

RAPPORT
MAGLEHILL HÖÖR - TRAFIKUTREDNING



UPPDRAG 286645, Höör Maglehill mfl Trafik- och bullerutredning

Titel på rapport: Maglehill Höör - Trafikutredning

Status: Slutrapport reviderad 250219

Datum: 2025-02-14

MEDVERKANDE

Beställare: Höörs kommun

Kontaktperson: Anneli Andersson

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Anna-Karin Ekström

Kvalitetsgranskare: Per Bergström

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND OCH SYFTE	5
2	BEFINTLIGT VÄGNÄT OCH TRAFIK	6
2.1	VÄGNÄT	6
2.2	BILTRAFIK.....	7
2.3	KOLLEKTIVTRAFIK	7
2.4	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	7
2.5	PROGNOS 2045.....	8
3	PLANERAD UTBYGGNAD	8
3.1	FULL UTBYGGNAD.....	8
4	FRAMTIDA TRAFIK.....	10
4.1	TRAFIKALSTRING.....	10
4.1.1	ETAPP 1 – SÖDRA DELEN AV MAGLEHILL	10
4.1.2	FULL UTBYGGNAD	11
4.2	TRAFIKFÖRDELNING	11
4.2.1	ÖVERGRIPANDE ANTAGANDEN	11
4.2.2	FULL UTBYGGNAD	12
5	FRAMKOMLIGHET BILTRAFIK.....	14
5.1	BERÄKNINGSMETOD OCH UTVÄRDERING AV KAPACITET	14
5.2	BERÄKNINGSRESULTAT	15
6	KONSEKVENSER FÖR EVERT NILS VÄG/DAMMGATAN	18
7	SAMMANFATTANDE SLUTSATS	19

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Höör kommun har tagit fram ett stadsdelsprogram för västra Höör. Stadsdelsprogrammet, inklusive bilagan PM Gatunät i västra Höör, är daterat 2020-02-25 och ska ligga till grund för utbyggnaden av den nya stadsdelen.



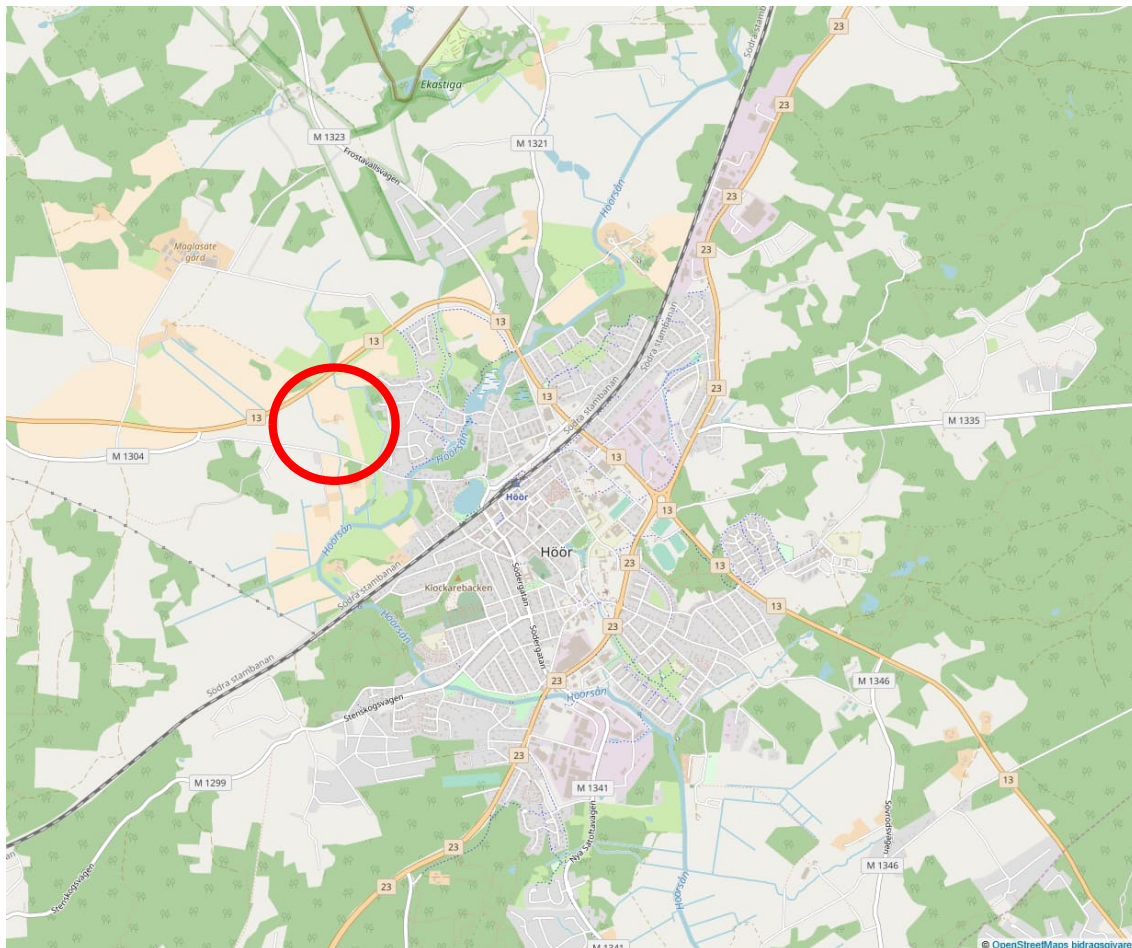
Ny stadsdel i Höör, Maglehill.



Planområdet, centrala delen.

Tre etapper av utbyggnaden är redan detaljplanelagda, där etapp 1 är under utbyggnad. Detaljplan för den fjärde etappen, Centrala Maglehill, har varit ute på samråd.

Föreliggande revidering av trafikutredningen är en följd av de synpunkter som inkommit från Trafikverket och Länsstyrelsen på detaljplanen. Trafikutredningen syftar till att bedöma den totala trafikallström som utbyggnaden av Maglehill, full utbyggnad av de fyra detaljplanerna, kan medföra, samt hur denna trafik fördelar sig på vägnätet.



Planområdets läge i Höör.

2 BEFINTLIGT VÄGNÄT OCH TRAFIK

2.1 VÄGNÄT

Vägnätet kring det aktuella området utgörs av väg 13 som passerar i norr och Maglasätevägen som passerar i söder. Vid full utbyggnad kommer området även att koppla till Kvarnbäcksvägen i nordöst samt till Evert Nils väg och Dammgatan i öster.

Enligt NVDB, Nationella VägDataBasen är väg 13 7,6 m bred och har en hastighetsbegränsning på 80 km/tim. Vägen går mellan Ängelholm i nordväst och Ystad i söder och korsar såväl E4 som E6 och E22.

Maglasätevägen är 6,5-7 m bred och har i dagsläget en hastighetsbegränsning på 70 km/tim. Enligt uppgift från kommunen kommer denna att sänkas till 60 km/tim och på längre sikt kan hastighetsbegränsningen på vägen sänkas ytterligare till 40/50 km/tim.

Längre mot sydöst är hastighetsbegränsningen på Maglasätevägen 40 km/tim redan idag. Vägen utgör, tillsammans med väg 13, infartsväg till Höör från nordväst.

