

# TRAFIKUTREDNING

Trafikutredning - Detaljplan för del av Slagtofta  
1:6 och del av Vibyholm 12, Utfart blåljusstation

**SYSTRA AB**

2023-12-22



**SYSTRA**

# TRAFIKUTREDNING – UTFART BLÅLJUSSTATION

FÖR DETALJPLAN SLAGTOFTA 1:6 OCH VIBYHOLM 12

## ALLMÄN INFORMATION

<b>Kund/Projektansvarig</b>	Hörby kommun
<b>Projekt</b>	Trafikutredning – utfart blåljusstation
<b>Uppdrag</b>	För Detaljplan Slagtofta 1:6 och Vibyholm 12
<b>Typ av dokument</b>	PM
<b>Datum</b>	2023-12-22
<b>Filnamn</b>	Trafikutredning blåljusstation
<b>Vår beteckning</b>	SE01T23B82
<b>Er beteckning</b>	-
<b>Antal sidor</b>	18

## FÖRFATTARE

Namn		Roll
Sheraz	Iqbal	Uppdragsledare
Malin	Svensson	Handläggare
Egzon	Ferati	Handläggare
Markus	Jansson	Granskare



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1.</b>	<b>BAKGRUND</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>NULÄGE</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>KOLLEKTIVTRAFIK SAMT GÅNG- OCH CYKELTRAFIK</b>	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>VÄGHÅLLARSKAP</b>	<b>5</b>
<b>2.3</b>	<b>HASTIGHET</b>	<b>6</b>
<b>2.4</b>	<b>TRAFIKMÄNGDER</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>DETALJPLANENS PÅVERKAN</b>	<b>8</b>
<b>3.1</b>	<b>TRAFIKALSTRING OCH FLÖDESBERÄKNING</b>	<b>8</b>
3.1.1	TRAFIKALSTRING FRÅN PLANOMRÅDET	8
3.1.2	RIKTNINGSFÖRDELNING	10
<b>3.2</b>	<b>TRAFIKUTFORMNING</b>	<b>10</b>
3.2.1	IN- OCH UTFARTER	11
3.2.2	FÖRSLAG TILL GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	15
3.2.3	TRAFIKSIGNAL OCH UTFORMNING LÄNGS SLAGTOFTAVÄGEN	16
<b>4.</b>	<b>SLUTSATSER</b>	<b>18</b>

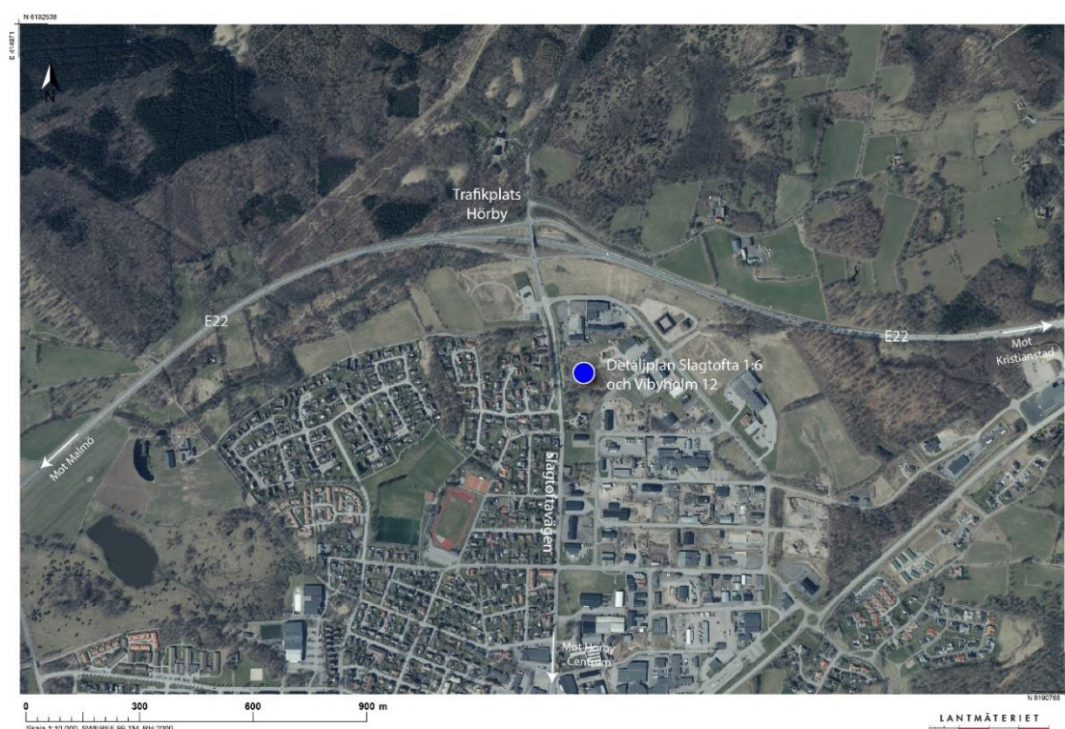


## 1. BAKGRUND

Med anledning av framtagandet av detaljplan för del av Slagtofta 1:6 och del av Vibyholm 12 (se Figur 1), har SYSTRA fått i uppdrag att göra en trafikutredning inom planområdet och omkringliggande vägnät för att undersöka trafikflöden. Trafikutformning för två in- och utfarter till blåljusstationen har också studerats för att sedan ge förslag på nödvändiga åtgärder i samband med utbyggnad av detaljplanen. Utredningsområdet ligger i direkt anslutning till Slagtoftavägen. Utredningsområdet är beläget i Hörbys ytterområde cirka 1,2 kilometer norr om Hörbys centrum.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra två nya in- och utfarter mellan Slagtoftavägen och den planerade blåljusstationen inom del av kvarter Vibyholm. Av dessa in- och utfarter syftas en in- och utfart till arbetspersonal, servicetransporter med mera medan den andra syftas enbart till uttryckning.

