

RAPPORT
KAPACITETSUTREDNING MISTERHULT
3:24 OCH 3:17 M.FL.



2021-03-01

Uppdrag 310099, Kapacitetsutredning Misterhult 3:24 och 3:17 m.fl.
Titel på rapport: Kapacitetsutredning Misterhult 3:24 och 3:17, m.fl.
Status: Rapport
Datum: 2021-03-01

Medverkande

Beställare: Markaryds kommun
Kontaktperson: Marie-Louise Svensson,
Louise Tallberg

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Ebbe Borg/Anna-Karin Nyberg

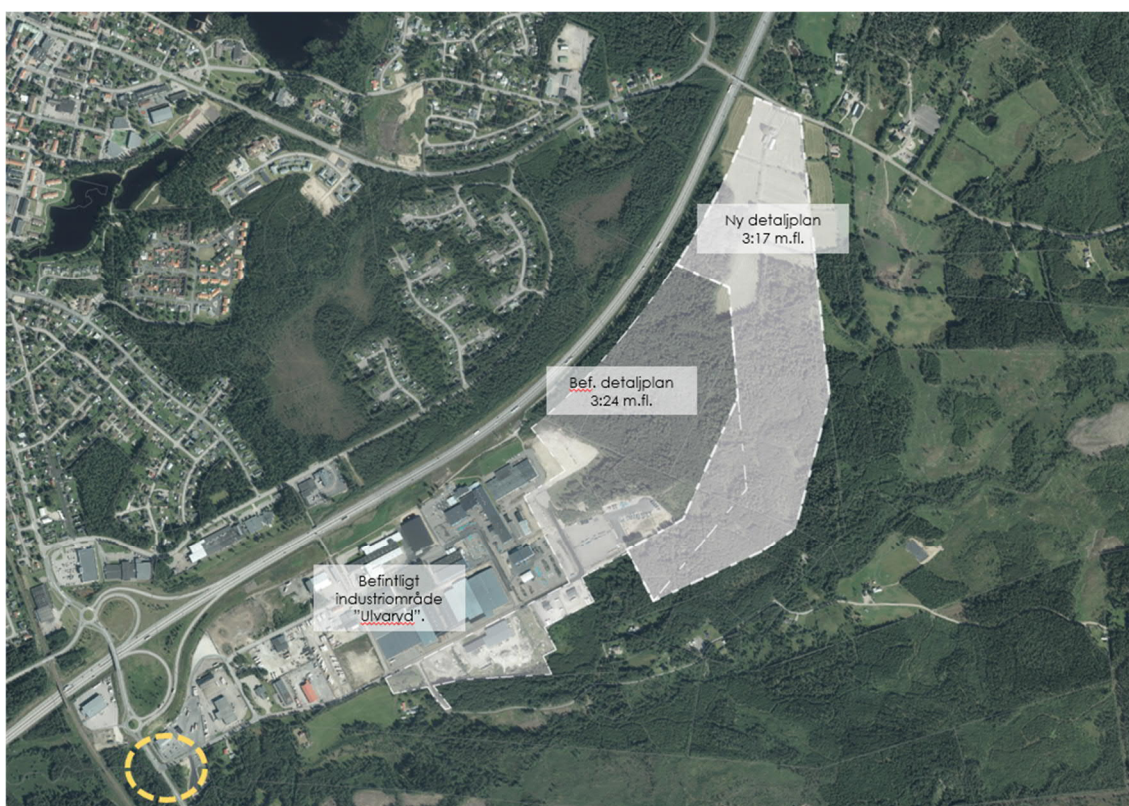
Kapacitet och expert-
stöd: Anna-Karin Nyberg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND OCH SYFTE	4
2	FÖRUTSÄTTNINGAR	4
3	TRAFIKMÄNGDER.....	5
3.1	TRAFIKRÄKNINGAR.....	5
3.2	TILLKOMMANDE TRAFIK	6
	TRAFIKVERKETS ALSTRINGSVERKTYG - DEFINITION AV VERKSAMHETSTYPER.....	6
	BERÄKNAD TRAFIKALSTRING.....	7
	ALTERNATIV 1	7
	ALTERNATIV 2	8
	ALTERNATIV 3	8
	ALTERNATIV 4	8
	ALTERNATIV 5	9
	SAMMANFATTNING TILLKOMMANDE TRAFIK.....	9
4	KAPACITET	10
4.1	ALT. 1 – STORMARKNAD, DETALJHANDEL, STOR- OCH SMÅINDUSTRI...	10
4.2	ALT. 2 – STORMARKNAD OCH STORINDUSTRI	11
4.3	ALT.3 - STORINDUSTRI	11
4.4	ALT 4 – SOM BEFINTLIG VERKSAMHET INKL BENSIN OCH SNABBMAT ...	11
4.5	ALT 5 – SOM BEFINTLIG VERKSAMHET EXKL BENSIN OCH SNABBMAT...	12
4.6	SAMMANFATTNING KAPACITETSBERÄKNINGAR.....	12
5	SLUTSATS.....	13

