

+TRAFIKUTREDNING till

Detaljplan för

**Ludvigsborg 1: 35, Röinge 2:2 samt delar av Röinge 2:1,
Ludvigsborg, Hörby kommun, Skåne län**



Plan och Arkitektur i Malmö AB

mars 2020

1 Bakgrund och syfte**2 Nuläge**

2.1 Nulägesbeskrivning

2.2 Vägkorsning

2.3 Trafikflöden

2.4 Krav från Trafikverket TRV

3 Planerade förändringar

3.1 Detaljplan för Ludvigsborg mfl

3.2 Trafikprognoser

4 Förslag till åtgärder

4.1 VGU 2020

4.2 Korsningen Fulltoftavägen / Röingevägen

4.3 Gång- och cykelväg

5 Slutsats**▪ 1 Bakgrund och syfte**

Ett förslag till detaljplan för fastigheterna Ludvigsborg 1:35, Röinge 2:2 samt delar av Röinge 2:1 i Ludvigsborg, Hörby kommun har varit ute på samråd from 28 oktober t.o.m. 9 december 2015. I planförslaget föreslogs att området försörjs via två befintliga anslutning till Röingevägen. Planområdet ansluts nu endast från den östra anslutningen. Därefter leds trafiken i huvudsak till Fulltoftavägen i väster och mindre del till Kvarndammsvägen i öster.

Trafikverkets har i ett yttrande framfört att i anslutningen Röingevägen - Fulltoftavägen (väg 1341) ska trafiksäkerhetsåtgärder vidtas i samband med den föreslagna exploateringen av området. Ett exempel på åtgärd kan vara att flytta anslutningen söderut för att skapa en bättre siktsträcka. Utformning och placering av en trafiksäker anslutning ska samrådask med Trafikverket. I övrigt har Trafikverket inget att invända emot detaljplanen. Kommunen har tagit över ansvaret för vägen och är numera väghållare.

Höörs och Hörby kommuner är överens om behovet av en sammanhängande cykelväg över kommungränsen längs Sätöftavägen / Fulltoftavägen. Höörs kommun bedömer att denna bostadsutbyggnad blir lämplig först när det finns en sammanhängande cykelväg. Det är olämpligt att ansluta ytterligare bostäder och oskyddade trafikanter till nuvarande trafiksituation. Höörs kommun vill gärna medverka till att cykelvägen blir verklighet.

▪ 2 Nuläge

▪ 2.1 Nulägesbeskrivning

Ludvigsborgs kuperade terräng och skogsmiljö samt karaktären med lokalgator som oftast saknar trottoar gör det besvärligt att skapa nya genomfartsvägar som annars kunde koppla samman byn på ett mer robust sätt ur trafiksynpunkt. Planområdet nås via en korsning med Röingevägen. Därefter leds trafiken via korsningar med Kvarndammsvägen i öst och Fulltoftavägen i väst.

Fulltoftavägen är en vanlig tvåfältsväg, 5.5 - 6 meter breda, som kopplar mot Ludvigsborgsvägen, en tillfartsväg i Ludvigsborgs centrum mot riksväg 13. Fulltoftavägen där majoriteten av trafikrörelserna i Ludvigsborg finns, samt Kvarndammsvägen är avsedda för trafik mellan områden inom tätorten Ludvigsborg. Kvarndammsvägen och Röingevägen har mindre bredd på cirka 3.7- 5 meter. Röingevägen angränsas av stengårdsgårdar och saknas trottoar. Fartgupp finns i östra delen av Röingevägen samt en gång- och cykelväg.

