

Uppdragsnummer 21017

PM | 2021-05-26

Förprojektering av detaljplan för del av Hörby 43:47, Stattena Östra

Hörby kommun



Förprojektering av detaljplan för del av Hörby 43:47, Statten Östra
Hörby kommun
Fredrik Tigerschiöld

Kreera Samhällsbyggnad
Björn Lundberg
Lisa Hjern

Uppdragsnummer: 21017

Kreera Samhällsbyggnad AB
Södra Förstadsgatan
211 43 Malmö

Bakgrund och syfte

Kreera har av Hörby kommun fått i uppdrag att utföra en förprojektering avseende gata och dagvattenhantering för ny detaljplan i östra delen av Hörby.

Uppdraget gäller rådgivning, tekniskt stöd och förprojektering av planområdet för detaljplan för del av Hörby 43:47, Statten Östra, Hörby kommun. Förprojekteringen ska belysa konfliktpunkter, risker och rekommendationer för det fortsatta arbetet. Syftet med uppdraget är att tätt tillsammans med Hörby kommun undersöka och säkerställa att utbyggnad av området enligt aktuellt planförslag är tekniskt genomförbart.

Uppdraget begränsas genom att i första hand utreda:

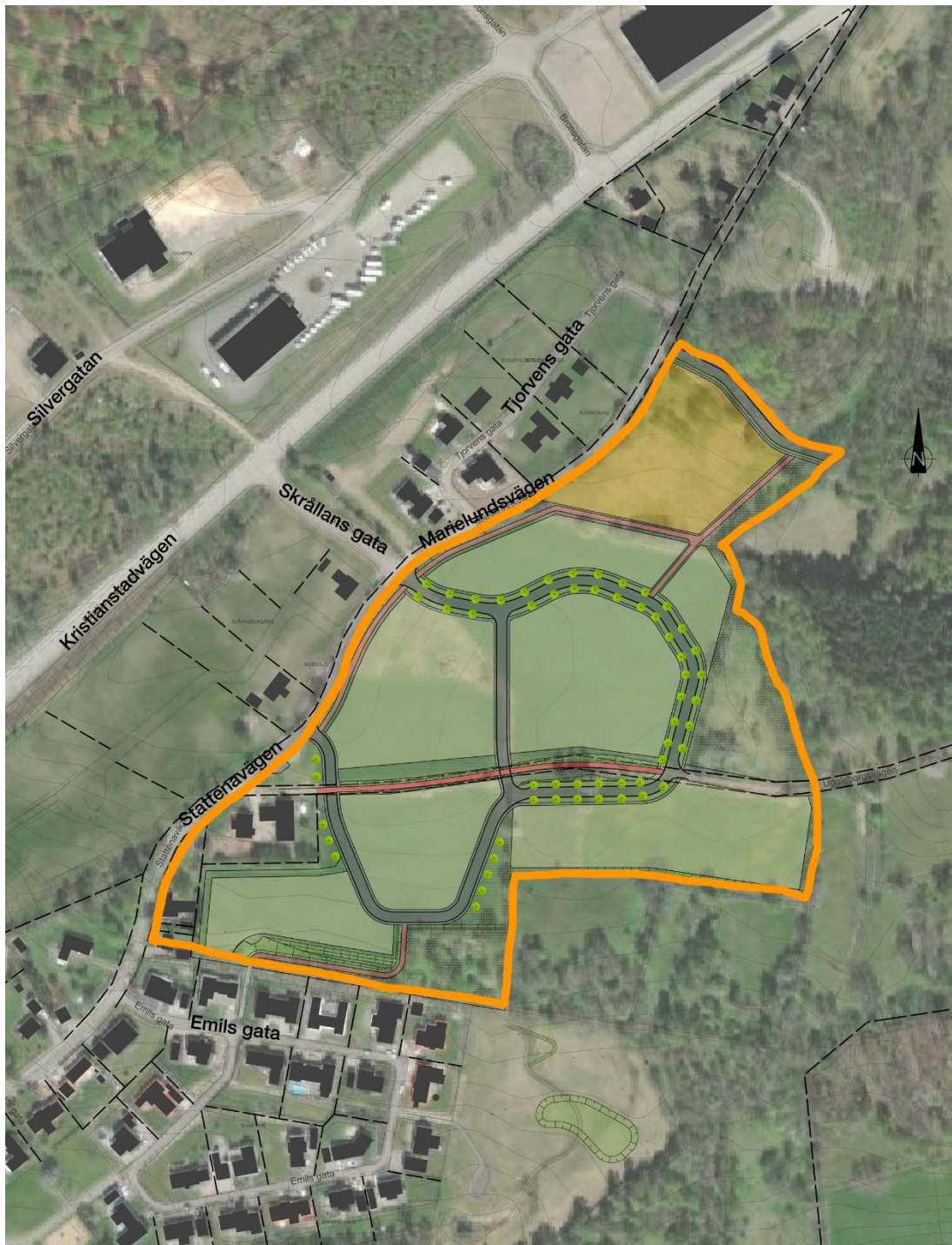
- Gatornas lutningar. Kopplat tillgänglighetskrav och rinnvägar för skyfall.
- Kontroll av dagvatten avseende självfall (se separat PM Dagvatten)
- Kontroll om det finns riskområde där tomter avseende skyfall (se separat PM Dagvatten)
- Avvattning utifrån föreslagna projekterade marknivåer
- Svängradier som tillåter utryckningsfordon
- Utredning av cykelbana i sydväst. Koppling till befintligt kvarter söder om området.
- Säkerställa att ny gatumark och tomtmark planeras med utgångspunkt så att befintliga stenmurar ska bevaras.

