

RAPPORT  
**TRAFIKUTREDNING ELISEFARM**



REVIDERING  
2021-10-22

**UPPDRAG** 316553, Elisefarm revideringar

Titel på rapport: Trafikutredning Elisefarm

Status: Granskningshandling

Datum: 2021-10-22

**MEDVERKANDE**

Beställare: Elisefarm AB

Kontaktperson: Ingrid Linné

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Tobjörn Melin/Paul Myhrberg

Handläggare trafik: Anna-Karin Nyberg, Jonas Hedlund

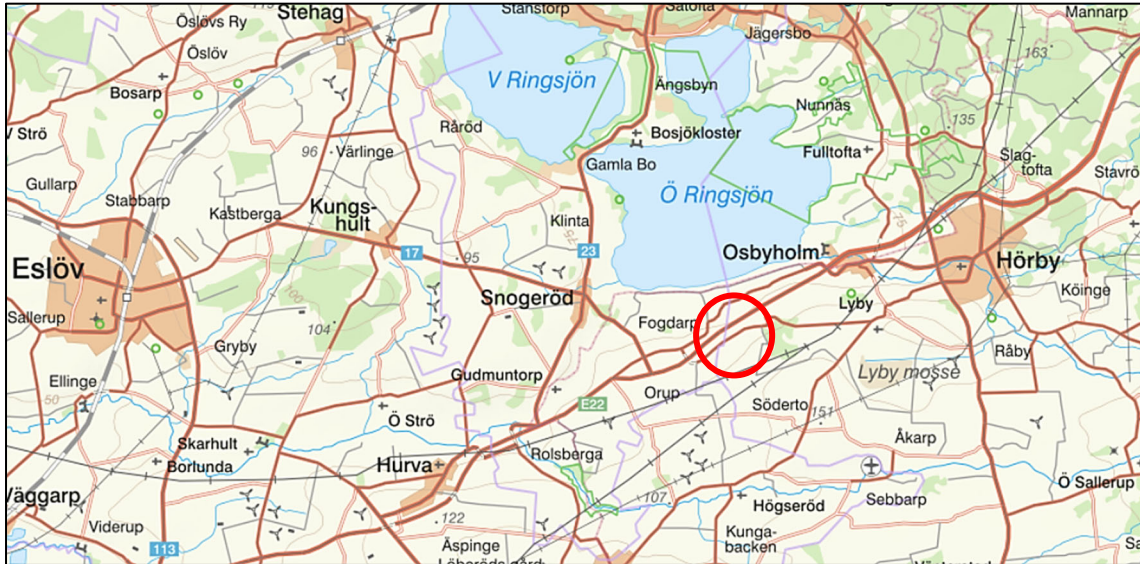
Kvalitetsgranskare: Sophia Hammarberg

	<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNINGUPPDRAG.....</b>	<b>2</b>
	<b>MEDVERKANDE .....</b>	<b>2</b>
<b>1</b>	<b>BAKGRUND OCH SYFTE .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>FÖRUTSÄTTNINGAR.....</b>	<b>6</b>
	2.1 PLANERAD UTBYGGNAD.....	6
	2.2 VÄGNÄT OCH BILTRAFIKFLÖDEN.....	7
	2.3 KOLLEKTIVTRAFIK .....	9
	2.4 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK .....	11
	2.5 OLYCKSSTATISTIK.....	11
<b>3</b>	<b>KONSEKVENSER .....</b>	<b>13</b>
	3.1 BILTRAFIKALSTRING.....	13
	3.2 TRAFIKFÖRDELNING.....	15
	3.3 FRAMTIDA BILTRAFIKFLÖDEN .....	16
	3.4 PARKERINGSBEHOV .....	21
	3.5 FRAMKOMLIGHET .....	26
	3.6 TRAFIKSÄKERHET.....	29
<b>4</b>	<b>UTFORMNINGSPRINCIPER.....</b>	<b>31</b>
	4.1 BILTRAFIK .....	31
	4.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	34
<b>5</b>	<b>INFÖR DETALJUTFORMNING - ÅTGÄRDSFÖRSLAG.....</b>	<b>34</b>
<b>6</b>	<b>SAMMANFATTANDE SLUTSATS.....</b>	<b>39</b>
	<b>BILAGA.....</b>	<b>40</b>

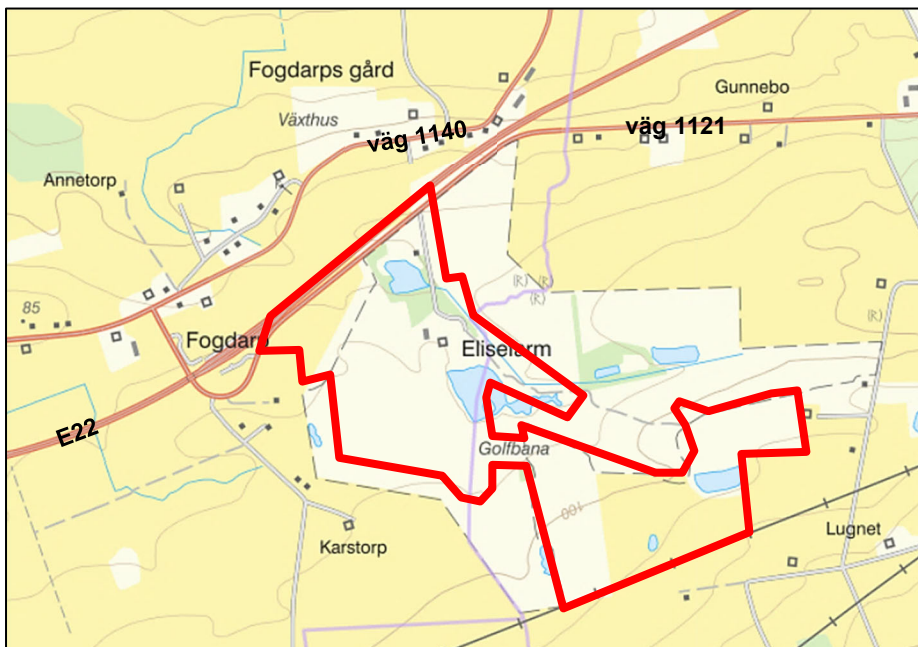


## 1 BAKGRUND OCH SYFTE

Elisefarm ligger söder om Ringsjön, på gränsen mellan Hörs och Hörby kommun i Skåne, se figur 1 och 2. Elisefarm vill exploatera området kring golfbanan och få området detaljplanelagt för detta. Ambitionen är att på lång sikt bygga 600 - 750 bostäder. Området är ca 58 ha stort.



Figur 1. Planområdets läge markerat med röd ring, kartunderlag: viss.lansstyrelsen.se.



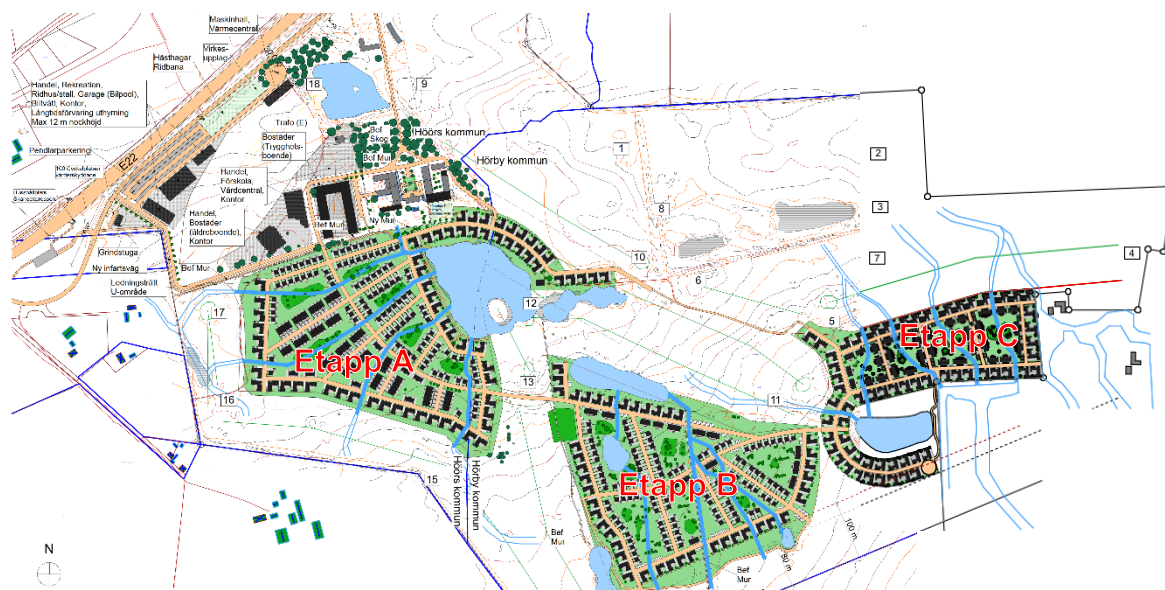
Figur 2. Planområdet markerat med röd linje, kartunderlag: viss.lansstyrelsen.se.

Syftet med trafikutredningen är att utreda de trafikala konsekvenserna av den planerade utbyggnaden, dels inom planområdet, dels på vägnätet i anslutning till planområdet. Föreliggande revidering avser att uppdatera utredningen avseende de synpunkter som framförts i samband med samråd samt att delvis ny situationsplan tagits fram.

## 2 FÖRUTSÄTTNINGAR

### 2.1 PLANERAD UTBYGGNAD

Inom planområdet planeras huvudsakligen för utbyggnad av bostäder – villor och radhus – men även för till exempel förskola, äldreboende, trygghetsboende, vårdcentral, kontor, mindre verksamheter, rekreation samt viss handel, se bild nedan och bilaga.



Figur 3. Planerad utbyggnad med befintlig anläggning i norr med etapp A-C markerad, källa: Situationsplan 210915 och illustrationsplan 200115, Lloyds arkitekter.

Omfattningen av utbyggnaden som utgjort underlag för trafikutredningen uppgår till följande:

Typ	Innehåll
Bostäder	659 bostäder
Förskola	120 barn
Äldreboende med kontor	60 boende
Trygghetsboende	ca 100 bostäder
Vårdcentral med kontor	-
Handel	T ex mindre närbutik
Verksamheter vid E22	Ej närmare definierat, kan till exempel bli maskinhall, värme-central, handel, rekreation, ridhus, garage (bilpool), biltvätt, kontor, långtidsförvaring, uthyrning eller liknande, dock antas inga stora trafikalstrande verksamheter.

Utbyggnaden av bostäder förväntas ske etappvis, där den första etappen, etapp A utgörs av området närmast E22 och befintlig anläggning. Etapp B och C ligger väster om etapp A, där etapp B förväntas byggas ut före etapp C. De olika etapperna framgår av bilden ovan där etapp A avser bebyggelsegruppen närmast befintlig anläggning, etapp B den mellersta bebyggelsegruppen och etapp C bebyggelsegruppen längst bort från befintlig anläggning. Verksamheterna antas byggas ut inom ramen för etapp A.

