

TRAFIKUTREDNING

Övrabyborg 1

UPPDRAG Övrabyborg 1, Hörby kommun, nybyggnad av fastighet	SIGNATR Hampus Lexander	DATUM 2022-04-14 Rev B 2022-06-30
--	----------------------------	---

Bakgrund och syfte

Planområdet ligger i Hörby kommun i västra delen av samhället Hörby. Planområdet är idag uppfört som "icke störande industri, hantverk, kontor samt handel med skrymmande varor. Planläggningen för området avses ändras till kvartersmark med användningsbestämmelser, besöksanläggning, detaljhandel, kontor och verksamheter med en största byggnadsarea på 50% av fastighetsarean. Denna utredning omfattar och syftar till att belysa de frågor och lösningar som finns inom planområdet som ett underlag till detaljplanen HÖRBY 45:1, DEL AV, (KLOCKAREGÅRDEN).

Fastigheten Övrabyborg 1 avses planläggas som kvartersmark med användningsbestämmelserna Besöksanläggningar, Detaljhandel, Kontor och Verksamheter samt en största byggnadsarea på 50 % av fastighetsarean.

Metodbeskrivning

För att skapa en uppfattning kring trafiksituationen har beräkningar och simuleringar utförts för området klockaregården i Hörby. Beräkningar har utförts i två delar (befintlig och föreslagen planläggning) för att visa på de förändringar som kan förväntas uppstå vid en förändring i planen enligt föreslaget.

Beräkningarna har utförts i trafikverkets trafikstringsverktyg utifrån de två scenarion som skall jämföras.

Simuleringar har utförts i trafikverkets simuleringsprogram för kapacitet i korsningar *Capcal* i den korsningspunkt där Medicingatan möter väg 1134.

I beräkningar har Hörby använts som lokalisering.

De fastigheter som idag är bebyggda har som grund utgått ifrån trafikstringsverktygets trafikciffror för att sedan rimlighetsbedömmas och revideras mot verkliga förhållanden.

För slag till åtgärder har utifrån områdets beskaffenhet och befintliga förhållanden studerats och anpassats och slutligen redovisats i bifogade illustrationer.

Förutsättningar

Planområdet är beläget enligt nedan bild längs trafikverkets väg 1134. Genom planområdet sträcker sig den kommunala gatan Medicingatan som i denna trafikutredning är den gata som studerats.

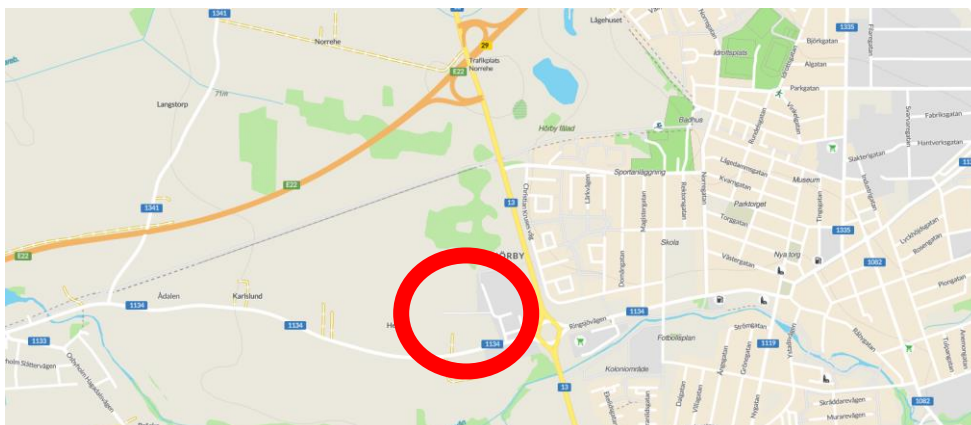


Bild 1 Orientering.

Innehåll

Bakgrund och syfte	1
Metodbeskrivning	1
Förutsättningar	2
Övergripande krav	4
Områdesspecifika krav	4
Nuläge planområde	4
Målpunkt Nolato	4
Målpunkt Ambulansgarage Premedic	4
Kollektivtrafik	5
Sammanfattning dagsläge	5
Markanvändning	6
Trafik	7
Framtida planläggning	7
Framtida trafik	7
Trafikmängd för nu gällande planläggning.	8
Motorburen trafik	8
Oskyddad trafik	8
Sammanfattning befintlig planläggning	9
Trafikmängd för föreslagen planläggning	10
Motorburen trafik	10
Oskyddad trafik	10
Sammanfattning föreslagen planläggning	11
Slutsats	12
Föreslagen planläggning (förändring i trafikbelastning)	12
Krav för området	12
Sammanfattning och förslag till åtgärd	13
Bilagor	13

