

Rya bergtäkt

NCC Industry AB

Trafik- och kapacitetsutredning



Sammanfattning

NCC Industry AB har ansökt om tillstånd för ny bergtäkt, asfaltverk och återvinning inom fastigheten Bjärsgård 3:39 i Klippans kommun samt deponi och återvinning inom fastigheten Rya 2:5 och Rya 2:14 i Örkelljunga kommun.

Syftet med denna utredning är att

- analysera trafikstringen från NCC:s planerade verksamhet
- analysera kapaciteten i korsningen väg 1838/Lisåkravägen/Ängavägen när trafiken från NCC:s planerade verksamhet har tillkommit.

Bakgrunden är att Rya bergtäkt kommer att innebära en ökad trafikbelastning i vägnätet, främst på väg 1838 och Lisåkravägen, men även i korsningen väg 1838/Lisåkravägen /Ängavägen.

I utredningen har det även tagits hänsyn till trafik från en nyligen påbörjad verksamhet (ett asfaltverk), en annan planerad täkt i närområdet samt trafik från ytterligare två detaljplaner.

Enligt beräkningarna finns det inga kapacitetsproblem i korsningen idag. Det beräknas inte heller uppstå några sådana under prognosåret 2045, varken med eller utan NCC:s planerade verksamhet.

Dagens utformning kommer rent kapacitetsmässigt att fungera väl även i framtiden. Det finns därför inga behov av några åtgärder i korsningspunkten.

Innehållsförteckning

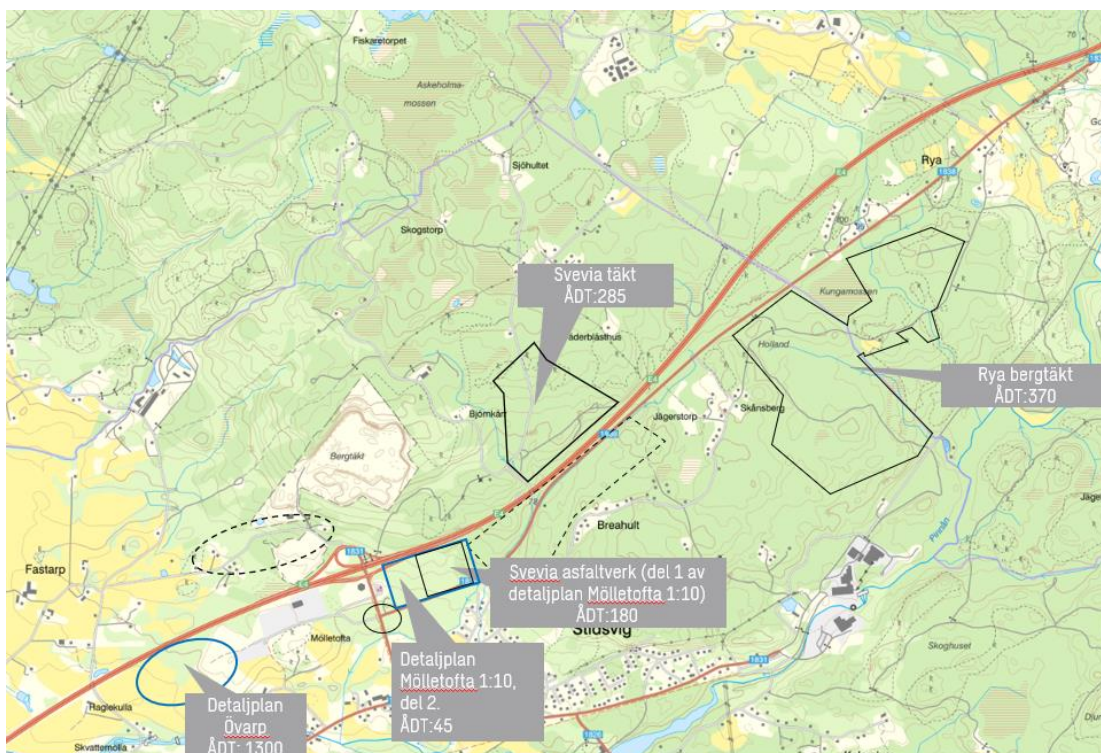
1	Inledning	4
1.1	Bakgrund och syfte	4
1.2	Utredningens omfattning och innehåll.....	5
2	Förutsättningar	6
2.1	Befintlig trafiksituation	6
2.2	Befintlig trafik.....	6
2.3	Maxtimmestrafik	7
3	Trafikprognos.....	8
3.1	Allmän tillväxt	8
3.2	Trafikalstring Rya bergtäkt	8
3.3	Trafikalstring Svevias täkt	8
3.4	Trafikalstring detaljplan Mölletofta 1:10	8
3.5	Trafikalstring detaljplan Övarp 4:3	9
3.6	Fördelning av trafik i vägnätet samt maxtimme	9
3.7	Framtida trafik med exploatering	10
4	Kapacitetsberäkning korsning	12
4.1	Metod	12
4.2	Resultat	12
4.2.1	Nollalternativ	12
4.2.2	Scenario 1.....	13
4.2.3	Scenario 2.....	13
4.2.4	Känslighetsanalys.....	14
5	Slutsatser.....	15