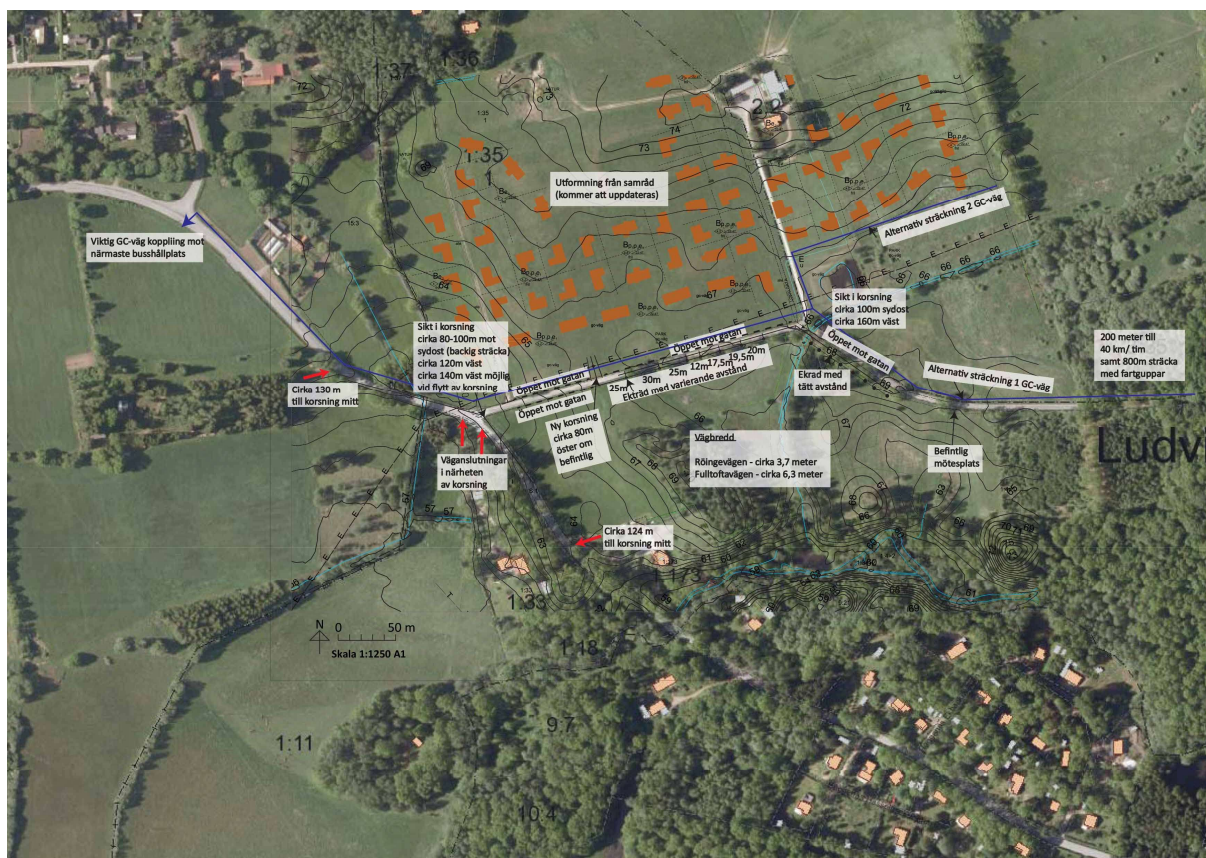
Hastighetsbegränsningen vid korsningen mellan Fulltoftavägen och Röingevägen samt på den västra delen av Röingevägen är 70 km/h. Hastighetsbegränsningen på Kvarndammsvägen samt på östra delen av Röingevägen är 40 km/h. Enligt Trafik-verkets mätning i februari 2015 trafikerades Fulltoftavägen av 997 fordon per årsmedeldygn (ÅDT), varav 45 av fordonen är lastbilar (Trafikverket 2015). Motsvarande uppgifter för södra delen av Kvarndammsvägen uppger ett ÅDT-flöde av 504 fordon (Trafikverket, trafikflöde från 2011). Vaghållare för Fulltoftavägen är idag kommunen. Röingevägen samt Kvarndammsvägen sköts av Ludvigsborg-Röinge vägförening.

Gång- och cykelvägar (GC) saknas idag i direkt närheten av planområdet vilket leder till att gående och cyklister hänvisas till befintliga genomfartsvägar i blandtrafik. Närmaste GC-väg sydöst om planområdet ligger på ett avstånd av cirka 750 m. Cykelvägen är en separerad bana norra om Röingevägen med en fortsättning söderut över Kvesarumsån. Via GC-vägen ligger by kärnan och Skogsgläntans förskola 2 km respektive 1,5 km borta.

