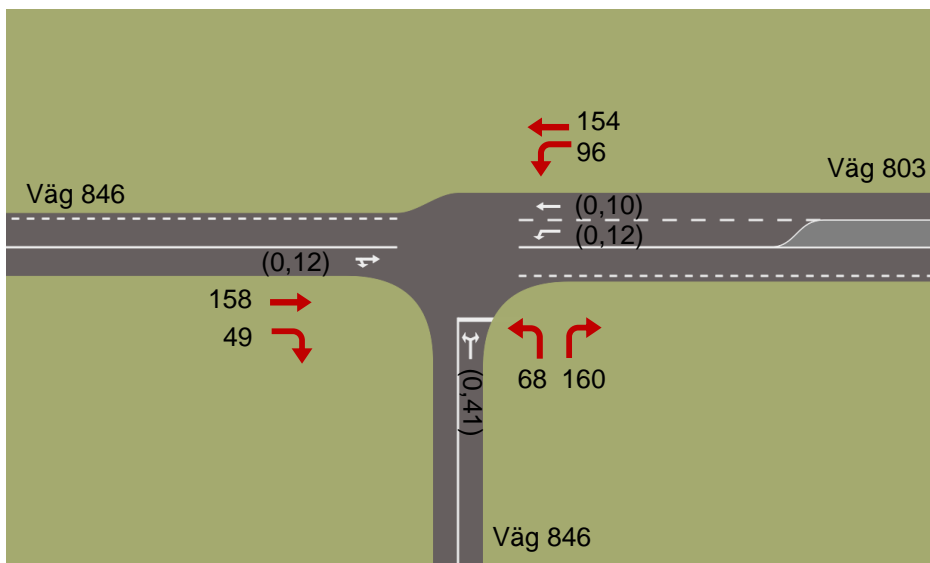


Figur 9. Antagen principutformning för korsning mellan ny anslutning och väg 846 samt flöden och belastningsgrad (inom parentes) i eftermiddagens maxtimma.

Belastningsgraden under eftermiddagens maxtimme är låg i korsningspunktens alla tillfarter. Några kapacitetsbrister eller köer uppstår inte.

5.2 Korsning mellan väg 846 och väg 803

Korsningen är utformad som en korsning typ C, vilket innebär att det finns ett separat vänstersvängskörfält från öst på väg 803. Korsningen regleras med stopplikt. Hastighetsgränsen är idag 80 km/tim på väg 846 från söder men antas i framtiden i samband med exploatering sänkas till 60 km/tim. Hastigheten på övriga två anslutningar i korsningen är 70 km/tim, men blir också sannolikt 60 km/tim i samband med exploateringarna. Antagen principutformning för korsningen redovisas tillsammans med flöden i eftermiddagens maxtimma i figuren nedan. Inom parentes anges belastningsgraden.

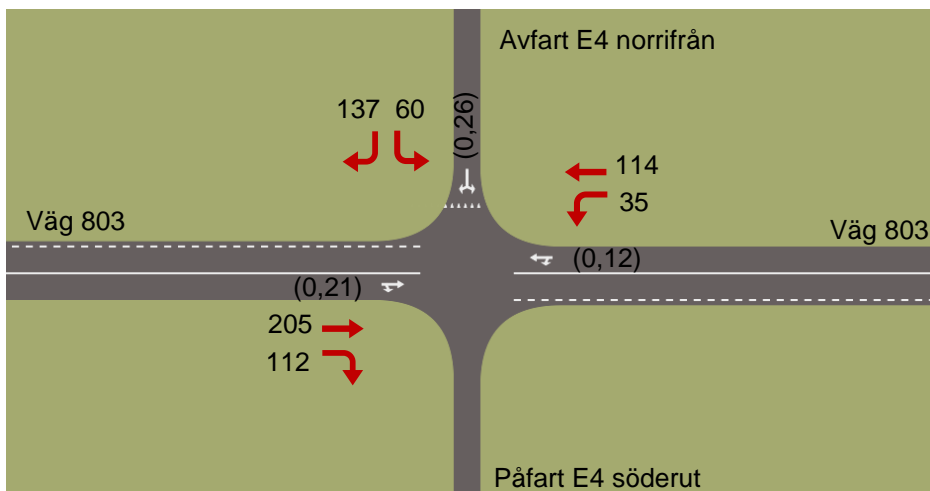


Figur 10. Principutformning korsning mellan väg 846 och väg 803 samt flöden och belastningsgrad (inom parentes) i eftermiddagens maxtimma.