Sweco Sverige AB	RegNo 556767-9849
Uppdrag	Täktverksamhet Bjärsgård 3:39 Klippans kommun, Rya 2:5 och 2:14 Örskälljunga kommun
Uppdragsnummer	30037444
Kund	NCC Industry AB
Upprättad av	Cecilia Eriksson
Datum	2024-10-28
Dokumentreferens	Bilaga 1. Trafikutredning 241028

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

NCC Industry AB har ansökt om tillstånd för ny bergtäkt, asfaltverk och återvinning inom fastigheten Bjärsgård 3:39 i Klippans kommun samt deponi och återvinning inom fastigheten Rya 2:5 och Rya 2:14 i Örskelljunga kommun. Detta område benämns Rya bergtäkt i denna utredning och finns markerat i Figur 1.



Figur 1. Geografisk placering av Rya bergtäkt, Svevias planerade täkt och Svevias befintliga asfaltverk. Områden markerade med streckade linjer är eventuella framtida verksamhetsområden i Klippans kommuns översiktsplan och områden markerade med blå linje är verksamhetsområden där det finns framtagna detaljplaner som ännu inte är byggda eller fullt utbyggda. Källa: Lantmäteriets karta med Swecos justeringar.

Syftet med denna utredning är att

- analysera trafikallsträngen från NCC:s planerade verksamhet
- analysera kapaciteten i korsningen väg 1838/Lisåkravägen/Ängavägen när trafiken från NCC:s planerade verksamhet har tillkommit.

Rya bergtäkt kommer att innebära en ökad trafikbelastning i vägnätet, främst på väg 1838 och Lisåkravägen men även i korsningen väg 1838/Lisåkravägen/Ängavägen. Trafikanalys har därför genomförts för korsningen för att besvara hur kapaciteten i korsningen påverkas av tillkommande trafik.

Utöver NCC:s planerade Rya bergtäkt, planerar Svevia för en täktverksamhet på den norra sidan av E4:an (Figur 1). Sedan något år tillbaka har Svevia även ett asfaltverk söder om E4:an inom detaljplanen Mölletofta 1:10 (Figur 1). Båda

dessa verksamheters trafikallstring har tagits med i trafikallanalysen. Det bör noteras att de trafikallciffror som används i denna utredning för Svevia asfaltverk, Rya bergtåkt och Sveglias tåkt anges som årsdygnstrafik (ÅDT, dvs. genomsnittligt trafikallflöde per dygn). I själva verket avser trafikallciffrorna för dessa verksamheter beräknad trafikallstring *per arbetsdag*. De tre verksamheterna bedrivs normalt sett endast under vardagar. Det blir således konservativt att använda de tre verksamheternas uppgifter om trafikallstring per arbetsdag som årsdygnstrafik.

Enligt översiktsplanen för Klippans kommun finns det ett antal utpekade, framtida verksamhetsområden i närheten av Rya bergtåkt (Figur 1). Området som benämns *detaljplan Mölletofta* omfattas av gällande detaljplan för del av Mölletofta 1:10, antagen 2007-03-27, och området som benämns *detaljplan Övarp* omfattas av förslag till detaljplan för Övarp 4:3. De svartstreckade områdena saknar detaljplaner. Svevia asfaltverk ligger inom detaljplanen för del av Mölletofta 1:10.

Bedömd framtida trafikallstring för *detaljplan Mölletofta* och *detaljplan Övarp* har tagits med i trafikallanalysen. Trafik från övriga utbyggnadsområden som finns i översiktsplanen har bedömts ingå i den generella uppräknig av den framtida trafikallmängden på de berörda vägarna, som i enlighet med praxis gjorts i denna trafikallutredning.

Utgångspunkten för trafikallanalysen är att NCC:s och Sveglias planerade verksamheter samt verksamheten vid Sveglias befintliga asfaltverk bedrivs fullt ut. Vidare har *detaljplan Övarp* och *detaljplan Mölletofta* realiserats fullt ut. Den befintliga trafikalln på de aktuella vägarna har räknats upp till prognosåret 2045.