Cirka 320 m nordväst om planområdet i Höörs kommun finns det på södra sidan av Sättoftavägen ett välutvecklat gång- och cykelstråk genom Sättofta med fortsättning mot Höör. Hållplatser för regionbussar finns i direkt anslutning till GC-vägen. Dock finns det i dagsläget ingen säker förbindelse fram till kommungränsen samt planområdet.

▪ 2.2 Vägekorsning

Korsningen Fulltoftavägen/Röingevägen är idag oreglerad vilket innebär att högerregeln gäller i korsningen. Sikten var tidigare något begränsad från Röingevägen mot nordväst pga några granar som numera är borta. Båda vägarna är smala vilket innebär att större fordon måste ta motstående körfält i anspråk vid svängande rörelser i korsningen.



Ortofoto med trafiknoteringar framtaget av kommunen som visar korsningen med Fulltoftavägen

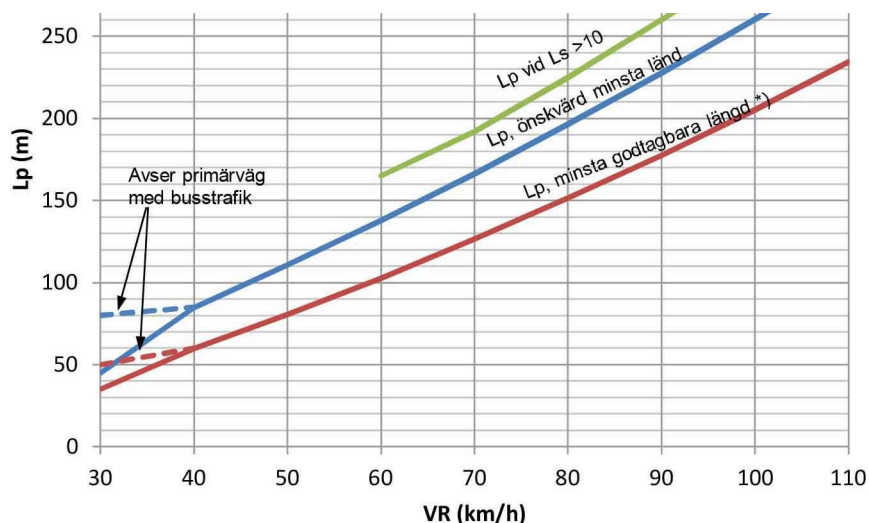
2.3 Trafikflöden

Enligt Trafikverkets senaste mätning i januari 2016 trafikeras Fulltoftavägen, väg 1341, av 1193 fordon per årsmedeldygn (f/åd) ± 14 %, varav 79 ± 24 %, av fordonen är lastbilar (Trafikverket januari 2016). Med en årlig trafikökning på 1,5 % blir trafikflödet på Fulltoftavägen år 2020 ca 1266 f/åd.

Den trafkräkning som gjorts angående Röingevägen är från våren 1994 och visar på en veckomedeldygnstrafik på ca 250 fordon. Under sommarmånaderna kan trafikflödet dock vara väsentligt högre. Med en årlig trafikökning på 1,5 % till 2020 blir på Röingevägen ca 370 f/åd.