2.2 BILTRAFIK

Trafikverket genomför regelbundet trafikräkningar på det statliga vägnätet. Sedan den tidigare trafikutredningen togs fram har nya trafikräkningar gjorts på väg 13. De nya trafikräkningarna visar på en minskning av trafikflödet på vägen förbi Maglehill. Trafikflödet på det statliga vägnätet kring området uppgår till följande enligt Trafikverkets räkningar:

Vägavsnitt	Totalt antal fordon, ådt	Andel tung trafik	Räkneår
väg 13 väster om väg 1304	3 585	5%	2022
väg 13 mellan väg 1304 och väg 1323	3 170	7%	2022
väg 13 sydöst om väg 1323	5 645	4%	2022
väg 1304	100	5%	2016
väg 1323	950	6%	2016

Jämfört med tidigare räkningar (2018) kan det konstateras att trafikflödet på väg 13 väster om Höör har minskat, att trafikflödet förbi Maglehill i stort sett är oförändrat, men att trafikflödet i sydöst har ökat kraftigt, från 3890 till 5645 fordon/dygn. Orsaken till denna ökning är svår att härleda då övriga trafikräkningar i närområdet inte har uppdaterats. Den redovisade andelen tung trafik är lägre jämfört med tidigare räkningar, men detta är huvudsakligen en följd av att Trafikverket har ändrat sin definition av vilka fordon som anses vara tung trafik.

Kommunen har genomfört en trafikräkning på gatunätet i Höör i september 2024. Trafikflödet på Maglasätevägen uppgick vid räkningstillfället till 1200-2000 fordon/dygn förbi Maglehill, från väster till öster. Andelen tung trafik uppgår till ca 5%.

På Maglehillsvägens anslutningar till Maglasätevägen uppgick trafikflödet till 500 respektive 400 fordon/dygn med 7-8% tung trafik. Den första detaljplanen för området är inte fullt utbyggd ännu, endast skola, idrottshall och demensboendet var byggt vid räknetillfället.

På Dammgatan uppgick trafikflödet, nära anslutningen till Åkersbergsgatan i öster, till 486 fordon/dygn med en andel tung trafik på 3%.

Trafikflödet på de kommunala gatorna har räknats om till årsdygnstrafik med hjälp av Trafikverkets schabloner för trafikflödets variationer över året. På Maglasätevägen uppgick årsdygnstrafiken 2024 uppgår till drygt 1300 fordon med en andel tung trafik på 5%, på Maglehillsvägen till 415 respektive 345 fordon/dygn, 7% tung trafik, och på Dammgatan till 420 fordon/dygn med en andel tung trafik på drygt 3%.

2.3 KOLLEKTIVTRAFIK

På Maglasätevägen passerar i dagsläget busslinje 448 med totalt 4 turer per vardag, två turer på morgonen och två turer på eftermiddagen. Hållplats finns vid Maglehillsvägens västra anslutning. Busslinjer kan i framtiden dras inom Maglehillsvägen. Till området kör även skolbuss, 16-18 turer per dygn, under skoltid.

Dagens trafikflöde på Kvarnbäcksvägen uppgår till ca 740 fordon/dygn vid anslutningen till väg 13 i norr, 3 % tung trafik. Trafikflödet på Evert Nils väg är inte känt.

2.4 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Det finns separerad gång- och cykelbana utmed Maglasätevägens norra sida som passerar Maglehillsvägens båda anslutningar. Passagebehov för oskyddade trafikanter finns tvärs Maglehillsvägens anslutningar samt tvärs Maglasätevägen vid busshållplatsen.

Höör kommun har tagit fram en utredning avseende trafiksäkerhetsåtgärder utmed Maglasätessvägen. I denna föreslås att passagera tvärs Maglehillsvägens båda anslutningar höjs upp och hastighetssäkras.

2.5 PROGNOSEN 2045

Trafikflödet på vägarna har räknats upp till prognosåret 2045 med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstatistik för Skåne gällande från 2024-04-02, 1,13% per år för personbil och 1,33% per år för lastbil.

Vägavsnitt	Totalt antal fordon, ådt	Andel tung trafik
väg 13 väster om väg 1304	4700	5%
väg 13 mellan väg 1304 och väg 1323	4100	7%
väg 13 sydöst om väg 1323	7300	4%
väg 1304	140	5%
väg 1323	1300	6%

På Maglasätessvägen beräknas trafikflödet öka till 1500-2500 fordon med en andel tung trafik på 5% och på Dammgatan, vid Åkersbergsgatan, till 530 fordon/dygn med en andel tung trafik på 3%.

För Kvarnbäcksvägen, närmast väg 13, har trafikflödet av kommunen beräknats till ca 1100 fordon/dygn vid prognosåret 2045, vid full utbyggnad av Kvarnbäck, exkl utbyggnaden av Maglehill.

Trafikflödet på Maglehillsvägen antas öka med det tillskott de planerade utbyggnaderna förväntas ge.

3 PLANERAD UTBYGGNAD

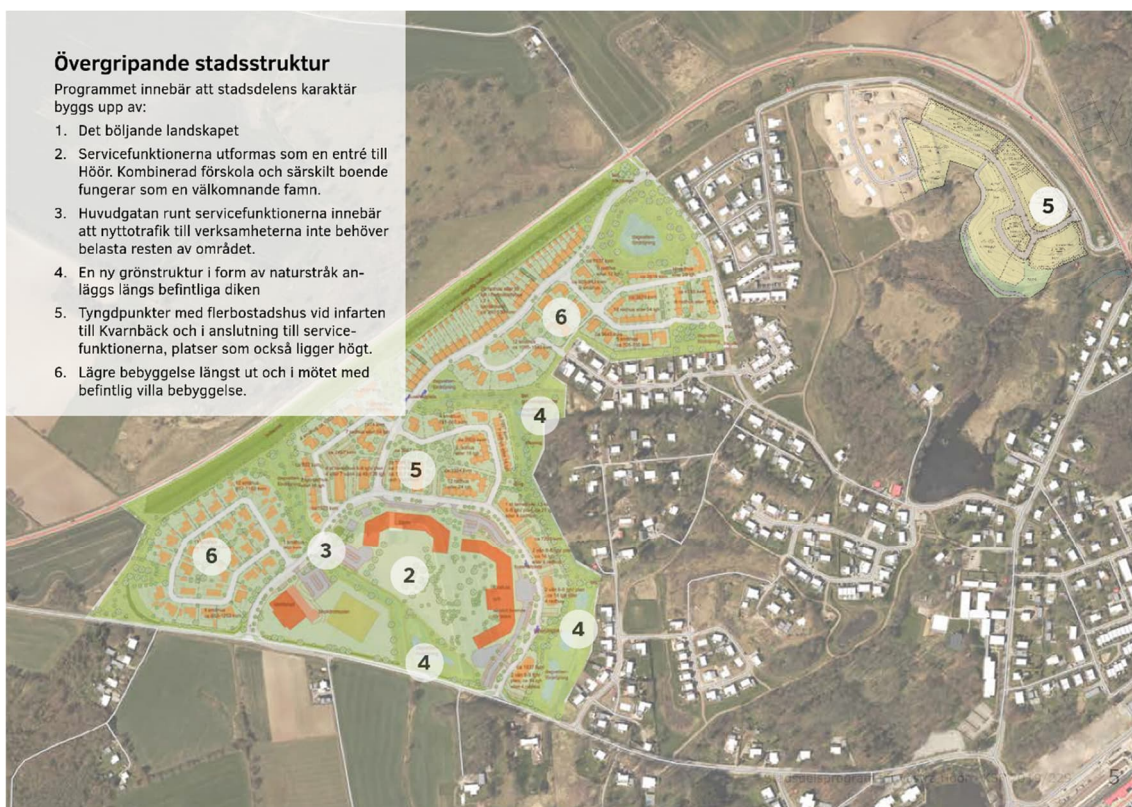
3.1 FULL UTBYGGNAD

Enligt kommunens översiktsplan planeras för ytterligare utbyggnader i området på längre sikt, inom 20 år.