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Syftet med denna utredning är att undersöka kapaciteten i korsningen Ulvavydsvägen/väg 117 med hänsyn till utbyggnaden av befintliga obebyggda tomter i befintligt industriområde samt detaljplanerna Misterhult 3:24 m.fl. (laga kraftvunnen) och 3:17 m.fl. (under framtagande). Då användningsområdet för detaljplanerna kan variera, alternativt inte ännu är fastställt, kommer olika trafikalkstrande verksamheter prövas i utredningen. Dels för att utröna befintlig kapacitet i korsningen i förhållande till detaljplanerna men också för att vägleda eventuella bestämmelser inom planerna alternativt peka på åtgärder för att hantera den tillkommande trafiken. I karta 1 nedan syns de olika områdena.



Karta 1. Översiktskarta med detaljplanerna och korsning utpekade (karta från Markaryd)

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

Förutsättningarna för arbetet är de befintliga vägarna i området, deras belastning idag, detaljplanernas exploateringsgrad samt detaljplanernas användningsområde.

Befintlig trafik enligt genomförda trafikräkningar har räknats upp till 2040 års trafikmängder utifrån Trafikverkets trafikuppräkningsstal för EVA och exploateringsgraden för detaljplanerna ger BTA som använts i Trafikverkets Alstringsverktyg.

3 TRAFIKMÄNGDER

3.1 TRAFIKRÄKNINGAR

I samband med uppdraget har tre trafikmätningar genomförts: på Ulvarydsvägen öster om korsningen med väg 117, på väg 117 norr om Ulvarydsvägen samt på väg 117 söder om Ulvarydsvägen. Se Karta 2. Trafikmätningarna genomfördes under 7 dagar, 201116–201123, och har definierat antal fordon, hastighet, tid på dygnet och fordonstyp.

Kompletterande trafikmätningar genomfördes i februari 2021, 210202-210209- Syftet var att närmare studera hur stor del av trafikflödet som troligtvis har sin huvudmål-punkt vid restaurang och/eller bensinstation och hur stor del av trafiken som har sin målpunkt vid industriverksamheterna längre in i det befintliga verksamhetsområdet.

Enligt Trafikverkets schabloner för trafikens variation under året (Effektsamband, Bygg om eller bygg nytt, kap 3 Trafikanalys) utgör trafiken under november drygt 90% av årsdygnets trafik, medan februari utgör ca 80% av årsdygnstrafiken (viktat mot andelen tung trafik)



Karta 2. Karta med punkter från trafikmätningar (karta från Markaryd)

Resultatet av trafikmätningarna har ställts samman i tabellen nedan. I tabellen redovisas även trafikflödet uppräknat till prognosåret 2040. Uppräkningen är gjord med Trafikverkets uppräkningsfaktorer för Kronobergs län.

Plats	år 2020/2021		prognosår 2040	
	fordon/dygn	andel tung trafik	fordon/dygn	andel tung trafik
1 Ulvarydsvägen	3300	19%	4300	21%
2 117 norr	5500	24%	7200	26%
3 117 syd	3300	24%	4300	26%
1 Ulvarydsvägen väst	2700	24%	3500	26%
4 Ulvarydsvägen öst	1340	21%	1700	23%
5 Ulvarydsvägen öst öst	1250	21%	1600	23%

Tabell 1 – Trafikmätningar och uppräknad trafik

3.2 TILLKOMMANDE TRAFIK

De tillkommande trafikmängderna till följd av planerade utbyggnad av verksamhetsområdena har dels beräknats med Trafikverkets alstringsverktyg utifrån olika tänkbara verksamheter och BTA inom detaljplanerna och befintligt område som är definierade i Karta 1 ovan, dels beräknats utifrån den trafikstring befintlig verksamhet i området ger upphov till.