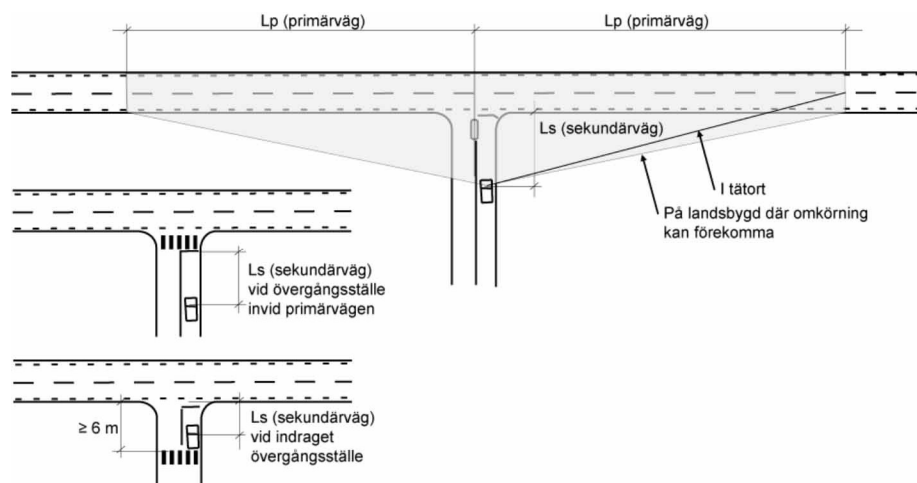
2.4 Krav från Trafikverket TRV

TRV ställer bland annat krav på siktförhållandena. Vid hastigheten 40 km/h är minsta godtagbara siktsträcka 60 m och önskvärd siktsträcka är 85 m. Vid hastigheten 50 km/h är minsta godtagbara siktsträcka 80 m och önskvärd siktsträcka är ca 110 m. Vid hastigheten 70 km/h är minsta godtagbara siktsträcka ca 130 m och önskvärd siktsträcka är ca 170 m. Dagens utformning motsvarar inte dessa krav för gällande hastighet 70 km/h, vilket innebär att åtgärder för att förbättra siktförhållandena behöver göras, inte minst om trafiken ökar i korsningen.



Utdrag ur Trafikverkets VGU 2020 Figur 10.4 Siktområde i korsning

Mått L_p ska minst uppfylla längd för önskvärd minsta längd enligt Figur 10.5 i VGU 2020. Måttet får efter Beställarens godkännande minskas till som lägst minsta godtagbara längd enligt Figur 10.5. Beslutet ska i så fall dokumenteras. Måttet L_s vara ≥ 5 m. I undantagsfall kan måttet L_s minskas till 3,0 m, dock endast efter Beställarens godkännande. Beslutet ska i så fall dokumenteras. Om den tillgängliga sikten för L_s är över 10,0 m ska vid korsning utan stopplikt L_p ökas enligt den övre kurvan i Figur 10.5 i VGU 2020.