Planområde	Byggda Enheter	Kommande/ resterande Byggrätt i Lgh	Kommande/ Resterande i Småhus	Avstånd till stationen (m)	Markägare
1. Västra Stationsområdet	0	200	0	30	Kommunen
2. Maglehill	0	330	150	1100	Kommunen

Totalt planeras för en utbyggnad av 480 bostäder i Maglehillområdet.

I stadsdelsprogrammet anges utbyggnaden till 323-585 bostäder. Den tidigare alstringsberäkningen baserad på 480 bostäder ligger inom det spann som anges i det senare framtagna stadsdelsprogrammet, varför alstringsberäkningen även fortsatt bedöms spegla trafiksituationen för full utbyggnad av området.



Översikt hämtad från stadsdelsprogrammet.

4 FRAMTIDA TRAFIK

4.1 TRAFIKALSTRING

För alstringsberäkningarna har dels Trafikverkets alstringsverktyg använts för de utbyggnader detta är tillämpligt, dels de antaganden som gjorts i trafikutredningen för Sätöfta Campus. Kommunen har också tillhandahållit underlag för delar av den planerade verksamheten inom planområdet. För idrottshallen har antaganden kring en rimlig trafikallstring gjorts.

4.1.1 ETAPP 1 – SÖDRA DELEN AV MAGLEHILL

I tabellen nedan har den bedömda trafikallstringen för etapp 1, som omfattar skola mm, ställts samman. För skola och förskola har antaganden om hur många som körs hämtats från trafikutredningen för Sätöfta Campus. Dessa har jämförts med Trafikverkets alstringsverktyg. Samstämmigheten är god för skola, medan trafikallstringsverktyget ger en högre andel barn som körs med bil. Noteras bör att varje elev som körs till/från skolan/förskolan ger upphov till 4 bilförflyttningar.

För personal oavsett kategori har antagandet gjorts att ca en tredjedel kör bil till arbetet i enlighet med den remissutgåva till parkeringsplan som finns på kommunens hemsida (daterad 2013-12-02¹).

För äldreboendet har antagits att de boende inte själva har tillgång till bil, utan de bilresor som är aktuella huvudsakligen är relaterade till vårdresor, ev utfärder och besökande till de boende.

Bostäderna, lägenheter, antas huvudsakligen utgöras av 30r à 70 kvm och antas i genomsnitt ha 3 boende per lägenhet. Bedömningen är att dessa bör antas ha ett lägre allstringstal än vad Höör kommun normalt räknar med per bostad.

För idrottshallen har antagits att det i genomsnitt genomförs 2 träningspass per dag, med i snitt 25 deltagare, varav hälften kommer i bil.

För tillagningsköket har genomsnittligt antal leveranser erhållits från Höör kommun.

Kategori	Antal fordon*/dygn	Antaganden, avser genomsnittligt dygn
Skola F-6	680**	Elever 40% körs, 1,3 barn per bil, personal enl remissutgåva parkeringsplan 32% kör bil.
Förskola	310	Elever 60% körs, 1,3 barn per bil, personal enl remissutgåva parkeringsplan 32% kör bil.
Äldreboende	109	Boende 1 bilförflyttningar/dygn, personal enl remissutgåva parkeringsplan 32% kör bil.
Bostäder	380	Lägenheter, 3 boende/bostad, 6 bilförflyttningar/bostad och dygn.
Idrottshall	50	2 träningspass per kväll à 25 personer, varav 50% kör bil.
Tillagningskök	6-8	Enligt uppgift 2 leveranser per dag i snitt + sophantering, 1-2 per dag.
Totalt	1533	

* Med fordon avses en bilförflyttning.

**inkl 3 skolbussar, morgon och kväll, totalt 12 fordon/dygn.

¹ Parkeringsplanen är inte antagen och en ny parkeringsplan ska tas fram.

4.1.2 FULL UTBYGGNAD

Vid full utbyggnad av Maglehill planeras för ytterligare 480 bostäder inom området utöver planområdet enligt ovan. Av dessa utgörs 330 av lägenheter och 150 av småhus. För lägenheterna har antagits samma alstringstal som ovan, 6 bilförflyttningar/bostad och dygn. För småhusen har samma alstringstal som Höör normalt räknar med använts, 8 bilförflyttningar per bostad och dygn.

Kategori	Antal fordon/dygn	Antaganden, avser genomsnittlig dygn
Lägenheter	1980	6 förflyttningar/bostad och dygn
Småhus	1200	8 bilförflyttningar/bostad och dygn
Totalt	3180	Bilförflyttningar per dygn, in+ut

Totalt sett vid full utbyggnad bedöms Maglehill alstra knappt 5000 fordon/dygn, in+ut från området.

4.2 TRAFIKFÖRDELNING

4.2.1 ÖVERGRIPANDE ANTAGANDEN

Den tillkommande trafikens fördelning på vägnätet har bedömts bl a utifrån statistik avseende bilresor till/från Höör enligt Resvanor i Skåne 2013, trafikflöden på det större vägnätet kring Höör mm. Bilresorna omfattar samtliga ärendetyper, såväl arbetsresor, som inköpsresor och fritidsresor. Sedan 2013 har ytterligare två resvaneundersökningar genomförts, 2018 och 2023. Bedömningen är att den redovisade fördelningen nedan fortfarande är relevant för området.

Merparten av de externa bilresorna är riktad mot sydväst, där Eslöv, Lund och Malmö är starka målpunkter. En stor del av Höörbornas bilresor går också till Hörby i söder. Även Hässleholm är en större målpunkt.