TRAFIKVERKETS ALSTRINGSVERKTYG - DEFINITION AV VERKSAMHETSTYPER

I Trafikverkets alstringsverktyg finns en rad verksamhetstyper som kan användas. Generellt kan sägas att för verksamheter är osäkerheten i den trafikstring som räknas fram stor jämfört med trafikstringen för bostäder. Detta då tillgängligt underlag för verksamheter är mer begränsat och är gammalt medan underlaget för bostäderna baseras på de resvaneundersökningar som görs nationellt och även regionalt.

De verksamhetstyper som är aktuella för projektet är följande:

- Detaljhandel
- Stormarknad
- Storindustri
- Småindustri/hantverkare

Vad som egentligen ingår i dessa kategorier finns inte redovisat i vare sig användarhandledningen till verktyget eller den rapport som närmare beskriver beräkningsgången och bakgrundsdata.

Utifrån underlaget kan dock följande konstateras:

- Detaljhandel antas ha marginellt fler anställda/1000 kvm BTA, men varje anställd antas alstra ca 35% fler resor jämfört med stormarknad. Andelen bilresor är i stort sett samma för de båda kategorierna. För detaljhandel anges i användarhandledningen att här avses varor som kan köpas enskilt, t ex i butik, varuhus, stormarknad eller köpcentrum. Stormarknad definieras som stora dagligvarubutiker med ett mycket brett sortiment, samlat under ett tak.
- För industrikategorierna finns inga definitioner redovisade. Det kan dock konstatera att småindustri i verktyget antas ha dubbelt så många anställda/1000 kvm BTA som storindustri och att varje anställd dessutom antas alstra dubbelt så många resor. Andelen bilresor är också något högre för småindustri än för storindustri.
- För samtliga kategorier påverkas antalet resor även av vilken kommun man befinner sig i. Andelen bilresor påverkas av vilken kommun man befinner sig i och var i kommunen man är.

I tabellen nedan redovisas parametrarna antal anställda, alstringstal per anställd, andel bilresor (utgångsvärdet) samt beräknat antal bilresor/1000 kvm BTA för de fyra kategorierna.

Kategori	Antal anställda/ 1000 kvm BTA	Antal resor/ anställd	Andel bilresor	Antal bilresor*/ 1000 kvm BTA
Detaljhandel	17	53,8	58%	530
Stormarknad	15	39,7	57%	339
Småindustri/hantverkare	25	7,9	80%	158
Storindustri	12	3,5	72%	30

Tabell 2– Indata från alstringsverktyget

* Bilresorna räknas i alstringsverktyget om till fordon utifrån antagen ärendefördelning och beläggningsgrad, personer/bil och ärendetyp, därefter adderas en andel nyttotrafik.

BERÄKNAD TRAFIKALSTRING

Nedan redovisas den beräknade trafikstringen för olika kombinationer av verksamhetstyperna i Trafikverkets alstringsverktyg. Beräkningarna har gjorts för tre alternativ.

Som ett fjärde och femte alternativ redovisas också beräknad trafikstring (baserat på trafikräkningarna) från den befintliga verksamheten applicerad på de tillkommande, ej bebyggda ytor inom befintligt industriområde, och de nya ytorna, detaljplanerna för Misterhult 3:17 m fl samt Misterhult 3:24 m fl.

Enligt trafikräkningarna uppgår trafikflödet vid Ulvarydsvägens anslutning till väg 117 till drygt 3300 fordon/dygn, 19% tung trafik. Enligt uppgift från kommunen utgörs befintliga verksamheter i området av 84 500 kvm BTA. Verksamheten i området utgörs i huvudsak av bensinstation och snabbmatsrestaurang, tillverkningsindustri med lager samt bilverkstäder. I genomsnitt beräknas därmed befintlig verksamhet alstra ca 30 fordon/1000 kvm BTA.