Övergripande krav

Förslaget ska uppfylla krav och till viss del råd i:

- Plan- och bygglagen, PBL
- TRAST (Trafik för en attraktiv stad), Trafikverket
- VGU (vägar och gators utformning), Trafikverket
- ALM, Boverket

Områdesspecifika krav

Utöver ovan krav skall även krav specifika för platsen tas i beaktning:

- Ambulansutfart skall ej hindras vid utryckning.
- Tunga transporter Bil+släp (Lmod, 25,25m) skall kunna färdas in i området och möta en tung lastbil.
- Industrigata skall ej inkräkta på fastigheten Överum 3 (SV hörnet)
- Befintlig stenmur skall rivas i minsta möjliga mån
- Anslutningen emot väg 1134 skall kontrolleras utifrån trafikbelastningsperspektiv beroende på ny exploatering samt om ny anslutning behöver ansökas om.
- Ut och infart ifrån kommande verksamhet skall ej orsaka trafikstörningar för ambulansutryckningar
- Föreslagen markanvändning av naturmark öster om Övrabyborg 1 ska anpassas till utrymmesbehovet för ny utformning av medicingatan.

Nuläge planområde

Idag finns det två målpunkter inom området och dessa består utav Nolatos industri samt ambulansgaraget som drivs av Falk.

Målpunkt Nolato

Till Nolato kan trafik anlända via motordriventrafik ifrån trafikverkets väg 1134 med personbil, samt olika typer av lastbilar. Oskyddade trafikanter i form av cyklister och fotgängare samt de som brukar kollektivtrafiken kan anlända till Nolatos fastighet via GC-vägen belägen norr om fastigheten. Anslutningsvägar redovisas i bild 2 nedan.

Målpunkt Ambulansgarage Premedic

Till Premedics ambulansgarage kan trafik anlända via motordriven trafik ifrån trafikverkets väg 1134 med personbilar, ambulanser och olika typer av lastbilar. Oskyddade trafikanter har idag ingen möjlighet att via gång- eller cykelvägar ta sig hela vägen fram till denna fastighet via dedikerade gång eller cykelvägar. De oskyddade trafikanter som skall till denna fastighet måste röra sig via lokalgatan som idag saknar gångbana. Anslutningsvägar redovisas i bild 2 nedan.

Kollektivtrafik

Inom planläggningsområdet finns idag ingen utbyggd hållplats för kollektivtrafik. Närmsta hållplatslägen finns längs Ringsjövägen i öster samt längs väg 1134 väster om området.



Bild 2 trafikflöden till planområdet i dagsläget

Sammanfattning dagsläge

Idag finns det inga närliggande anslutningar för kollektivtrafik inom området. Den närmst belägna anslutningspunkten för kollektivtrafik ligger längs Ringsjövägen öster om området

Avstånd mellan närmsta kollektivtrafiksanslutning och bebyggda fastigheter inom området (avstånd läng befintligt GC-vägnät):

Premedics ambulansgarage - ca 1,3 (Km öster om väg 13)

Nolato - ca 0,8 Km (öster om väg 13)

De gång- och cykeltrafikanter som skall till området ifrån Hörby samhälle rör sig igenom GC-porten under väg 13 in mot området enligt bild 2 ovan.

För att ta sig till området med bil, görs detta via infarten ifrån väg nummer 1134 i södra delen av området.

Markanvändning

I befintlig detaljplan gäller att infartsgatan till planområdet samt gatan igenom området är planlagd som industrigata och att Övrabyborg 1 är planlagd som mark för icke störande industri, hantverk, kontor samt handel med skrymmande varor. Infarten samt gatan igenom området är idag planlagd för att klara den trafik som kan tänkas uppstå utav de olika verksamheterna inom området (personbilstrafik P samt tunga transporter Lmod/Lps/LBn). Väster om infarten till området finns ett område med naturmark inom vilket det löper en befintlig stenmur. I bild 3 nedan illustreras befintlig planutformning.



Bild 3 Detaljplanekarta (JURIDISK KARTA)

Trafik

För att området skall fungera trafiksäkert för samtliga trafikslag även efter nyetablering av ny verksamhet krävs därför studier av trafikflödena som kan uppstå som en konsekvens av föreslagen planläggning.

Framtida planläggning

I nytt planförslag föreslås markanvändningen ändras till kvartersmark med användningsbestämmelser, besöksanläggning, detaljhandel, kontor och verksamheter med en största byggnadsarea på 50% av fastighetsarean. Området avser område markerat i rött i bild 4 nedan.