Bostäderna fördelar sig på de olika etapperna enligt följande sammanställning, där ett hushåll motsvarar en bostad och varje stadsvilla omfattar fyra hushåll, i trafikstringsberäkningen:

Område A			
Hustyp	Antal hus	BTA	BOA
Villa 1, 1-plans	35	6300	5320
Villa 2, 1-plans	30	5970	5040
Parhus, 2-plans	15	1860	1590
Kedjehus, 2-plans	108	13392	11448
Radhus, 2,5-plans	74	14948	12876
Stadsvilla A, 2,5-plans	0	0	0
Stadsvilla B, 2,5-plans	0	0	0
<b>Summa</b>	<b>262</b>	<b>42470</b>	<b>36274</b>

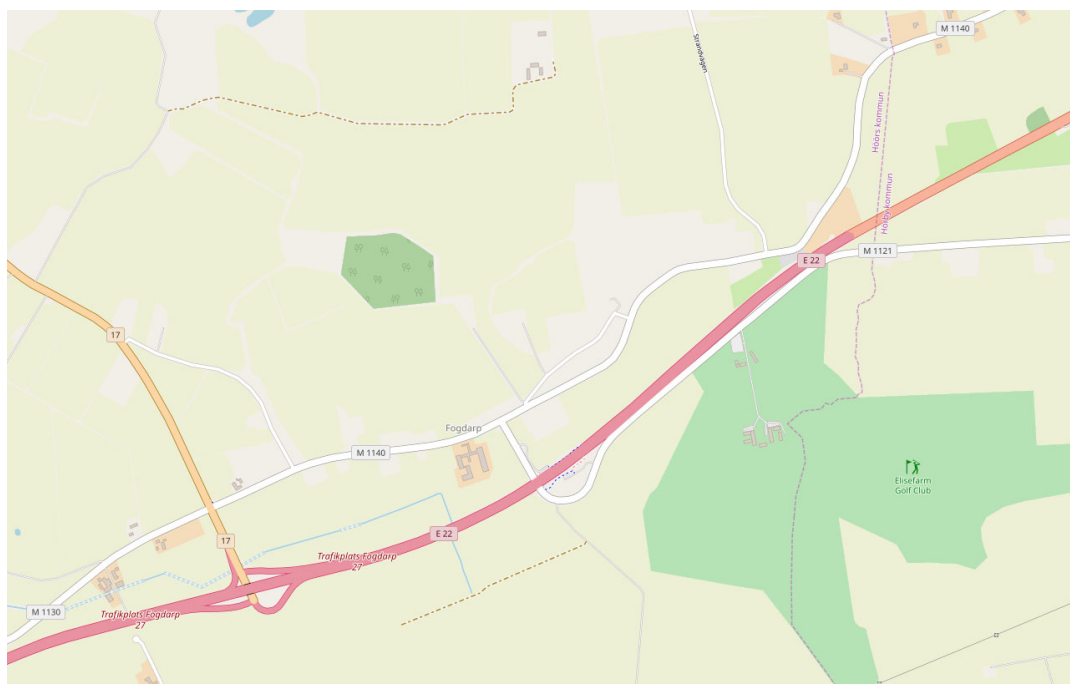
Område B			
Hustyp	Antal hus	BTA	BOA
Villa 1, 1-plans	44	7920	6688
Villa 2, 1-plans	0	0	0
Parhus, 2-plans	0	0	0
Kedjehus, 2-plans	107	13268	11342
Radhus, 2,5-plans	0	0	0
Stadsvilla A, 2,5-plans	5	1810	1560
Stadsvilla B, 2,5-plans	9	4248	3708
<b>Summa</b>	<b>165</b>	<b>27246</b>	<b>23298</b>

Område C			
Hustyp	Antal hus	BTA	BOA
Villa 1, 1-plans	46	8280	6992
Villa 2, 1-plans	16	3184	2688
Parhus, 2-plans	0	0	0
Kedjehus, 2-plans	0	0	0
Radhus, 2,5-plans	0	0	0
Stadsvilla A, 2,5-plans	17	6154	5304
Stadsvilla B, 2,5-plans	15	7080	6180
<b>Summa</b>	<b>94</b>	<b>24698</b>	<b>21164</b>

Hela området				
Hustyp	Antal hus	BTA	BOA	Antal hushåll
Villa 1, 1-plans	125	22500	19000	125
Villa 2, 1-plans	46	9154	7728	46
Parhus, 2-plans	15	1860	1590	15
Kedjehus, 2-plans	215	26660	22790	215
Radhus, 2,5-plans	74	14948	12876	74
Stadsvilla A, 2,5-plans	22	7964	6864	88
Stadsvilla B, 2,5-plans	24	11328	9888	96
<b>Summa</b>	<b>521</b>	<b>94414</b>	<b>80736</b>	<b>659</b>

Ca 35% av de planerade bostäder ligger i Hörs kommun och 65% i Hörby kommun.

## 2.2 VÄGNÄT OCH BILTRAFIKFLÖDEN



Figur 4. Vägnät med vägnummer, källa Openstreetmap © Openstreetmap bidragsgivare.

E22 passerar norr om planområdet. Vägen är motorväg med två körfält i vardera riktningen med hastighetsbegränsningen 110 km/tim. Vägen ingår i det funktionellt prioriterade vägnät och är en TEN-T väg, dvs den ingår i Trans-European Transport Network, vilket innebär att den är av särskild internationell betydelse. Vägen är också rekommenderad för transporter med farligt gods. E22 går mot

Lund/Malmö/Köpenhamn i väster och mot Hörby/Kristianstad/Blekinge och vidare norrut utmed ostkusten i öster.

Nordväst om planområdet går riksväg 17, från trafikplats Fogdarp på E22 och vidare norrut mot bland annat Eslöv. Vägen är vanlig väg, 7,5 m bred, med hastighetsbegränsningen 70 km/tim. Väg 17 är en regionalt viktig väg och är rekommenderad för transporter med farligt gods. Väg 17 leder mot nordväst via vilken man når Höör (väg 23 norrut), Eslöv och i förlängningen Landskrona och E6 i väster.

Lokalt närmast planområdet passerar väg 1121. Vägen är vanlig väg, 7,5 m bred och med hastighetsbegränsningen 70 km/tim. Via väg 1121 kan man köra mot Hörby och väg 13 öster om Elisefarm.

Väg 1121 ansluter till väg 1140 norr om E22. Väg 1140 är 7 m bred med hastighetsbegränsningen 70 km/tim och ansluter i sin tur till väg 17 i väster.

Vägarna 1121 och 1140 utgör de huvudsakliga tillfartsvägarna till planområdet. Enligt Trafikverket är det inte aktuellt med sänkt hastighet på väg 1121 och väg 1140.

Det aktuella vägnätet trafikeras enligt Trafikverkets trafikräkningar trafikflöden redovisade i tabellen nedan, dubbelriktade flöden. Trafikräknepunkternas läge framgår av Figur 5 nedan, under tabellen.

Det kursiva flödet i punkt 4 utgår från de trafikräkningar som finns för den aktuella vägen men har givits ett tillskott från den befintliga verksamheten då det inte finns några trafikräkningar på de aktuella avsnitten av vägarna.

Kursiva flöden i punkt 2 och 5 har bedömts baserat på omgivande trafikräkningar.

Vägavsnitt		Trafikräkningar		
		Totalt antal fordon	Andel tung trafik	Räkneår
1	Väg 17 norr väg 1140	2520	13%	2018
2	<i>Väg 17 norr om E22</i>	2420	11%	2019
3	Väg 1121 öster om Elisefarm	190	16%	2013
4	<i>Väg 1121 väster om Elisefarm</i>	390	10%	2013
5	<i>Väg 1140 väster om 1121</i>	560	6%	2016
6	Väg 1140 öster om 1121	360	7%	2016
7	E22 öster om trafikplats Fogdarp	13500	12%	2015
8	E22 väster om trafikplats Fogdarp	12240	13%	2015





Figur 5. Lägen för redovisade trafikräkningar och bedömda flöden, kartunderlag: Openstreetmap © Openstreetmap bidragsgivare.

## 2.3 KOLLEKTIVTRAFIK

### 2.3.1 BUSS

I nära anslutning till planområdet, vid vägporten under E22, finns busshållplats Fogdarp vilken trafikeras av Skånetrafikens busslinjer Skåneexpressen 1 och 2 samt linje 474. Linjerna trafikeras enligt följande under en vardag:

Linje	Sträckning	Antal turer per vardag, båda riktningarna
Skåneexpressen 1	Malmö-Kristianstad	88
Skåneexpressen 2	Lund-Hörby	88
Linje 474*	Eslöv-Hörby	29

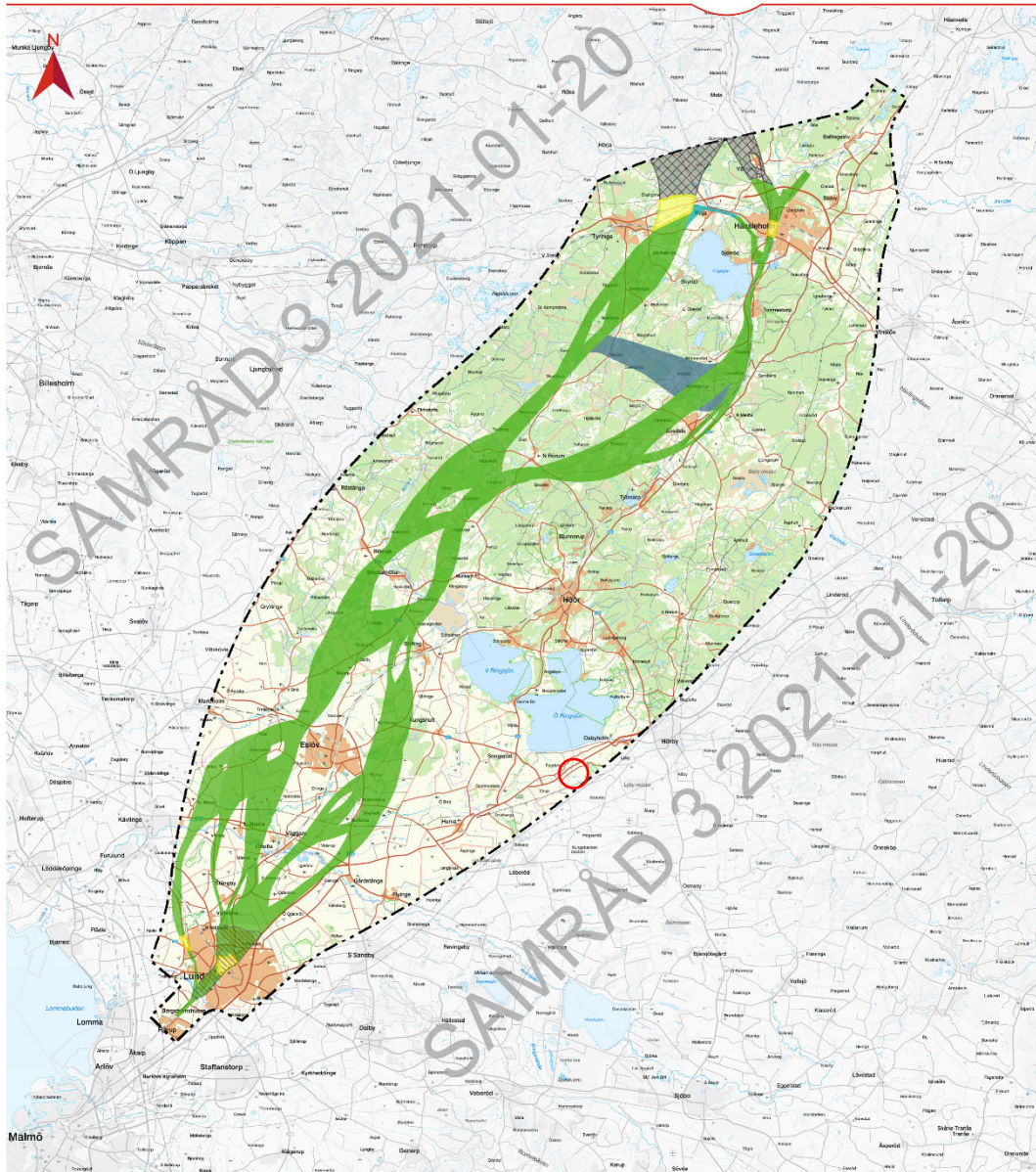
\* Går endast dagtid måndag-fredag.