Aktuell utredning ska besvara hur mycket trafik den nya detaljplanen kan generera samt vilka trafikflöden detta kommer att skapa på det befintliga vägnätet. Utredningen beaktar även närliggande detaljplan för del av Slagtofta 1:6 och del av Hörby 45:1 som möjliggör bland annat handelsverksamhet. Utredningen ska även besvara om de två in- och utfarter från brandstationen är trafiksäkra.



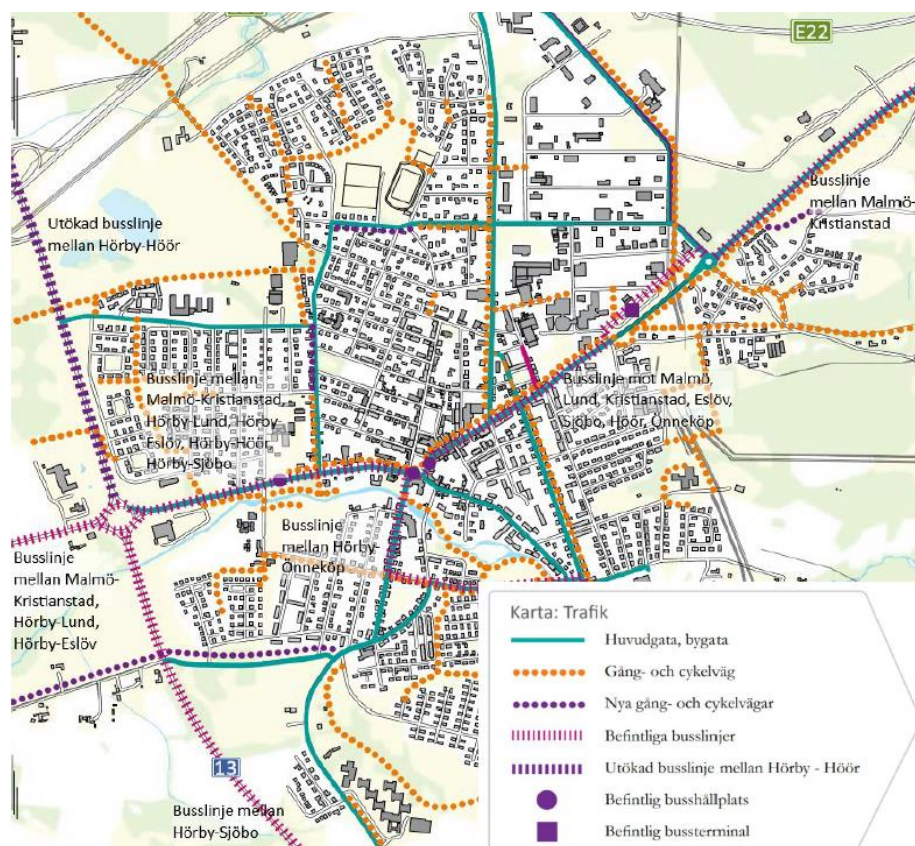
Figur 1. Detaljplanens läge i Hörby tätort.

## 2. NULÄGE

### 2.1 Kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik

Utredningsområdet har gynnsamma förutsättningar för kollektivtrafik. Den regionala kollektivtrafiken till och från Hörby, som rör sig mot Malmö, Kristianstad, Eslöv, Lund, Höör, Önneköp och Sjöbo, finns vid Hörby busstation. Hörby busstation är beläget cirka 900 meter fågelvägen sydost om utredningsområdet. För närvarande saknas det gång- och cykelbanor längs vissa delar av Slagtoftavägen (norr om blåljusstationen). På den västra sidan om Slagtoftavägen finns en befintlig gång- och cykelväg som sammanbinder till Hörby centrum.

I figur 2 redovisas befintliga och planerade gång- och cykelnät och kollektivtrafikstråk.



Figur 2. Karta som visar kommunikationsmöjligheter i Hörby tätort. (källa: Gång- och cykelvägsplan, Hörby Kommun, 2019)

### 2.2 Väghållarskap

För vägar inom centralorten är Hörby kommun väghållare, vilket således gäller Slagtoftavägen. För väg E22 är Trafikverket väghållare.