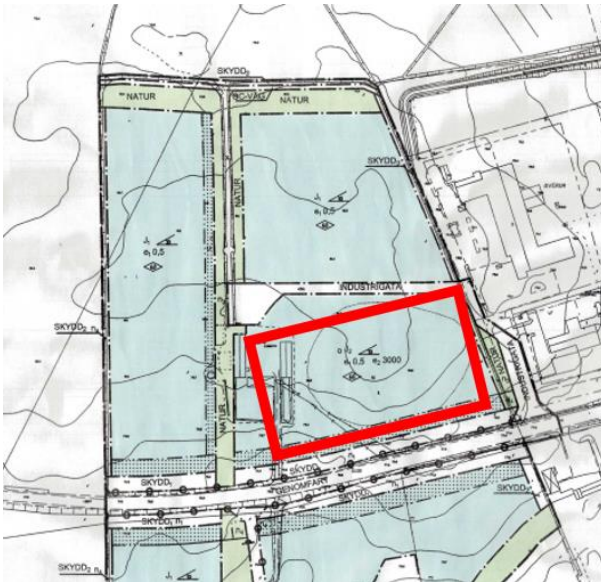


Bild 4 Placering av område med ändrad planläggning.

Framtida trafik

Ny föreslagen markanvändning kommer troligen innebära förändrade trafikförhållanden inom området. Då ny markanvändning innebär en annan för av verksamhet på fastigheten inom området. De förändringar som antas uppstå är:

- Ökad trafik med tunga transporter
(för avlastning av varor)
- Ökad mängd personbilar
(kunder som skall besöka butiken)
- Ökad mängd oskyddade trafikanter, gång- och cykeltrafikanter
(boende i Hörby samhälle som besöker verksamheten via befintlig gång och cykelbana)

För övrig verksamhet bedöms ej någon justering av mängden trafik ske.

Trafik till den typ av verksamhet som kan tänkas inrymmas inom den föreslagna markanvändningen innebär en ökning av trafiken. Den ökade trafiken består av fler personbilar, tunga transporter och oskyddade trafikanter.

Störst trafik antas uppstå vardagar mellan 16-19 (eventuella butikslokaler samt idrottsanläggningar förväntas ha flest besökare under dessa tider.

Trafikmängden till den nya bebyggelsen har beräknats i två antaganden enligt nedan:

1. Trafikmängd för **nu gällande** planläggning inom området (tabell2)
2. Trafikmängd för **ny föreslagen** planläggning inom området (Tabell 4)

Nedan antaganden bygger på av trafikverket framtagna prognoser för (år 2040) och kan skilja sig ifrån verkliga framtida förhållanden.

Trafikmängd för nu gällande planläggning.

Fördelningen av trafik inom området redovisas i tabell 2 nedan.

Motorburen trafik

Vid nu gällande planläggning belastas området av enligt schablon (trafikalstringsverktyget TRV) med värden enligt tabell 2 nedan. Fördelningen av trafik bedöms vara som störst vardagar måndag - fredag och fördelningen över veckan kan utläsas ut tabell 1 nedan. (Antagandet avseende veckofördelningen baseras på att verksamheterna är aktiva under normal arbetsvecka, måndag – fredag).

Oskyddad trafik

Oskyddade trafikanter i form av gående, cyklister och kollektivtrafiksresenärer som besöker området bedöms uppgå till ett värde enligt tabell 2 nedan (beräknade trafikflöden utgår ifrån *PM – kapacitetsberäkning av korsning* och är en indikation)

	<i>Antagen fördelning av trafik över veckan</i>						
BILTRAFIK	Mån	tis	Ons	Tor	Fre	Lör	Sön
% av veckotrafik	20%	20%	20%	20%	10%	5%	5%

Tabell 1 - antagen trafik till området utifrån befintlig planläggning och antagande att verksamheter är aktiva under normal arbetsvecka måndag – fredag.

