

## Trafikutredning Stavröd del av Hörby 43:47



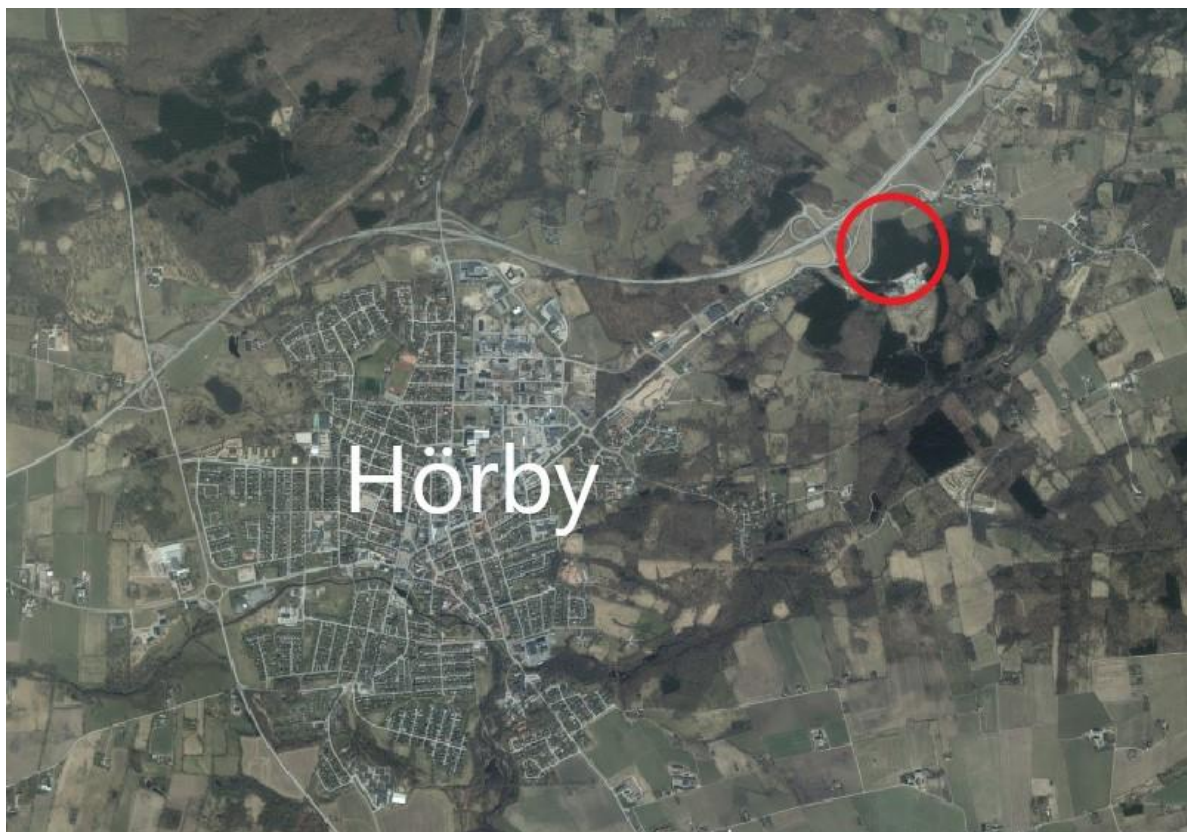
1.0	2020-02-19	Färdig handling	JR/PS	JR	JR
0.9	2020-02-12	Preliminär handling	JR/PS	MW	JR
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

## Inledning

### Bakgrund

Hörby kommun arbetar med att ta fram en detaljplan för fastigheten Hörby 43:47, nordöst om Hörby tätort (se figur 1), som planeras för industrimark. Planområdet omfattas av en markyta på 54 000 kvm, varav 22 000 kvm planeras bebyggas av industri. I samband med planens framtagande har Hörby kommun efterfrågat en trafikutredning som ska föreslå in/utfart till området samt beräkna ett prognosticerat trafikflöde och dess konsekvenser för omkringliggande trafiknät.