I eftermiddagens maxtimme beräknas korsningen få en belastningsgrad på 0,41. Det innebär att 41 % av korsningens kapacitet utnyttjas. Den mest belastade tillfarten är väg 846 från söder. En köbildning på cirka 1 fordon på väg 846 från söder kan förväntas. Belastningsgraden överskrider inte några riktvärden och befintlig utformning bedöms vara tillräcklig även i framtiden med tillkommande exploatering för aktuell detaljplan.

5.3 Trafikplats 86 – Klevshult, västra sidan

Västra sidan av trafikplats 86 – Klevshult, är utformad med påfartsramp och avfartsramp något förskjutna från varandra. Avfartsrampen från E4 är reglerad med väjningsplikt. Hastigheten på väg 803 är reglerad till 70 km/tim. Antagen principutformning för korsningen redovisas tillsammans med flöden i eftermiddagens maxtimma i Figur 11. Inom parentes anges belastningsgraden.



Figur 11. Principutformning västra sidan av trafikplats Klevshult samt flöden och belastningsgrad (inom parentes) i eftermiddagens maxtimma. Bakgrundsfiguren från Capcal överensstämmer inte riktigt med faktisk utformning där av- och påfart är något förskjutna.

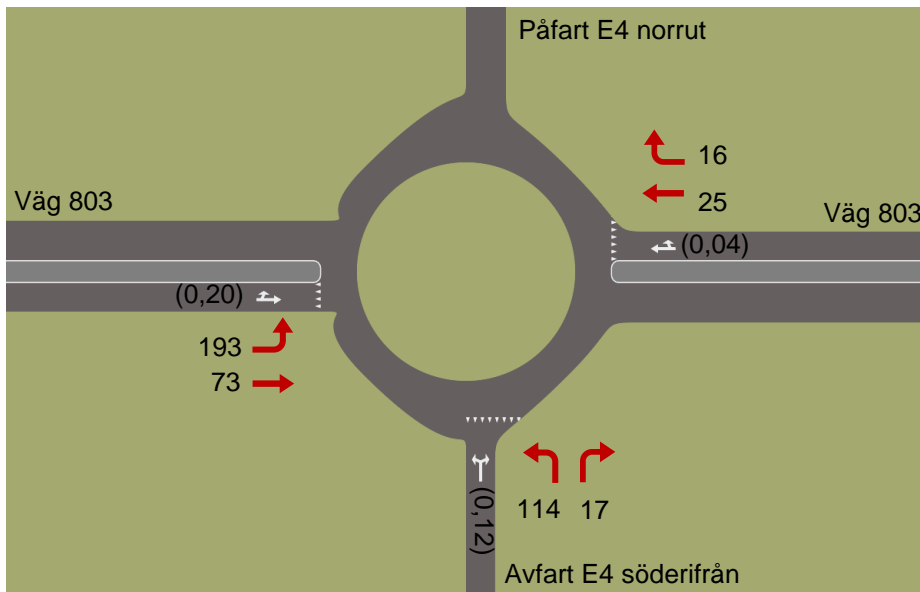
I eftermiddagens maxtimme beräknas korsningen få en belastningsgrad på 0,26. Det innebär att 26 % av korsningens kapacitet utnyttjas. Den mest belastade tillfarten är avfartsrampen från norr. Belastningsgraden överskrider inte några riktvärden och befintlig utformning bedöms vara tillräcklig även i framtiden med tillkommande exploatering för aktuell detaljplan. Inga direkta köer förväntas uppstå och den genomgående trafiken på E4 kommer inte påverkas.

Väg E4 är ett riksintresse för kommunikationer. Trafikbelastningen i påfarterna från trafikplats Klevshult har beräknats med hjälp av *TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter*. Kapaciteten i påfarten beräknas som mättnadsflödet (4150 fordon/timme) minus 20 procent av påfartens flöde i maxtimman. Belastningen beräknas som flödet på huvudvägen efter påfarten delat med kapaciteten.