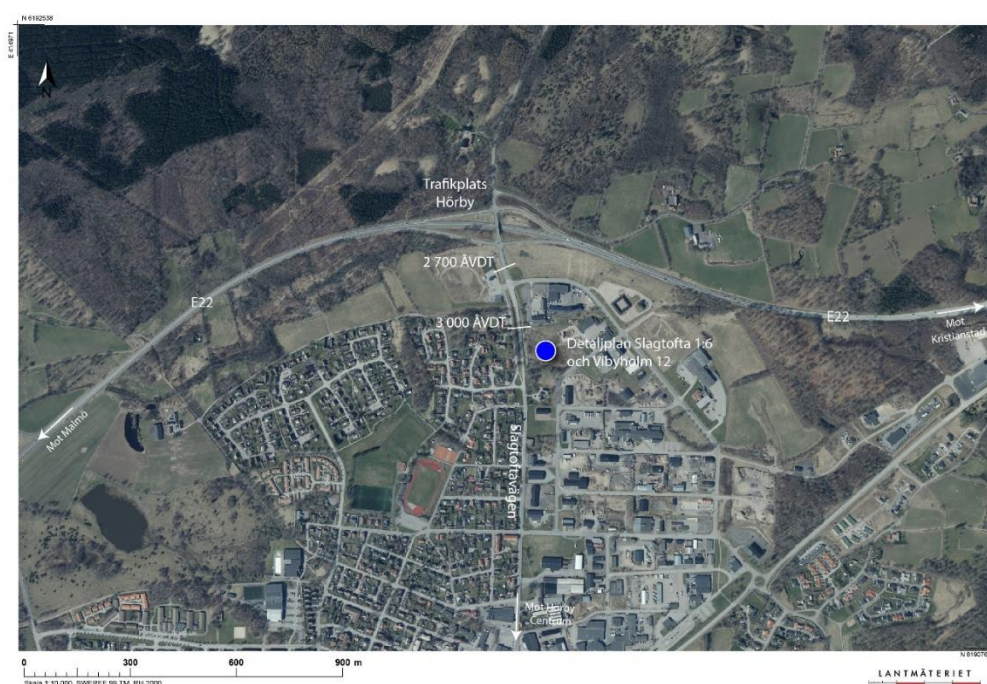
## 2.3 Hastighet

Generellt inom centralorten har gatorna en hastighetsbegränsning på 40 km/h. Vid Slagtoftavägen gäller en hastighetsbegränsning på 60 km/h invid detaljplanen för att sedan övergå till 40 km/h närmare centralorten.

## 2.4 Trafikmängder

På det kommunala vägnätet finns det inga genomförda trafikmätningar i närområdet. På det statliga vägnätet tillhandahålls trafikmätningar från Trafikverkets vägtrafikflödeskarta. Trafikmätningarna på det statliga vägnätet (E22 och Södra Rörum Hörbyvägen) utfördes 2019 och 2022 samt en bedömning på trafikplatsmotet Hörby under år 2018. På väg E22 uppgick ÅDT (årsmedeldygnstrafik) till cirka 10 800 - 13 330 fordon per dygn och på Södra Rörum Hörbyvägen till cirka 1 900 fordon per dygn. För trafikplats Hörby bedöms ÅDT uppgå till cirka 2 000 fordon per dygn.

Baserat på genomförda trafikmätningar vid trafikplatsen har uppskattningar gjorts av trafikflödet på Slagtoftavägen i samband med trafikutredning för detaljplan Slagtofta 1:6 och del av Hörby 45:1. Uppskattningen baseras främst på antalet fordon som rör sig vid trafikplatsen med utgångsläget från antalet fordon på bron. Genom att studera flödena som åker ner och upp på rampen har trafikflödet uppskattats vid två ställen på Slagtoftavägen. Bedömningen är att cirka 2 700 fordon rör sig längs Slagtoftavägen vid trafikplatsen (norr) för att öka till 3 000 fordon något närmare centrum (syd) i ett nuläge. Antal lastbilar sätts till schablonvärdet 10 procent av trafikflödet.



Figur 3. Bedömning av trafikflöden invid detaljplanen.

Dessa siffror har därefter räknats upp till år 2040 genom att använda Trafikverkets schablonvärden som är 1,41 procent ökning per år för personbil. För tung trafik är motsvarande siffra 1,71 procent.

**Tabell 1. Trafikflöden på Slagtoftavägen i nuläge och år 2040. (källa: Tekniskt PM, Trafik, Hörby kommun, 2023)**

<i>Sträcka</i>	<i>År 2023</i>	<i>År 2040</i>
<i>Slagtoftavägen – Norr om Kraftgatan</i>	2 700 ÅDT	3 440 ÅDT
<i>Slagtoftavägen – Söder om Kraftgatan</i>	3 000 ÅDT	3 830 ÅDT



### 3. DETALJPLANENS PÅVERKAN

#### 3.1 Trafikalstring och flödesberäkning

##### 3.1.1 Trafikalstring från planområdet

Statistik från räddningstjänsten i Skånemitt över antal anställda, utryckningar och övningar har legat till grund för trafikstringen för den nya stationen.

Den nya räddningstjänsten i Hörby kommer delvis ha utbildningsverksamhet både externt och internt. Utöver det bedöms blåsljusstationen även ha andra verksamhetsbesök såsom möten, försäljare med mera. Övningsverksamheten vid Räddningstjänsten kommer ske varje måndag. Till detta kan även interna personalbesök förekomma för att träna.

Räddningstjänstens personal vid brandstationen i Hörby antas bestå av dagtidspersonal och räddningstjänst i beredskap (RiB-personal, deltidbrandmän) som ansluter till brandstationen via Slagtoftavägen. Ambitionsnivån för utryckningsverksamheten är fem personer heltid och fem personer som RiB-personal dygnet runt året om. Detta innebär att 10 fordonsrörelser (till och från) sker varje vardag avseende personal för att ta sig till arbetsplatsen. Utöver detta bedöms ytterligare 10 fordonsrörelser ske för exempelvis lunch, samt servicefordon (sopbilar, postbilar och så vidare) som angör till stationen. Totalt ger detta 20 fordonsrörelser per dag.

Från brandstationen sker cirka 250 utryckningar per år med i snitt 2 fordon per utryckning. Detta har förenklats till att vara en utryckning varje dag med 2 fordon, vilket ger 4 fordonsrörelser per dag. Om utryckningen sker kvällstid behöver personal anlända till stationen först. En förenklad beräkning av Räddningstjänst Skånemitt är att i genomsnitt anländer 7 personer per utryckning. Detta ger ytterligare 14 fordonsrörelser. Totalt avseende utryckningar förenklas därför till 20 fordonsrörelser per dag. Detta är dock ett högre värde än vad som kan förekomma, då utryckningar kan ske under dagtid då personal redan är på plats, samtatt 7 brandmän inte behöver närvara vid samtliga utryckningar.

Under kvällstid på måndagar antas övningar ske med 14 brandmän. Detta ger cirka 30 fordonsrörelser varje måndag.