Med utgångspunkt i de trafikräkningar som genomfördes i februari 2021 kan konstateras att av de 2700 fordon/dygn som trafikerar Ulvarydsvägens anslutning till väg 117 kör ca 50% in till bensinstation och snabbmatsrestaurang, och ca 50% fortsätter mot övriga befintliga verksamheter i området. Med en uppräknad trafik från trafikräkningen till ett årsmedeldygnsvärde innebär detta att övriga befintliga verksamheter alstrar ca 1600 fordon/dygn. Utslaget på 83 000 kvm BTA (exkl bensin och mat) innebär detta att befintlig verksamhet, exkl bensin och snabbmat, beräknas alstra knappt 20 fordon/1000 kvm BTA.

ALTERNATIV 1

Alternativ 1 utgör en mix av handel och industri, med 25% handel som fördelar sig jämt på detaljhandel och stormarknad samt 75% industri som fördelar sig jämt på små- och storindustri.

ALTERNATIV 1		HANDEL		INDUSTRI		
Verksamhet	BTA	Detaljhandel	Stormarknad	Storindustri	Småindustri	
		12,5%	12,5%	37,5%	37,5%	
DP Misterhult 3:17 m fl	148 000	18 500	18 500	55 500	55 500	
DP Misterhult 3:24 m fl	141 000	17 625	17 625	52 875	52 875	
Befintligt industriområde	27 000	3375	3375	10 125	101 25	
Totalt BTA	316 000	39 500	39 500	118 500	118 500	
Trafikalstring fordon/dygn		16 200	10 250	2 850	14 300	43 600

Tabell 3– Alstring alternativ 1

ALTERNATIV 2

Alternativ 2 utgör också en mix av handel och industri, med 25% handel samt 75% industri där kategorierna stormarknad och storindustri använts. Bedömningen är att stormarknad i större utsträckning motsvarar t ex ett externt handelsområde och att storindustri i större utsträckning motsvarar merparten av den industriverksamhet som etablerar sig i denna typ av område.

ALTERNATIV 2		HANDEL	INDUSTRI	
Verksamhet	BTA	Stormarknad 25%	Storindustri 75%	
DP Misterhult 3:17 m fl	148 000	37 000	111 000	
DP Misterhult 3:24 m fl	141 000	35 250	105 750	
Befintligt industriområde	27 000	6 750	20 250	
Totalt BTA	316 000	79 000	237 000	
Trafikalstring fordon/dygn		20 450	5 700	26 150

Tabell 4– Alstring alternativ 2

ALTERNATIV 3

I alternativ 3 utgör antas ingen handel i området utan endast verksamheter motsvarande storindustri.

ALTERNATIV 3		INDUSTRI	
Verksamhet	BTA	Storindustri 100%	
DP Misterhult 3:17 m fl	148 000	148 000	
DP Misterhult 3:24 m fl	141 000	141 000	
Befintligt industriområde	27 000	27 000	
Totalt BTA	316 000	316 000	
Trafikalstring fordon/dygn		7 600	7 600

Tabell 5– Alstring alternativ 3

ALTERNATIV 4

I alternativ 4 antas tillkommande ytor ha ungefär samma mix som de befintliga verksamheterna, dvs med inslag av bensin och snabbmat, vilket även kan illustrera inslag av handel i området.

De befintliga verksamheter alstrar ca 39 fordon/1000 kvm BTA baserat på trafikräkningen och befintliga verksamheters BTA.

ALTERNATIV 4		SOM BEFINTLIG VERKSAMHET	
Verksamhet	BTA		
DP Misterhult 3:17 m fl	148 000	148 000	
DP Misterhult 3:24 m fl	141 000	141 000	
Befintligt industriområde	27 000	27 000	
Totalt BTA	316 000	316 000	
Trafikalstring fordon/dygn		12 960	12 325

Tabell 6– Alstring alternativ 4

ALTERNATIV 5

Även i alternativ 5 antas tillkommande ytor ha ungefär samma mix som de befintliga verksamheterna, dock utan bensin och snabbmat (handel), dvs endast industriverksamhet av olika slag.

De befintliga verksamheter alstrar ca 20 fordon/1000 kvm BTA baserat på trafikräkningen och befintliga verksamheters BTA.