Figur 1 Översiktskarta med områdets placering

### Syfte

Trafikutredningen syftar till att utreda hur trafiken påverkas av framtida exploatering i planområdet samt hur anslutningen till området ska utformas. Det kommer utgöra underlag vid detaljpaneläggning för att senare kunna säkerställa att den markanvändning som föreslås är lämplig. Beräknat trafikflöde kommer även ligga till grund för bullerutredning.

### Avgränsning

Uppdraget avgränsas geografiskt till väg 1086 som löper utmed området samt konsekvenser för trafikplats Hörby N och E22:an. Vidare utreds enbart fordonstrafik i uppdraget. Ingen hänsyn tas således till fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.

## Nulägesbeskrivning

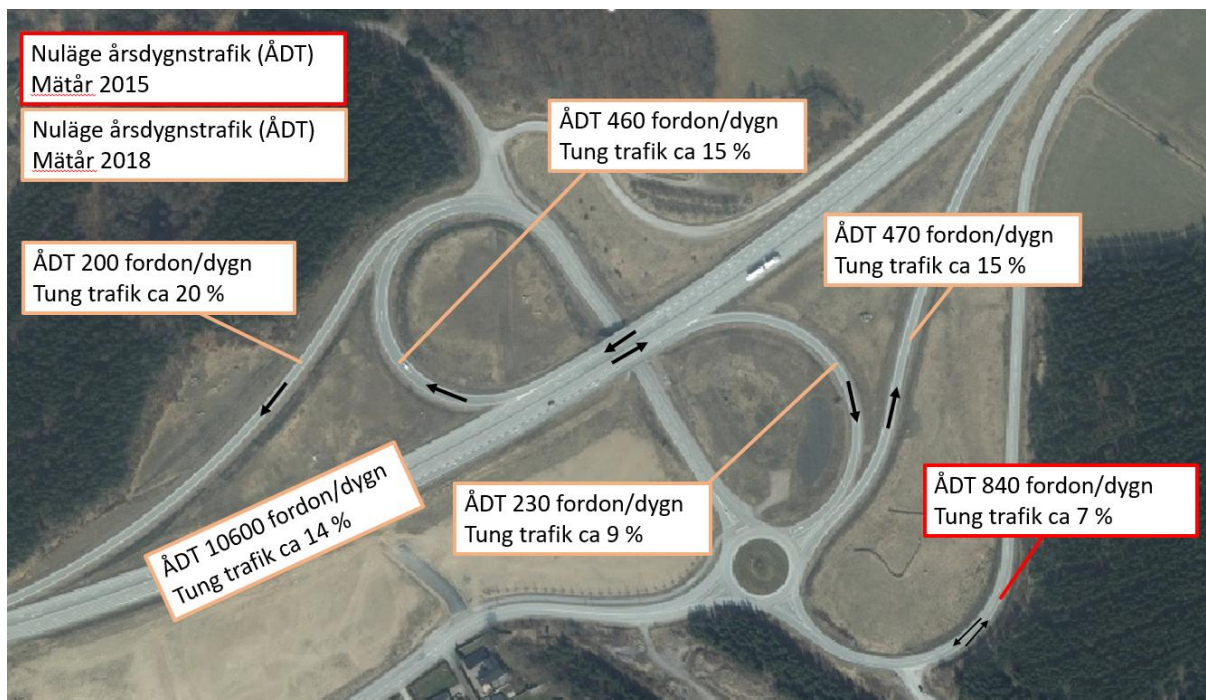
Planområdet är del av fastigheten Hörby 43:47 och är beläget nordöst om Hörby tätort. I söder angränsar området till Stavröds deponi och återvinningscentral, se figur 2. Väg 1086 ansluter i södergående riktning till motorväg E22 och i norrgående riktning norrut till fastigheter med bostäder och verksamheter. Väg 1086 som går förbi planområdet har en bredd på 7 meter med en hastighetsbegränsning till 70 km/h där Trafikverket är väghållare.