### 2.3.2 HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG

Trafikverket planerar för höghastighetsjärnväg mellan Hässleholm och Lund, ca 70 km lång ny dubbelspårig stambana med hastigheten 320 km/h för höghastighetståg och 250 km/h för snabba regionaltåg.

Planerad byggstart för höghastighetsjärnvägen är någon gång mellan 2027-2029. Byggtiden uppskattas grovt till ca tio år. Lokaliseringsutredningen ska vara klar 2023 och i januari i år presenterade Trafikverket sina förslag till järnvägskorridorer.

Planområdet ligger i utredningsområdets södra del, se bild nedan hämtad från samrådet för föreslagna korridorer på Trafikverkets hemsida, och berörs inte av de föreslagna korridorerna.









## LOKALISERINGSUTREDNING HÄSSLEHOLM - LUND

Underlag för Samråd 3  
Utkast lokaliseringalternativ  
Samtliga alternativ

Datum: 2021-01-20  
Skala (A3): 1:250 000

0 2 4 6 8 10 km  
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

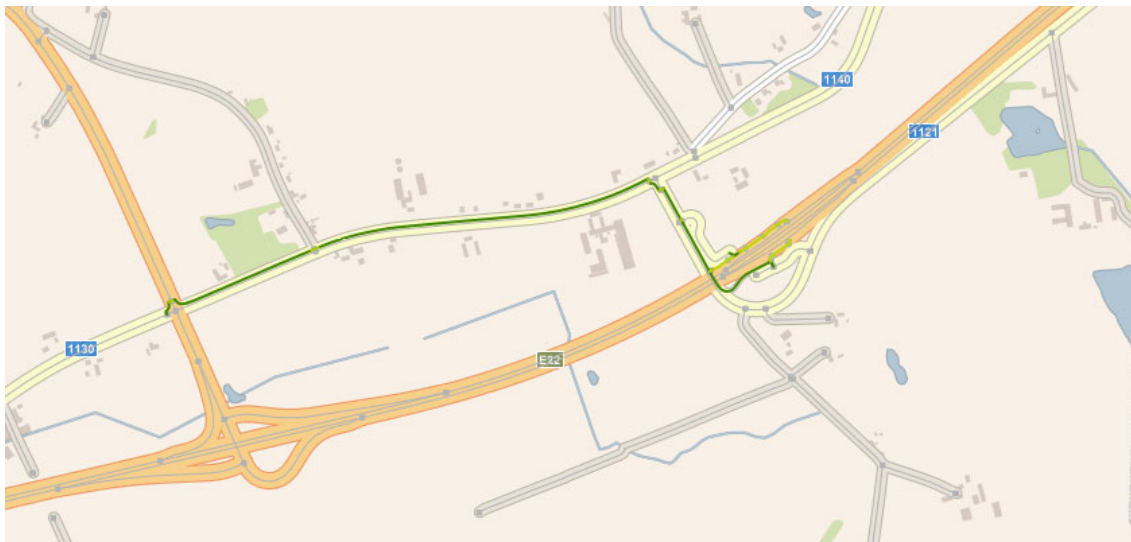
### Teckenförklaring

-  Tunnel
-  Område för station
-  Korridor
-  Möjlig framtida anslutning från Stockholm
-  Alternativ kopplingspunkt N
-  Alternativ kopplingspunkt S

Figur 6. Utredningsområde för höghastighetsjärnväg Hässleholm-Lund med studerade lokaliseringalternativ, källa: Samrådsunderlag Höghastighetsjärnväg Hässleholm-Lund, Trafikverket.se.

## 2.4 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Separerad gång- och cykelbana finns utmed väg 1140 och väg 1121 från väg 17 i väster till busshållplatsen på E22 vid vägporten för väg 1121 under E22 väster om planområdet. Cykelbanan är separerad från vägbanan med kantstöd. Bilvägarna korsas i plan utan särskild markering eller hastighetssäkring. I övrigt hänvisas till cykling i blandtrafik.

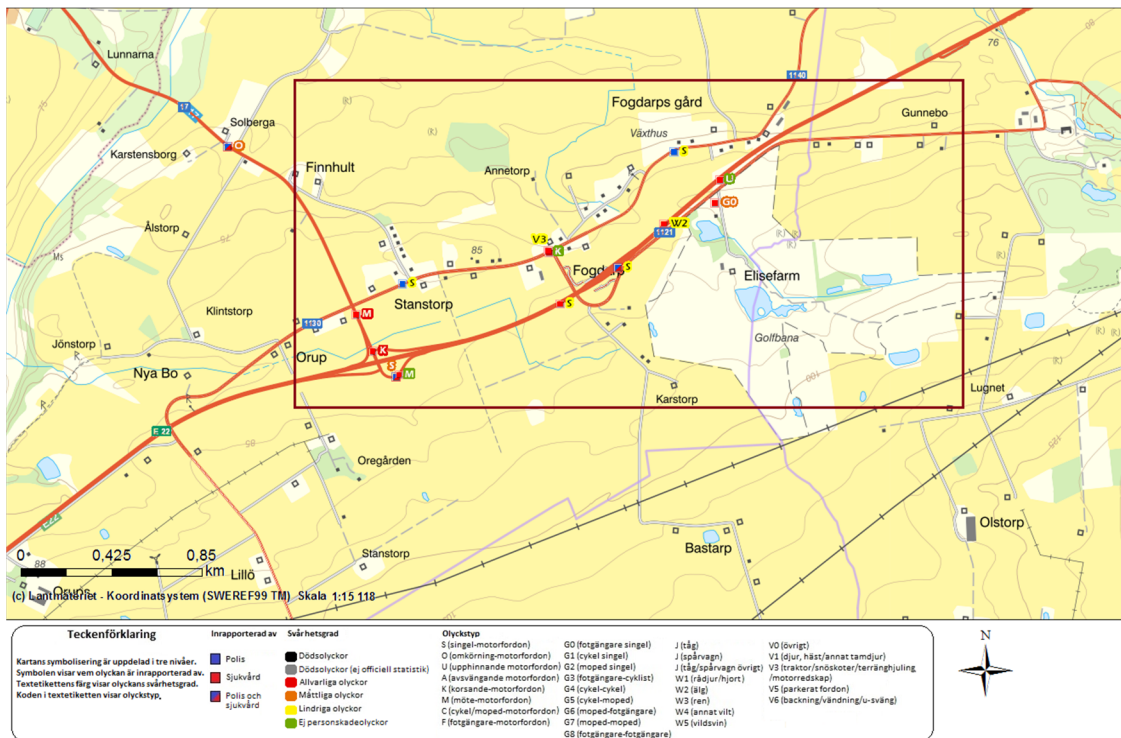


Figur 7. Cykelbana, grön linje, till busshållplatsen vid E22, källa NVDB.

Det finns inga räkningar avseende antalet gång-och cykeltrafikanter på vägnätet kring planområdet. Bedömningen är att detta sannolikt är mycket begränsat och att den främsta målpunkten är busshållplatsen vid E22.

## 2.5 OLYCKSSTATISTIK

Olycksstatistik för det studerade vägnätet har hämtats från STRADA för femårsperioden 20140701-20190701. På grund av nya bestämmelser avseende vem som får hämta olycksstatistik har inga nyare uppgifter kunnat hämtas.



Figur 8. Olycksstatistik från STRADA 20140701-20190701, uttagsdatum 20191002.

Totalt har det inträffat 14 olyckor i området, varav 11 med personskada. Skadeföljden har huvudsakligen varit lindrig/måttlig men två olyckor hade allvarlig skadeföljd där två personer skadats allvarligt.

### 3 KONSEKVENSER

#### 3.1 BILTRAFIKALSTRING

Trafikalstringsberäkningar har genomförts för dagens situation med befintlig verksamhet samt för framtida situation med planerade utbyggnader.

##### 3.1.1 NULÄGE

Den befintliga verksamhetens trafikalstring har beräknat utifrån erhållna uppgifter avseende antal besökare, anställda och transporter. I tabellen redovisas antal fordonsrörelser, in+ut, per medeldygn. Antalet fordonsrörelser per dygn beräknas som antalet besökare eller anställda dividerat med antalet personer per fordon multiplicerat med 2 (en fordonsrörelse in och en fordonsrörelse ut).

Nuvarande verksamhet	Antal besökare/ anställda/ leveranser	Antal personer/fordon	Antal fordonsrörelser in+ut/dygn
<b>Golfbanan</b>			
Antal golfare/medeldygn	20	1,5	=20/1,5*2=26,7
<b>Spa</b>			
Antal besökare/medeldygn	10	1,5	=10/1,5*2=13,3
<b>Restaurang</b>			
Antal besökare/medeldygn	70	1,5	=70/1,5*2=93,3
<b>Hotell</b>			
Antal boende/medeldygn	15	1,5	=15/1,5*2=20
<b>Konferenser</b>			
Antal konferensbesökare/medeldygn	10	1,5	=10/1,5*2=13,3
<b>Totalt antal besökare/medeldygn</b>	<b>125</b>	<b>1,5</b>	<b>=125/1,5*2=166,6</b>
<b>Antal anställda totalt alla verksamheterna</b>			
Totalt/medeldygn	15	1,2	=15/1,2=25
<b>Antal leveranser totalt alla verksamheter</b>			
Totalt/medeldygn	4	-	=4*2=8
<b>Total trafikalstring, fordonsrörelser/medeldygn</b>			<b>199,6</b>

Totalt beräknas den befintliga verksamheten alstra knappt 200 fordonsrörelser per dygn in+ut till anläggningen.

##### 3.1.2 NOLLALTERNATIV

I nollalternativet antas den befintliga verksamheten finnas kvar med samma omfattning som idag.

Mindre utbyggnadsplaner finns avseende hotell- och konferensdelarna men det är osäkert när i tiden dessa kommer till stånd. Dessa antas inte påverka verksamhetens trafikalstring i någon större omfattning.

##### 3.1.3 UTBYGGNADSNALTERNATIV

Trafikalstringsberäkningarna för bostäder har i de tidigare versionerna av trafikutredningen baserats på underlag avseende bilresande som inhämtats från Region Skånes resvaneundersökning för Skåne 2018 för Höör/Hörby kommun, i kombination med statistik från SCB avseende antal boende per hushåll. Detta underlag gav ett alstringstal på ca 5,2 fordonsrörelser per hushåll och dygn, inkl tillskott på 15% för nyttotrafik. Det beräknade alstringstalet ligger även i linje med Trafikverkets alstringsverktyg.