1.2 Utredningens omfattning och innehåll

Den här trafikallutredningen visar på Rya bergtåkts trafikalltillskott vid maximal produktion samt dess påverkan på den befintliga trafikallsituationen i närområdet. För att utreda påverkan från den nya trafikalln till och från verksamhetsområdet, har den befintliga trafikallsituationen i närområdet analyserats. Detta innefattar befintliga trafikallflöden och andel tung trafik.

Dagens trafikallflöde på de statliga vägarna baseras på mätningar utförda år 2015 och på den kommunala vägen år 2023. Mätresultaten har räknats upp till år 2024. Trafikalln till och från Sveglias asfaltverk på väg 1838 och Lisåkravägen har lagts till, eftersom asfaltverket inte var i gång år 2015.

Beräkningar av kapaciteten i korsningen väg 1838/Lisåkravägen/Ängavägen har gjorts med hjälp av programmet Capcal och avser följande tre scenarier:

- Nollalternativet (prognosår 2045 utan tillkommande verksamheter)
- Scenario 1 (prognosår 2045 med trafikallstring från Rya bergtåkt)
- Scenario 2 (prognosår 2045 med trafikallstring från Rya bergtåkt, Sveglias tåkt, del 2 av *detaljplan Mölletofta* samt *detaljplan Övarp*).

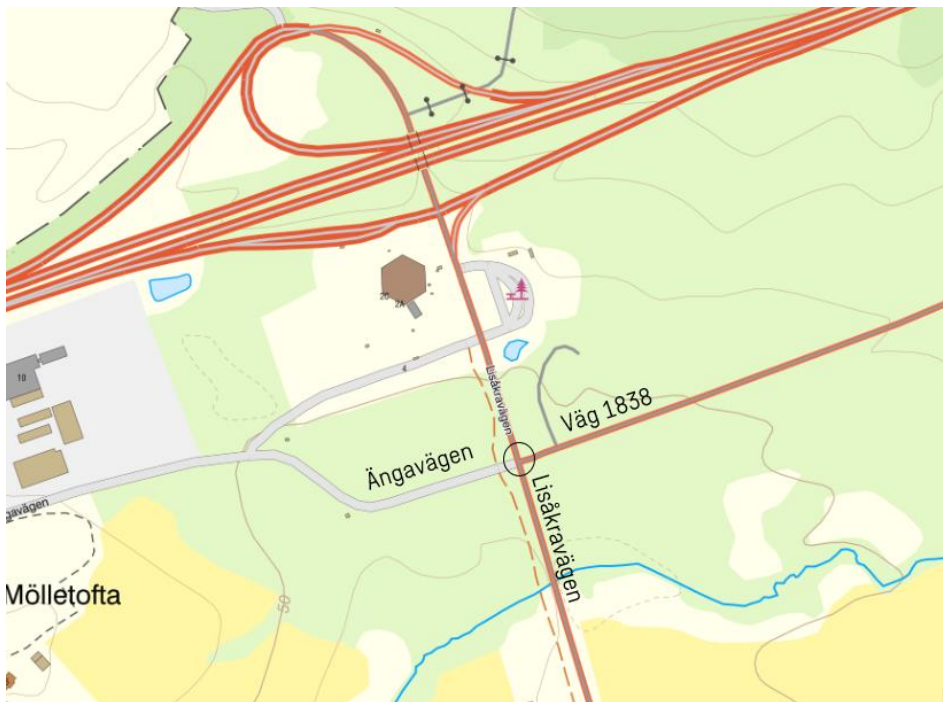
Samtliga scenarier har studerats utifrån nuvarande utformning av korsningen.

Utredningen har sammanfattats i ett kortfattat PM med slutsatser och resonemang om den nya trafikallns påverkan på befintligt vägnät.

2 Förutsättningar

2.1 Befintlig trafiksituation

Aktuell fyrvägskorsning vid väg 1838/Ängavägen/Lisåkravägen visas i Figur 2. Väg 1838 och Lisåkravägen är statliga vägar medan Ängavägen är kommunal väg. Hastigheten för samtliga vägar i korsningen är 70 km/tim. Ängavägen och väg 1838 har väjningsplikt mot Lisåkravägen.



Figur 2. Lokalisering av korsning väg 1838/Lisåkravägen/Ängavägen. Korsningspunkten är markerad med svart cirkel i figur. Källa: Lantmäteriets karta med Swecos justeringar.

2.2 Befintlig trafik

I Tabell 1 redovisas trafikflöden för väg 1838, Lisåkravägen och Ängavägen utifrån mätpunkter samt uppräknade trafikflöden. Trafikflödena på väg 1838 och Lisåkravägen är hämtade från Trafikverkets vägtrafikflödeskarta (mätvärden år 2015) och trafikflöden på Ängavägen är från kommunal trafikmätning genomförd 12–19 januari 2023. Samtliga trafikflöden har räknats upp till nuläget år 2024 enligt trafiktillväxttal 2024-04-19 från Trafikverket. Trafikutvecklingen för personbil räknas bli 1,13 %/år och för lastbil 1,33 %/år. Trafikflödena redovisas som årsdygnstrafik. Korsningen trafikeras av en stor andel tung trafik.