**Tabell 2. Trafikalstring till och från blåsljusstationen.**

	Trafikflöde	Kommentar
<i>Verksamhet dagtid</i>	20	Varje dag, under dagtid
<i>Övningar</i>	30	En gång i veckan, kvällstid
<i>Utryckning</i>	20	Genomsnitt varje dag

Informationen från antal anställda, antal utryckningar och övningar visar att under en genomsnittlig vardag bör cirka 40 fordonsrörelser ske till och från räddningsstationen. Detta baseras på fordonsrörelser för verksamhet under dagtid, vardagar (20 gånger 5), övningar en gång i veckan (30 gånger 1) och utryckningar (20 gånger 7). Antalet har därefter delats på 7 dagar i veckan. Det bör även poängteras att antal fordonsrörelser är som högst under övningar måndag kvällstid då det är cirka 30 fordonsrörelser under en kortare period, vilket kan antas motsvara en maxtimme.





**Tabell 3. Genomsnittligt trafikflöde per dag samt under en bedömd maxtimma.**

	Trafikflöde
Genomsnitt, årsmedelveckodag (åvd)	40
Trafikflöde under maxtimme som sker en gång per vecka vid övningar	30

Utifrån dagens förutsättningar vad gäller kollektivtrafik och gång- och cykelvägar bygger alstringen på att de anställda tar sig till arbetsplatsen med bil. Vissa rörelser har även antagits ske dagtid för tjänsteärenden med tjänstefordon och leveranser samt renhållningsfordon. Utifrån framtida ställningstaganden och beslut skulle antalet arbetsresor kunna minska något, via exempelvis en gång- och cykelkoppling till brandstationen.



**Figur 4. Trafikflöde på Slagtoftavägen och trafikallsträng till och från blåljusstationen.**

Trafikmängden på Slagtoftavägen har bedömts vara cirka 3 800 fordon per dag år 2040. Ett tillskott på cirka 40 fordon per dag utgör en liten del av den totala mängden. Kapacitetsanalyser har därför inte genomförts då bedömningen är att trafikmängderna från blåljusstationen är försumbara.

### 3.1.2 Riktningsfördelning

Utifrån tillgänglig statistik har en bedömning gjorts av antal uttryckningar som sker norrut och söderut på Slagtoftavägen. Enligt larmstatistik tillhandahållen från räddningstjänsten Skånemitt från år 2022 utgörs cirka 17 procent av samtliga larm från områden belägna utanför Hörby kommun. Detta innebär i samtliga fall att väg E22 behöver användas för att nå platsen. Resterande uttryckningar sker inom Hörby kommun. Ett fåtal områden, som exempelvis Ludvigsborg, är belägna inom kommunen och ligger norr om den planerade stationen. Statistik för antal uttryckningar som sker norrut inom kommunen saknas. För att skapa en uppfattning har en bedömning gjorts att cirka 30 procent av all uttryckning från räddningsstationen kommer att behöva göras norrut. Resterande uttryckningar sker söderut från räddningsstationen.

### 3.2 Trafikutformning

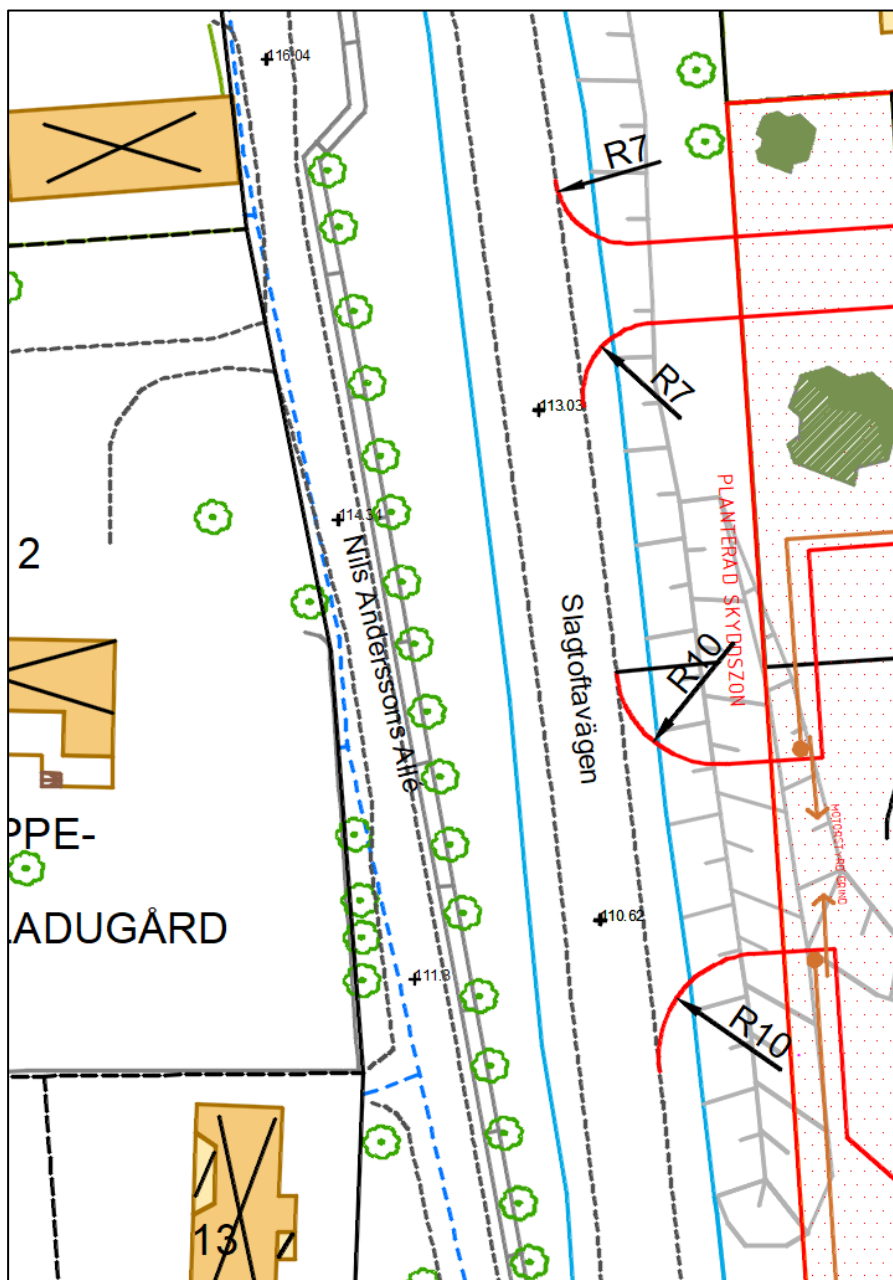
Arbetet med utformning av blåljusstationen har pågått parallellt med denna trafikutredning. För denna trafikutredning har preliminära utformningsskisser studerats för att bevaka trafiksäkerhet- och trafikutformningsfrågor som kan beröras av den tillkommande exploateringen. I denna del visas resultaten från dessa studier, med utgångspunkt i tidigt framtagna skisser på blåljusstationen som i framtiden kan komma att ändras.