Utdrag ur Trafikverkets VGU 2020 Figur 10.5 Sikt i korsning, mått L_p

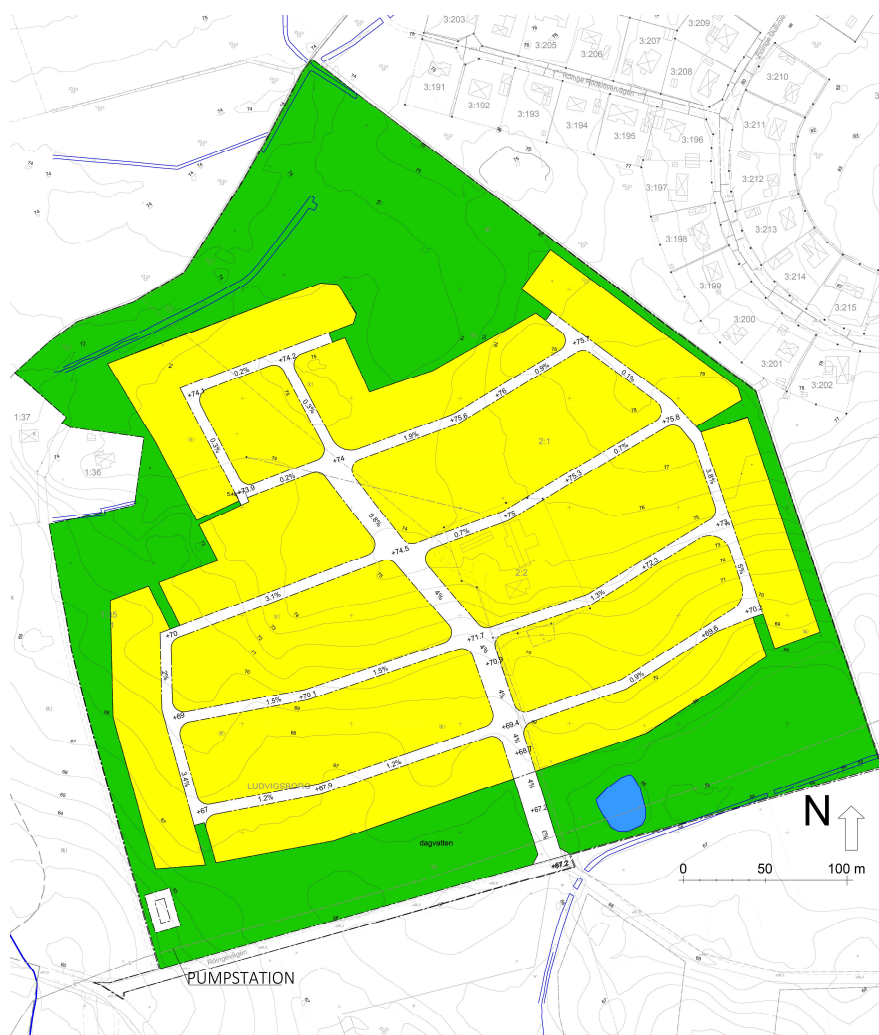
▪ 3 Planerade förändringar

▪ 3.1 Detaljplan för Ludvigsborg mfl

Detaljplan för Ludvigsborg 1:35, Röinge 2:2 samt delar av Röinge 2:1. syftar till att möjliggöra utbyggnad av ca 100 bostäder norr om Röingevägen. Området föreslås trafikförsörjas från Röingevägen med en anslutning. Röingevägen nås främst från väg

1341,
Fulltoftavägen i
till mindre del

väster och
från



Kvarndamsvägen i öster.

*Förslag till Detaljplan för Ludvigsborg 1:35, Röinge 2:2 samt delar av
Röinge 2:1", Ludvigsborg, Hörby kommun, nov 2019*

Generellt beräknas varje bostad generera 5 bilrörelser var, vilket medför att planområdet generera ca 500 bilrörelser, varav ca 80%, 400 bilrörelser förväntas trafikerar Fulltoftavägen och resten Röingevägen.

Enligt gällande detaljplan för Häggenäs 3:7 planeras ca 55 bostäder inom planområdet, vilket generera ca 275 bilrörelser.

Område L2 enligt översiktsplan är avsatt för ca 40 bostäder och generera motsvarande ca 200 bilrörelser.

Både Häggenäs 3:7 och område L2 ligger nära riksväg 13 och genererad trafik kör i huvudsak österut till riksvägen dels för att komma till Höör dels Hörby. Endast ca 5% av trafiken förväntas köra norrut via Fulltoftavägen, vilket blir ca 25 fordon.

Enligt översiktsplan för Höör 2030 planeras ca 83 bostäder i område 8 närmast Hörby kommungräns samt ca 90 bostäder inom område 7 vid Sättoftavägen mot Höör. I stort 95%

förväntas kör till centralorten med pågatåg mot Malmö Lund. Resten ca 40 bilar förväntas trafikera söderut mot Hörby på Fulltoftavägen.

▪ 3.2. Trafikprognoser

Med en årlig trafikökning enligt Vägverket numera Trafikverket på 1,5 % blir trafiken på Fulltoftavägen år 2020 ca 1270 f/åd / år 2040 ca 1705 f/åd.

De tillkommande bostäderna i närområdena har beräknats alstra drygt 400 f/åd från planområdet, 25 f/åd från Häggenäs 3:7 och område L2 samt 40 f/åd från områdena i Höör / Sätöfta på Fulltoftavägen. Utifrån dagens trafik 1270 + trafiken de framtida utbyggnadsområden genererar blir belastningen på Fulltoftavägen ca 1735 f/åd. Jämförs detta med den årliga ökningen 1,5 % till 2040 som uppgår till 1705 f/åd blir skillnaden ca 30 f/åd. Trafiken i sig är ganska liten och bör utan större bekymmer rymmas på Fulltoftavägen.

Den trafikräkning som gjorts angående Röingevägen är från våren 1994 och visar på en veckomedeldygnstrafik på ca 250 fordon. Under sommarmånaderna kan trafikflödet dock vara väsentligt högre. Med en årlig trafikökning på 1,5 % till 2040 blir trafikflödet på Röingevägen ca 470 f/d.

▪ 4 Förslag till åtgärder

▪ 4.1 VGU 2020

För Trafikverket är reglerna i VGU obligatoriska vid nybyggnad och större ombyggnationer. För övriga väghållare är VGU enbart vägledande och inte kravställande. VGU 2020 ställer krav på siktförhållandena i förhållande till siktsträckor och hastigheter enligt punkt 2.4 ovan.