Figur 2 Översiktskarta planområde



Den senast utförda trafikmätningen för väg 1086 gjordes 2015 och mätte 840 fordon per dygn varav ca 7% utgörs av tung trafik. Trafikmätningen för E22:an förbi trafikplatsen är utförd 2018 och mätte ca 10 600 fordon per dygn med ca 14 % tung trafik. Trafikflödena för avfarterna och påfarterna i trafikplatsen mättes också år 2018 och mätte 200–470 fordon per dygn, se figur 3.



Figur 3 Nuläge årsdygnstrafik. Värden är hämtade från Vägtrafikflödeskartan (Trafikverket) med mätår 2015 och 2018.

## Planerad bebyggelse

Planområdet föreslås utgöra kvartersmark för industrimark. Området ska även tillgodose utrymme för råmaterialslager och uppställning för fordon utomhus. Det föreligger även önskemål om produktion dygnet runt.

För den planerade verksamheten uppskattas trafikflödet avseende tung trafik till och från området bli två lastbilar i timmen, en in till området och en ut. Lastbilarna uppskattas gå dygnet runt, alla dagar i veckan. Antalet anställda för planerad verksamhet uppskattas bli 100 personer.

### Möjligt framtida scenario

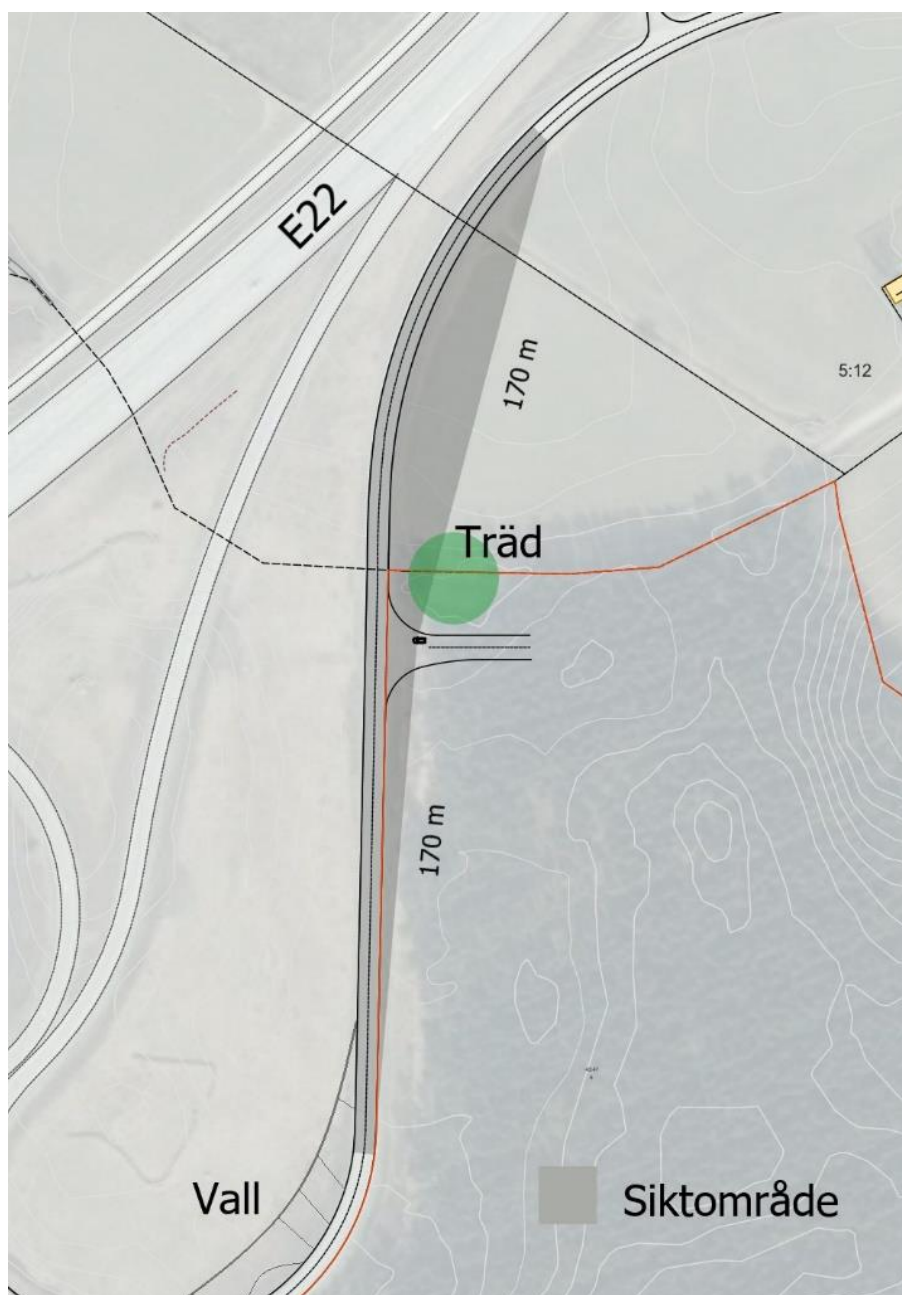
Ett möjligt framtida scenario är att planområdet delas upp i fyra mindre fastigheter med liknande verksamhet som den planerade verksamheten. Detta scenario har bedömts kunna alstra mer trafik och har därmed varit utgångspunkt vid trafikallstringen i utredningen.