Trafikalstringen från Svevias asfaltverk på väg 1838 och Lisåkravägen har lagts till det uppräknade trafikflödet år 2024. Enligt den anmälan som Svevia lämnat till tillsynsmyndigheten för asfaltverket, medför verksamheten vid maximal produktion i genomsnitt totalt 180 fordonsrörelser med lastbil till/från verksamheten per arbetsdygn.

Tabell 1. Trafikflöde (ÅDT).

	År	ÅDT			Andel tung trafik
		Fordon	Personbil	Lastbilar	
Väg 1838	2015	351	256	95	27%
	2024	570	284	287	50%
Lisåkravägen	2015	1425	1240	185	13%
	2024	1761	1372	389	22%
Ångavägen	2023	128	79	49	38%
	2024	130	80	49	38%

2.3 Maxtimmestrafik

Trafikflöden under maxtimmarna finns att tillgå från Trafikverkets trafikmätningar på de statliga vägarna. Maxtimmen anses vara den mest belastade timmen under dygnet. Maxtimmen för väg 1838 infaller på eftermiddagen mellan 13–14 och för Lisåkravägen cirka 16–17. Då trafikflödet på väg 1838 är mycket mindre än flödet på Lisåkravägen används maxtimmen som inträffar på Lisåkravägen, dvs 16–17. Maxtimmesandelen för de statliga vägarna är 9 % av dygnstrafiken under denna timme och 15 % på Ångavägen. Ångavägen leder endast till en verksamhet och har ingen trafik under natten, till skillnad från Lisåkravägen. Därför är andelen trafik under maxtimmen relativt hög på denna väg.

Riktningfördelningen under maxtimme för befintlig trafik på vägarna är enligt Tabell 2.

Tabell 2. Riktningfördelning befintlig trafik.

Riktningfördelning:	EM 16-17
Lisåkravägen	
Norrut (från Stidsvig)	51%
Söderut (mot Stidsvig)	49%
Väg 1838	
Västerut (mot Stidsvig)	35%
Österut (mot Eket)	65%
Ångavägen	
Västerut (från Stidsvig)	30%
Österut (mot Stidsvig)	70%

3 Trafikprognos

3.1 Allmän tillväxt

De uppmätta trafikmängderna som redovisas i Tabell 1 har räknats upp med en generell trafikuppräknings till prognosår 2045. Den generella uppräknings är genomförd med hjälp av Trafikverkets Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella uppräknings för Region Skåne och för år 2019–2045. Personbil och lastbil har räknats upp separat från varandra, då uppräkningsstalen skiljer sig åt.

I Tabell 3 redovisas trafik för mätår samt uppräknade trafikflöden år 2024 och 2045.

Tabell 3. Årsdygnstrafik för mätår, uppräknat till år 2024 och år 2045.

	År	ÅDT			Andel tung trafik
		Fordon	Personbil	Lastbilar	
Väg 1838	2015	351	256	95	27%
	2024	570	284	287	50%
	2045	680	359	321	47%
Lisåkravägen	2015	1425	1240	185	13%
	2024	1761	1372	389	22%
	2045	2193	1738	455	21%
Ängavägen	2023	128	79	49	38%
	2024	130	80	49	38%
	2045	167	102	65	39%

3.2 Trafikalstring Rya bergtäkt

Enligt NCC:s ansökan om tillstånd till Rya bergtäkt kan antalet fordonsrörelser per dag (enkelresor) med tunga fordon till/från verksamheten uppgå till i genomsnitt 370 stycken vid maximal produktion. Som tidigare nämnts används denna siffra konservativt som ett mått på årsdygnstrafiken från verksamheten.

3.3 Trafikalstring Svevias täkt

Enligt Svevias ansökan om tillstånd till en ny täkt kan antalet fordonsrörelser per dag (enkelresor) med tunga fordon till/från verksamheten uppgå till i genomsnitt 285 stycken. Precis som för Rya bergtäkt används siffran konservativt som ett mått på årsdygnstrafiken från verksamheten.

3.4 Trafikalstring detaljplan Mölletofta 1:10

Detaljplan Mölletofta har delats upp i två delar i denna utredning, där del 1 består av Svevias befintliga asfaltverk och del 2 är övrig yta (de två delarna visas indikativt i Figur 1). Trafikalstringen från del 1 utgörs av trafikstringen från Svevia asfaltverk, vilken uppgår till 180 fordonsrörelser per arbetsdag. Precis som för Rya bergtäkt och Svevias täkt används denna siffra konservativt som ett mått på årsdygnstrafiken. För del 2 görs ett antagande om att trafikstringen kan komma att uppgå till 25 % av trafikstringen från del 1, dvs. 45 fordonsrörelser.