Fastighet	Bil (f/d)	Kollektivtrafik (f/d)	Cykel (f/d)	Till fots (f/d)	Annat (f/d)	Totalt (f/d)
Övrabyborg 1	398	57	35	40	5	535
Össjö 1-3	317	58	58	52	5	575
Fastighet norr om Övrabyborg 1	244	44	45	40	4	442
Överum 3 (Nolato)	335	61	62	55	5	607
Överum 1 (Ambulansgarage)	105	15	15	13	1	149
Totalt (dag)	1399	235	215	200	20	2069
Totalt (Vecka)	9793	1645	1505	1400	140	13083

Tabell 2 – fördelning av trafik för nu gällande planläggning

Sammanfattning befintlig planläggning

Trafiken inom området kommer utifrån nu gällande planläggning till största del bestå av besökare/personal som färdas med personbil. En mindre mängd oskyddade trafikanter kommer till området via gång och cykelvägen som leder hit från Hörby samhälle. Trafiken som anländer med bil angör området via den idag befintliga infarten till Medicingatan och därefter rör sig in till fastigheten som är deras mål längs Medicinvägen. De oskyddade trafikanterna som kommer till området via GC-vägen i norr kommer ta sig till vändplanen i områdets västra del och därifrån kommer dem röra sig längs Medicingatan in på området.

Det bedöms inte ske någon ökning av trafiken under framtida år utöver den redovisade trafikmängden då beräkningar bygger på fullt utbyggda fastigheter utifrån typ av markanvändning.

Trafikmängd för föreslagen planläggning

Fördelningen av trafik inom området redovisas i tabell 5 nedan.

Motorburen trafik

Vid föreslagen planläggning belastas området av en förändrad trafikmängd enligt schablon (trafikstringsverktyget TRV) som uppgår till värden enligt tabell 4 nedan. Fördelningen av trafik bedöms variera över veckan med störst trafik under dagarna fredag – måndag. Fördelningen över veckan kan utläsas ut tabell 3 nedan. (Antagandet avseende veckofördelningen baseras på försäljningsmönster ifrån handelsplats)

Oskyddad trafik

Oskyddade trafikanter i form av gående, cyklister och kollektivtrafiksresenärer som besöker området bedöms uppgå till värden enligt tabell 4 nedan.

	Antagen fördelning av trafik över veckan						
BILTRAFIK	Mån	tis	Ons	Tor	Fre	Lör	Sön
% av veckotrafik	15%	10%	10%	10%	20%	15%	20%

Tabell 3 - antagen fördelning av trafik till området utifrån framtida planläggning och antagande att verksamheter är aktiva under normal arbetsvecka, måndag – fredag samt att verksamheten inom Övrabyborg 1 består av någon form av handel.

Fastighet	Bil (f/d)	Kollektivtrafik (f/d)	Cykel (f/d)	Till fots (f/d)	Annat (f/d)	Total (f/d)t
Övrabyborg 1	5100	172	879	1180	64	7395
Össjö 1-3	317	58	58	52	5	575
Fastighet norr om Övrabyborg 1	244	44	45	40	4	442
Överum 3 (Nolato)	335	61	62	55	5	607
Överum 1 (Ambulansgarage)	105	15	15	13	1	149
Totalt	6101	353	1059	1340	79	9168

Tabell 4 – Reviderad fördelning av trafik till området (år 2040) utifrån föreslagen planläggning. (Antagen trafikmängd vid ny planläggning)

Tabell 4 utgörs av antaganden utifrån områdets karaktär där värden genererade i tabell 5 har modifierats för att bättre överensstämna mot områdets karaktär. För framtagande av värden i tabell 4 har följande antaganden gjorts och beräknats:

Fotgängarna har reducerats med 50% och flyttats över till bilister med antagandet att det färdas 1,3 fotgängare i varje bil. (då området ligger i utkanten av samhället)

Fastighet	Bil (f/d)	Kollektivtrafik (f/d)	Cykel (f/d)	Till fots (f/d)	Annat (f/d)	Totalt (f/d)
Övrabyborg 1	4190	175	879	2359	64	7667
Össjö 1-3	317	58	58	52	5	575
Fastighet norr om Övrabyborg 1	244	44	45	40	4	442
Överum 3 (Nolato)	335	61	62	55	5	607
Överum 1 (Ambulansgarage)	105	15	15	13	1	149
Totalt	5191	353	1059	2519	79	9440

Tabell 5 – Schablonvärden för trafikallsträng inom området (år 2040) utifrån trafikverkets trafikallsträngsverktyg.

Sammanfattning föreslagen planläggning

Trafiken inom området kommer utifrån föreslagen planläggning öka i förhållande till nu gällande planläggning. Den tillkommande trafiken antas till största del bestå av besökare/personal som färdas med personbil. En mindre mängd oskyddade trafikanter kommer till området via gång och cykelvägen som leder hit från Hörby samhälle. Trafiken som anländer med bil angör området via den idag befintliga infarten till Medicingatan och därefter rör sig in till fastigheten som är deras mål läng Medicinvägen. De oskyddade trafikanterna som kommer till området via GC-vägen i norr kommer ta sig till vändplanen i områdets västra del och därifrån kommer dem röra sig längs Medicingatan in på området.