Två förändringar har gjorts i skissunderlaget som har tillhandahållits av kommunen. Radier vid in- och utfarterna har förändrats vilket beskrivs närmare i rubriken nedan. Utöver det har anslutningarna flyttats något västerut så att radierna börjar vid körbana istället för vid släntorna.



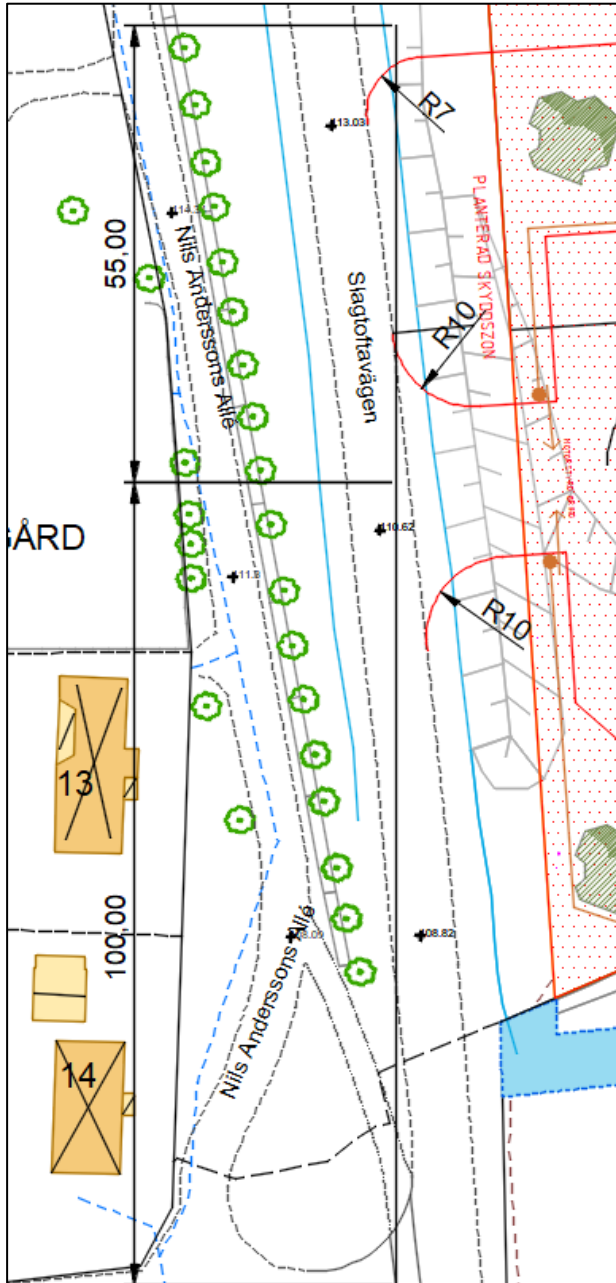
## 3.2.1 In- och utfarter

Föreslagna in- och utfarter på Slagtoftavägen har utvärderats med hjälp utav en körspårsanalys. Typfordonen som använts i analysen är personbil *P*, *sopbil Los* samt utryckningsfordon *Lu*. Den norra anslutningen, som är utformad för besökare/personal, har anslutningsradier 7 meter och är cirka 8 meter bred. Den södra anslutningen är utformad för utryckningsfordon och har anslutningsradier 10 meter och är cirka 18 meter bred.



Figur 5. Anslutningsradier till föreslagna in- och utfarter.

Avstånden mellan den norra respektive södra anslutningen samt avståndet till befintlig anslutning (Gullregnsgratan) är också avgörande för att kunna utvärdera huruvida uttryckningsfordonen påverkas vid uttryckning.