Totalt antas *detaljplan Mölletofta* alstra 225 tunga fordonsrörelser som årsdygnstrafik.

3.5 Trafikalstring detaljplan Övarp 4:3

Trafikalstringen från *detaljplan Övarp* motsvarar maximal bedömd årsdygnstrafik i en utredning genomförd av Lektus, *Kapacitetsberäkning Mölletofta 2023-03-28* – 1 300 fordonsrörelser. Alla transporter förutsätts vara tunga. Detta är en hög trafiksiffra i förhållande till planområdets storlek och den verksamhet som enligt planbeskrivningen sannolikt kommer att bedrivas här (industri samt logistik). Det kan noteras att det i *planbeskrivningen* till den föreslagna detaljplanen uppges att trafikalstringen endast beräknas uppgå till ca 300 mätt som årsdygnstrafik.

3.6 Fördelning av trafik i vägnätet samt maxtimme

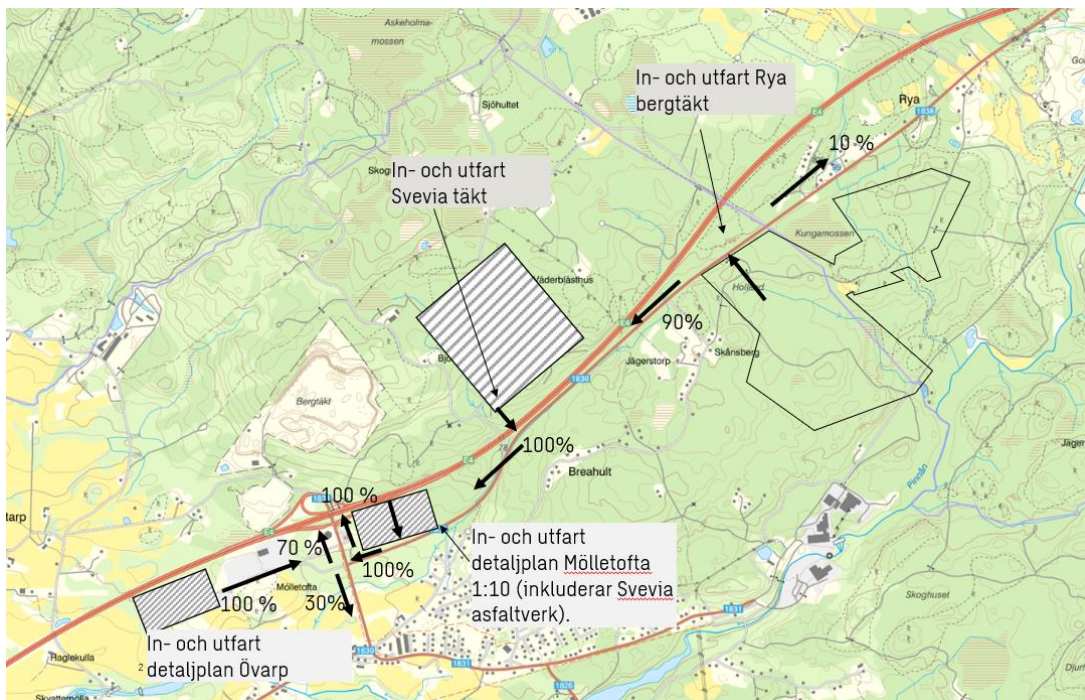
I Figur 3 visas en bedömd ungefärlig fördelning av transporter på olika vägar för Rya bergtäkt, *detaljplan Mölletofta* (som alltså inkluderar Svevia asfaltverk), Svevias täkt och *detaljplan Övarp*. Cirka 10 % av årsdygnstrafiken beräknas ske under maxtimmen vardag 16–17. Den alstrade trafiken antas vara 50 % in till områdena och 50 % ut från områdena.

Ut- och infart till Rya bergtäkt och *detaljplan Mölletofta* sker via väg 1838 och därefter främst mot Helsingborg på väg E4. 90 % av trafiken till och från Rya bergtäkt beräknas trafikera väg 1838 sydväst om verksamhetsområdet och 10 % går på väg 1838 nordost om verksamhetsområdet. Samtliga transporter till och från *detaljplan Mölletofta* antas nyttja väg 1838 mellan E4:an och asfaltverket.

Ut- och infart till Svevias täkt sker via väg 1838. Samtliga transporter till och från Svevias täkt bedöms enligt Svevias ansökan nyttja väg E4 vid trafikplats Mölletofta.