Höors kommun brukar räkna med 6-8 fordonsrörelser/bostad. Fortsättningsvis används alstringstalet **6 fordonsrörelser/hushåll** för bostäderna, dvs något högre än vad statistiken och Trafikverkets alstringsverktyg redovisar.

För verksamheterna har trafikstringsberäkningen baserats på erhållet underlag och antaganden kring antal besökare och/eller anställda per dygn mm.

För butiken i de centrala delarna av området och för byggrätterna närmast E22 har Trafikverkets alstringsverktyg använts. Närmast E22 är flera olika typer av verksamheter tänkbara men i dagsläget finns ingen vetskap om vad det kommer att bli. Alstringsberäkningarna har därför gjorts för kategorierna kontor, storindustri, sportanläggning och närbutik enligt följande:

- 500 kvm kontor
- 1500 kvm storindustri, vilket antas spegla t ex värmecentral, maskinhall, garage, långtidsförvaring mm
- 2000 kvm sportanläggning med i snitt ca 160 besökare/dygn vilket antas spegla rekreation, ridhus/stall,
- 500 kvm närbutik, som antas spegla en trafikalandhandel till skillnad från kategorierna detaljhandel och stormarknad som är mer HM och Ica Maxi-karaktär.

De nya antagandena avseende verksamheterna närmast E22 innebär en något ökad trafikstring jämfört med tidigare.

Samtliga gjorda antaganden redovisas i tabellen nedan.

Utbyggnadsplanerna beräknas ge upphov till följande tillkommande trafik.

Innehåll	Antal	Beräknad trafikstring per medeldygn	Antaganden för alstring
Bostäder	659 radhus/villor	$=659*6=3954$ <b>Totalt 3954 fordonsrörelser/dygn</b>	6 fordonsrörelser/hushåll
Förskola	120 barn	$=6*20*90\%/1,3*4*90\%=299,1$ + $=6*4*95\%/1,2*2=38$ + $=1*2=2$ <b>Totalt 339,1 fordonsrörelser/vardagsdygn</b>	6 avdelningar med 20 barn per avdelning (enl Höors kommun. 90% av barnen antas köras till/från förskolan 1,3 barn/bil (syskon), å 4 fordonsrörelser/bil och dygn 90% kommer utifrån +4 anställda/avdelning, 95% åker bil, 1,2 personer/bil, å 2 fordonsrörelser/bil och dygn. +1 leverans/dygn (mat, material etc)
Äldreboende med kontor	60 boende	$=60*2=120$ + $=60*0,33*95\%/1,2*2=31,4$ + $=1*2=2$ <b>Totalt 153,4 fordonsrörelser/dygn</b>	2 bilförflyttning/boende och dygn (besökare, sjukresor etc) +0,33 anställda/boende (samma som i Maglehill i Höör), 95% i bil, 1,2 personer/bil, å 2 fordonsrörelser/bil och dygn +1 leveranser/dygn (mat, material mm)
Trygghetsboende	ca 100 boende	$=100*3=300$ + $3*95\%*2=5,7$ <b>Totalt 305,7 fordonsrörelser/dygn</b>	3 bilförflyttning/boende och dygn (besökare, sjukresor etc) +3 anställda/dygn, 95% i bil, å 2 fordonsrörelser/bil och dygn
Vårdcentral med kontor	3300 kvm	$=8*3*5*1*95\%/1*2=228$ + $=(5+3)*95\%/1,2*2=12,7$ + $=2*2=4$ <b>Totalt 244,7 fordonsrörelser/dygn</b>	Mottagning 8 timmar/vardag 3 patienter/timma och vårdgivare, 95% i bil, 1 vårdtagare per bil 5 vårdgivare per dag (läkare, distriktsköterska, sjukgymnast etc) 3 övrig personal (reception, städ etc), 95% i bil, 1,5 personer/bil, å 2 fordonsrörelser/bil och dygn +2 leveranser/dygn (prover, material etc)

Innehåll	Antal	Beräknad trafikstring per medeldygn	Antaganden för alstring
Butik	ca 520 kvm	$=70 \cdot 0,6=42$ <b>Totalt 42 fordonsrörelser/dygn</b>	Trafikverkets trafikstringsverktyg kategori närbutik på landsbygd i Höörs kommun. 40% av de bilburna besökarna antas vara boende/besökare i området som stannar till på vägen.
Verksamheter närmast E22	ca 4500 kvm	<b>301 fordonsrörelser/dygn</b>	Trafikverkets trafikstringsverktyg landsbygd i Höörs kommun 500 kvm kontor 15 anställda 1500 kvm storindustri med 10 anställda 2000 kvm sportanläggning med 160 besökare/dygn 500 kvm närbutik (mindre butik) med 3 anställda.
<b>Totalt fordonsrörelser/medeldygn</b>		<b>~5339,9</b>	

Totalt beräknas den planerade utbyggnaden alstra drygt 5300 fordonsrörelser/dygn in+ut till planområdet.

### 3.2 TRAFIKFÖRDELNING

Trafikens fördelning på vägnätet kring planområdet har baserats på resvaneundersökningar för Skåne och det underlag avseende bilresor till/från Höör och Hörbys kommuner som redovisas i dessa.

En stor del av biltrafiken görs internt inom kommunerna, drygt 30%, och dessa båda kommuner har också ett stort utbyte mellan sig, knappt 15%.

Utöver den "interna" biltrafiken har en stor del av biltrafiken mål/startpunkt i framför allt Malmö/Lund och övriga sydvästra Skåne, drygt 20%, och en relativt stor andel kör mot Eslöv, Hässleholm och Helsingborg (20%). Knappt 10% av bilresorna är riktade mot sydöst (Sjöbo, Ystad, Simrishamn mm) och en liten del har mål österut t ex Kristianstad, knappa 5%.

Baserat på mål/startpunkt enligt ovan och vägnätets utformning och hur planområdet kopplar till detta har trafiken till/från planområdet antagits fördela sig enligt följande:

Väg/riktning	Andel av den totala trafiken	Fördelning befintlig verksamhet	Fördelning tillkommande trafik
Väg 17 m fl mot nordväst	40%	80	2135
E22 västerut	25%	50	1335
E22 österut	25%	50	1335
Väg 13 m fl mot sydöst	10%	20	535
Summa	100%	200	5340

I de stora andelarna som antas välja väg 17 mot nordväst och E22 österut ligger intern trafik inom/mellan kommunerna bl a till kommuncentra Höör och Hörby.

Merparten av trafiken antas välja att köra väg 1121 och väg 1140 västerut och ansluta till väg 17 norr om trafikplats Fogdarp, där drygt hälften av trafiken kör mot trafikplatsen och E22 och resterande trafik kör norrut på väg 17.

Den nyalstrade trafiken ansluter till området via den nya infartsvägen.

### 3.3 FRAMTIDA BILTRAFIKFLÖDEN

Dagens trafik enligt Trafikverkets trafikräkningar på vägnätet kring planområdet har räknats upp till prognosåret 2040 med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal för Skåne län gällande från 2018-04-01.

I nollalternativet läggs ett tillskott i enlighet med nuläget till de uppräknade trafiksliffrorna. Kursiva flöden är bedömda. Trafikflödet på vägnätet i nollalternativet beräknas uppgå till följande, trafikflödespunkternas läge på vägnätet redovisas i tabellen nedan.

Vägavsnitt	Nollalternativ 2040	
	Totalt antal fordon	Andel tung trafik
1 Väg 17 norr väg 1140	3500	14%
2 Väg 17 norr om E22	3300	11%
3 Väg 1121 öster om Elisefarm	300	16%
4 Väg 1121 väster om Elisefarm	500	11%
5 Väg 1140 väster om 1121	700	6%
6 Väg 1140 öster om 1121	500	7%
7 E22 öster om trafikplats Fogdarp	19300	13%
8 E22 väster om trafikplats Fogdarp	17500	14%
9 Se punkt 4 ovan		



Figur 9. Lägen på vägnätet för redovisade trafikflöden i nollalternativet, kartunderlag: Openstreetmap © Openstreetmap bidragsgivare.

I utbyggnadsalternativet har dagens trafik enligt Trafikverkets trafikräkningar räknats upp till prognosåret 2040 på samma sätt som i nollalternativet. Till de uppräknade flödena har tillskott för såväl befintlig verksamhet som planområdets trafikstring lagts. Trafikflödespunkternas läge på vägnätet redovisas i Figur 10. Kursiva flöden är bedömda.

Vägavsnitt	Utredningsalternativ 2040	
	Totalt antal fordon	Andel tung trafik
1 Väg 17 norr väg 1140	5600	10%
2 Väg 17 norr om E22	6000	7%
3 Väg 1121 öster om Elisefarm	800	7%
4 Väg 1121 väster om Elisefarm	5100	4%
5 Väg 1140 väster om 1121	5300	3%
6 Väg 1140 öster om 1121	500	7%
7 E22 öster om trafikplats Fogdarp	20600	12%
8 E22 väster om trafikplats Fogdarp	18800	13%
9 Väg 1121 mellan befintlig och ny infart till Elisefarm	1000	6%

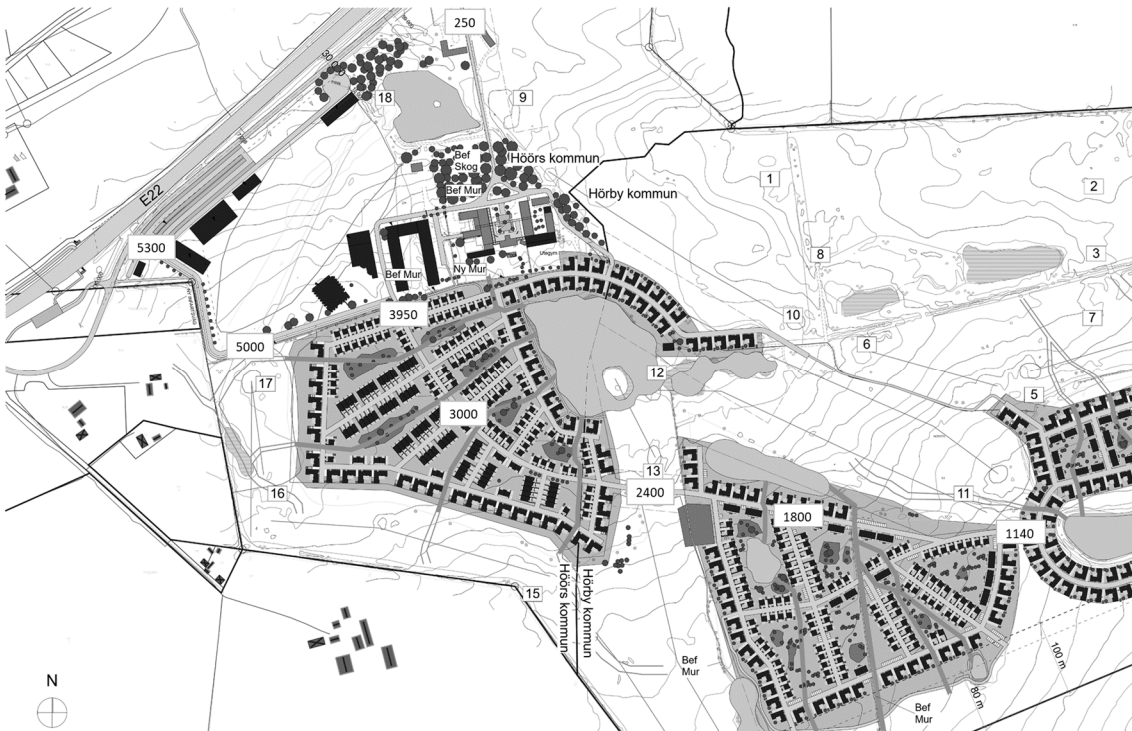




Figur 10. Lägen på vägnätet för redovisade trafikflöden i utredningsalternativet, kartunderlag: Openstreetmap © Openstreetmap bidragsgivare.