Det bedöms inte ske någon ökning av trafiken under framtida år utöver den redovisade trafikmängden då beräkningar bygger på fullt utbyggda fastigheter utifrån typ av markanvändning.

Slutsats

Föreslagen planläggning (förändring i trafikbelastning)

Antaget ökat trafikflöde per dag efter föreslagen planläggning uppgår till ca +4 700 besökare via personbil och ca +2 200 ej motorburna trafikanter som anländer via kollektivtrafik, cykel eller till fots (GC-väg). Ökningen per trafikslag vid maximal tillåten exploatering enligt föreslagen planläggning framgår av tabell 7 nedan.

	Bil (f/d)	Kollektivtrafik (f/d)	Cykel (f/d)	Till fots (f/d)	Annat (f/d)	Totalt (f/d)
Totalt	4702	118	844	1140	59	6863

Tabell 7 – förändring av trafik inom området vid förändring enligt föreslagen planläggning.

Ökad andel ej motorburna besökare (+2 200 st) som skall till någon av handelslokalerna och anländer via gång, cykel eller kollektivtrafik anses dock hög med avseende på områdets läge.

Krav för området

De krav som ställs inom området framgår under stycket "förutsättningar" ovan och innebär att ny utformning tar dessa krav i beaktning. Nedan framgår krav för området.

- Oskyddade trafikanter ifrån Hörby samhälle skall på ett säkert sätt kunna ta sig till området.
- Medicingatan skall utformas för att klara ge plats åt möte mellan två lastbilar med släp (Lmod).
- Utfart ifrån ambulansgarage (vid utryckning) skall ske på ett säkert sätt utan att störas eller orsaka en osäker trafiksituation p.g.a ny tillkommande trafik.

Sammanfattning och förslag till åtgärd

För att klara den ökade trafiken som uppstår inom området till följd av föreslagen planläggning har förslag för ny utformning tagits fram utifrån beräknade trafikflöde. Förslag till ny utformning har utförts genom körspårsanalyser och simuleringar för utpekade problemområden och tänkt användning inom området. För att bemöta den ökade trafiken inom området föreslås följande åtgärder:

1. Medicingatan anläggs som en 9 meter bred gata med breddning i radier (bredd 11 meter) fram till infarten mot Nolato.
2. Medicingatan målas med mittlinje för att styra upp trafiken längs gatan då gatan trafikeras av både tung trafik och personbilar.
3. Infart till det nya handelsområdet anläggs i norra delen av området (min 90 meter ifrån väg 1134) för att tillskapa en tillräckligt stor magasineringsvolym av fordon som skall lämna handelsområdet. Se Illustration M-10.1-00
4. Medicingatan utförs med en trottoar/gångbana längs fastigheten Övrabyborg 1 samt en passage för att leda oskyddade trafikanter till en korsningspunkt längs Medicingatan. Raksträcka norr om Övrabyborg 1 utförs 7,0 meter bred med 2,0 meter bred gångbana separerad med kantsten/GCM-stöd.
5. Förslag avseende korsningen Medicingatan och väg 1134 redovisas i *PM – kapacitetsberäkning av korsning* samt Se Illustration M-10.1-00.
6. Korsningen Medicingatan och väg 1134 utförs med stoppsignal för fordon som är på väg att lämna området för att minska risken för att dessa fordon blockerar utfarten för eventuell uttryckande ambulans. För fordon som skall in på området regleras inte trafiken i korsningen för att minska risken för köbildning ut på väg 1134. Fullständigt förslag avseende korsningen Medicingatan och väg 1134 redovisas i *PM – kapacitetsberäkning av korsning* samt Se Illustration M-10.1-00.

För att studera den föreslagna utformningen se bifogade bilagor/ritningar som redovisar körspårsanalyser samt utformning.

Bilagor

PM – kapacitetsberäkning av korsning

Bilaga 1

Bilaga 2

- M-10.1-00 (föreslagen ny utformning ink. detaljplan)
- M-10.1-01 (föreslagen ny utformning)
- M-10.1-02 (föreslagen ny utformning med körspår lastbil+släp in och ut)
- M-10.1-03 (föreslagen ny utformning med körspår lastbil+släp in och personbil ut)
- M-10.1-04 (föreslagen ny utformning med körspår lastbil+släp ut och personbil in)
- M-10.1-05 (föreslagen ny utformning med körspår personbil in och ut)