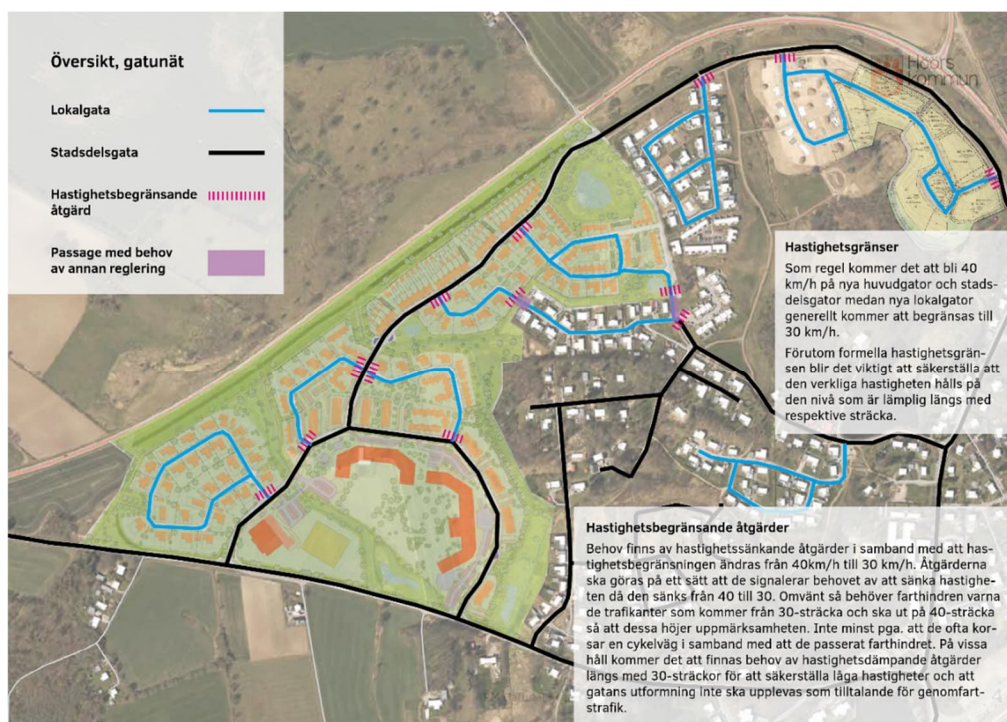
I ett övergripande perspektiv har trafiken bedömts fördela sig enligt följande:

Riktning/väg	Andel av trafiken
Väg 13 norrut	10%
Väg 13 söderut	15%
Väg 23 norrut	5%
Väg 23 söderut	35%
Inom kommunen	35%

De kommuninterna resorna bedöms huvudsakligen vara riktade in mot Höörs tätort, där framför allt stationen samt handel och övriga verksamheter och arbetsplatser i området kring väg 13 är stora målpunkter. Även vårdcentral, handel, arbetsplatser och restauranger mm kring Nya och Gamla torg och utmed Storgatan utgör målpunkter inne i samhället. Skolor, förskolor och arbetsplatser utgör också viktiga målpunkter och många föräldrar lämnar/hämtar barn på väg till arbetet. Såväl kommunala skolor och förskolor som friskolor finns på ett flertal platser runt om i tätorten. Frostavallen/Vaxsjön, verksamhetsområde nord och Fogdaröd utgör också kommuninterna målpunkter.

4.2.2 FULL UTBYGGNAD

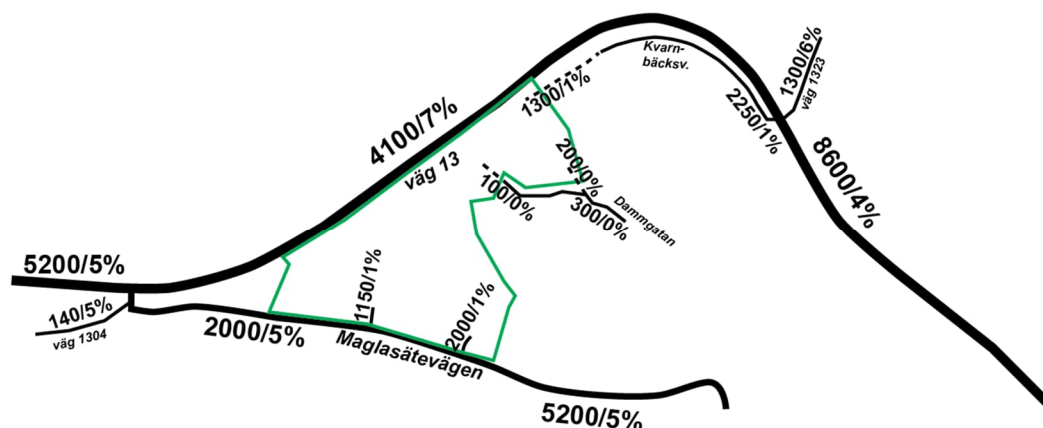
När Maglehill är fullt utbyggt kommer det lokala gatunätet inom området även ansluta till Kvarnbäcksvägen i norr samt till Evert Nils väg och Dammgatan i öster. Anslutningarna till Evert Nils väg och Dammgatan ligger på lokalvägnätet och kommer att ha begränsad framkomlighet. Att köra mellan Maglehill och målpunkter såväl inne i Höör som längre bort via Dammgatan innebär längre körtider generellt jämfört med att köra via Maglasättevägen eller Kvarnbäcksvägen.



Vägnätets struktur inom området och i anslutning till befintligt gatunät, källa: Stadsdelsprogrammet.

Baserat på en analys av kortast/snabbast väg² från olika delar av Maglehill till externa målpunkter representerade av vägarna 13 och 23 samt till de interna målpunkterna inne i Höör har trafiken fördelats ut på de tre anslutningspunkterna till omgivande gatunät. Totalt sett bedöms 50% av trafiken ansluta till Maglasättesvägen i söder, 40% till Kvarnbäcksvägen i norr och 10% bedöms välja Evert Nils väg/Dammgatan, se bilaga.

² Analysen har gjorts med hjälp av Google maps för det omgivande gatunätet samt bedömning av restider internt inom området, från olika delar av området till anslutningspunkterna till omgivande gatunät – Maglasättesvägen, Kvarnbäcksvägen och Evert Nils väg/Dammgatan.



Trafik 2045 full utbyggnad, totalt antal fordon per dygn/andel tung trafik i %.

Som kan utläsas av bilden beräknas trafiktillskottet till följd av utbyggnaden av Maglehill uppgå till ca 1300 fordon/dygn på Kvarnbäcksvägen, ca 2700 på Maglasåtevägen in mot Höör och ca 500 fordon/dygn ut mot väg 13 i väster. Tillskottet på Dammgatan är beräknat till ca 250-300 fordon/dygn på Dammgatan, varav 75-100 på Evert Nils väg och 175-200 på Dammgatans norra del.

5 FRAMKOMLIGHET BILTRAFIK

5.1 BERÄKNINGSMETOD OCH UTVÄRDERING AV KAPACITET

Framkomligheten i anslutningarna till väg 13 i öster och väster samt till väg 1304 har beräknats med beräkningsprogrammet Capcal, version 4.9. Beräkningarna är gjorda för dimensionerande timma, maxtimmen, under eftermiddagen, dvs då den totala trafikmängden i korsningen beräknas vara som störst.

Med utgångspunkt från Trafikverkets trafikräkningar för väg 13 under ett dygn i november 2022 har eftermiddagens maxtimma bedömts utgöra 11% av dygnstrafiken, med en riktningsfördelning där 50% av trafiken kommer från väster och 50% kommer från öster. Bedömd maxtimma och riktningsfördelning har applicerats på trafikflödet under årsdygnet 2045 inklusive full utbyggnad av Maglehill.

Resultatet av beräkningarna redovisas som belastningsgrad, kölängder samt medelfördröjning i korsningarnas respektive tillfarter.

Belastningsgraden avser hur stor del av anslutningens kapacitet som utnyttjas sett över dimensionerande timma. I tidigare versioner av VGU, senast i publikation 2022:001 Krav – VGU, Vägar och gators utformning kap 5.3 Teknisk livslängd och servicenivå anges krav på servicenivå uttryckt i belastningsgrad vid nybyggnad av en väg, se tabell nedan. (Motsvarande avsnitt redovisas inte i VGU 2024). Dessa krav är vägledande i värderingen av framkomligheten i korsningarna.