ALTERNATIV 4		SOM BEFINTLIG VERKSAMHET
Verksamhet	BTA	
DP Misterhult 3:17 m fl	148 000	148 000
DP Misterhult 3:24 m fl	141 000	141 000
Befintligt industriområde	27 000	27 000
Totalt BTA	316 000	316 000
Trafikalstring fordon/dygn		6 320

Tabell 7– Alstring alternativ 5

SAMMANFATTNING TILLKOMMANDE TRAFIK

I tabellen nedan sammanfattas alternativen:

Alt.	Innehåll	Beräknad trafikstring, fordon/dygn
1	Detaljhandel/stormarknad samt små- och storindustri enligt alstringsverktygets verksamhetstyper	43 600
2	Stormarknad och storindustri enligt alstringsverktygets verksamhetstyper	26 150
3	Storindustri enligt alstringsverktygets verksamhetstyper	7 600
4	Samma som befintligt verksamhetsområde – bensin, snabbmat, tillverkningsindustri och bilverkstäder mm.	12 325
5	Samma som befintligt verksamhetsområde dock endast tillverkningsindustri och bilverkstäder mm.	6 320

Tabell 8– Sammanställning trafikstringberäkningar

Trafikalstringsberäkningar visar på stora skillnader beroende på vilken typ av verksamhet man som etablerar sig i området. Trafikverkets alstringsverktyg är ett stöd för beräkningarna, men är dels otydlig med vilken typ av verksamhet som faller inom de olika kategorier och bygger dels på bitvis gamla antaganden kring alstringstal. Och verktyget anger också att det finns en osäkerhet i beräkningarna för handel och industri.

Ett rimligt antagande bedöms vara att de tillkommande utbyggnaderna får ett innehåll som i stort är jämförbart med de befintliga verksamheterna, alternativ 4 och 5, men att inslaget bensin/snabbmat (handel) kommer att vara mindre än i befintligt område. Uppdaterade trafikmätningar kan göras allteftersom i framtiden för att anpassa och kanske i viss mån styra områdets utbyggnad med avseende på trafikflödenas storlek och möjligheterna att hantera dessa.

4 KAPACITET

Kapacitetsberäkningar har genomförts med beräkningsprogrammet Capcal, där alstringen ovan adderats till befintlig trafik uppräknad till 2040. Beräkningarna är gjorda för eftermiddagens maxtimma, 10% av dygnstrafiken för industri och 15% av dygnstrafiken för "handel". För industri antas 80% av trafiken lämna området, varav merparten (80–85%) kör mot E4 och Markaryd. För "handel" antas 50% av trafiken lämna området och 50% kör in till området. Även här antas merparten av trafiken vara riktad mot E4 och Markaryd.

För alternativ 4 och 5 har Trafikverkets räkningar i kombination med de trafikräkningar som gjorts inom ramen för projektet varit utgångspunkten för antaganden kring trafikens fördelning under eftermiddagens maxtimma. Antagandet har gjorts att 70% av den tillkommande trafiken kör ut, varav merparten, ca 85%, kör mot E4 och Markaryd.

För väjning/stopplikt gäller enligt VGU att önskvärd servicenivå inte får överskrida 0,6. För cirkulationsplats ligger önskvärd servicenivå på 0,8. Högre belastningsgrader kan godkännas, men bör aldrig överskrida 1,0.

4.1 ALT. 1 – STORMARKNAD, DETALJHANDEL, STOR- OCH SMÅINDUSTRI

Alternativ 1 är det alternativ som genererar mest trafik – cirka 43 000 fordon/dygn. Om detaljplanerna samt befintlig obebyggd yta skulle byggas ut med verksamheter enligt detta alternativ kan korsningen inte hantera den tillkommande trafiken inom ramen för önskvärd servicenivå. Ej heller om korsningen byggs om till cirkulationsplats kan trafiken hanteras.