Resultatet av arbetet utmynnar i detta PM, som kompletteras av ”PM - dagvatten Hörby Statten Östra 2021-05-03), som underlag till detaljplanens granskningshandling.

Områdesbeskrivning

Planområdet ligger nordost om Hörby tätort och är utpekad för bostadsbebyggelse i Hörby kommuns översiktsplan 2030. Aktuellt område är ca 7,8 hektar stort och ligger i anslutning till befintlig bebyggelse. Marken består av jordbruksmark som fortfarande brukas.

Förslaget gör det möjligt att bygga ca 100–180 bostäder samt en förskola. En blandad bostadsbebyggelse med möjlighet till både villor, radhus och flerbostadshus föreslås inom de olika kvarteren.



Bilden visar utredningsområdet.

Avgränsning

Denna utredning innefattar inte:

- Utredning kring massbalans. Utgångspunkt är att följa befintliga marknivåer. Kvartersmarkens terrassering är inte studerad.
- Distribution av dricksvatten och hantering av spillvatten studeras inte. Hänsyn tas dock till befintliga ledningars läge.
- Korsningspunkter studeras inte i detalj avseende trafiksäkerhet eller tillgänglighet. Endast framkomlighet för LBn (12 m Lastbil) och utryckningsfordon.
- Eftersom gatustruktur och parkering inom kvartersmark inte regleras i plankarta har denna utredning inte tagit hänsyn till anslutande gator eller parkeringsytor inom kvartersmark. Inte heller hur tätt eventuella infarter kommer längs gatorna.
- Trafikreglering har inte studerats i detalj och behöver fastställas i vidare arbete.

Underlag

- Planbeskrivning från samrådet, med tidigare utredningar.
- Plankarta, reviderad samrådshandling (daterad 2021-01-08).
- Kommunens input avseende förändringar till granskningshandling. Detta har gjorts i nära samarbete med kommunen och beskrivs inte i detalj i detta PM.
- Markmodell från kommunen - NH data med och utan vegetation.
- Kompletterande mätning har utförts för diken och damm, för att säkerställa rinnvägarna. Även stenmurar som finns i kritiska lägen nära gata eller kvartersmark har mätts in.

Utformningsförslag

Utgångspunkten har varit tidigare planutformning från samrådet. Bredd och karaktär på gatorna har behållits utifrån kommunens önskemål.

Nedan sektioner och utformning är förslag som vidare hanteras och ger plangränser. Utifrån de satta plangränserna finns sen olika grad av flexibilitet. Utformningen behöver detaljstuderas i vidare projektering.

Se även planutformning **Bilaga 1** och profiler **Bilaga 2**.

