
RAPPORT

HÖRBY KOMMUN

DETALJPLAN FÖR HÄGGENÄS 3:7 m.fl.

Uppdragsnummer 27000678

Rapport ver. 1.0

Malmö 2015-02-12

Sweco Transport system AB

Södra regionen, Malmö

David Edman

1 (13)

Sweco
Hans Michelsensgatan 2
Box 286, 201 22 Malmö
Telefon 040-16 70 00
Telefax 040-15 43 47
www.sweco.se

Sweco TransportSystem AB
Org.nr 556507-0868
säte Stockholm
Ingår i Sweco-koncernen

David Edman
Trafikplanerare
Telefon direkt 040-16 70 20
Mobil 072-727 90 67
david.edman@sweco.se

Dokumentinformation

Titel: DETALJPLAN FÖR HÄGGENÄS 3:7 m.fl.
Version: 1.0

Beställare: Hörby kommun
Carin Holst

Konsult: Sweco TransportSystem AB
David Edman, uppdragsledare/trafikplanerare

Uppdragsnummer: 7000678

Dokumenthistorik

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Dokumentet status</i>	<i>Distribution</i>
0.8	2015-01-12	Granskningshandling	Beställaren
1.0	2015-02-12	Slutrapport	Beställaren

Förord

Sweco Transport system AB har fått i uppdrag att ta fram förslag på utformning av Fulltoftavägens korsning med Häggenäsvägen att svara mot de krav som ställs i samband med att bostäder planeras att byggas ut söder om Fulltoftavägen.

Detta PM redovisar förslag på åtgärder i korsningen Fulltoftavägen/Häggenäsvägen dels i text, dels som bilaga i skala 1:500 och 1:1000. I PM:et redovisas också kort olika möjligheter till trafikförsörjning av området och vilka krav som ställs för de två aktuella alternativen.

Sweco TransportSystem AB
Malmö, Södra regionen

David Edman

1	Bakgrund och syfte	5
2	Nuläge	6
2.1	Trafikflöden och hastigheter	6
2.2	Kollektivtrafik	6
2.3	Olycksdata	6
2.4	Korsningen Fulltoftavägen/Häggenäsvägen	7
2.5	Krav från VGU	8
3	Planerade förändringar	9
3.1	Detaljplanen	9
3.2	Allaktivitetshus	10
3.3	Cykelstråk Hörby-Höör	10
4	Förslag på utformning	11
4.1	Fulltoftavägen/Häggenäsvägen	11
4.2	Gång- och cykelpassage/hållplats	12
4.3	Val av utfart från området.	13

1 Bakgrund och syfte

Hörby kommun har tagit fram en detaljplan för fastigheterna Håggenäs 3:7 m.fl. i Ludvigsborg där lämpligheten i att möjliggöra utbyggnad av bostäder i området ska prövas. I detaljplanen föreslås att området trafikförsörjs via två gator dels Håggenäsvägen, dels Betesvägen/Hornvägen. Remissynpunkter har inkommit från Trafikverket som påpekar att korsningen Håggenäsvägen/Fulltoftavägen är problematisk och förordar att endast befintlig korsning Betesvägen/Fulltoftavägen nyttjas. Detta är något som även samfällighetsföreningen utmed Håggenäsvägen påpekat.

Detta PM ska redovisa lämpliga åtgärder vid korsningen Fulltoftavägen/Håggenäsvägen och vid gång- och cykelpassage över Fulltoftavägen samt beskriva konsekvenser av olika möjliga utfarter från området.

2 Nuläge

2.1 Trafikflöden och hastigheter

Fulltoftavägen är en av huvudgatorna i Ludvigsborg. Trafikmängderna (motorfordon) på gatan är 1 000 f/d (2010). På Häggenäsvägen är trafikmängderna (motorfordon) 250 f/d. Hastighetsbegränsningen på Fulltoftavägen är 40 km/h och 50 km/h på Häggenäsvägen i Ludvigsborg

2.2 Kollektivtrafik

Buss i linjetrafik (Skånetrafikens regionbuss 470) trafikerar med en tur i timmen (två turer under rusningstrafik). Hållplats Granliden ligger 200-400 m norr om det planerade området och har en enkel utformning utan väderskydd i båda riktningar.