Vid ombyggnad eller förbättring bör vägar utformas med tillräcklig kapacitet för en tidsperiod motsvarande den valda tekniska livslängd förbättringen dimensioneras för vilket normalt bör vara inom tidsintervallet 10 till 20 år.

Krav på belastningsgrad, B, för korsningstyp A-C (Väjnings- eller stopplikt) och D (Cirkulationsplats), enligt VGU 2022.

Korsningstyp	Önskvärd servicenivå	Godtagbar servicenivå *)
A-C (Väjnings- eller stopplikt, med eller utan kanalisering resp. vänstersvängskörfält)	$B \leq 0,6$	$B \leq 1,0$
D (Cirkulationsplats)	$B \leq 0,8$	$B \leq 1,0$

*) Belastning $\geq 1,0$ kan godtas efter Trafikverkets godkännande om belastningen bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam och särskilda skäl finns

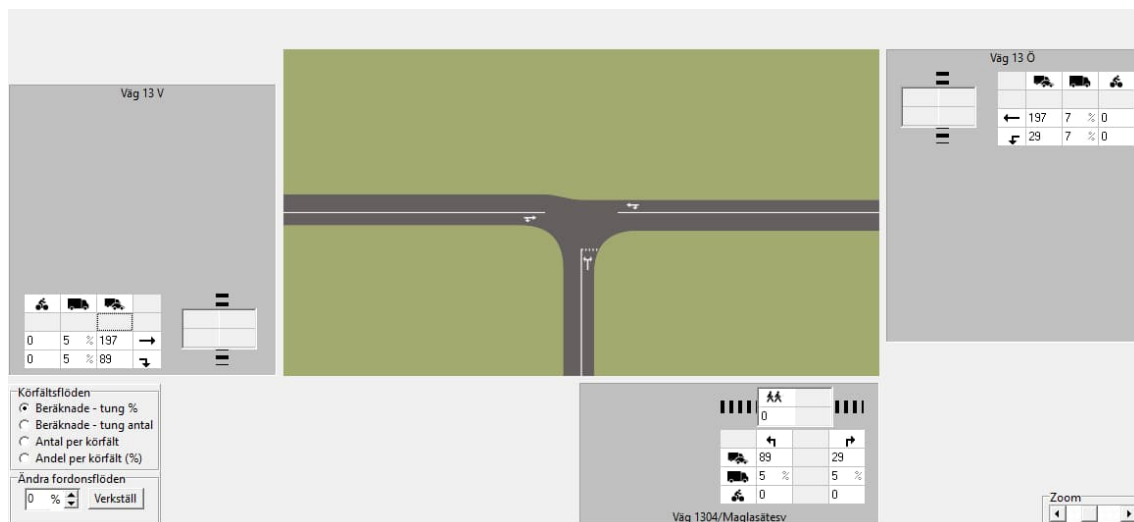
Medelkölängden avser den genomsnittliga kölängden under dimensionerande timma. Under kortare tid än timman kan köerna vara längre, vilket speglas av 90-percentilen.

Medelfördröjningen avser den genomsnittliga fördröjningen per fordon under dimensionerande timma, vilket inkluderar fördröjning till följd av både geometri som konflikter med andra trafikanter.

5.2 BERÄKNINGSRESULTAT

VÄG 13/VÄG 1304

Trafikflödets fördelning i korsningen väg 13/väg 1304 under eftermiddagens maxtimma framgår av följande bild och resultatet av kapacitetsberäkningen i efterföljande tabell.



Trafikflöde i korsningen väg 13/väg 1304 under eftermiddagens maxtimma vid prognosåret 2045 inkl full utbyggnad av Maglehill.

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastnings- grad	Körlängd (antal fordon)		Medelfördröjning (s/foron)
					Medel	90-percentil	
Väg 13 V	HR	286	1905	0.15	0.0	0.0	3
Väg 13 Ö	RV	226	1526	0.15	0.0	0.0	2
Väg 1304/ Maglasätessvägen	HV	118	538	0.22	0.2	0.2	11

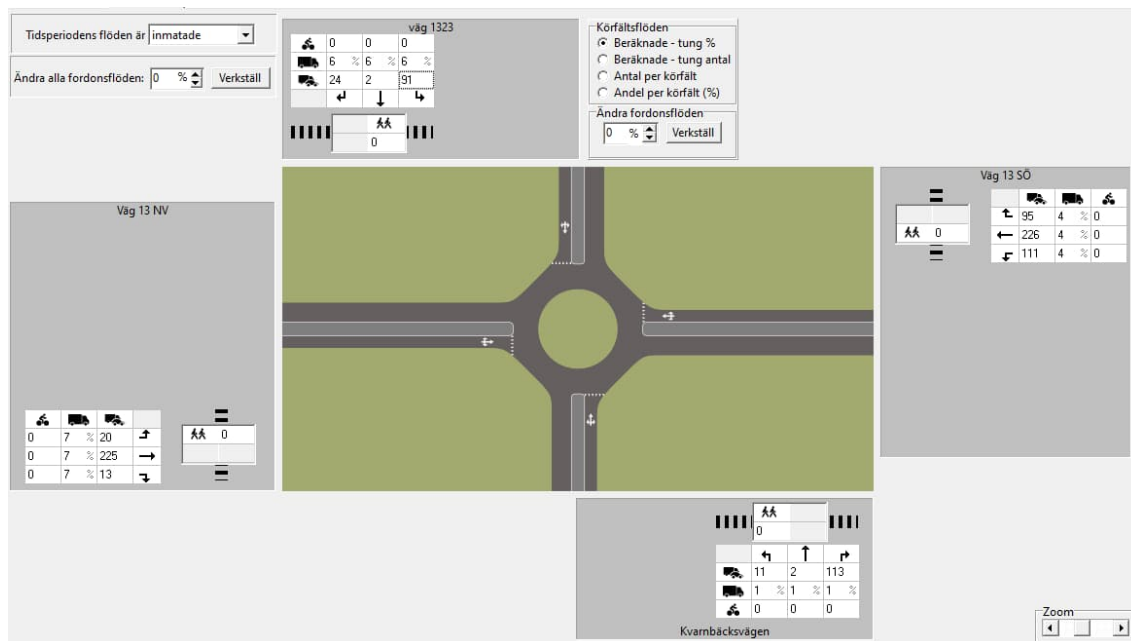
HR= höger/rakt fram, RV= rakt fram/vänster, HV= höger/vänster

Det kan konstateras att det inte förväntas uppstå några framkomlighetsproblem i korsningen till följd av den planerade utbyggnaden av Maglehill. Högsta belastningsgrad har beräknats till 0,22 vilket väl understiger belastningsgraden för önskvärd servicenivå, 0,6.

VÄG 13/KVARNBÄCKSVÄGEN/VÄG 1323

Korsningen är idag reglerad med väjning/stopp på Kvarnbäcksvägen och väg 1323 men ska byggas om till cirkulationsplats varför kapacitetsberäkningen har gjorts för cirkulationsplats.

Trafikflödets fördelning i korsningen väg 13/Kvarnbäcksvägen/väg 1323 under eftermiddagens maxtimma framgår av följande bild och resultatet av kapacitetsberäkningen i efterföljande tabell.