Alternativ	Utformning	Högsta belastningsgrad	Kommentar
Planerad utbyggnad, alstring räknad som stor- och småindustri samt stormarknad och detaljhandel, 43 000 fordon/dygn	Dagens utformning, väjning vänstersvängfält från väg 117 norr	-	Går inte att beräkna, för mycket trafik i Ulvarydsvägen anslutning.
	Dagens utformning, väjning vänstersvängfält från väg 117 norr och i Ulvarydsvägens anslutning	-	Går inte att beräkna, för mycket trafik i Ulvarydsvägen anslutning.
	Cirkulationsplats med vänstersvängfält enligt ovan, 30 m växlingssträcka (dvs lite större cpl än de som är i trafikplatsen)	1,52	Går inte att svänga in på Ulvarydsvägen eller att svänga ut därifrån.

Tabell 9– Kapacitet alternativ 1.

4.2 ALT. 2 – STORMARKNAD OCH STORINDUSTRI

I alternativ 2 har utbyggnaden av verksamheter begränsats till storindustri och stormarknad. I och med det minskar trafikstringen till cirka 26 000 fordon/dygn. Korsningen Ulvarydsvägen och 117 kan ej hantera trafiken med befintlig utformning. Ej heller uppnås god servicenivå med en cirkulationsplats. Belastningsgraden hamnar dock under 1,0, vilket kan accepteras av trafikverket, men kräver ett speciellt godkännande.

Alternativ	Utformning	Högsta belastningsgrad	Kommentar
Planerad utbyggnad, alstring räknad som storindustri och stormarknad, 26 200 fordon/dygn	Dagens utformning, väjning vänstervängfält från väg 117 norr och i Ulvarydsvägens anslutning	3,86	Delvis beräknat, vänstervängfältet in och ut till området är blockerade, högersvängfältet ut överskrider kapaciteten.
	Cirkulationsplats med vänstervängfält enligt ovan, 30 m växlingssträcka (dvs lite större cpl än de som är i trafikplatsen)	0,84 0,96	Vänsterväng in samt högersväng i Ulvarydsvägens anslutning får belastningsgrader som ligger över gränsen för god servicenivå. Kapaciteten i korsningen ligger dock under 1,0. Större cirkulationsplats med längre växlingssträckor påverkar belastningsgraden ut från området marginellt.

Tabell 10– Kapacitet alternativ 2.

4.3 ALT.3 - STORINDUSTRI

I alternativ 3 har utbyggnaden av verksamheter begränsats till endast storindustri. I och med det minskar trafikstringen till cirka 7 600 fordon/dygn. Korsningen Ulvarydsvägen och 117 kan ej hantera trafiken med befintlig utformning men med ett vänstervängfält på Ulvarydsvägen hamnar kapaciteten nära 0,6, vilket troligtvis kan godkännas i samråd med Trafikverket.

Alternativ	Utformning	Högsta belastningsgrad	Kommentar
Endast storindustri 7600 fordon/dygn	Dagens utformning, väjning vänstervängfält från väg 117 norr	1,12	Trafiken på Ulvarydsvägen kommer inte ut.
	Dagens utformning, väjning vänstervängfält från väg 117 norr och i Ulvarydsvägens anslutning	0,48 0,62	Belastningsgraden för högersvängande ut från Ulvarydsvägen mot trafikplatsen ligger något över önskvärd servicenivå på 0,6.

Tabell 11– Kapacitet alternativ 3.

4.4 ALT 4 – SOM BEFINTLIG VERKSAMHET INKL BENSIN OCH SNABBMAT

I alternativ 4 antas de tillkommande ytornas innehåll ha en motsvarande blandning av verksamheter som de redan utbyggda ytorna vilket ger en trafikstring på knappt 13 000 fordon/dygn. Korsningen Ulvarydsvägen/väg 117 kan inte hantera den framtida trafiken med befintlig utformning, inte ens om denna byggs ut med ett vänstervängfält i Ulvarydsvägens anslutning. Det är framför allt den vänstervängande trafiken som

inte kan komma ut på väg 117. Med en cirkulationsplats av samma storlek som de i trafikplatsen blir kapaciteten i korsningen tillräcklig för att hantera trafiken.