Ut- och infart till *detaljplan Övarp* sker via Ängavägen och därefter främst mot E4:an. 70 % av trafiken till och från området antas trafikera via Lisåkravägen norrut och 30 % antas trafikera Lisåkravägen söderut.

Befintlig trafik har riktningsfördelning i enlighet med Tabell 2.



Figur 3. Fördelning av trafikflöde från Rya bergtäkt, Svevia asfaltverk, Svevias täkt och detaljplanerna Mölletofta och Övarp. Källa: Lantmäteriets karta med Swecos justeringar.

3.7 Framtida trafik med exploatering

Tabell 4 redovisar uppmätta trafikflöden uppräknade till år 2045, med och utan trafikallstring från Rya bergtäkt, Svevias täkt, detaljplan Mölletofta övrig yta och detaljplan Övarp. Andelen tung trafik ökar betydligt när trafikallstringen från de tillkommande verksamheterna läggs till. I scenario 1 redovisas trafikflöden år 2045 när trafiken från Rya bergtäkt räknas in. I scenario 2 redovisas trafikflöden år 2045 när trafiken från både Rya bergtäkt, Svevias planerade täkt, del 2 av *detaljplan Mölletofta* samt *detaljplan Övarp* räknas in.

Tabell 4. Årsdygnstrafik för uppmätt trafikmängd uppräknad till 2045, med och utan trafikallstring från Rya bergtäkt, Svevias täkt, del 2 av *detaljplan Mölletofta* samt *detaljplan Övarp*.

	År	ÅDT			Andel tung trafik
		Fordon	Personbil	Lastbilar	
Väg 1838	2015	351	256	95	27%
	2024	570	284	287	50%
	2045	680	359	321	47%
	2045 scenario 1	1013	359	654	65%
	2045 scenario 2	1343	359	984	73%
Lisåkravägen, norra del	2015	1425	1240	185	13%
	2024	1761	1372	389	22%
	2045	2193	1738	455	21%
	2045 scenario 1	2526	1738	788	31%
	2045 scenario 2	3766	1738	2028	54%
Lisåkravägen södra del	2015	1425	1240	185	13%
	2024	1581	1372	208	13%
	2045	2198	1923	275	13%
	2045 scenario 1	2198	1923	275	13%
	2045 scenario 2	2588	1923	665	26%
Ångavägen	2023	128	79	49	38%
	2024	130	80	49	38%
	2045	167	102	65	39%
	2045 scenario 1	167	102	65	39%
	2045 scenario 2	1467	102	1365	93%

För prognosår 2045 och scenario 1 beräknas det totala trafikflödet på väg 1838 öka med cirka 440 fordon/dygn jämfört med befintlig trafik år 2024. För prognosår 2045 och scenario 2 beräknas trafikflödet på väg 1838 öka med cirka 770 fordon/dygn. Andelen tung trafik beräknas 2045 bli cirka 70%.

På Lisåkravägens norra del ökar trafikflödet i scenario 1 med cirka 765 fordon/dygn och i scenario 2 med 2000 fordon/dygn. Andelen tung trafik beräknas år 2045 bli cirka 50 %.

På Lisåkravägens södra del berörs endast av trafikstring från *detaljplan Övarp* i scenario 2. Trafikflödet ökar i scenario 2 i jämförelse med befintlig trafik med cirka 1000 1000 fordon/dygn. Andelen tung trafik beräknas år 2045 bli cirka 26 %.

Ängavägen berörs endast av trafikstring från *detaljplan Övarp* i scenario 2. Trafikflödet ökar i scenario 2 i jämförelse med befintlig trafik med cirka 1300 fordon/dygn. Andelen tung trafik beräknas år 2045 bli cirka 90 %.

4 Kapacitetsberäkning korsning

4.1 Metod

Kapaciteten har beräknats med hjälp av Trafikverkets verktyg Capcal version 4.8. Som resultat från kapacitetsberäkningen erhålls belastningsgrad och kölängd för varje körfält. Belastningsgraden är kvoten mellan det trafikflöde som vill passera och det teoretiska trafikflöde som maximalt kan passera. Därutöver erhålls kölängd i form av antal fordon för den så kallade 90-percentilen som avser maximal kölängd under 90 % av den analyserade timmen. Resterande 10 % av timmen kan alltså kön vara längre.

Framkomligheten i en korsning bedöms med hjälp av den belastningsgrad som räknas fram i Capcal. Enligt Trafikverkets dokument Vägar och gators utformning 2022 (kap 5.3), bör belastningsgraden under dimensionerande timme ligga på 0,6 eller lägre för att korsningen ska anses ha en god standard avseende kapacitet. Dessa krav utgör grund för bedömningen av hur väl en tre- eller fyrvägs korsning hanterar framtida trafikflöden.