För beräkning av trafiken har Trafikverkets trafikallstringsverktyg använts. Verksamhetstyp för området är större industri vilket för den planerade verksamhetsytan motsvarar ca 300 anställda, enligt trafikallstringsverktyget. Med antagande om treskiftsarbete och att de flesta kör bil ger det ca 100 fordon in och 100 fordon ut under dimensionerande timme.

För att säkerställa en möjlig framtida utveckling av planområdet används denna trafikallstring i utförda kapacitetsberäkningar. Trafikallstringen är därmed större än för den planerade verksamheten.

## Korsningsutformning

Styrande för placering av anslutningen är framförallt siktkrav enligt VGU. Kravet enligt VGU avser siktområde i korsning och beror på hastigheten på den väg som området ansluter till. Väg 1086 har skyltad hastighet 70 km/h vilket ger ett siktkrav på 170 m åt vardera håll från den anslutande vägen. Sikten söderut längs väg 1086 skymms av en kurva och en vall vilket blir styrande för hur långt söderut anslutningen kan placeras, se figur 4. Norrut skymms sikten av den skog som idag finns på området, vilken därmed behöver avverkas för att uppnå siktkravet. Vidare norrut bedöms det vara god sikt då landskapet öppnar upp sig.

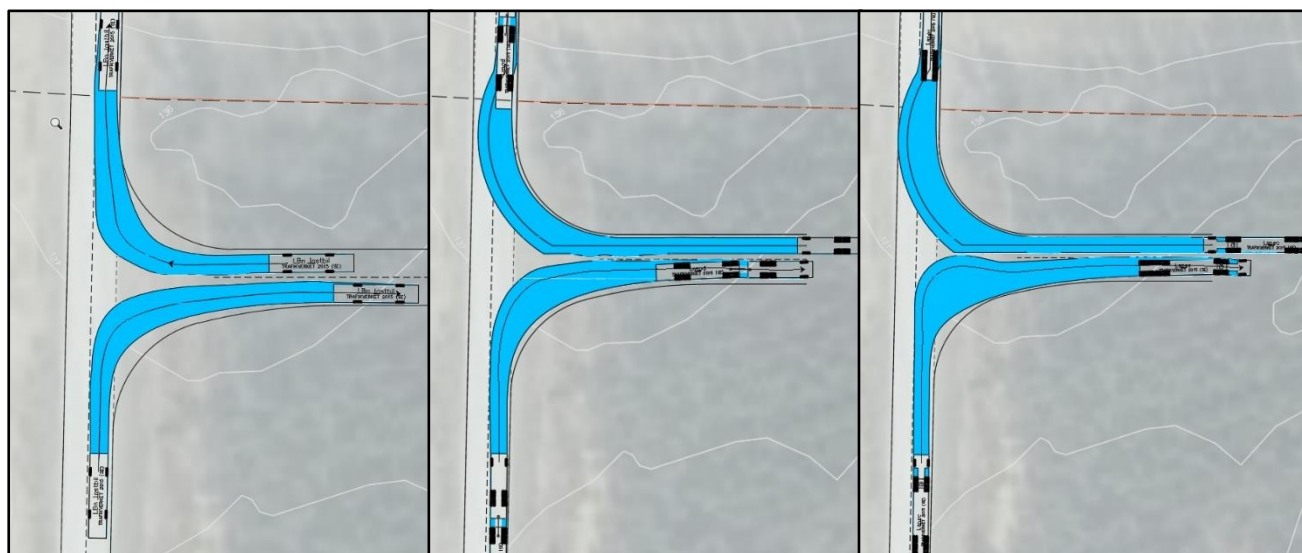


Figur 4 Figuren visar på krav på siktområde i korsningen.

Idag finns det ingen anslutande korsning där föreslagen in- och utfart ligger. Anslutningen kommer att byggas i samband med exploateringen av planområdet. Enligt genomförda kapacitetsberäkningar räcker det med en enkel trevägskorsning för att klara kapaciteten. Den anslutande vägen bör utformas tillräckligt bred för att en lastbil ska kunna köra in samtidigt som en lastbil väntar på att kunna köra ut.

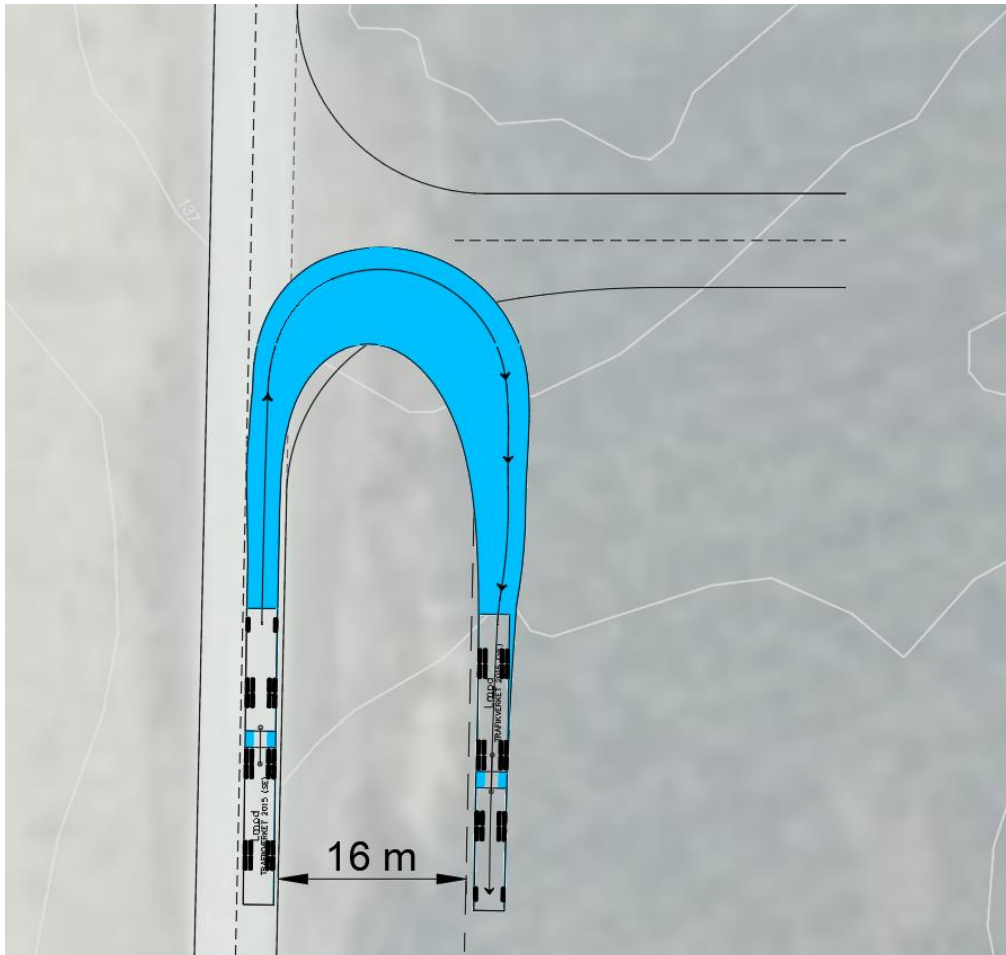
Anslutande väg föreslås vara minst 7 m bred för mötande lastbilstrafik och ansluta till väg 1086 med radie 16 m.