I eftermiddagens maxtimma år 2050 beräknas belastningen till 0,27 för påfarten söderut.

5.4 Trafikplats 86 – Klevshult, östra sidan

Östra sidan av trafikplats 86 – Klevshult, är utformad som en droppe. Avfartsrampen från E4 och väg 803 från öst är reglerade med väjningsplikt. Hastigheten på väg 803 är reglerad till 70 km/tim. Antagen principutformning för korsningen redovisas tillsammans med flöden i eftermiddagens maxtimma i Figur 12. Inom parentes anges belastningsgraden.



Figur 12. Principutformning östra sidan av trafikplats Klevshult samt flöden och belastningsgrad (inom parentes) i eftermiddagens maxtimma. Bakgrundsfiguren från Capcal överensstämmer inte riktigt med faktisk utformning av droppen.

I eftermiddagens maxtimme beräknas korsningen få en belastningsgrad på 0,20. Det innebär att 20 % av korsningens kapacitet utnyttjas. Den mest belastade tillfarten är den på väg 803 västerifrån. Belastningsgraden överskrider inte några riktvärden och befintlig utformning bedöms vara tillräcklig även i framtiden med tillkommande exploatering för aktuell detaljplan. Inga direkta köer förväntas uppstå och den genomgående trafiken på E4 kommer inte påverkas.

Kapaciteten i påfarten beräknas som mättnadsflödet (4150 fordon/timme) minus 20 procent av påfartens flöde i maxtimmen. Belastningen beräknas som flödet på huvudvägen efter påfarten delat med kapaciteten.

I eftermiddagens maxtimma år 2050 beräknas belastningen till 0,25 för påfarten norrut.

6 Slutsats

Befintligt vägnät bedöms kunna hantera en framtida trafiksituation utifrån aktuell detaljplan. Totalt bedöms planområdet generera cirka 3200 fordon per dygn, varav cirka 1200 är tunga fordon. För korsningen mellan väg 846 och väg 803 möjliggör detaljplanen en cirkulationsplats -en kapacitetsstarkare lösning som kan bli aktuell när ytterligare områden planläggs och exploateras. Påverkan på trafiknätet från kommande etapper behöver utredas.

E4 och trafikplats 86 - Klevshult med tillhörande ramper är utpekade som riksintresse för kommunikation. Trafiken på E4 kommer få marginell påverkan av den tillkommande trafiken från aktuell detaljplan.

På väg 846 söder om korsningen med väg 803 föreslås hastigheten sänkas till 60 km/tim genom planområdet. Föreslaget gång- och cykelvägnät i detaljplanen förväntas ge en bra koppling mellan planområdet och Klevshult samhälle. Den fortsatta kopplingen till station behöver dock undersökas vidare. För att få ett sammanhängande stråk för gående och cyklister behövs även en gång- och cykelbana förbi Rasta. Längs väg 846 genom planområdet bereds plats för eventuella hållplatser i framtiden.

7 Referenser

- Trafikverket. (2014). *TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter, Trafikverkets metodbeskrivning för beräkning av kapacitet och framkomlighetseffekter i vägtrafikanläggningar*. Trafikverket.
- Trafikverket. (2016). *Effektsamband för transportsystemet, Kapitel 3 Trafikanalyser*. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2020). *Handbok Projektering och byggande av enskilda vägar*. Trafikverkets publikation 2020:089
- Trafikverket. (2024). *KRAV med RÅDSTEXT, Vägutformning - Vägars och gators utformning. TRVINFRA-00396*. Borlänge: Trafikverket.
- Trafikverket. (2024). *Vägtrafikflödeskartan*. Hämtat från <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>
- Trafikverket. (2024-04-19). *Trafikutvecklingstal väg TRV 2021/7267*.
- Trafikverket. (2025). *Trafikalstringsverktyget*. Hämtat från https://bransch.trafikverket.se/contentassets/5be49288fba0496db2e25afa12762a2b/trafikalstringsverktyget_1.1.xlsx
- Vaggeryds kommun. (2024). *Översiktsplan för Vaggeryds kommun*.