### 3.3.1 TRAFIKFLÖDET INOM PLANOMRÅDET

Trafik alstrad av de planerade utbyggnaderna har översiktligt bedömts uppgå till följande nivåer på uppsamlingsgatan och infartsvägarna enligt Figur 11. I flödet på den befintliga infartsvägen i norr ingår även trafik till den befintliga verksamheten.



Figur 11. Trafikflödets fördelning inom planområdet vid full utbyggnad, etapp A, B och C, bildkälla: Situationsplan 210913, Lloyds arkitekter.

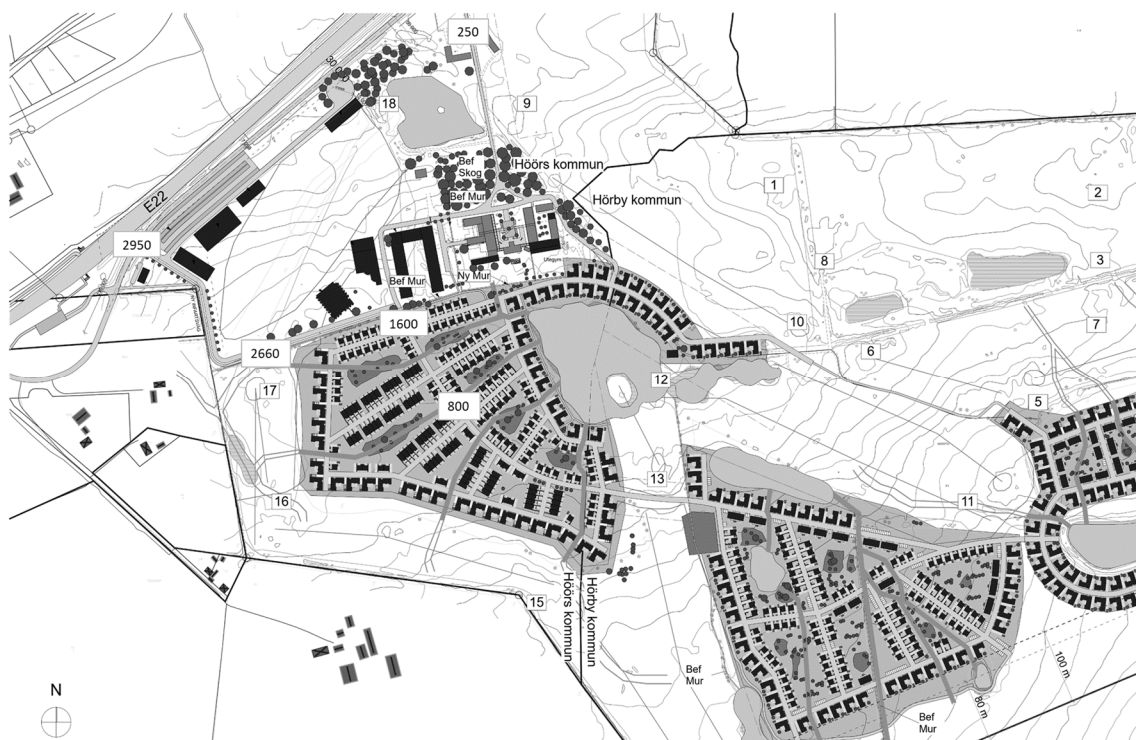
### 3.3.2 TRAFIKFLÖDEN ETAPPUTBYGGNAD

I tabellerna nedan redovisas trafikflödena på omgivande vägnät och inom planområdet vid etapputbyggnad. Prognosåren för etapperna har antagits till 2030 för utbyggnad av etapp A och 2035 för utbyggnad av etapp B. Full utbyggnad enligt ovan, kap 3.3, omfattar även utbyggnad av etapp C. Trafikflödespunkternas läge framgår av Figur 10.

#### UTBYGGNAD AV ETAPP A PROGNOŚÅR 2030

Vägavsnitt	Trafikräkningar			Nollalt 2030		Utredningsalt 2030	
	Totalt	Andel lb	räkneår	Totalt	Andel lb	Totalt	Andel lb
1 Väg 17 norr väg 1140	2520	13%	2018	3000	14%	4200	11%
2 Väg 17 norr om E22	2420	11%	2019	2800	11%	4300	8%
3 Väg 1121 öster om Elisefarm	190	16%	2013	200	20%	500	9%
4 Väg 1121 väster om Elisefarm	390	10%	2013	400	12%	2900	4%
5 Väg 1140 väster om 1121	560	6%	2016	600	7%	3100	3%
6 Väg 1140 öster om 1121	360	7%	2016	400	8%	400	8%
7 E22 öster om trafikplats Fogdarp	13500	12%	2015	16700	13%	17450	12%
8 E22 väster om trafikplats Fogdarp	12240	13%	2015	15200	14%	15950	13%
9 Väg 1121 väster om Elisefarm före ny ansl	390	10%	2013	500	11%	800	8%

Kursiva flöden är bedömda baserat på räkningar i annat läge.

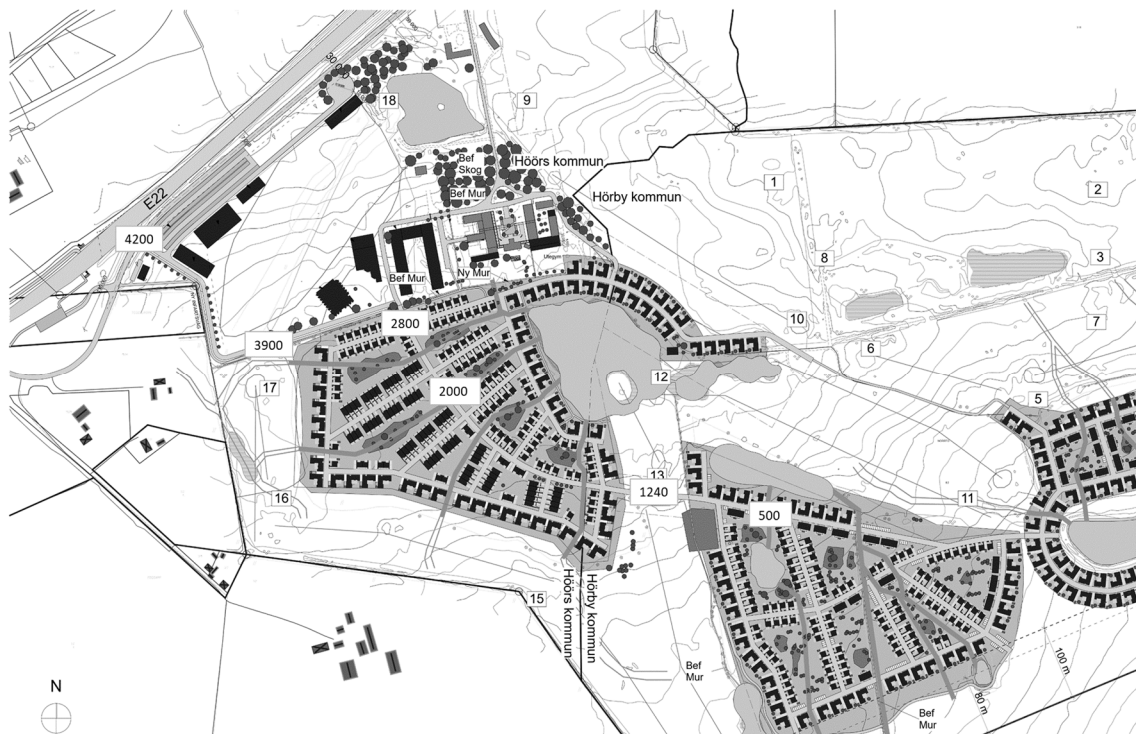


Figur 12. Trafikflödets fördelning inom planområdet etapp A, bildkälla: Situationsplan 210913, Lloyds arkitekter.

**UTBYGGNAD AV ETAPP B (INKL ETAPP A) PROGNOSEÅR 2035**

Vägavsnitt	Trafikräkningar			Nollalt 2035		Utredningsalt 2035	
	Totalt	Andel Ib	räkneår	Totalt	Andel Ib	Totalt	Andel Ib
1 Väg 17 norr väg 1140	2520	13%	2018	3200	14%	4900	10%
2 Väg 17 norr om E22	2420	11%	2019	3000	11%	5100	8%
3 Väg 1121 öster om Elisefarm	190	16%	2013	300	14%	700	7%
4 Väg 1121 väster om Elisefarm	390	10%	2013	500	10%	4100	4%
5 Väg 1140 väster om 1121	560	6%	2016	700	6%	4300	3%
6 Väg 1140 öster om 1121	360	7%	2016	500	7%	500	7%
7 E22 öster om trafikplats Fogdarp	13500	12%	2015	18000	13%	19100	12%
8 E22 väster om trafikplats Fogdarp	12240	13%	2015	16300	14%	17400	13%
9 Väg 1121 väster om Elisefarm före ny ansl	390	10%	2013	500	11%	900	7%

Kursiva flöden är bedömda baserat på räkningar i annat läge.



Figur 13. Trafikflödets fördelning inom planområdet etapp A och B, bildkälla: Situationsplan 210913, Lloyds arkitekter.

### 3.3.3 SAMMANSTÄLLNING TRAFIKFLÖDEN FULL UTBYGGNAD

I tabellen nedan är trafikflödena, dubbelriktade fordonsrörelser/dygn vid de studerade situationerna sammanställda. Punkternas lägen framgår av Figur 14 under tabellen.

Vägavsnitt	Trafikräkningar			Nollalt 2040		Utredningsalt 2040	
	Totalt	Andel lb	räkneår	Totalt	Andel lb	Totalt	Andel lb
1 Väg 17 norr väg 1140	2520	13%	2018	3500	14%	5600	10%
2 Väg 17 norr om E22	2420	11%	2019	3300	11%	6000	7%
3 Väg 1121 öster om Elisefarm	190	16%	2013	300	16%	800	7%
4 Väg 1121 väster om Elisefarm	390	10%	2013	500	11%	5100	4%
5 Väg 1140 väster om 1121	560	6%	2016	700	6%	5300	3%
6 Väg 1140 öster om 1121	360	7%	2016	500	7%	500	7%
7 E22 öster om trafikplats Fogdarp	13500	12%	2015	19300	13%	20600	12%
8 E22 väster om trafikplats Fogdarp	12240	13%	2015	17500	14%	18800	13%
9 Väg 1121 väster om Elisefarm före ny ansl	390	10%	2013	500	11%	1000	6%

Kursiva flöden är bedömda baserat på räkningar i annat läge.