Bild 2.1 Granlidens hållplats

2.3 Olycksdata

Olycksdata från STRADA har tagits fram, för den senaste tioårs-perioden. Av denna framkoms att två olyckor inträffat under perioden, båda i korsningen Fulltoftavägen/Ludvigsborgsvägen. Den ena olyckan var en singelolycka, fotgängare och den andra var en singelolycka där en personbil körde in i ett träd. Den senare ledde till svåra personskador. Fotgängarolyckan var en halkolycka på trottoar. Ingen olycka har inträffat i korsningen Häggenäsvägen/Fulltoftavägen.

2.4 Korsningen Fulltoftavägen/Häggenäsvägen

Korsningen är idag oreglerad vilket innebär att högerregeln gäller i korsningen. Sikten är något begränsad från Häggenäsvägen mot nordväst. Båda gatorna är smala vilket innebär att större fordon måste ta motstående körfält i anspråk vid svängande rörelser i korsningen



Bild 2.2 Korsningen Fulltoftavägen/Häggenäsvägen

2.5 Krav från VGU

I VGU ställs bland annat krav på siktförhållandena. Vid hastigheten 40 km/h är minsta godtagbara siktsträcka 60 m och önskvärd siktsträcka är 85 m enligt bild 2.3 och 2.4 nedan. Dagens utformning motsvarar inte dessa krav, vilket innebär att åtgärder för att förbättra siktförhållandena behöver göras, inte minst om trafiken ökar i korsningen.