Trafikflöde i korsningen väg 13/Kvarnbäcksvägen/väg 1323 under eftermiddagens maxtimma vid prognosåret 2045 inkl full utbyggnad av Maglehill.

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)		Medelfördröjning (s/foron)
					Medel	90-percentil	
Väg 13 NV	HRV	258	1237	0.21	0.1	0.1	6
Väg 1323	HRV	117	1120	0.10	0.0	0.0	7
Väg 13 SÖ	HRV	432	1475	0.29	0.0	0.0	5
Kvarnbäcksvägen	HRV	126	1131	0.11	0.0	0.0	1

HRV= höger/rakt fram/vänster

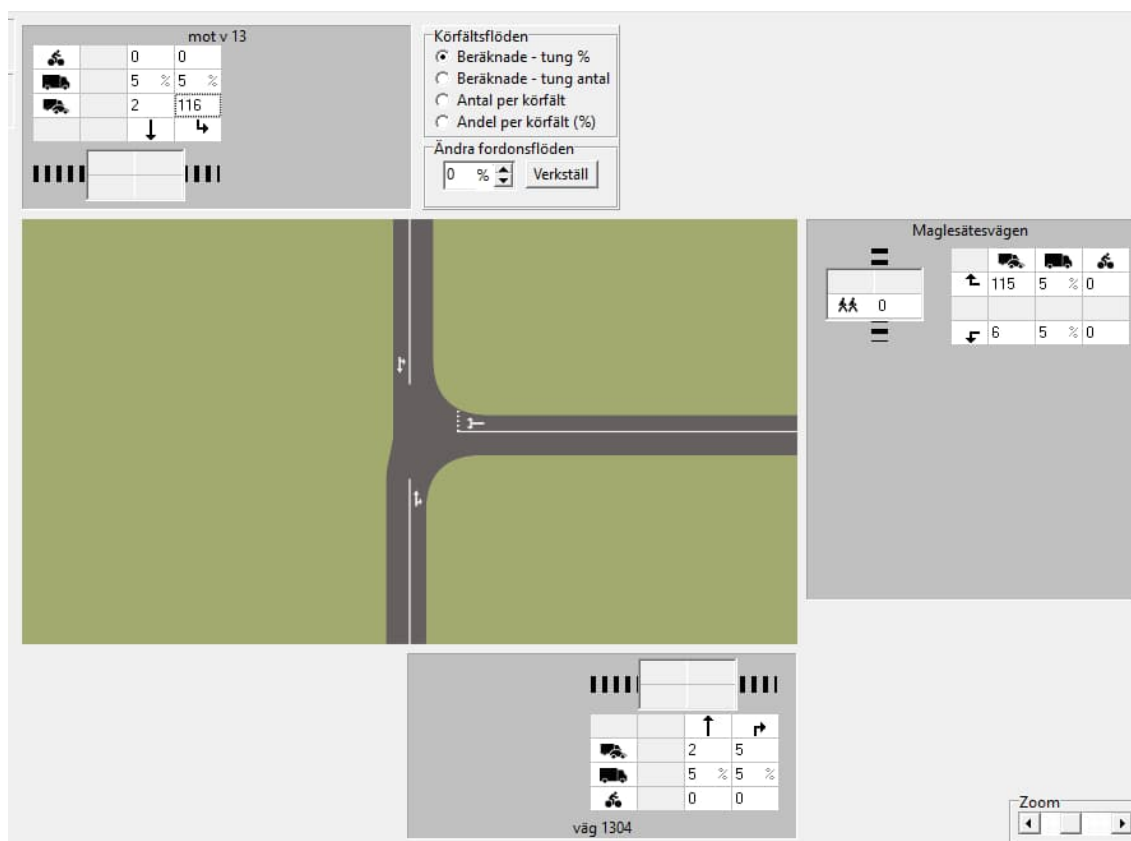
Det kan konstateras att det inte förväntas uppstå några framkomlighetsproblem i korsningen till följd av den planerade utbyggnaden av Maglehill. Högsta belastningsgrad har beräknats till 0,29 vilket väl understiger belastningsgraden för önskvärd servicenivå, 0,8.

VÄG 1304/MAGLASÄTESVÄGEN



Trafikflödets fördelning i korsningen väg 1304/Maglasätessvägen under eftermiddagens maxtimma framgår av följande bild och resultatet av kapacitetsberäkningen i efterföljande tabell.

Korsningen är högerreglerad idag, men då denna regleringsform inte kan beräknas har korsningen beräknats med väjningsplikt för Maglasätessvägen, så som utformningen av korsningen signalerar, se bild.



Trafikflöde i korsningen väg 1304/Maglasätessvägen under eftermiddagens maxtimma vid prognosåret 2045 inkl full utbyggnad av Maglehill.

Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastnings- grad	Körlängd (antal fordon)		Medelfördröjning (s/for don)
					Medel	90-percentil	
Mot v 13	RV	118	1061	0.11	0.1	0.1	8
Maglesåtesvägen	HV	121	1005	0.12	0.1	0.1	8
Väg 1304	HR	7	1905	0.00	0.0	0.0	5

RV= rakt fram/vänster, HV= höger/vänster, HR= höger/rakt fram

Det kan konstateras att det inte förväntas uppstå några framkomlighetsproblem i korsningen till följd av den planerade utbyggnaden av Maglehill. Högsta belastningsgrad har beräknats till 0,12 vilket väl understiger belastningsgraden för önskvärd servicenivå, 0,6.

6 KONSEKVENSER FÖR EVERT NILS VÄG/DAMMGATAN

Baserat på beräknade restider bör egentligen ingen trafik välja att köra via Evert Nils väg/Dammgatan. De planerade åtgärderna med hastighetsdämpandet åtgärder kommer ytterligare bidra till lägre framkomlighet och längre restider för boende i Maglehill som väljer att köra denna väg.

Emellertid finns en icke-kommunal förskola utmed Dammgatan, dit barn boende i Maglehill kan söka, besöksresor kan vara aktuella och man kan av olika andra skäl välja att köra en långsammare väg. Bedömningen har gjorts att maximalt 5-10% av den trafik som alstras inom Maglehill kan komma att välja att köra Evert Nils väg/Dammgatan, men att för merparten av de boende inom Maglehill är vägvalet inte intressant.

Trafikräkning gjord på Dammgatans östra del, nära Åkersbergsgatan ger en årsdygnstrafik på ca 520 fordon i öster. Trafikflödet på gatan minskar ju längre västerut man kommer och på de norra delarna av gatorna bedöms biltrafikflödet idag i huvudsak vara begränsat till boendetrafik. På dessa delar kommer tillkommande trafik att medföra en förändring jämfört med idag.

En trafikbullerberäkning har genomförts för det hus på Evert Nils väg som ligger närmast vägen. Beräkningarna visar att den genomsnittliga bullernivån över dygnet, ekvivalentnivån, med trafik från Maglehill landar på 48 dBA, vilket är väl under riktvärdet vid väsentlig ombyggnad, 55 dBA. Ju längre söderut på vägarna man kommer desto mindre inverkan har den tillkommande trafiken på trafikbullernivåerna.