Figur 14. Lägen på vägnätet för redovisade trafikflöden, kartunderlag: Openstreetmap © Openstreetmap bidragsgivare.

### 3.4 PARKERINGSBEHOV

#### 3.4.1 PLANERAD UTBYGGNAD

Hörby kommun har en parkeringsstrategi från 2018 som anger parkeringstal för bostäder och verksamheter. I parkeringsstrategin anges att dessa huvudsakligen gäller för Hörby tätort men att de är applicerbara för hela kommunen.

Höörby kommun lät ta fram ett förslag till parkeringsplan med parkeringsnorm för bostäder och verksamheter år 2013. Denna har inte antagits av kommunfullmäktige men har använts som utgångspunkt för beräkning av parkeringsbehovet för den planerade utbyggnaden.

De angivna parkeringstalen stämmer bitvis väl överens, men skiljer sig i vissa fall för verksamheter och Hörby kommun anger även olika tal beroende på förutsättningarna.

I tabellerna nedan redovisas utgångspunkten för beräkningarna, kommunernas parkeringstal per kategori och vilket parkeringsbehov dessa kan ge upphov till.

Utbyggnadens perifera läge utanför tätort och att befolkningsunderlaget som utbyggnaden medför är relativt begränsat bedöms medföra att möjligheterna att reducera parkeringstalen, t ex genom olika mobilitetsåtgärder, är små.

Beräkningarna visar att det behövs ca 1465-1515 bilplatser (bpl) samt ca 2110-2175 cykelplatser (cpl). Merparten av dessa utgör platser vid bostäderna och förutsätts huvudsakligen anordnas på den egna fastigheten. Exakt hur många platser som kommer att anläggas, var dessa placeras och hur de utformas redovisas närmare i detaljplane- och bygglovsskedena.

### 3.4.2 PARKERINGSBEHOV BIL – ANTAL BILPLATSER

Innehåll	Antal	Parkeringsstal Bilplatser/enhet		Parkeringsbehov antal bilplatser (bpl)		Kommentar
		Hörby	Höör	Hörby	Höör	
<b>Bostäder</b>	659 radhus/villor	2 per bostad	2 per bostad	1318	1318	Enskild parkering på egen fastighet. Med samlad parkering kan p-talet minskas.
<b>Förskola</b>	1125 kvm	Anställda 10/1000 kvm Besökare 0-7/1000 kvm	Anställda 8/1000 kvm Besökare 4/1000 kvm	11-19	14	Om besökare kan antas parkera på annan plats, kan p-talet för besökare sättas till 0 enl Hörbys strategi. Sannolikt inte aktuellt här.
<b>Äldreboende med kontor</b>	5468 kvm	Anställda 2/1000 kvm Besökare 1/1000 kvm	Anställda 1,5/1000 kvm Besökare 3/1000 kvm	16	25	
<b>Trygghetsboende</b>	ca 100 boende max 2 anställda på plats samtidigt	-	-	102	102	Antag 1 bpl/bostad + 2 för anställda
<b>Vårdcentral med kontor</b>	3290 kvm	Anställda 2/1000 kvm Besökare 1/1000 kvm	Anställda 1,5/1000 kvm Besökare 3/1000 kvm	10	15	Hörbys parkeringstal bedöms vara något låga med tanke på det bilorienterade läget.
<b>Butik</b>	ca 520 kvm	Övrig handel Anställda 5/1000 kvm Besökare 0-20/1000 kvm	Anställda 4,5/1000 kvm Besökare 25/1000 kvm	2,5-12,5	15	Antalet platser för besökare kan vara högt, då uppehållstiden sannolikt är kort. Hörbys strategi ger möjlighet att minska antalet platser för besökare om butiken ligger centralt i tätort där det finns ett större utbud av allmän parkering.
<b>Verksamheter närmast E22</b>	ca 4500 kvm	Anställda 4/1000 kvm (antaget) Besökare 1-6/1000 kvm (antaget)		4,5-27		Studeras närmare när byggrättens innehåll är mer känt.
<b>Totalt</b>				<b>1464-1504</b>	<b>1494-1516</b>	

### 3.4.3 PARKERINGSBEHOV CYKEL - ANTAL CYKELPLATSER/PLATSER

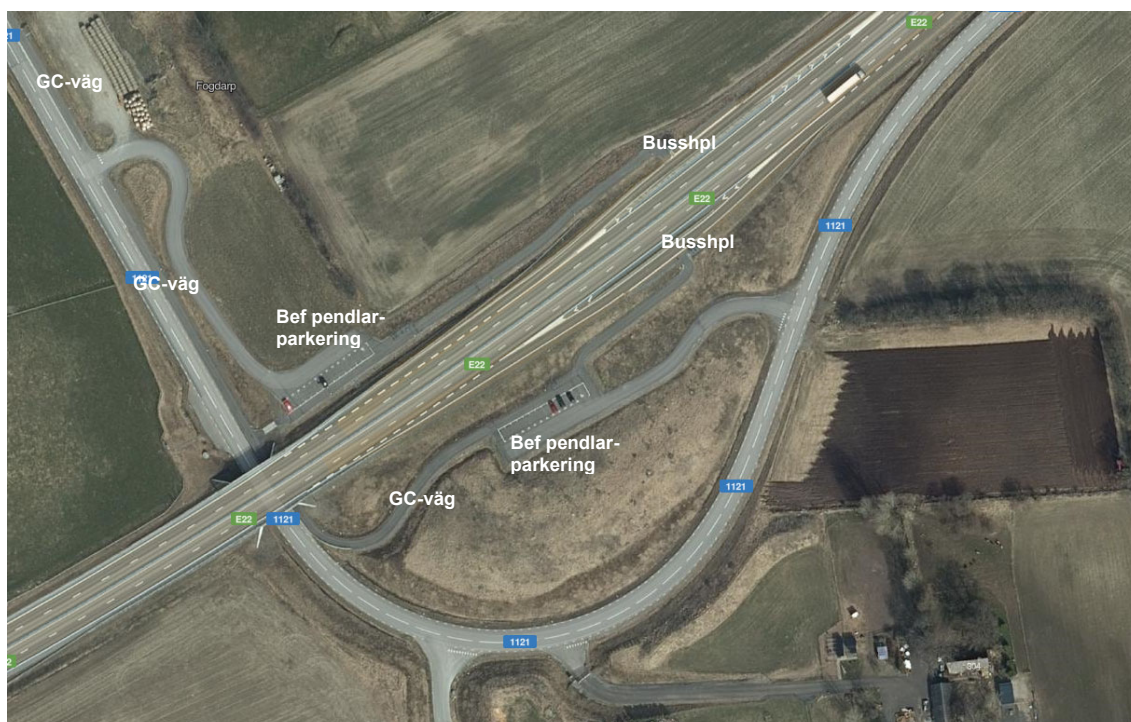
Innehåll	Antal	Parkeringsstal Cykelplatser/enhet		Parkeringsbehov antal cykelplatser (cpl)		Kommentar
		Hörby	Höör	Hörby	Höör	
<b>Bostäder</b>	659 radhus/villor	3 per bostad	3 per bostad	1977	1977	På enskild fastighet.
<b>Förskola</b>	1125 kvm	Anställda 6/1000 kvm Besökare 4/1000 kvm	Anställda 6/1000 kvm Besökare 12,5/1000 kvm	11	21	-
<b>Äldreboende med kontor</b>	5468 kvm	Anställda 1,5/1000 kvm Besökare 0,5/1000 kvm	Anställda 1/1000 kvm Besökare 5,5/1000 kvm	11	36	Antalet cykelplatser för besökare enligt Höörs norm är högt med tanke på det bilorienterade läget.
<b>Trygghetsboende</b>	ca 100 boende max 2 anställda på plats samtidigt	-	-	100	100	Antag 1 cpl/bostad
<b>Vårdcentral med kontor</b>	3290 kvm	Anställda 1,5/1000 kvm Besökare 0,5/1000 kvm	Anställda 1/1000 kvm Besökare 5,5/1000 kvm	7	21	Höörs parkeringstal för besökare kan vara högt med tanke på det bilorienterade läget.
<b>Butik</b>	ca 520 kvm	Anställda 3/1000 kvm Besökare 12/1000 kvm	Anställda 3,5/1000 kvm Besökare 6/1000 kvm	8	5	Antalet platser för besökare kan vara lågt, då handeln i stor utsträckning antas vända sig till boende i området.
<b>Verksamheter närmast E22</b>	ca 4500 kvm	Anställda 4/1000 kvm (antaget) Besökare 1-3/1000 kvm (antaget)		4,5-13,5		Studerars närmare när byggrättens innehåll är mer känt.
<b>Totalt</b>				<b>2108-2118</b>	<b>2164-2174</b>	

### 3.4.4 PENDLARPARKERING

Den nuvarande busshållplatsen Fogdarp har ungefär 20 påstigande i riktning mot Malmö och 3 påstigande i riktning Kristianstad dagligen.

Befintlig pendlarparkering vid busshållplatsen på E22 har idag 13 bilplatser på södra sidan av E22 och 14 bilplatser på norra sidan, varav en plats för rörelsehindrade på respektive sida. På södra sidan finns 5 cykelplatser och på norra sidan 15 cykelplatser.

En beläggningsstudie genomförd under vecka 50 visade att beläggningen på södra sidan av E22 uppgick till 2-3 bilar samt 3 cyklar och till 3-5 bilar samt 4-5 cyklar på norra sidan. Tillgängliga ortofoton och bilder från Google streetview (två tillfällen) och mapillary (ungefär 8 tillfällen) bekräftar att beläggningen är mellan 0 och 4 bilar per pendlarparkering per dag. Beläggningsstudien visar med andra ord att det finns gott om utrymme inom befintlig pendlarparkering för fler pendlare som kör bil till hållplatsen.



Figur 15. Busshållplats (busshpl) på E22 med befintlig pendlarparkering norr och söder om E22 och befintlig gång- och cykelväg (GC-väg) mellan hållplatslägena och vidare norrut mot väg 1140 (mörkare grå asfalterad yta parallellt med ljusare grå vägbana för biltrafik), källa Hitta.se.

Enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg görs 85% av alla resor med bil (boende på landsbygd i Hörs kommun). Baserat på 659 bostäder och 6 fordonrörelser per bostad beräknas därmed totalt antal resor till 4650 resor/dygn. Enligt alstringsverktyget görs 2% av resorna med kollektivtrafik, dvs 93 resor/dygn, vilket innebär att drygt 45 personer/dygn kan antas välja att resa med buss varje dag. Till dessa kommer anställda vid verksamheterna inom området, totalt ca 70 personer inklusive befintlig verksamhet. Om 2% av dessa väljer att åka kollektivt tillkommer ytterligare 2 personer, totalt 47 personer.

Uppskattningen från alstringsverktyget stämmer med resvaneundersökningsdata från 2018 som visar att ungefär 8 procent av resor längre än 5 km, vilket det rör sig om för regional busstrafik, på Skånes landsbygd sker med buss. Fullt utbyggt kan området därför ge ungefär 40 tillkommande påstigande dagligen till de redan drygt 20, varav en stor del kan antas vara ungdomar som ska till skolan.