Föreslagen korsning är utformad efter utrymmesklass A för typfordon LBN, så att normallastbilar kan köra in och ut utan att inkräkta på motriktat körfält. Korsningen är utformad efter utrymmesklass C för större fordon, som då behöver svepa över motriktat körfält vid utfart från området, se figur 5. Detta kan accepteras eftersom risken för konflikter är låg med hänsyn till det låga trafikflödet.



Figur 5 Körspår för olika typfordon i korsningen. Från vänster till höger; LBN (12m lastbil), Lmod (25m lastbil med släpvagn) och Lspec (19m specialfordon med påhängsvagn).

En eventuell parallell väg inne på området bör inte läggas närmare än 16 m från väg 1086, för att möjliggöra för större fordon att kunna svänga in, se figur 6.



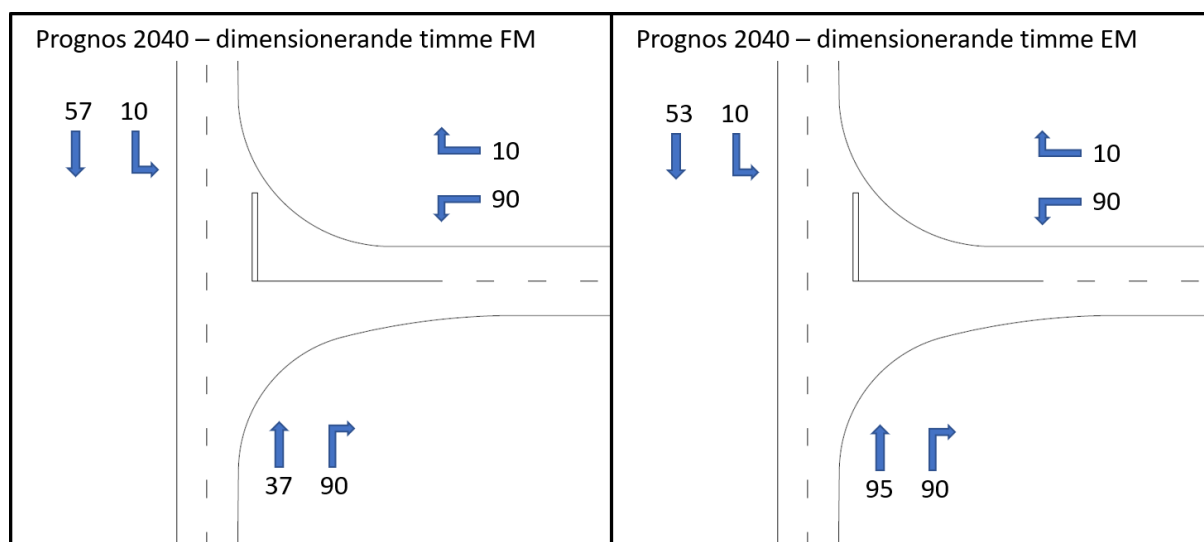
Figur 6 Föreslaget minsta avstånd för en parallell väkanslutning på området.



## Kapacitetsberäkning

För att kunna avgöra vilken påverkan den alstrade trafiken förväntas ha på vägnätet har en kapacitetsberäkning gjorts med hjälp av Capcal. Capcal är en mjukvara för beräkning av kapacitet i korsningar. Programmet hanterar korsningar med väjningsplikt, stopplikt, cirkulationsplatser och trafiksignaler. Resultatet från beräkningarna i programmet ges i form av belastningsgrad, kapacitet, fördröjning och kölängder.