Planutformning

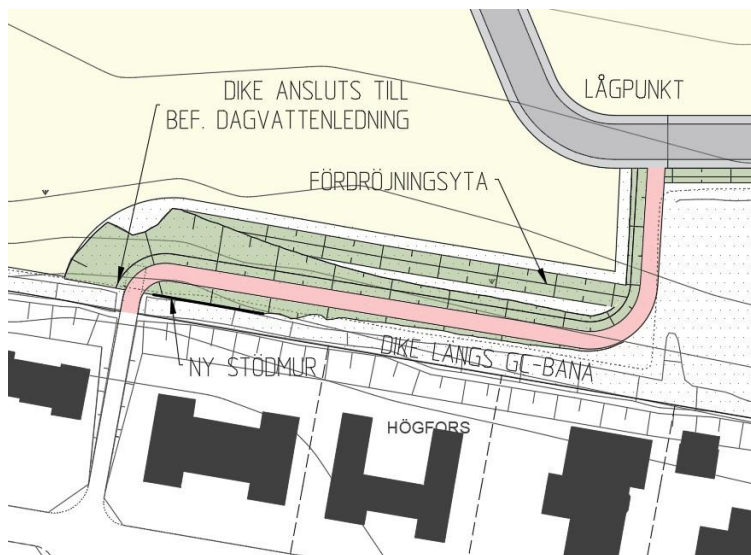
Förutsättningarna för framkomligheten är att en 12 m lastbil (Typfordon LBn enligt VGU TRV publikation 2020:030) ska kunna ta sig fram i samtliga relationer. Men lastbilen kan inte möta personbil i korsningar eller i kurvor. Detta gör att fordonsförare i samförstånd får stanna till vid vägkanten eller stanna till i en korsning där man kan köra åt sidan för mötande fordon. Utryckningsfordon kan ta sig fram om en lastbil klarar framkomligheten. Personbilar kan mötas i låg hastighet längs alla gator.

Anslutning GC-bana söderut

Det nya området ligger betydligt högre än befintliga kvarter i söder. GC-bana som kopplar ihop nytt med befintligt går från Emils gata upp till ny gata med en lutning på max 5%. GC-banan löper längs en befintlig stenmur som bevaras. I kopplingen till befintlig GC-bana krävs en anpassning av stödmurar som följer GC-bana tills slänt är möjlig. Här ska sikt beaktas i 90-graders svängen.



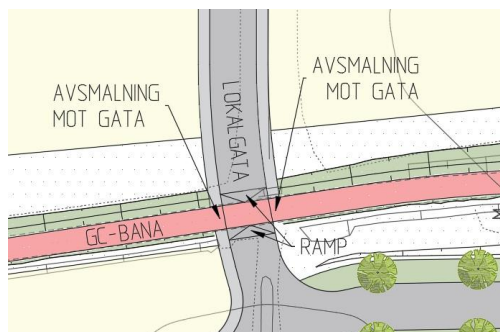
*Bilden visar anslutningen till kvarter söder om området.
Ny GC-väg går åt vänster i bild upp mot befintliga markhöjder.*



Bilden visar utformning kring GC-banan i söder med slänter och stödmur.

Korsningspunkter Uggleborgsvägen – lokalgata/huvudgata

Där lokalgatan korsar GC-väg föreslås att GC-banan får genomgående beläggning och gatan får mjuka ramper upp till korsande GC-väg. Det finnas fördelar trafiksäkerhetsmässigt att placera ramperna en bit innan cykelpassagen, som kan studeras vidare i nästa skede. För att undvika bilar på GC-banan föreslås en avsmalnande låg stenmur eller liknande för att fysiskt tydliggöra att det inte är en körbana.



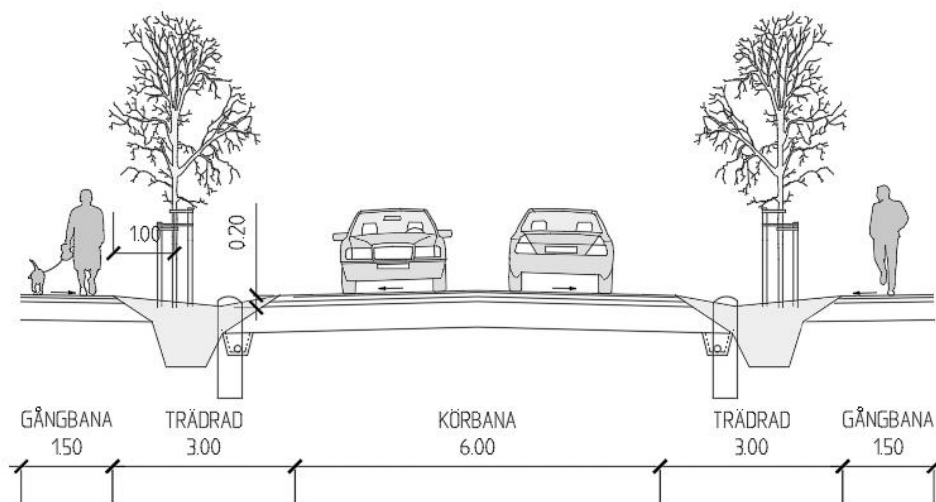
Överbyggander och slitlager

Lokalgatan föreslås få gatuöverbyggnad för hela sektionen då det kommer förekomma fordon som kör längs fastighetsgräns. Det kommer troligen även finnas en hel del infarter till fastigheterna.