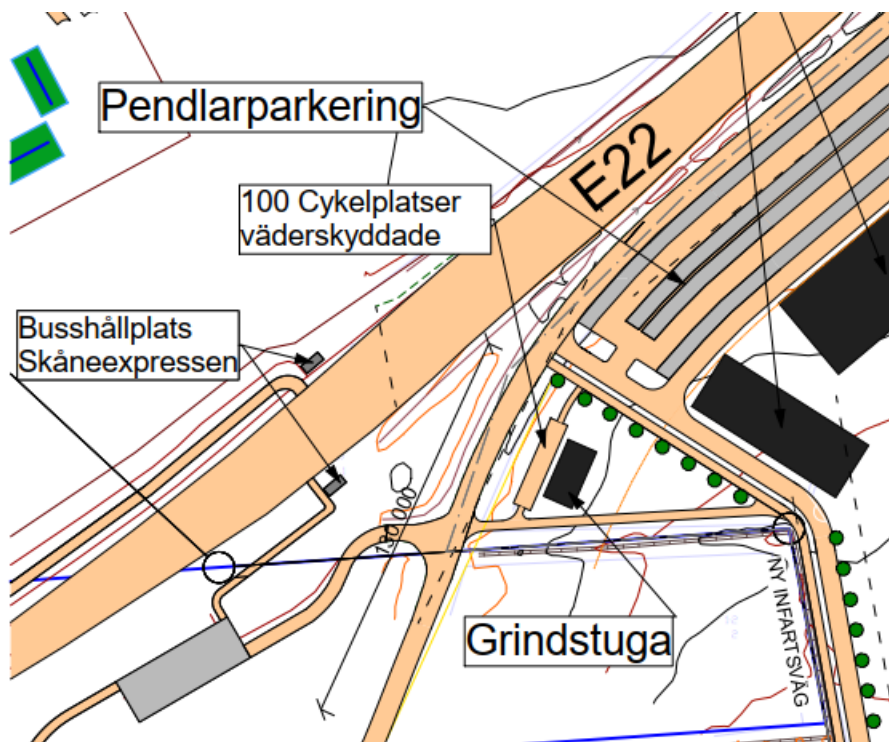
På skånska landsbygden tar sig ungefär 16 procent till bussen med bil, omkring 80 procent går eller cyklar. Avståndet från yttersta delen av planområdet till pendlarparkeringen. 1,5 km, är så kort att det kan antas vara ytterst få som kommer att ta bilen från hemmet till pendlarparkeringen, även om det kommer att förekomma. De flesta kommer antagligen gå eller cykla alternativt köra hela vägen eller möjligtvis till närmaste järnvägsstation. Det betyder att efterfrågan på pendlarparkeringen för bil bara marginellt kan tänkas öka med anledning av planen.

Sammanfattningsvis kan konstateras att vid full utbyggnad kan 40-50 personer/dygn välja att åka buss. Av dessa kan 6-8 välja att köra till busshållplatsen och 30-40 väljer att cykla.

Fördelat på utbyggnadsetapperna kan behovet av bil- och cykelplatser för busspendlare öka successivt enligt följande:

Etapp	Tillkommande bussresenärer	Bilplatsbehov	Cykelplatsbehov
1	15-20	2-3	12-16
1+2	30-35	5-6	24-28
1+2+3 Full utbyggnad	40-50	6-8	30-40

I situationsplanen redovisas ett markområde för eventuellt nya parkeringsplatser i anslutning till väg 1121, inom 80-160 m gångavstånd från busshållplatsen på södra sidan av E22. Dessa ska dels användas för verksamheterna närmast E22 men även som kompletterande pendlarparkering. I planen finns även yta för nya cykelplatser illustrerade på ca 40-60 m gångavstånd från busshållplatsen, se Figur 16. Till det norra hållplatsläget är gångavståndet ytterligare ca 350 m, då man får gå via befintlig gång- och cykelväg i vägporten under E22.



Figur 16. Tillkommande pendlarparkering för cykel och bil inom planområdet i anslutning till väg 1121 bildkälla: Situationsplan 210913, Lloyds arkitekter.

Gångavståndet till bilparkering är för långt för att pendlarparkeringen ska fungera väl, men då det bedöms finnas utrymme för bilar på den befintliga parkeringen utgör denna vid behov ett komplement.

Gångavståndet mellan cykelparkeringen och det södra hållplatsläget kan vara acceptabelt, särskilt då platserna kommer att vara väderskyddade. Cyklister tenderar dock att cykla så nära hållplatsen som möjligt.

Ställt mot befintligt antal bilplatser och beläggning, totalt 27 platser med en beläggning på 8, görs bedömningen att eventuell ytterligare utbyggnad av bilpendlarparkeringen inte är nödvändig. Men om efterfrågan på bilplatser mot förmodan skulle öka mer än beräknat under planens genomförande bör snarare den befintliga pendlarparkeringen på södra sidan utökas i första hand. Den parkeringen ligger bättre till och utbyggnad till fördubblad kapacitet skulle kunna ske relativt enkelt och med små tillkommande markanspråk.

Det befintliga antalet cykelplatser är dock för litet, totalt 20 platser, varav endast 5 på södra sidan, med en total beläggning på 8. Avseende cykel är en ökad kapacitet och kvalitet önskvärd på södra sidan. Här bör vid full utbyggnad sannolikt runt 30 ytterligare cykelplatser anläggas, ca 10 platser per etapp, vilket med råge tillgodoses av den föreslagna cykelparkeringen inom planområdet.

### 3.5 FRAMKOMLIGHET

#### 3.5.1 BIL

Generellt är det normalt korsningarna som är begränsande för framkomligheten på vägnätet. Bedömningen är att framkomligheten på sträcka på de vägar som berörs av ökad biltrafik till följd av den planerade utbyggnaden är god även efter utbyggnaden.

För de korsningspunkter som berörs har kapacitetsberäkningar genomförts med hjälp av Capcal version 4.3.0.4 med befintliga utformningar av korsningarna, dvs ett ingående körfält i varje anslutande ben, med väjningsplikt och hastighetsbegränsningen 70 km/tim. Motsvarande utformning har antagits för den nya anslutningen till planområdet.

Beräkningarna är baserade på följande antaganden:

Trafik	Dimensionerande timma (dh)	Riktningfördelning under dh
Befintlig trafik morgon	9%	55/45 (mot E22)
Befintlig trafik eftermiddag	12%	45/55 (mot E22)
Tillkommande trafik morgon	12%	60/40 (ut från planområdet)
Tillkommande trafik eftermiddag	10%	40/60 (ut från planområdet)

Belastningsgraden i en korsning bör ligga under 0,8 för en trafiksituation 20 år efter öppnande.

## Väg 17/väg 1140

Framkomligheten i väg 1140s anslutning till väg 17 har beräknats för prognosåret 2040 för morgonens samt eftermiddagens maxtimma.

Nedan redovisas resultaten från kapacitetsberäkningarna för nollalternativet, dvs utan utbyggnaden, och utredningsalternativet med utbyggnad för dimensionerande timme, maxtimmen, på morgonen respektive eftermiddagen. Högsta belastningsgrad är markerad med fet stil.

Nollalternativet dh morgon	Riktning*	Antal inkommande fordon	Kapacitet fordon/timma	Belastningsgrad	Medelkölängd (fordon)	Kölängd 90th percentil (fordon)
Väg 1140 fr väst	HRV	7	680	0.01	0.0	0.0
Väg 17 fr norr	HRV	173	1605	<b>0.11</b>	0.0	0.0
Väg 1140 fr öst	HRV	26	771	0.03	0.0	0.0
Väg 17 fr syd	HRV	131	1787	0.07	0.0	0.0

\* HRV = Höger Rakt fram Vänster

Nollalternativet dh eftermiddag	Riktning*	Antal inkommande fordon	Kapacitet fordon/timma	Belastningsgrad	Medelkölängd (fordon)	Kölängd 90th percentil (fordon)
Väg 1140 fr väst	HRV	14	670	0.02	0.0	0.0
Väg 17 fr norr	HRV	189	1573	0.12	0.0	0.0
Väg 1140 fr öst	HRV	31	730	0.04	0.0	0.0
Väg 17 fr syd	HRV	216	1758	<b>0.12</b>	0.0	0.0

\* HRV = Höger Rakt fram Vänster

Utredningsalternativet dh morgon	Riktning*	Antal inkommande fordon	Kapacitet fordon/timma	Belastningsgrad	Medelkölängd (fordon)	Kölängd 90th percentil (fordon)
Väg 1140 fr väst	HRV	7	398	0.02	0.0	0.0
Väg 17 fr norr	HRV	276	1148	0.24	0.1	0.1
Väg 1140 fr öst	HRV	372	626	<b>0.59</b>	1.0	2.3
Väg 17 fr syd	HRV	263	1861	0.14	0.0	0.0

\* HRV = Höger Rakt fram Vänster

Utredningsalternativet dh eftermiddag	Riktning*	Antal inkommande fordon	Kapacitet fordon/timma	Belastningsgrad	Medelkölängd (fordon)	Kölängd 90th percentil (fordon)
Väg 1140 fr väst	HRV	14	452	0.03	0.0	0.0
Väg 17 fr norr	HRV	315	1023	0.31	0.2	0.2
Väg 1140 fr öst	HRV	223	527	<b>0.42</b>	0.5	1.0
Väg 17 fr syd	HRV	378	1841	0.21	0.0	0.0

\* HRV = Höger Rakt fram Vänster

Beräkningarna visar att belastningsgraden vid prognosåret 2040 med planerad utbyggnad ligger väl under 0,8 varför det inte förväntas bli några framkomlighetsproblem i korsningen trots det kraftigt ökade trafikflödet på väg 1140 från öst till följd av den planerade utbyggnaden.

Som en känslighetsanalys har beräkningar också gjorts för en överdriven dimensionerande timma på morgonen med antagandet att all tillkommande trafik från planområdet kör ut på morgonen. Belastningsgraden i anslutningen från väg 1140 från öster till väg 17 ökar då från 0,59 till 0,78, strax under gränsvärdet 0,8.

## Väg 1140/väg 1121 samt väg 1121/planområdet

Beräkningarna för korsningen väg 1140/väg 1121 samt väg 1121/planområdet för morgonen vid prognosåret 2040 med full utbyggnad av planområdet visar att det inte heller förväntas bli några framkomlighetsproblem i dessa anslutningar, belastningsgraderna beräknas ligga väl under 0,8.

### Väg 1140/väg 1121

Utredningsalternativet dh morgon	Riktning*	Antal inkommande fordon	Kapacitet fordon/timma	Belastningsgrad	Medelkörlängd (fordon)	Körlängd 90th percentil (fordon)
Väg 1140 fr väst	HR	267	1942	0.14	0.0	0.0
Väg 1140 fr öst	RV	31	1372	0.02	0.0	0.0
Väg 1121 fr syd	HV	391	919	<b>0.43</b>	0.7	1.6

\* HR=Höger Rakt fram, RV=Rakt fram Vänster, HV=Höger Vänster

### Väg 1121/planområdet

Utredningsalternativet dh morgon	Riktning*	Antal inkommande fordon	Kapacitet fordon/timma	Belastningsgrad	Medelkörlängd (fordon)	Körlängd 90th percentil (fordon)
Väg 1121 fr väst	HR	252	1923	0.13	0.0	0.0
Väg 1121 fr öst	RV	50	1112	0.04	0.0	0.0
Planområdet fr syd	HV	380	884	<b>0.43</b>	0.7	1.6

\* HR=Höger Rakt fram, RV=Rakt fram Vänster, HV=Höger Vänster

Som en känslighetsanalys har beräkningar också gjorts för en överdriven dimensionerande timma på morgonen med antagandet att all tillkommande trafik från planområdet kör ut på morgonen. Belastningsgraden i anslutningen till väg 1121 samt till väg 1140 från söder ökar då från 0,43 till 0,66 respektive 0,67, dvs under gränsvärdet 0,8.