Alternativ	Utformning	Högsta belastningsgrad	Kommentar
Enligt befintlig verksamhet 12325 fordon/dygn	Dagens utformning, väjning vänstersvängfält från väg 117 norr	1,94	Trafiken på Ulvarydsvägen kommer inte ut.
	Dagens utformning, väjning vänstersvängfält från väg 117 norr och i Ulvarydsvägens anslutning	1,07	Vänstersvängade trafik på Ulvarydsvägen har svårt att komma ut, oavsett längd på vänstersvängfältet. Även högersvängande trafik på Ulvarydsvägen får hög belastningsgrad, 0,83.
	Cirkulationsplats ett ingående körfält i varje anslutning, 20 m växlingssträcka	0,79	Högsta belastningsgrad i Ulvarydsvägens anslutning.

Tabell 12– Kapacitet alternativ 4.

4.5 ALT 5 – SOM BEFINTLIG VERKSAMHET EXKL BENSIN OCH SNABBMAT

I alternativ 5 antas de tillkommande ytornas innehåll ha en motsvarande blandning av industriverksamheter som de redan utbyggda ytorna, exkl bensin/snabbmat, vilket ger en trafikstring på knappt drygt 6 300 fordon/dygn. Korsningen Ulvarydsvägen/väg 117 får svårt att hantera den framtida trafiken med befintlig utformning, men med en utbyggnad med ett separat vänstersvängfält kommer trafiken på Ulvarydsvägen ut på väg 117.

Alternativ	Utformning	Högsta belastningsgrad	Kommentar
Enligt befintlig verksamhet 6320 fordon/dygn	Dagens utformning, väjning vänstersvängfält från väg 117 norr	0,95	Trafiken på Ulvarydsvägen har svårt att komma ut på väg 117.
	Dagens utformning, väjning vänstersvängfält från väg 117 norr och i Ulvarydsvägens anslutning	0,49	Högsta belastningsgrad i Ulvarydsvägens anslutning.

Tabell 13– Kapacitet alternativ 5.

4.6 SAMMANFATTNING KAPACITETSBERÄKNINGAR

Med utgångspunkt i de antagande som gjorts avseende mängden trafik under eftermiddagens maxtimma och hur denna fördelar sig i korsningen kan konstateras att de genomförda kapacitetsberäkningarna visar att den befintliga korsningen Ulvarydsvägen/väg 117 inte beräknas klara några större tillskott av trafik utan att korsningen behöver byggas om. Beräkningarna visar att gränsen går vid ett tillskott på ca 7500 fordon/dygn, vilket totalt tillsammans med den trafik som belastar korsningen idag ger att denna klarar ca 10-12 000 fordon/dygn på Ulvarydsvägens anslutning om den kompletteras med ett vänstersvängfält.

Med en cirkulationsplats i samma storlek som de i trafikplatsen, med ett ingående körfält och ca 20 m växlingssträcka, kan korsningen klara uppemot 17 500 fordon/dygn på Ulvarydsvägens anslutning.

Med en stor cirkulationsplats, med två ingående körfält och 60 m växlingssträcka, kan korsningen klara ca 25 000 fordon/dygn på Ulvarydsvägens anslutning.

5 SLUTSATS

Enligt ovan beräkningar syns att de alternativ med minst åtgärdsbehov är alternativ 3 och 5 – endast storindustri/befintlig mix av industriverksamhet vilka beräknats ge ett trafiktillskott på 6300-7 600 fordon/dygn.

Beräkningarna visar att antingen blir kapaciteten i korsningen dimensionerande för vilka verksamheter eller hur stora ytor som kan byggas ut, eller så kan korsningen anpassas efter vilka verksamheter som önskas finnas.

En cirkulationsplats i korsningen Ulvarydsvägen och väg 117 är den största tänkbara åtgärd på platsen, vilket skulle möjliggöra cirka 18–25 000 fordon/dygn beroende på storleken på cirkulationsplatsen. I detta fall kan det också bli en kostnadsfråga, då en cirkulationsplats blir betydligt dyrare än tillkommande vänstersvängfält. Då väg 117 är statlig måste även en större ombyggnad av korsningen förankras hos Trafikverket.

För att öka kapaciteten till och från området ytterligare skulle eventuellt en koppling mellan den nya detaljplanen och vägen nordost om detta område tillskapas. På så vis kan planområdena även nå trafikplats Markaryd norra via Hallarydsvägen. Vägen nordost om området är dock enligt NVDB enskild och smal, 5,5 m bred, vilket kan begränsa möjligheten att nyttja denna.