▪ 4.2 korsningen Fulltoftavägen och Röingevägen

Med dagens hastighet 70 km/h i korsningen uppfylls inte kraven i VGU. För att uppfylla kraven behöver siktförhållandena förbättras eller hastigheten sänkas. Detta är angeläget mot bakgrund av att trafiken prognosticeras ökar i korsningen. Siktförhållandena i korsningen Fulltoftavägen och Röingevägen är enligt bifogad utredning från tidigare planförfattare ca 80 meter åt sydost och ca 120 meter åt väst. (Se bilden under punkt 2.1 ovan) Då sikten åt sydost begränsas av en backe vilket skulle innebära stora kostnader att åtgärda och då hastigheten ca 250 m åt sydväst är satt till 40 km/h bör sträckan förbi Röingevägen hastighetsbegränsas för att erhålla en säkrare korsning.

Då området bör betraktas som tätbebyggelse, bör förslagsvis hastigheten sänkas till 40 km/h. Sänks hastigheten på Fulltoftavägen till 40 km/h och anslutningen görs vinkelrät uppfylls kraven i VGU 2020. Med hastigheten 40 km/h innehålls nästan önskvärd sikt 85 meter dock saknas 5 meter. Minsta godtagbara sikt för hastigheten 40 km/h är 60 meter vilket innehålls med råge.

För att erhålla en vinkelrät anslutning till Fulltoftavägen är det tillfyllest att följa gränsen för vägföreningsområdet i anslutningen till Fulltoftavägen. Linjen framgår på i Lantmäteriets grundkarta och benämns i dwg-filen under layer GAGR. GAGR är gräns för gemensamhetsanläggningen / vägföreningen. Då erhålls en vinkelrät anslutning från Röingevägen till Fulltoftavägen.

Anslutningen av planområdet till Röingevägen innebär inga siktproblem med motsvarande hastighetsbegränsning. Det är lämpligt att ha samma hastighet på anslutande mindre vägar. Önskvärd siktlängd 85 m innehålls med 40 km/h för anslutningen.

I Trafikförordning (1998:1276) 3 kap. 17 § anges att inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön, får kommunen meddela föreskrifter om att

den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område eller del av ett sådant område ska vara lägre. Exempelvis kan hastigheten beslutas vara 30 eller 40 kilometer i timmen.

▪ 4.3 Gång- och cykelväg

Cirka 320 m nordväst om planområdet i Höörs kommun finns det på södra sidan av Sätöftavägen ett välutvecklat gång- och cykelstråk genom Sätöfta med fortsättning mot Höör. Hållplatser för regionbussar finns i direkt anslutning till GC-vägen. Dock finns det i dagsläget ingen säker förbindelse fram till kommungränsen samt planområdet.

I samrådsförslaget till detaljplan för Ludvigsborg mm finns det en möjlighet att förverkliga att en ny gång- och cykelkoppling anläggs längs med Röingevägen på norra sidan fram till kommungränsen. Vägen kan därefter, genom strategiska initiativ tillsammans med Höörs kommun, förlängas till de existerande gång- och cykelförbindelserna i nordväst och i sydöst. GC-banan ska vara lätt att underhålla med raka sträckor och kommer att ligga inom ett grönområde med ny trädplantering.

▪ 5. Slutsats

De tillkommande bostäderna i Ludvigsborg och Sätöftadelen närmast gränsen till Hörby har i framtiden då områdena byggts ut beräknats alstra drygt 2000 fordon under årsmedeldygnen. Utfördelat på vägnätet innebär detta att trafikbelastningen på Fulltoftavägen ökar med ca 450 fordon varav ca 40 fordon från Höör. Röingevägen förväntas bli belastad med ytterligare 100 fordon.

Trafikflödet på vägarna bedöms emellertid även fortsättningsvis vara relativt begränsat och inte ge upphov till ökade störningar i någon större omfattning. Dessutom förväntas trafiksäkerheten förbättras med gc-stråk och hastighetsbegränsning.

Plan och Arkitektur i Malmö AB

Thor Heijkenskjöld
Ark SAR/MSA