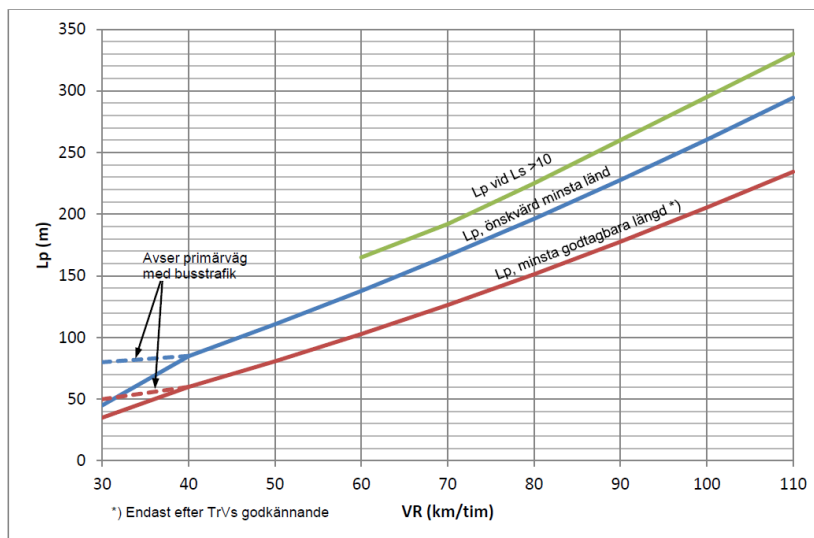


Bild 2.3 Siktkrav i korsningar enligt VGU

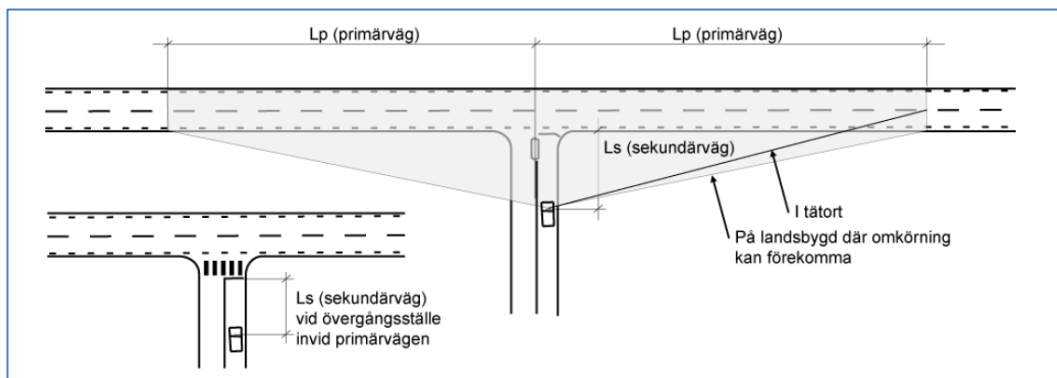


Bild 2.4 Definition av siktkrav i korsningar enligt VGU

3 Planerade förändringar

3.1 Detaljplanen

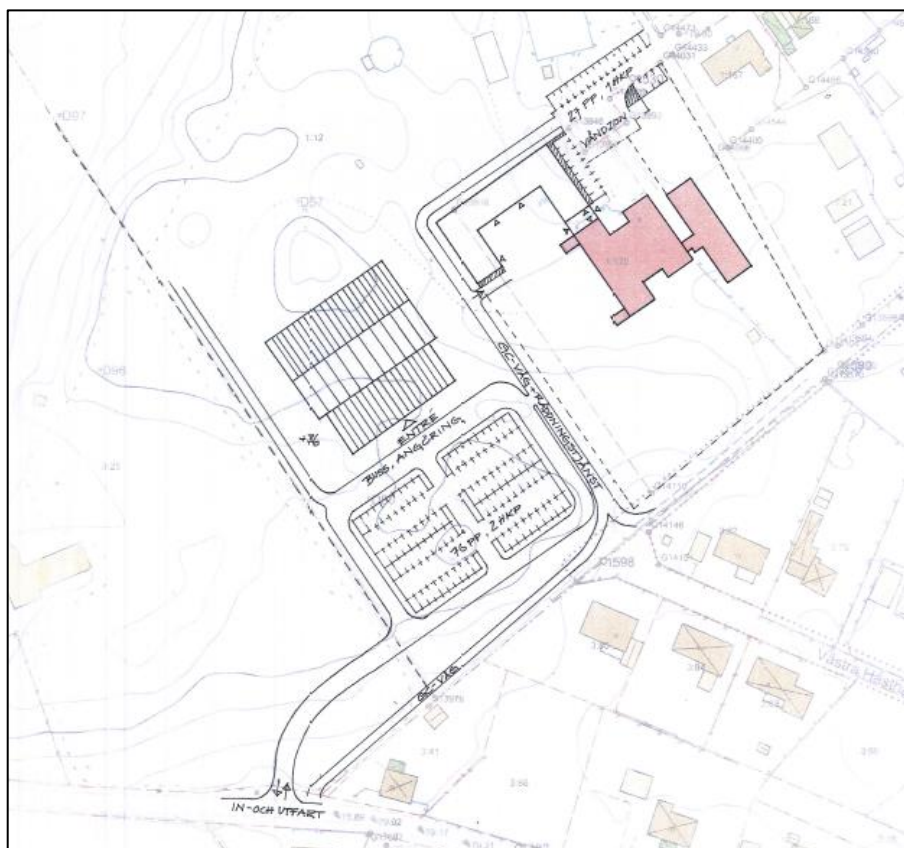
Detaljplanen för Häggenäs 3:7 m.fl. syftar till att möjliggöra utbyggnad av bostäder sydväst om Häggenäsvägen. Området föreslås trafikförsörjas från såväl Häggenäsvägen som Betesvägen. I det senare fallet leds trafiken via Hornvägen som är en lokalgata i bostadsområdet öster om det planerade området.



Korsningen 3.1 Detaljplan för Häggenäs 3.7 m.fl.

3.2 Allaktivitetshus

Öster om Fulltoftavägen planeras ett allaktivitetshus och ny infart till den befintliga förskolan. Gång och cykelbanan som illustreras kommer att vara del i regionalt stråk mellan Hörby och Höör, se kap 3.3.



Korsningen 3.2 Illustration av allaktivitetshus med infart till befintlig förskola. Hörby kommun

3.3 Cykelstråk Hörby-Höör

Ludvigsborg ligger på cykelavstånd från såväl Höör som Hörby (6 resp. 10 km). Ett sammanhängande stråk byggs ut etappvis. I det aktuella området är planerna att cykelbanan ska gå genom detaljplaneområdet Häggenäs 3.7 m.fl. söder om Häggenäsvägen och vidare mot Höör via området mot förskola och det planerade allaktivitetshuset. Eftersom det är ett regionalt cykelstråk är det viktigt att framkomligheten blir bra längs sträckan.

