

---

# RAPPORT

---

HÖRBY KOMMUN

**DETALJPLAN FÖR HÄGGENÄS 3:7 m.fl. SAMT DETALJPLAN FÖR  
LUDVIGSBORG 1:170 m.fl.**

Uppdragsnummer 27000678

---

---

**Rapport ver. 0.9**

**Malmö 2018-02-16**

**Sweco Society AB**

David Edman

**Dokumentinformation**

Titel: DETALJPLAN FÖR HÄGGENÄS 3:7 m.fl. SAMT DETALJPLAN FÖR LUDVIGSBORG 1:170 m.fl.

Version: 0.9

**Beställare:** Kommunledningskontoret i Hörby kommun  
Hamish Bell

**Konsult:** Sweco Society AB  
David Edman, uppdragsledare/trafikplanerare

Uppdragsnummer: 7000678

**Dokumenthistorik**

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Dokumentets status</i>	<i>Distribution</i>
0.9	2018-02-16	Granskningshandling	Beställaren

---

<b>1</b>	<b>Bakgrund och syfte</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Förändringar jämför med tidigare förslag till detaljplan</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Fördelning av trafik - jämförelse mellan stopp för genomfart och silning</b>	<b>7</b>

## 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 mellan Håggenäsvägen och Fulltoftavägen är problematisk och förordar att framför allt korsningen mellan korsning Betesvägen och Fulltoftavägen nyttjas. För att tillmötesgå detta har detaljplanen förändrats så att delar av planområdet försörjs via Betesvägen och delar av området via Håggenäsvägen. Förändringarna innebär att det till skillnad mot tidigare förslag inte finns någon koppling genom området för biltrafik.

Detta PM kompletterar tidigare PM och ska redovisa på skillnaden mellan olika typer av trafikförsörjning till området.

## 2 Förändringar jämför med tidigare förslag till detaljplan

För att tillmötesgå inkomna synpunkter har detaljplanen förändrats. Förändringarna är bland annat mindre justeringar av antalet fastigheter. För trafikföringen är det dock framför allt ändringen att motorfordon från den norra delen av planområdet öster om Häggenåsvägen inte kan köra ut mot Häggenåsvägen. Denna trafik måste köra ut via Betesvägen. Detta stopp innebär också att den södra delen av området inte kan köra ut detta håll. Totalt är det cirka en tredjedel av trafiken från området som leds ut via Betesvägen.



*Tidigare förslag till illustrationsplan (vänstra bilden) och gällande förslag till illustrationsplan (högra bilden)*

Trafikgenereringen har beräknats utifrån att sex motorfordonsrörelser per villa och dygn samt fem fordonsrörelser per radhus och dygn.

	Antal villor	Trafik (villor)	Antal lgh (radhus)	Trafik (radhus)	Total trafik
Väst	11	66	15	75	141
Öst 1 (utfart via Häggenäsvägen)	20	120	6	30	150
Öst 2 (utfart via Betsvägen)	11	66	15	75	141
					<b>432</b>

*Motorfordon från detaljplaneområdet uppdelat på Väst, Öst 1 och Öst 2*

I det tidigare förslaget redovisas 8 villor och 15 radhus på den västra sidan och 27 villor och 32 radhus på den östra sidan.

	Antal villor	Trafik (villor)	Antal lgh (radhus)	Trafik (radhus)	Total trafik
Väst	8	48	15	75	123
Öst	27	162	32	160	322
					<b>445</b>

*Motorfordon från detaljplaneområdet i tidigare förslag*

Totalt innebär detta 445 f/d, vilket är ungefär lika mycket som det nya förslaget.

### 3 Fördelning av trafik - jämförelse mellan stopp för genomfart och silning

Totalt genereras drygt 400 f/d om man räknar med sex fordonsrörelser per villa och fem fordonsrörelser. I tabellen ovan är Öst 1 den del öster om Häggenäsvägen som leds ut via Häggenäsvägen. Den trafik som leds ut via Häggenäsvägen blir därmed enligt förslaget knappt 300 f/d.

	Antal villor	Trafik (villor)	Antal lgh (radhus)	Trafik (radhus)	Häggenäsvägen
Väst	11	66	15	75	141
Öst 1 (utfart via Häggenäsvägen)	20	120	6	30	150
					<b>291</b>

*Motorfordon från detaljplaneområdet som belastar Häggenäsvägen enligt det nya förslaget*

Hur många som väljer respektive utfart om det är möjligt att köra ut båda vägarna (Häggenäsvägen och Betesvägen) är svårt att bedöma, men ett rimlig antagande är att det blir ungefär hälften från det östra området som kör i vardera riktningen om man har en gatustruktur enligt det tidigare förslaget. Från den västra delen antas att alla kör ut via Häggenäsvägen.

	Antal villor		Antal lgh (radhus)	Antal lgh (radhus)		Häggenäsvägen
Väst	11	66	15	75	141	141
Öst 1	20	120	6	30	150	75
Öst 2	11	66	15	75	141	70
						<b>286</b>

*Motorfordon från detaljplaneområdet som belastar Häggenäsvägen enligt det nya förslaget*

Skillnaden mellan ett stopp för biltrafik ungefär mitt i området öster om Häggenäsvägen och att tillåta silning genom området är liten vad gäller trafiken på Häggenäsvägen. Att sila har fördelen att man kan välja Betesvägen eller Häggenäsvägen beroende på vart man ska och trafiksituation. Fördelen med ett stopp för genomfart är att man på detta sätt enklare kan styra hur många som kör ut respektive utfart.

Sammanfattningsvis kan konstateras att det inte är några avsevärda fordonsflöden som kommer att trafikera och att det är möjligt att justera

korsningen Håggenäsvägen/Fulltoftavägen så att den kan klara även trafiken från det nya området.