4.2 Resultat

Nedan följer resultat av beräknad kapacitet i korsningen för;

- Nollalternativet (prognosår 2045 utan tillkommande verksamheter)
- Scenario 1 (prognosår 2045 med trafikalstring från Rya bergtäkt)
- Scenario 2 (prognosår 2045 med trafikalstring från Rya bergtäkt, Svevias täkt, del 2 i *detaljplan Mölletofta* samt *detaljplan Övarp*).

Kapacitetsberäkningarna är alla genomförda på eftermiddagens maxtimme, då det är då trafikflödet är som störst.

I Figur 4–Figur 6 redovisas belastningsgrader med fet stil och understruket samt antal fordon i kö (90-percentilen) med kursiv text. Beräknade belastningsgrader för samtliga tillfarter visas även med en färg beroende på om de hamnar på önskvärd, godkänd eller inte godkänd nivå:

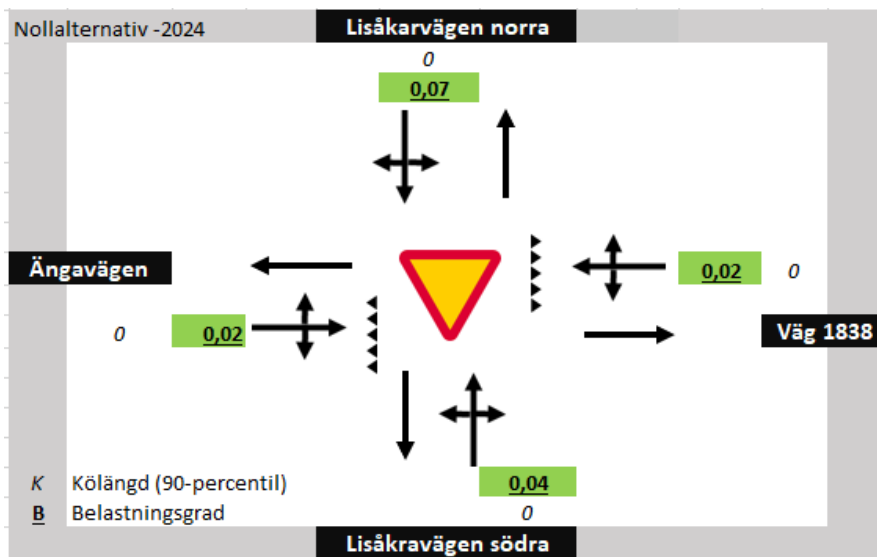
Grön färg (önskvärd): Belastningsgrad under 0,6

Gul färg (godkänd): Belastningsgrad mellan 0,6 och 0,8

Röd färg (inte godkänd): Belastningsgrad över 0,8

4.2.1 Nollalternativ

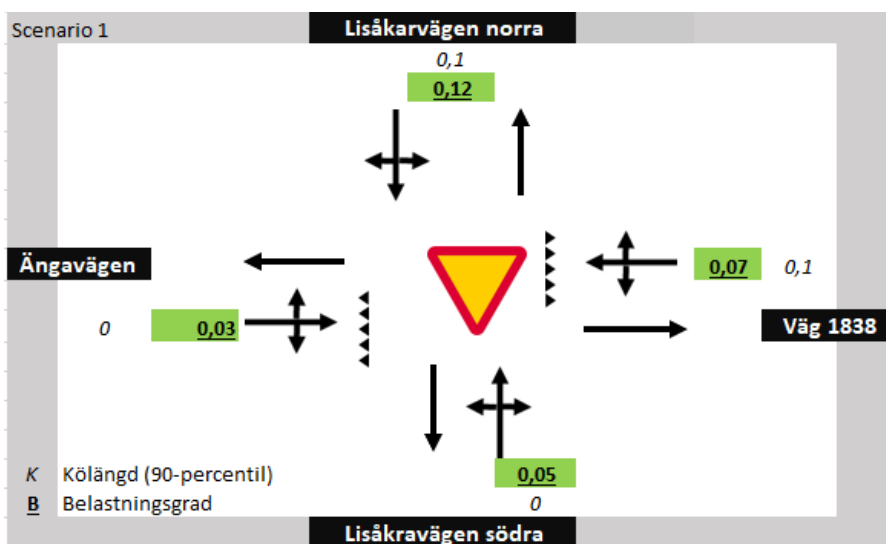
Med dagens utformning och befintlig trafik år 2024, inkluderat befintlig trafikalstring från Svevias asfaltverk, beräknas belastningsgraderna bli låga under eftermiddagens maxtimme. Belastningsgraden i korsningen uppgår till som mest 0,07 på Lisåkravägens norra del. De låga belastningsgraderna på samtliga vägar vid korsningen visar att det finns en stor andel ledig kapacitet kvar i korsningen. Inga kölängder beräknas uppstå under maxtimmen.