4 Förslag på utformning

För korsningen Fulltoftavägen/Häggenäsgaller särskilt att sikten ska svara mot de krav som ställs för den aktuella hastigheten. Geometriskt ska den vara utformad så att dimensionerande fordon kan svänga i korsningen. För Fulltoftavägen är en målsättning att göra den mer tätortsmässig och att de händelser som finns längs gatan (busshållplats/planerad gång- och cykelkorsning, gatukorsningar) tydliggörs.

Gång- och cykeltrafik sker i första hand på parallellt nät, men kommer att finnas även på Fulltoftavägen. Låga hastigheter är därmed ett viktigt mål inte bara för att säkra korsningarna på sträckan.

4.1 Fulltoftavägen/Häggenäsvägen

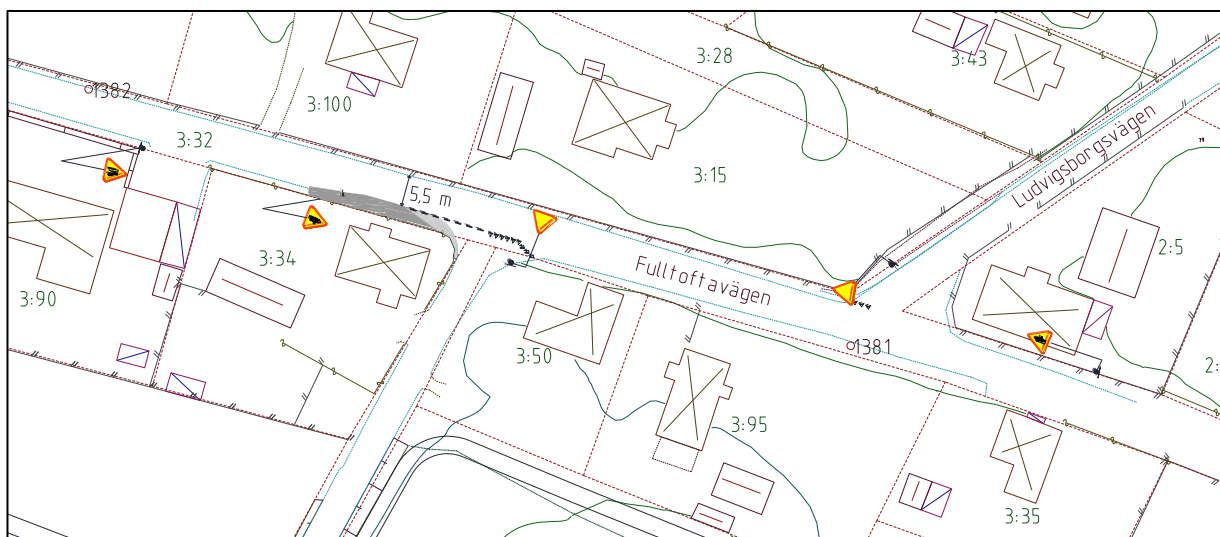


Bild 4.1 Fulltoftavägen/Häggenäsvägen

För att förbättra sikten västerut föreslås att Fulltoftavägen smalnas av väster om Häggenäsvägen. Avsmalningen möjliggör för trafik från Häggenäsvägen att stå länge ut än idag, vilket förbättrar siktförhållandena så att kraven tillgodoses. För att möjliggöra även för större fordon exempelvis lantbruksmaskiner görs delen närmast korsningen överkörningsbar (markerat i ljusare grå nyans). Avsmalningen skyltas upp och ansluts till befintlig gatubredd.

Gatans bredd blir 5,5 m på smalaste stället vilket medger möten, men innebär att hastigheterna sänks något jämfört med dagens utformning. Körspår har testats för såväl normallastbil som lastbil med släp.

Regleringsmässigt föreslås att korsningen väjningsregleras. Detta innebär dels att väjningsreglerna i korsningen tydliggörs, men också att positionen där fordon från Häggenäsvägen väjer blir mer definierad. På grund av närheten föreslås att även Ludvigsborgsvägens korsning med Fulltoftavägen väjningsregleras.

4.2 Gång- och cykelpassage/hållplats

I detaljplanen redovisas en gång- och cykelbana genom området och parallellt med Fulltoftavägen. Gång- och cykelbanan är del i ett planerat, regionalt stråk mellan Höör och Hörby som byggs ut etappvis. Stråket ska fortsätta mot Höör på motsatta sidan av Fulltoftavägen.