Med fördel beläggs de ytor som anses som gångbana med betongplattor för att öka känslan av smal körbana men även tydliggöra var man bör köra respektive var man bör gå.

Gatusektioner

Huvudgata med trädallé

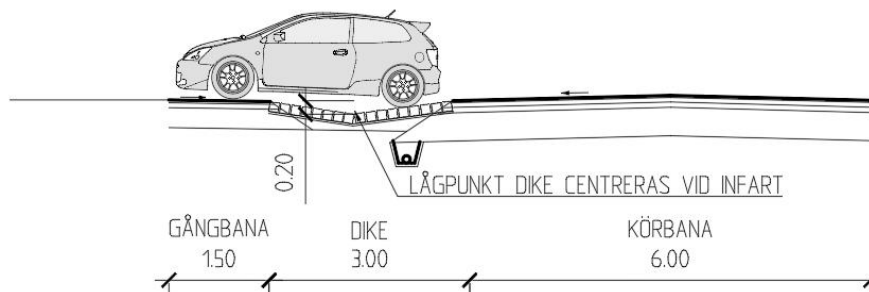


Sektion A-A Föreslag typsektion väg med GC-bana med träd, se bilaga 1.

Vägens bredd är 6 m vilket gör att personbilar kan mötas även i de mer slingrande delarna. Lastbil och personbil kan behöva interagera i låg hastighet för att kunna mötas på några ställen.

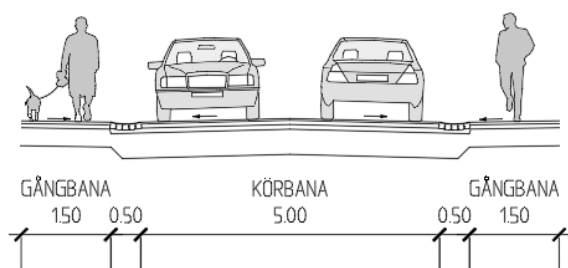
Gående hänvisas till gångbanor längs kvartersmark. Gångbanan ska vara minst 1,5 m men kan med fördel utökas till 2,0 m. Cyklister cyklar i blandtrafik.

Som princip för infart föreslås en nedsänkt välvd storgatstensyta med bredare fog så att gräs kan växa i fogarna. Regnvatten kan då rinna förbi infarterna så länge gräsyten "nedströms" ligger lägre än infarten. Detta ger en yta med enkel drift och passar bra in i övrig gestaltning.



Föreslagen typsektion vid infarter

Lokalgata med gångbana

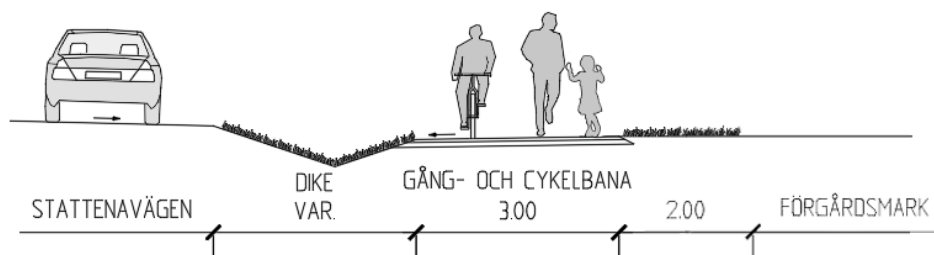


Sektion C-C, se bilaga 1.

Denna sektion har en total bredd på 9 m, där gata har en på 5 m. Personbilar kan mötas i låg hastighet och personbil som möter lastbil innebära att fordon kör upp på rännan och eventuellt "gångbanan".