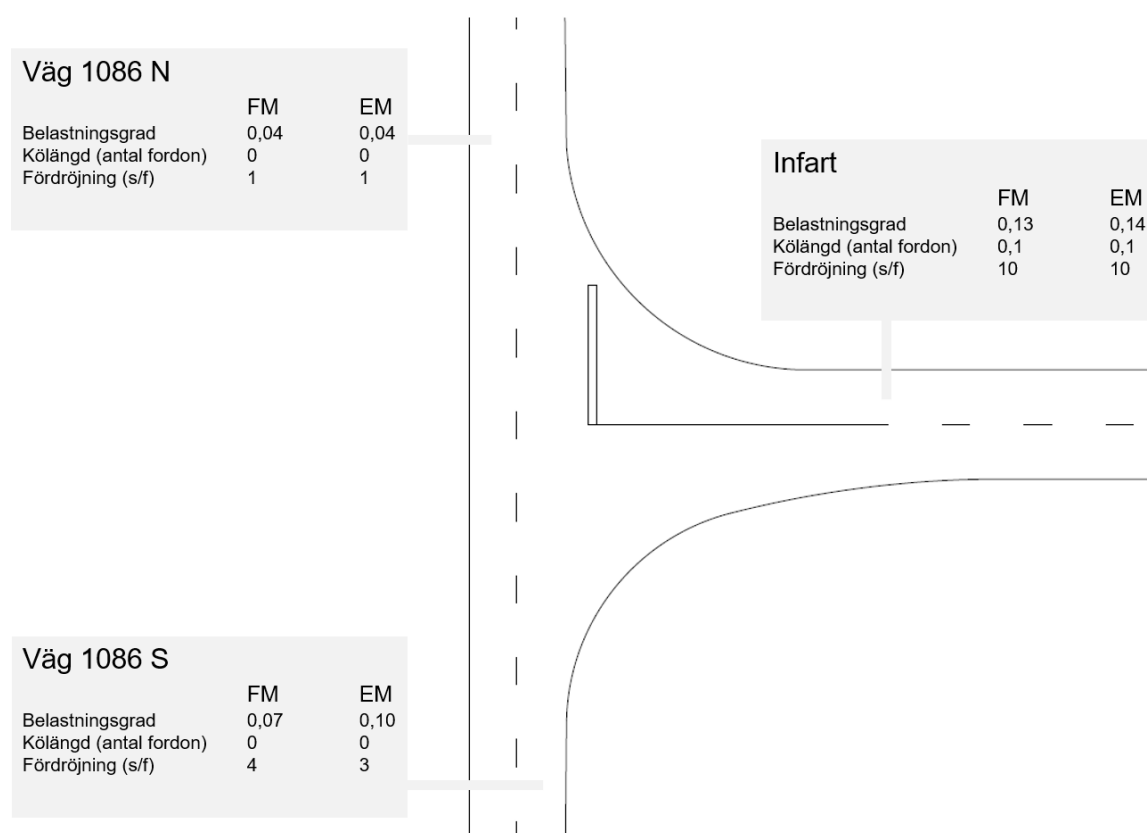
Trafikflödena för dimensionerande timme är uppräknade till år 2040 med Trafikverkets trafikuppräkningsstal för Skåne. Trafiken till planområdet bedöms till största delen komma söderifrån, från Hörby och E22:an, se figur 7.



Figur 7 Trafikflöden för dimensionerande timme, förmiddag och eftermiddag.

Enligt VGU bör belastningsgraden under dimensionerande timme (DH-Dim) inte överstiga 0,6 för en trevägskorsning (korsningstyp A, B och C). Belastningsgraden avser förhållandet mellan aktuellt trafikflöde och teoretisk kapacitet för korsningen.