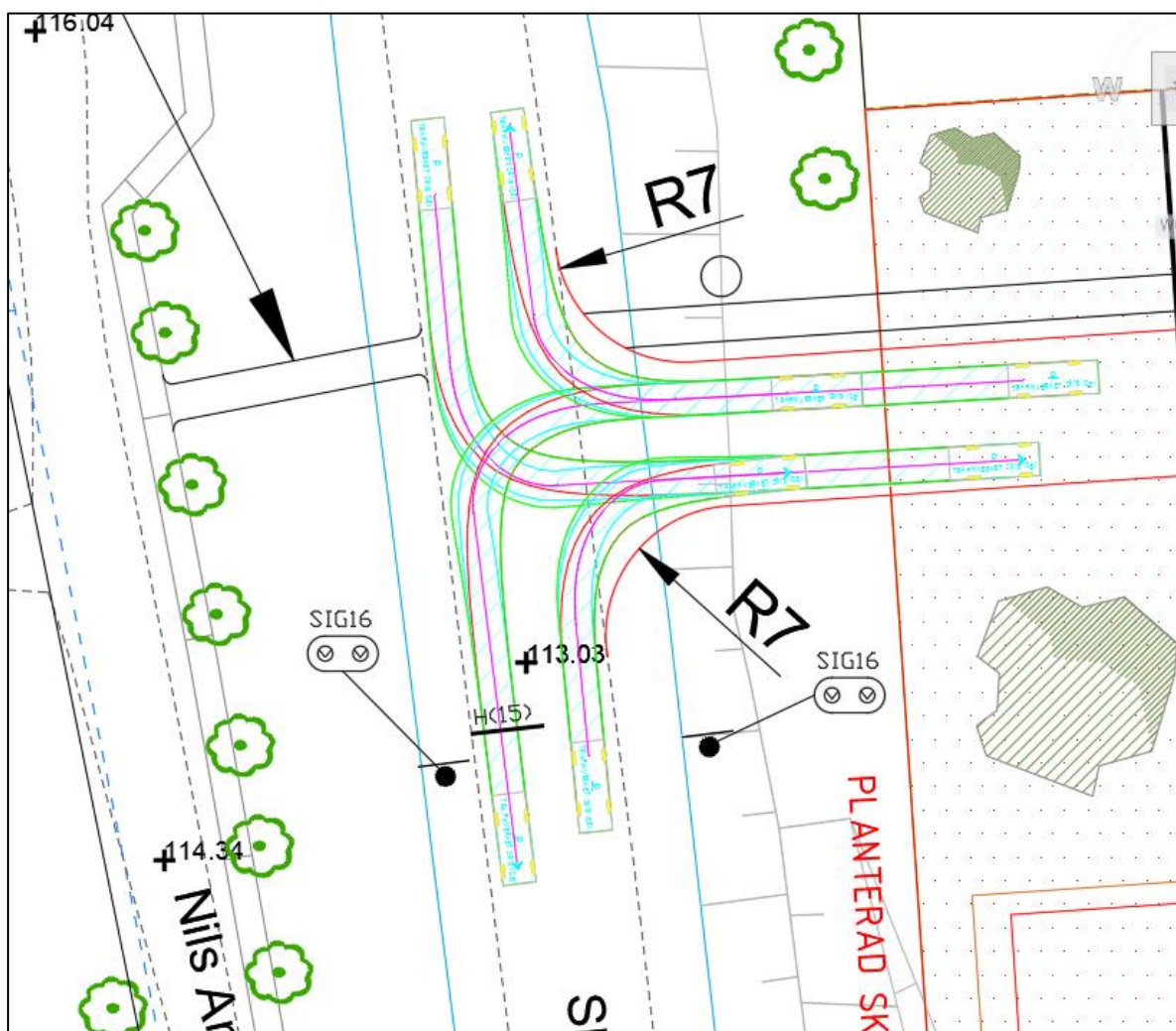


Figur 6. Avstånd mellan anslutningspunkter.



Avståndet från Gullregngatan till anslutningen för utryckningsfordonen är cirka 100 meter respektive cirka 155 meter till anslutningen för personal/besökare. Avståndet mellan de två föreslagna anslutningarna är cirka 55 meter.

Utifrån föreslagna radier vid anslutningspunkterna har körspårsanalyser genomförts. Körspårsanalyser har genomförts för personbilar och sopbilar till den norra anslutningen. I figuren nedan visas körspår för personbilar.



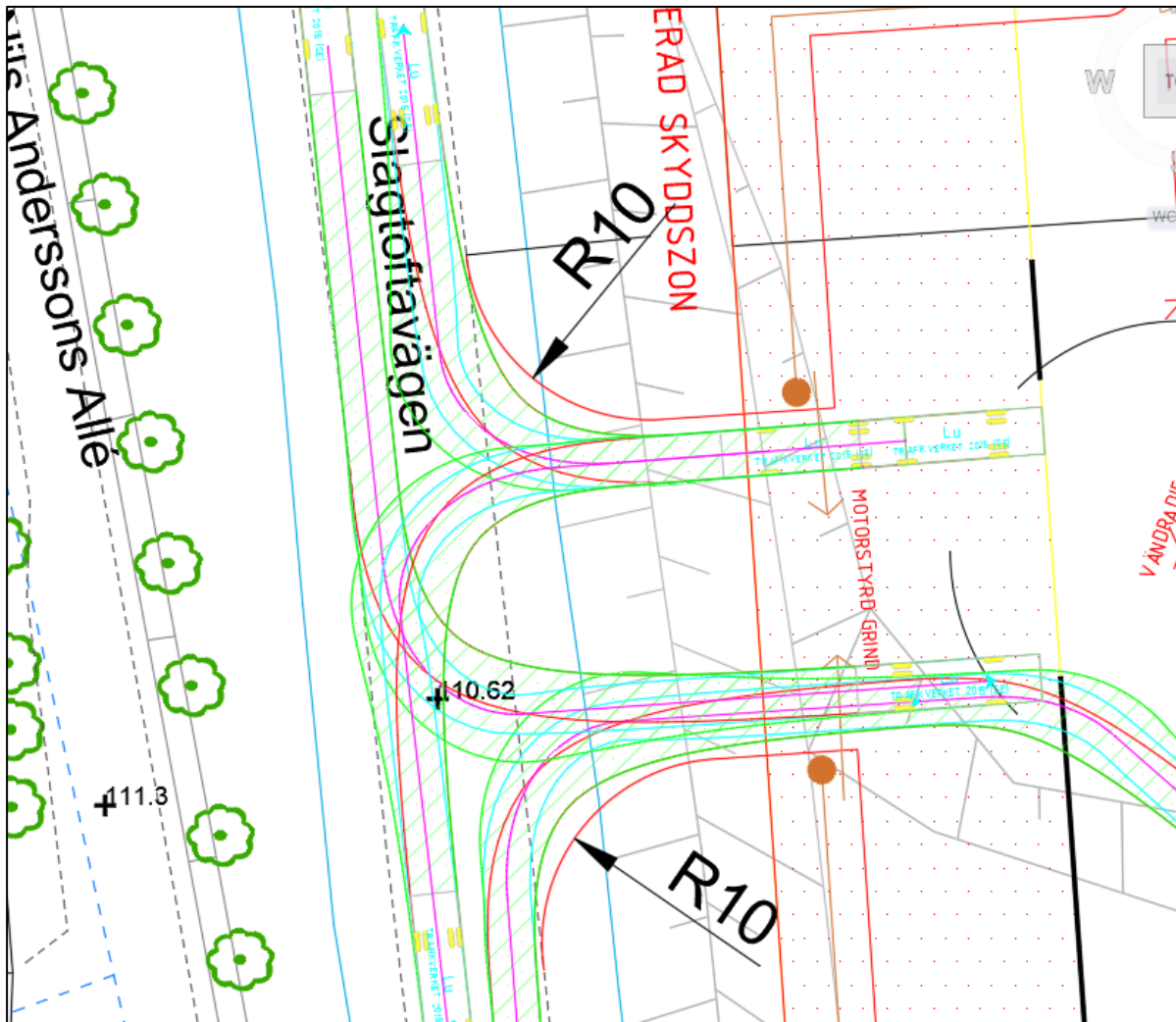
Figur 7. Körspårsanalys för typfordon P, anslutning personal/besökare.