GC-bana längs Marielundsvägen

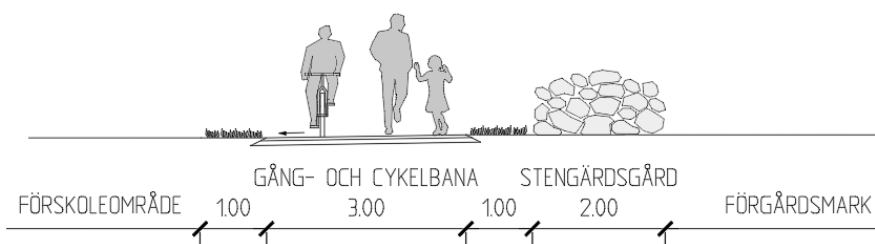
GC-banan placeras nedanför befintlig väglänt med ett svackdike mellan för att hantera dagvatten från vägen och GC-vägen.



Sektion D-D, se bilaga 1.

GC-bana söder om förskolan

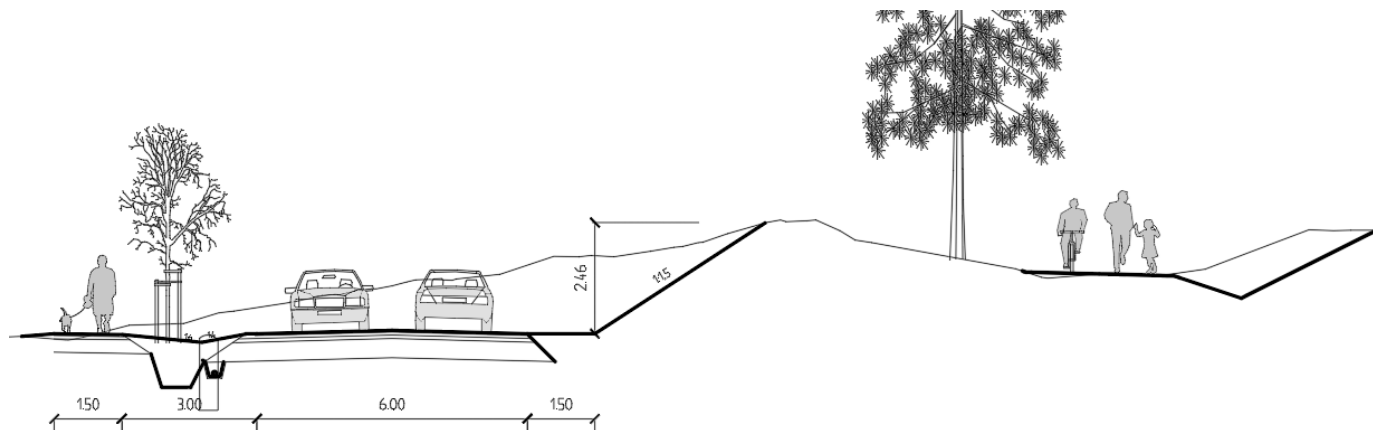
Denna 3 m GC-bana tillgängliggör en gen GC-väg mellan området och planerad ny skola. Sektionen får 1 m planteringsyta mot tomtgräns åt båda sidor för att öppna sikt och undvika plank dikt an GC-banan.



Sektion E-E söder om förskolan, se bilaga 1.

Huvudgata parallellt med Uggleborgsvägen

Huvudgatan ligger i en lägre nivå jämfört med naturområdet norr om gatan. Denna höjdskillnad tas upp med en slänt.



Sektion B-B visar där höjdskillnad mellan gatan och naturområdet är som störst, se bilaga 1.

GC-bana, koppling mellan huvudgata och förskola

Diagonalt i nordöstlig riktning går en GC-bana som kopplar området till förskolan. Denna tillgängliggör en egen GC-väg mellan området och planerad ny skola. GC-banan går längs U-område. GC-banan är 3,0 m bred och får 1 m planteringsyta mot tomtgräns åt båda sidor för att öppna sikt och undvika plank dikt an GC-banan.

Gata för angöring till förskolan

Denna gata ingår inte i denna utredning. Förutsättningarna är att distribution och angöring med parkering inryms inom kvartersmark. Koppling för GC-trafik bör studeras.

Vidare utredningar

- GC-kopplingar in till nya området behöver studeras utifrån framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Trafikreglering har inte studerats i detalj och behöver fastställas i vidare arbete.
- Gatan in till skolan behöver studeras vidare då det är oklart var förskolans anslutning mot gata blir.
- Mötet mellan grusad GC-bana på Uggleborgsvägen och lokalgata i öster behöver ses över så att övergången blir tydlig och trafiksäker.
- Trafikreglering för de nya gatorna är viktig att fastställa, så att den passar med den utformning som projekteringen går vidare med.