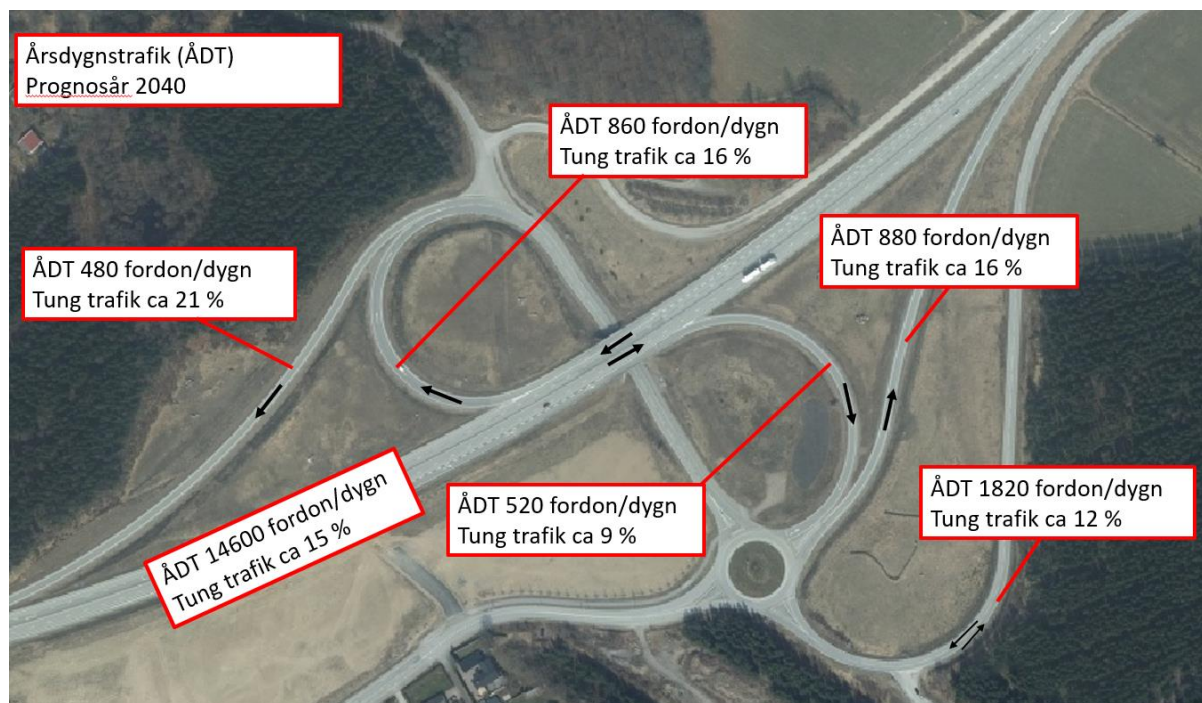
Resultatet från kapacitetsberäkningen visar att den föreslagna trevägskorsningen bedöms klara av prognosticerade trafikflöden utan problem. Den mest belastade tillfarten är den från planområdet med en belastningsgrad på 0,13 på förmiddagen och 0,14 på eftermiddagen, se figur 8. Även kölängder och fördröjningar bedöms bli korta.



Figur 8 Resultat från kapacitetsberäkning för respektive tillfart.

## Konsekvenser för trafiknätet

Trafiken från det planerade området kommer ge en viss ökning av trafikflödena på det omkringliggande trafiknätet. Trafikflödena förblir dock låga för trafikplats Hörby N, se figur 9. E22 är riksintresseklassad och dess funktion ska därmed säkerställas. Enligt beräkningar enligt Trafikverkets metodbeskrivning för kapacitet och framkomlighetseffekter kommer kapacitetsbelastningen för påfarterna och E22 bli fortsatt låg, även vid prognostiserade trafikflöden. Även cirkulationsplatsen i anslutning till trafikplatsen bedöms få låg kapacitetsbelastning med de prognosticerade trafikflödena. Bedömningen är att det planerade området inte kommer medföra negativ påverkan på nyttjandet och funktionen av E22.



Figur 9 Prognos årsdygnstrafik för år 2040, inklusive trafik för det planerade området.