Körspårsanalyserna visar att båda typfordon klarar av de föreslagna radierna vid anslutningspunkten och att in- och utfarten är tillräcklig bred för god framkomlighet och tillgänglighet.

Körspårsanalyser har även genomförts för den södra anslutningen. I detta fall har typfordon Lu (uttryckningsfordon) använts. Typfordon Lu är 10 meter långa och har en bredd på 2,55 meter.



Figur 8. Körspårsanalys för typfordon Lu, anslutning uttryckningsfordon.

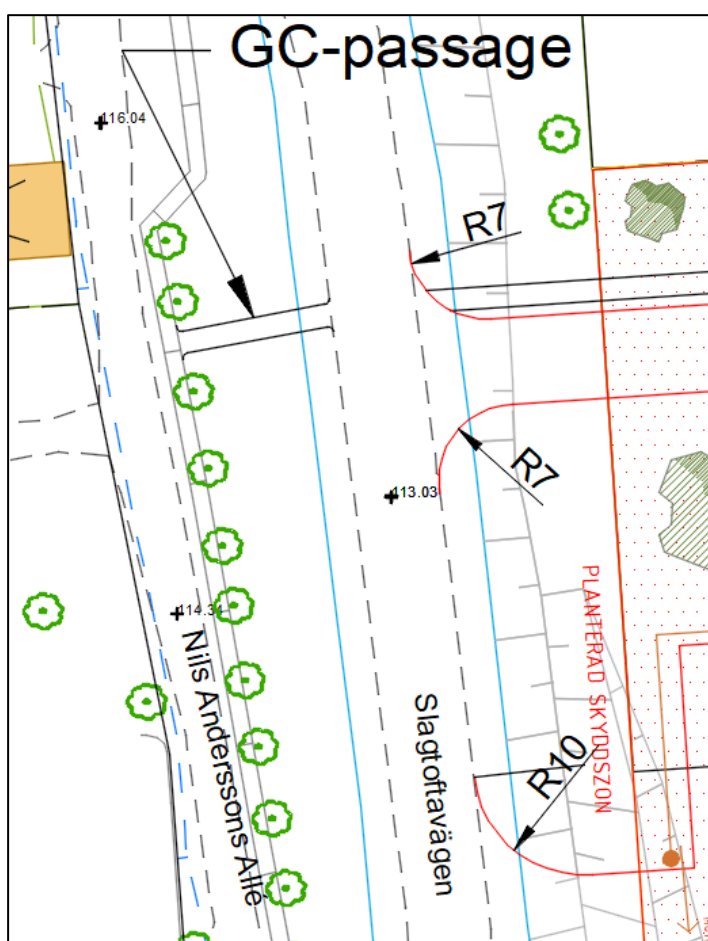
Körspårsanalysen även i detta fall visar att de föreslagna radierna samt bredden på anslutningen är tillräckliga för god framkomlighet och tillgänglighet.

## 3.2.2 Förslag till gång- och cykeltrafik

Det finns en befintlig gång- och cykelväg längs med Slagtoftavägens västra sida. Det finns i nuläget inga passager över till det nya detaljplaneområdet. En anslutningspunkt för GC-trafiken på Filaregatan har föreslagits. Detta innebär att gång- och cykeltrafikanter som angör västerifrån får en längre sträcka för att nå blåljusstationen.

Det innebär att det finns en ökad risk att fotgängare/cyklister korsar Slagtoftavägen på ett olämpligt/farligt sätt.

Ett alternativ vore att inkludera en anslutande GC-passage på personal/besöksanslutningen, se figur 9 nedan. Ett GC-passage bedöms vara en enklare åtgärd som har en stor påverkan på gång- och cykeltrafikanter tillgänglighet till blåljusstationen.



Figur 9. GC-passage längs med personal/besöksanslutningen.