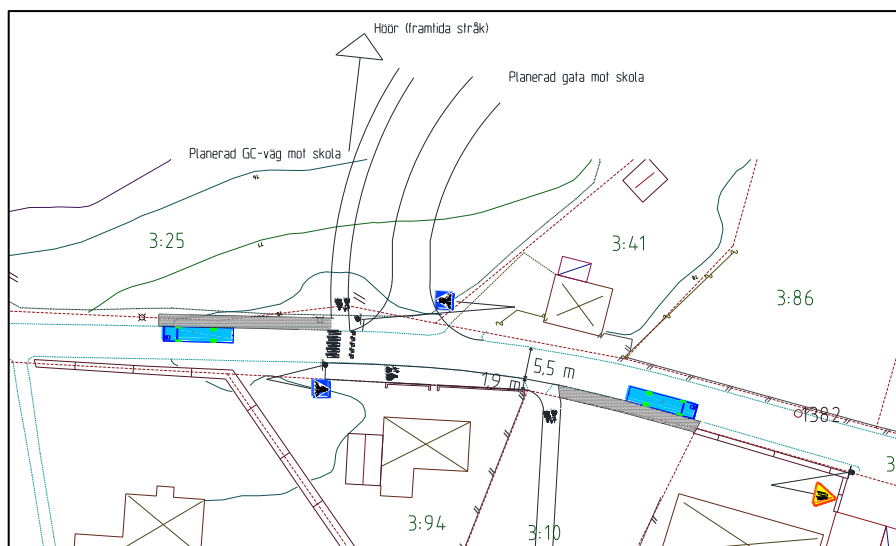


Bild 4.2 Fulltoftavägen/gång- och cykelkorsning

Granlidens busshållplats kan komma att flyttas längre söderut. Detta skulle innebära dels att hållplatsen kommer närmare det planerade utbyggnadsområdet med bostäder men också närmare förskolan/framtida allaktivitetshus. En eventuell flytt skulle också innebära att gatan blir mer tätortsmässig vid den föreslagna gång- och cykelpassagen.

Flytten skulle också innebära att busshållplatsen kan samordnas med gång- och cykelpassagen vilket förbättrar trafiksäkerhet och tillgänglighet. Med små medel kan hållplatsen tillgänglighetsanpassas för funktionshindrade. Plats finns för väderskydd. Detta redovisas dock inte i skissen ovan.

Bredden på gång- och cykelbanan är 1,9 m på det smalaste stället. Detta är mindre än kraven enligt VGU, men eftersom det är lokalt och fotgängar- och cyklisteflödena måttliga bedöms detta som acceptabelt. I övrigt är bredden 3,0 m på gång- och cykelbanan.

För att stråket ska vara attraktivt mot Höör krävs att utformningen mot allaktivitetshuset görs så gen som möjligt. En förutsättning för detta är att gång- och cykelbanan placeras norr om infartsgatan mot allaktivitetshuset/förskolan.

4.3 Val av utfart från området.

Två huvudsakliga alternativ finns för att försörja det planerade området. Det är dels det förslag som redovisats i detaljplanen (Häggenäsvägen/Fulltoftavägen med möjlighet till silning mot Betesvägen/Fulltoftavägen), dels att endast utnyttja Betesvägen/Fulltoftavägen (med undantag för området norr om Häggenäsvägen som leds via Häggenäsvägen/Fulltoftavägen).

I korthet kan skillnaderna beskrivas med att utformningen i korsningen Betesvägen/Fulltoftavägen är mer lämplig såväl ut sikt som utrymmessynpunkt. Att nyttja denna korsning innebär dock att nästa all trafik från det nya området leds via den befintliga lokalgatan Kornvägen.

Korsningen Häggenäsvägen/Fulltoftavägen klarar idag inte de krav som ställs på sikt i korsning. Mindre ombyggnader av korsningen räcker dock för klara siktkraven. De ombyggnader som föreslås i detta PM innebär också att gatan blir mer tätortsmässig och underlättar för trafikanterna att hålla rätt hastighet. Geometriskt innebär korsningen såväl dagens utformning som den föreslagna lösningen att större fordon som svänger tar motstående fordon i anspråk. De måttliga fordonsmängder som är på gatan gör dock att detta inte är något problem trafiktekniskt.