Figur 4. Resultat Nollalternativ från kapacitetsberäkning för eftermiddagens maxtimme.

4.2.2 Scenario 1

Med dagens utformning och uppräknig av trafiken till år 2045 tillsammans med trafikstring från Rya bergtäkt beräknas belastningsgraderna bli låga under eftermiddagens maxtimme. Belastningsgraden i korsningen uppgår till som mest 0,12 på Lisåkravägens norra del. De låga belastningsgraderna på samtliga vägar vid korsningen visar att det finns en stor andel ledig kapacitet kvar i korsningen. Inga kölängder beräknas uppstå under maxtimmen.

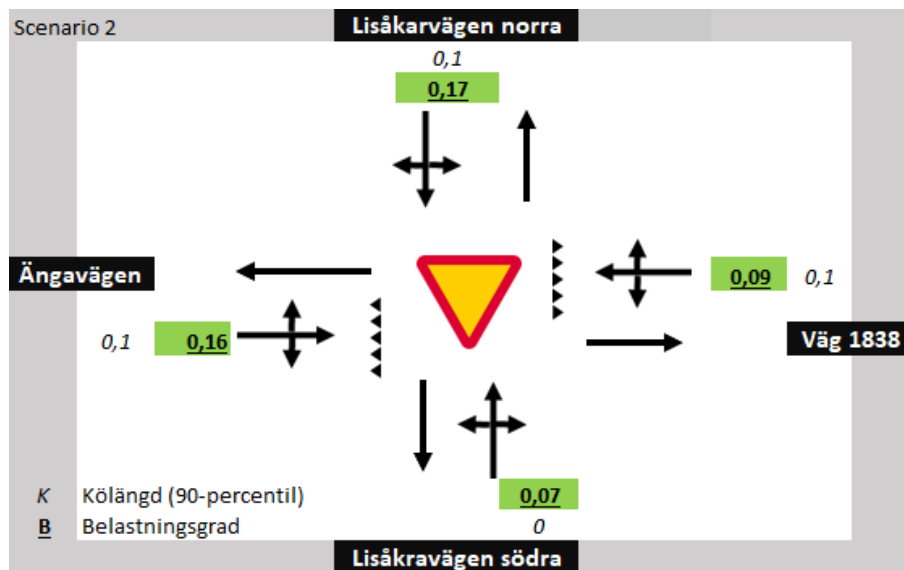


Figur 5. Resultat Scenario 1 från kapacitetsberäkning för eftermiddagens maxtimme.

4.2.3 Scenario 2

Med dagens utformning och uppräknig av trafiken till år 2045 tillsammans med trafikstring från Rya bergtäkt, Svevias täkt, del 2 av *detaljplan Mölletofta* och *detaljplan Övarp* beräknas belastningsgraderna bli låga under eftermiddagens maxtimme. Belastningsgraden i korsningen uppgår till som mest 0,17 på Lisåkravägens norra del. De låga belastningsgraderna på samtliga vägar vid

korsningen visar att det finns en stor andel ledig kapacitet kvar i korsningen. Inga kölängder beräknas uppstå under maxtimmen.



Figur 6. Resultat Scenario 2 från kapacitetsberäkning för eftermiddagens maxtimme.

4.2.4 Känslighetsanalys

Samtliga utbyggnadsområden kommer att alstra en stor andel tung trafik, där en del av denna trafik troligen består av lastbilar med släp. Sådana fordon antas dels ta mer utrymme i anspråk och dels reducera kapaciteten i korsning genom en långsammare acceleration och längre kritiska tidsavstånd. För att beakta detta har en känslighetsanalys i scenario 2 genomförts där andelen tunga fordon multiplicerats med 1,5. Resultatet av detta visar fortsatt på relativt låga belastningsgrader i korsning. Högsta belastningsgrad är 0,27 och inträffar på Ängavägen, därefter kommer Lisåkravägen (norra delen) på 0,20.

5 Slutsatser

Utredningen visar på låga belastningsgrader samt inga köer för motorfordonstrafiken år 2045 i den aktuella korsningen även efter att trafikallstring från såväl Rya bergtäkt, Svevias täkt samt detaljplaneområdena lagts till.

Enligt beräkningarna finns det idag inga kapacitetsproblem i korsningen. Det beräknas inte heller uppstå några sådana under prognosåret 2045, oavsett vilket av de tre scenarierna som avses. Belastningsgraderna i korsningen är genomgående låga i såväl dagsläget som i de olika framtidsscenarierna.

Dagens utformning kommer kapacitetsmässigt att fungera väl även i framtiden. Det finns därför inga behov av några åtgärder i korsningspunkten.