### 3.2.3 Trafiksignal och utformning längs Slagtoftavägen

Slagtoftavägen behöver utformas på sådant sätt som möjliggör enkel, snabb och trafiksäker utryckning från brandstationen. Detta innebär att trafiksignaler och stopplinje behöver sättas ut på Slagtoftavägen för att möjliggöra utryckningar. Detta är reglerad i "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om trafiksignaler" (TSFS 2014:30) där följande kan utläsas:

*"En signal vid rörlig bro, utryckningsstation, flygfält, tunnel eller liknande ska sättas upp på båda sidor om körbanan. Om det finns särskilda skäl för det behöver dock signalen inte vara uppsatt på vänster sida om körbanan."*

*TSFS 2014:30, kapitel 9, 1§*

Föreskrifterna tillämpas vid samtliga utryckningsstationer och följande exempel finns i Skåne län.



**Figur 10. Utryckningsstation station vid Eslöv. (bild: Google Maps)**

En trafiksignal placeras på vardera sida av gatan. En stopplinje har också placerats för att förtydliga för bilister lämplig placering för att stanna.

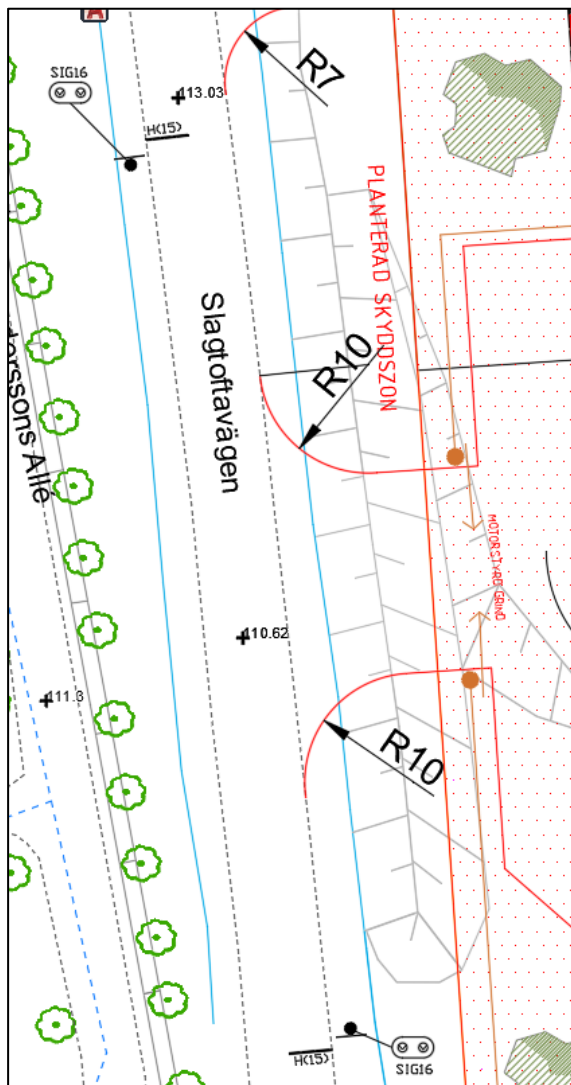


**Figur 11. Utryckningsstation vid Löddeköpinge. (bild: Google Maps)**

Liknande utformning hittas vid Löddeköpinge. Trafiksignalerna är placerade på vardera sida med stopplinje i gatan för att förtydliga för bilister vart dessa bör stanna.



Ett förslag till placering av trafiksignal och heldragen linje längs Slagtoftavägen redovisas i figuren nedan. Trafiksignal och heldragen linje ökar trafiksäkerheten samtidigt som utryckningsfordon får obehindrad tillgänglighet till Slagtoftavägen, vilket minskar utryckningstiderna.



**Figur 12. Stoppsignaler och heldragna linjer (H(15)).**

Hastighetsbegränsningen förbi den pågående detaljplanen är 60 km/h. För att minimera risken för konflikter mellan fordon kan även en hastighetsnedsänkning till 40 km/h vara ett alternativ. En nedsänkt hastighet ökar trafiksäkerheten längs sträckan.



## 4. SLUTSATSER

I denna trafikutredning har en beräkning genomförts av trafikstring till blåljusstationen. Siffror, som har inhämtats från Räddningstjänst Skånemitt visar att ungefär 40 fordon kan antas köra in- och ut från blåljusstationen. Detta är en liten andel i jämförelse med antal fordon som antas köra längs Slagtoftavägen varje dag, cirka 3 000 fordon. Den tillkommande mängden bedöms därför vara försumbar och inte påverka kapaciteten längs Slagtoftavägen. Trafikköer på grund av en ny blåljusstation bedöms inte uppstå annat än vid röd trafiksignal vid utryckningar.

Trafikutformningen har studerats med underlag från pågående arbete med blåljusstationen. Körspårsanalyserna visar att anslutningspunkterna till blåljusstationen är tillräckligt breda. Däremot har radierna vid anslutningarna utökats något för att de typfordon som antas angöra till stationen ska kunna köra till och från blåljusstationen. Vidare visar utvärderingen att anslutningarna är trafiksäkra vad gäller avstånd till närmsta korsning (som är Gullregnsgränd). Ett förslag är dock att sänka hastigheten till 40 kilometer i timmen invid detaljplaneområdet för att öka trafiksäkerheten ännu mer. Gällande hastighet i större delen av Hörby tätort är just 40 kilometer i timmen, vilket talar för att ha 40 kilometer i timmen invid detaljplaneområdet. Avseende trafiksäkerheten längs Slagtoftavägen måste trafiksignaler sättas upp i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om trafiksignaler.

En förbättringsmöjlighet har även identifierats för att öka hållbart resande. En ny GC-passagen över Slagtoftavägen bedöms vara en lätt åtgärd som kan genomföras för att öka attraktiviteten för arbetspendling med hållbara resealternativ.

Utformningsförslaget för blåljusstationen visar på goda förutsättningar till en trafiksäker och framkomlig station. De föreslagna åtgärder bör därför ses som rekommendationer och möjligheter som värnar den lokala trafikmiljön och bidrar till att öka hållbart resande i Hörby.