Kopplingen till Maglehillsområdet ger emellertid också möjlighet för boende utmed Evert Nils väg/Dammgatan att välja att köra genom det nya området, t ex för att hämta och lämna barn vid den nya skolan, där barn inom området kan placeras i framtiden, men också till exempel att ansluta till väg 13 norr om Höör på ett genare sätt.

De i stadsdelsprogrammets bilaga PM Gatunät i västra Höör föreslagna åtgärderna, gångfartsområdet och väjningsplikt för mötande trafiken, begränsar framkomligheten i de punkter där det nya området ansluter till befintlig bebyggelse. Bedömningen är att åtgärderna kan ha viss effekt på vägvalet, men då det alltid kommer vara längre/ta längre tid att köra via Evert Nils väg/Dammgatan jämfört med att köra via Kvarnbäcksvägen eller Maglesåtesvägen så är det sannolikt inte åtgärderna i sig som påverkar om man väljer att köra denna vägen utan vad man har för start/målpunkt. Däremot har åtgärderna en god hastighetsdämpande effekt vilket är i högsta grad relevant då man här färdas på lokalgator där låga körhastigheter är en förutsättning för god boendemiljö och god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, ofta barn, som rör sig utmed och tvärs gatorna. Det kan övervägas att anlägga kompletterande hastighetsdämpande åtgärderna på något mer ställe utmed Dammgatan, utöver de som redan finns, för att säkra låga körhastigheter utmed hela sträckan.

Det befintliga flödet på gatorna är enligt trafikräkningen begränsat och bedömningen är att trafiktillskottet från Maglehill inte förväntas medföra att några kapacitetsproblem uppstår utmed gatorna eller i gatornas anslutningar till det övergripande gatunätet i Höör.

Enligt Trafikverkets hastighets-flödessamband ligger kapacitetsgränsen för en tätortsgata i mellanområde med hastighetsbegränsningen 40 km/tim på knappt 1000 fordon per timma, vilket motsvarar ett dygnsflöde på 8-10 000 fordon/dygn vid en dimensionerande timme på 10-12% av dygnstrafiken. Trafikflödet på Evert Nils väg och Dammgatan ligger under denna nivå, även med tillskott från Maglehill.

7 SAMMANFATTANDE SLUTSATS

Trafikutredningen behandlar en full utbyggnad av området mellan Kvarnbäck i norr och Maglasätevägen i söder i enlighet med det stadsdelsprogram som tagits fram för området. Trafikutredningen har reviderats till följd av synpunkter från Trafikverket och Länsstyrelsen i samband med samråd för den fjärde detaljplanen för området.

Ettapp 1, detaljplan för del av Åkersberg 1:6 m fl fastigheter är antagen. Planområdet har beräknats alstra ca 1500 fordon/. Ytterligare två detaljplaner är antagna och den fjärde har varit ute på samråd.

Vid full utbyggnad, ettapp 1-4, beräknas området alstra knappt 5000 fordon/dygn vilka antas ansluta till omgivande gatunät mot Maglasätevägen i söder, Kvarnbäcksvägen i nordöst samt till Evert Nils gata och Dammgatan i öst. Den tillkommande trafiken antas vara riktad in mot Höör, mot väg 23 och väg 13 söderut. En mindre del av trafiken alstrad inom området antas vara riktad mot väg 13 norrut.

Kapacitetsberäkningar har genomförts baserat på trafikflödet vid prognosåret 2045 inklusive full utbyggnad av området. Beräkningarna visar att det inte förväntas bli några framkomlighetsproblem i anslutningarna till det statliga vägnätet, väg 13 och väg 1304, kring området.

En del av trafiken som alstras inom Maglehill antas av olika skäl välja att köra via Evert Nils väg/Dammgatan även om detta vägval inte är det snabbaste. Den tillkommande trafiken bedöms vara begränsad men kommer att innebära en märkbar förändring för de boende utmed framför allt på den norra delen, där det inte förekommer någon genomgående trafik idag. Bedömningen är dock att såväl boendemiljön som gatorna i sig utmed dessa klarar förändringen utan att konsekvenserna överskrider gällande riktvärden och kapacitetstak.

Malmö 2025-02-19

Tyréns AB

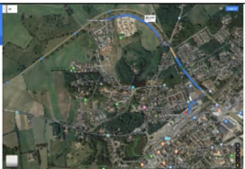
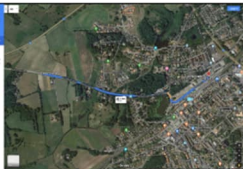
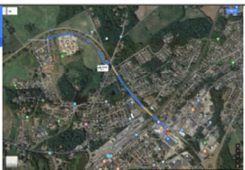
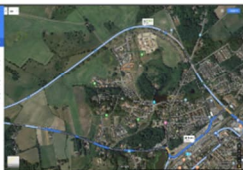
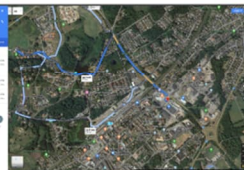
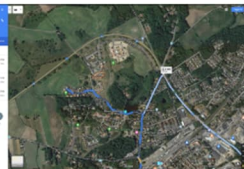
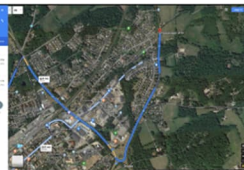
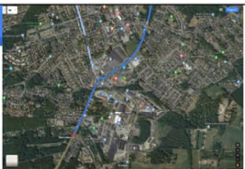
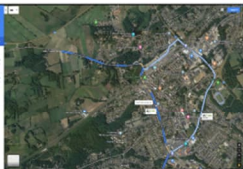
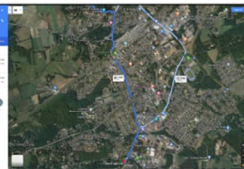
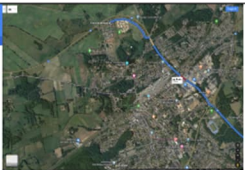
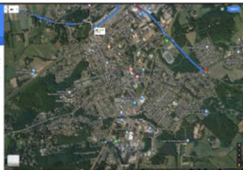
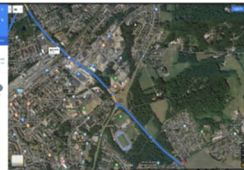
BILAGA

BEDÖMNING AV VÄGVAL

Baserat på en analys av kortast/snabbast väg från olika delar av Maglehill till externa målpunkter representerade av vägarna 13 och 23 samt till de interna målpunkterna inne i Höör har trafiken fördelats ut på de tre anslutningspunkterna till omgivande gatunät. Analysen har gjort med hjälp av Google maps för det omgivande gatunätet samt bedömning av restider internt inom området, från olika delar av området till anslutningspunkterna till omgivande gatunät – Maglasätessvägen, Kvarnbäcksvägen och Evert Nils väg/Dammgatan.

Totalt sett bedöms 50% av trafiken ansluta till Maglasätessvägen i söder, 40% till Kvarnbäcksvägen i norr och 10% bedöms välja Evert Nils väg/Dammgatan.

I tabellen och bilderna nedan redovisas restider uttagna från Google Maps från anslutning till Kvarnbäcksvägen, Maglasätessvägen och Evert Nils väg/Dammgatan. Restiderna från Google Maps redovisas också i den sammanställning/beräkning som redovisas i nästa bild.

Riktning	Via Kvarnbäcksvägen	Via Maglasätessvägen	Via Evert Nils väg/Dammgatan
Till pendlar-parkering/station			
Till dagligvaruhandel mm			
Till vårdcentral mm			
Väg 23 N			
Väg 23 S			
Väg 13 S			
Väg 13 N	Antas köra via Maglasätessvägen	Antas köra via Maglasätessvägen	Antas köra via Maglasätessvägen

I den första delen av tabellen redovisas restiderna enligt Google Maps i minuter från anslutningen till Kvarnbäcksvägen, Maglasätessvägen och Evert Nils väg/Dammgatan till en punkt som representerar respektive målpunkt i tabellen nedan. Målpunkterna inne i Höör har förenklat summerats till tre platser - stationen, verksamhetsområdena vid väg 13 i nordöstra delen av Höör samt de centralare delarna av Höör söder/sydväst om järnvägen. I praktiken finns hundratals, minst, olika målpunkter inom tätorten, men för att arbetet med trafikutläggningen ska vara någorlunda hanterbar och överblickbar har förenklingen med tre målområden inne Höör gjorts. Trafikutredningen omfattar inte heller att analysera hur den tillkommande trafiken påverkar varenda gata inne i Höör, varför den förenklade utläggning är tillräcklig.

I den andra delen, Beräknad restid från etapp till anslutning vägnät" redovisas beräknad restid från en central punkt inom respektive etapp till anslutningspunkten på det omgivande vägnätet, Kvarnbäcksvägen, Maglasätessvägen och Evert Nils väg/Dammgatan. Skyltad hastighet är satt till 40 km/tim på stadsdelsgatorna och 30 km/tim på lokalgatorna inne i Maglehill. Skyltad hastighet på övriga gator är hämtad från NVDB, Nationella VägDataBasen.

I del 3-4 beräknas totala restider för respektive etapp om man väljer att köra via Kvarnbäcksvägen, Maglasätessvägen eller Evert Nils väg/Dammgatan. Kortast restid har markerats med rött och har förenklat antagits vara det vägval boende inom respektive etapp kommer att välja. Antagandet baseras på att man alltid väljer den snabbaste vägen. Så rationell är inte alltid människan, ibland väljer man att köra andra vägar bara för att det är trevligt eller av helt andra skäl, t ex ska man hämta/lämna någon på vägen osv. Restidsberäkningarna visar dock att det aldrig går snabbast att köra via Evert Nils väg/Dammgatan, varför, baserat på antagandet att människan inte alltid är rationell och att man kan ha mindre målpunkter på vägen, antagandet har gjorts att 5-10% av den tillkommande trafiken från Maglehill väljer att köra Evert Nils väg/Dammgatan i alla fall. Framför allt antas att boende i etapp 3, som är den etapp som ansluter till Evert Nils väg/Dammgatan är mer benägna att välja denna väg (10% av trafiken) medan etapp 2 och 4 är mindre benägna till detta vägval (5% av trafiken).

I den sista delen av tabellen summeras den trafik i varje etapp som, huvudsakligen baserat på snabbast väg, väljer att köra via Kvarnbäcksvägen, Maglasätessvägen eller Evert Nils väg/Dammgatan och dess andel av den totala mängden trafik som beräknats alstras inom Maglehill beräknas, där andelarna avrundas till närmaste 10-tal.

Totalt sett bedöms 50% av trafiken ansluta till Maglasätessvägen i söder, 40% till Kvarnbäcksvägen i norr och 10% bedöms välja Evert Nils väg/Dammgatan.



Restid hämtad från Google maps	Via Kvarnbäcksvägen	Via Maglesåtesvägen	Via Evert Nils väg/Dammgatan		
Pendlarparkering/station	3	2	4		
Dagligvaruhandel/högstadium/badhus/ishall/bibliotek/Återvinning	3	4	5		
Vårdcentral/kulturhus/musikskola/Montessori	4	4	6		
Väg 23 N+verksamhetsområde nord	5	5	6		
Väg 23 S	6	5	7		
Väg 13 S+Waldorfskola	4	5	6		
Beräknad restid från etapp till anslutning vägnät					
etapp 2	1,20	0,30	1,58		
etapp 3	0,38	1,26	1,58		
etapp 4	0,80	0,85	1,58		
Total restid etapp 2				320	f/d
Pendlarparkering/station. Antagande 40% av de kommuninterna bilresorna.	4,20	2,30	5,58	45	f/d
Dagligvaruhandel/högstadium/badhus/ishall/bibliotek/Återvinning.					
Antagande 40% av de kommuninterna bilresorna.	4,20	4,30	6,58	45	f/d
Vårdcentral/kulturhus/musikskola/Montessori mm. Antagande 20% av de kommuninterna bilresorna.	5,20	4,30	7,58	22	f/d
Väg 23 N	6,20	5,30	7,58	16	f/d
Väg 23 S	7,20	5,30	8,58	112	f/d
Väg 13 S	5,20	5,30	7,58	48	f/d
Väg 13 N				32	f/d
Antal fordon som väljer snabbast väg=röda restider	93	211	16	320	f/d
Max 5-10% av trafiken antas välja att köra via Evert Nils väg/Dammgatan, trots att detta vägval aldrig är snabbast.					
Total restid etapp 3				1430	f/d
Pendlarparkering/station. Antagande 40% av de kommuninterna bilresorna.	3,38	3,26	5,58	200	f/d
Dagligvaruhandel/högstadium/badhus/ishall/bibliotek/Återvinning.					
Antagande 40% av de kommuninterna bilresorna.	3,38	5,26	6,58	200	f/d
Vårdcentral/kulturhus/musikskola/Montessori mm. Antagande 20% av de kommuninterna bilresorna.	4,38	5,26	7,58	100	f/d
Väg 23 N	5,38	6,26	7,58	72	f/d
Väg 23 S	6,38	6,26	8,58	501	f/d
Väg 13 S	4,38	6,26	7,58	215	f/d
Väg 13 N				143	f/d
Antal fordon som väljer snabbast väg=röda restider	586	701	143	1430	f/d
Max 5-10% av trafiken antas välja att köra via Evert Nils väg/Dammgatan, trots att detta vägval aldrig är snabbast.					
Total restid etapp 4				1430	f/d
Pendlarparkering/station. Antagande 40% av de kommuninterna bilresorna.	3,80	2,85	5,58	200	f/d
Dagligvaruhandel/högstadium/badhus/ishall/bibliotek/Återvinning.					
Antagande 40% av de kommuninterna bilresorna.	3,80	4,85	6,58	200	f/d
Vårdcentral/kulturhus/musikskola/Montessori mm. Antagande 20% av de kommuninterna bilresorna.	4,80	4,85	7,58	100	f/d
Väg 23 N	5,80	5,85	7,58	72	f/d
Väg 23 S	6,80	5,85	8,58	501	f/d
Väg 13 S	4,80	5,85	7,58	215	f/d
Väg 13 N				143	f/d
Antal fordon som väljer snabbast väg=röda restider	586	772	72	1430	f/d
Max 5-10% av trafiken antas välja att köra via Evert Nils väg/Dammgatan, trots att detta vägval aldrig är snabbast.					
Totalt som antas välja köra via respektive gata	1265	1684	231	3180	f/d
Andel av totalt nyalstrad trafik	40%	53%	7%	100%	
Avrundade andelar	40%	50%	10%		