## FRAMKOMLIGHET PÅ STRÄCKA

Framkomligheten på sträcka har bedömts utifrån Trafikverkets hastighetsflödessamband för tvåfältsväg med 70 km/tim och siktklass 4 och vägbredd 7-7,5 m. Uppgifter om hastighet och vägbredd har hämtats från NVDB, Nationella VägDataBasen, för respektive väg. Då siktklass inte redovisas i NVDB har utgångspunkten varit att använda den lägsta siktklassen som ett "worst case".

I tabellen nedan redovisas flöde/timma för brytpunkt 3 enligt hastighetsflödessambanden, dvs den flödesmängd under maxtimmen där körhastigheten på vägen börjar påverkas, framkomligheten börjar minska något. I tabellen redovisas även flöde/timma för brytpunkt 4. När trafikflödet når brytpunkt 4 anses normalt kapaciteten vara överskriden, körhastigheterna är märkbart påverkade av trafikflödet.

Flödesnivån anges i hastighetsflödessambanden för en riktning, vilket har multiplicerats med faktorn 1,55 för att få kapaciteten för det dubbelriktade flödet, i enlighet med Trafikverkets Effektsamband Bygg om eller bygg nytt kap 4 Tillgänglighet.

I tabellen har de aktuella vägarna, deras kapacitetsgräns för maxtimmen prognosår 2040 samt maxtimme trafik (12% av dygnstrafiken) vid full utbyggnad av planområdet ställts samman.

Vägavsnitt	Kapacitetsgräns brytpunkt 3, dubbelriktad trafik fordon/timma	Kapacitetsgräns brytpunkt 4, dubbelriktad trafik fordon/timma	Trafikflöde maxtimmen 2040 full utbyggnad fordon/tim	Bedömning
Väg 1121	1550	2480	612	God kapacitet
Väg 1140	1550	2480	636	God kapacitet
Väg 17 söder om väg 1140	1550	2480	720	God kapacitet

Sammanställningen ovan visar att vägarna bedöms ha god kapacitet på sträcka även vid full utbyggnad av planområdet.

### 3.5.2 OSKYDDADE TRAFIKANTER

Framkomligheten för oskyddade trafikanter begränsas huvudsakligen i de punkter där man behöver korsa vägar med biltrafik i den mån de oskyddade trafikanterna inte är prioriterade i dessa punkter, t ex genom markerade gång- och cykelöverfarter.

Mängden oskyddade trafikanter är begränsad idag men kan förväntas öka med utbyggnaden, även om planområdet ligger i ett bilorienterat och perifert läge. Merparten av gång- och cykelresorna kan dock huvudsakligen antas göras inom planområdet och i viss mån till befintlig busshållplats vid E22.

De oskyddade trafikanterna kommer sannolikt inte att prioriteras vid passagen av väg 1121 mot busshållplatsen, då hastigheten på väg 1121 enligt Trafikverket inte får sänkas. När de oskyddade trafikanter ska passera över väg 1121 med vidare koppling till busshållplatsen vid E22 kan framkomligheten för dessa därmed bli begränsad då väg 1121 kommer att korsas där tillskottet av trafik från planområdet är störst.

Mot bakgrund att den planerade utbyggnaden är omfattande, en ny by, bedöms det inte vara orimligt att sänka hastighetsbegränsningen på sträckan mellan Elisefarms anslutning fram till väg 17 eller acceptera lokala hastighetsdämpande åtgärder vid passager för oskyddade trafikanter.

## 3.6 TRAFIKSÄKERHET

### 3.6.1 BIL

Trafikflödet på väg 1121 och väg 1140 är litet idag men med den planerade utbyggnaden beräknas trafikflödet på vägarna på sträckan mellan väg 17 och den nya anslutningen till området öka markant. Vägarna bedöms dock ha en utformning (vägbredd, siktförhållanden mm) som innebär att de klarar den ökade trafiken utan att olycksrisiken ökar. För biltrafiken bedöms trafiksäkerheten vara god.

Utmed större delen av den del av väg 1121 som får merparten av trafiktillskottet, från busshållplatsen och vidare västerut finns befintliga kullar/vallar som skymmer trafiken på väg 1121 för trafiken på E22. Vid den nya infartsvägens anslutning till väg 1121 kan det emellertid finnas viss risk för bländning.

### 3.6.2 OSKYDDADE TRAFIKANTER

Oskyddade trafikanter är separerade på sträckan mellan busshållplatsen på södra sidan av E22 fram till väg 17 i nordväst. Därefter hänvisas man att gå och cykla i blandtrafik. Väg 1121 och väg 1140 korsas i plan utan annan markering än reflexpinnar i vägkant, se figur Figur 17 och Figur 18.



Figur 17. Cykelbana utmed väg 1140 i riktning västerut. Passage över väg 1140, väster om väg 1121, källa Google Maps.



Figur 18. Cykelbana utmed väg 1121 i riktning söderut mot pendlarparkeringar vid busshållplats på E22. Passage över väg 1121, söder om väg 1140, källa Google Maps.

Med tanke på det markant ökade biltrafikflödet bör de båda passagerna tvärs väg 1121 respektive väg 1140 ses över även om antalet oskyddade trafikanter vid dessa passager inte förväntas öka nämnvärt till följd av utbyggnaden.

Ett alternativ kan vara att förlänga gång- och cykelvägen på väg 1121s östra sida och låta de oskyddade trafikanterna korsa väg 1140 öster om korsningen med väg 1121 istället, där trafikflödet är betydligt lägre, se kap 5.1.2. En placering på östra sidan av korsningen innebär också att de oskyddade trafikanterna endast behöver korsa en väg istället för två.

Den planerade utbyggnaden kommer att medföra en markant ökning av antalet boende i området. Närheten till busshållplatsen vid E22 medför att det finns möjligheter att t ex arbetspendla med kollektivtrafik, främst mot Malmö/Lund och mot Kristianstad, men även mot Eslöv. Även personal vid förskola, vårdboende, vårdcentral mm inom planområdet har möjlighet att resa kollektivt.

En förutsättning för att i större utsträckning välja kollektivtrafiken är att det går att ansluta till busshållplatsen på E22 på ett framkomligt och trafiksäkert sätt. Inom planområdet illustreras separerad gång- och cykelväg från bostadsbebyggelsen fram till väg 1121. Närmast väg 1121 planeras även för väderskyddade cykelplatser, som ett komplement till befintlig cykelparkering vid busshållplatsen. I förlängningen bör även passagen tvärs väg 1121 mot busshållplatsen hanteras, se kap 5.1.2.

Mot bakgrund att den planerade utbyggnaden är omfattande, en ny by, bedöms det inte vara orimligt att sänka hastighetsbegränsningen på sträckan mellan Elisefarms anslutning fram till väg 17 eller acceptera lokala hastighetsdämpande åtgärder vid passager för oskyddade trafikanter.

Utbyggnaden är omfattande och förväntas alstra en hel del biltrafik och gång- och cykelresor lokalt även inne i området. Det är därför viktigt att det känns säkert att färdas till fots eller på cykel inne i området.

## 4 UTFORMNINGSPRINCIPER

Syftet med detta kapitel är att lyfta fram övergripande planeringsprinciper ur ett trafikperspektiv och belysa vad som är viktigt att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet med utformningen av gatanätet inom planområdet.

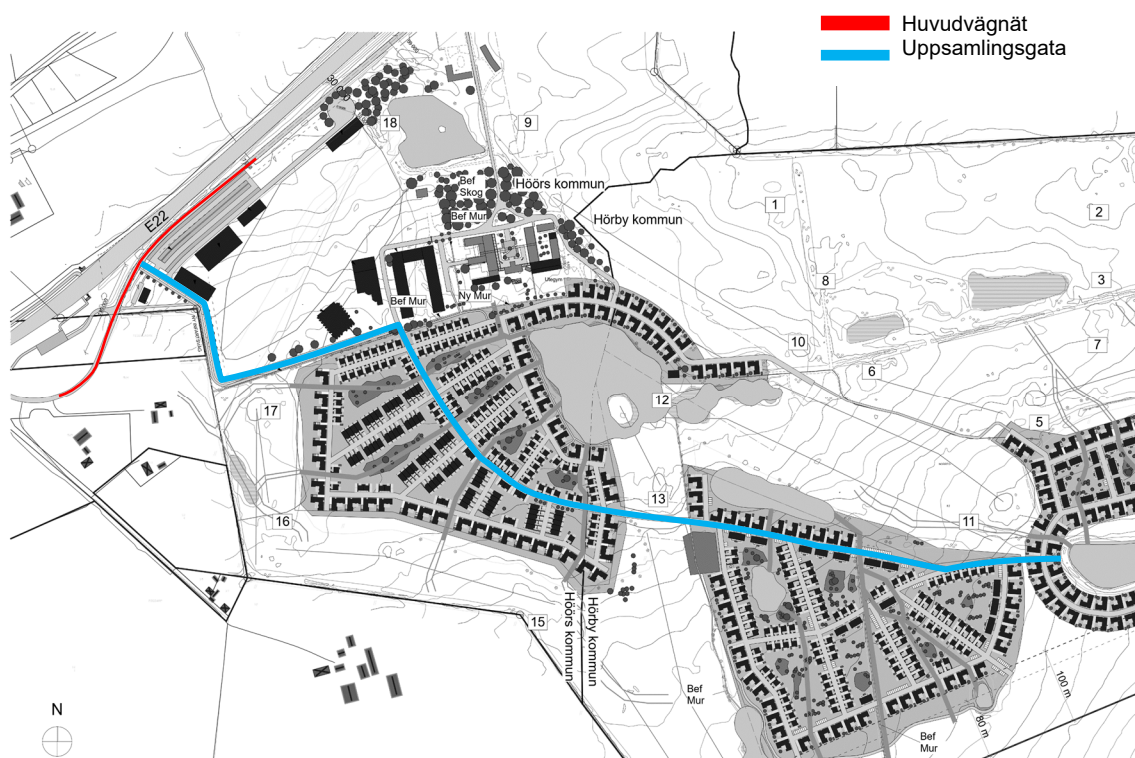
### 4.1 BILTRAFIK

Bilnätet kan delas in i ett huvudnät och ett lokalnät.

**Huvudnätet** är övergripande och består av regionala kopplingar och länkar som har en förbindande funktion i samhället. Varje korsning eller anslutning medför en konfliktpunkt, varför man bör vara restriktiv till för många anslutningspunkter till huvudnätet där hastigheten kan vara hög. Fördelen med att ha många anslutningar till ett planområde är dock att trafiken fördelas mer i det inre gatanätet istället för att koncentreras till ett fåtal punkter. I det här fallet utgörs huvudnätet av väg 1121 och planområdet ansluter huvudsakligen till detta i en anslutningspunkt.

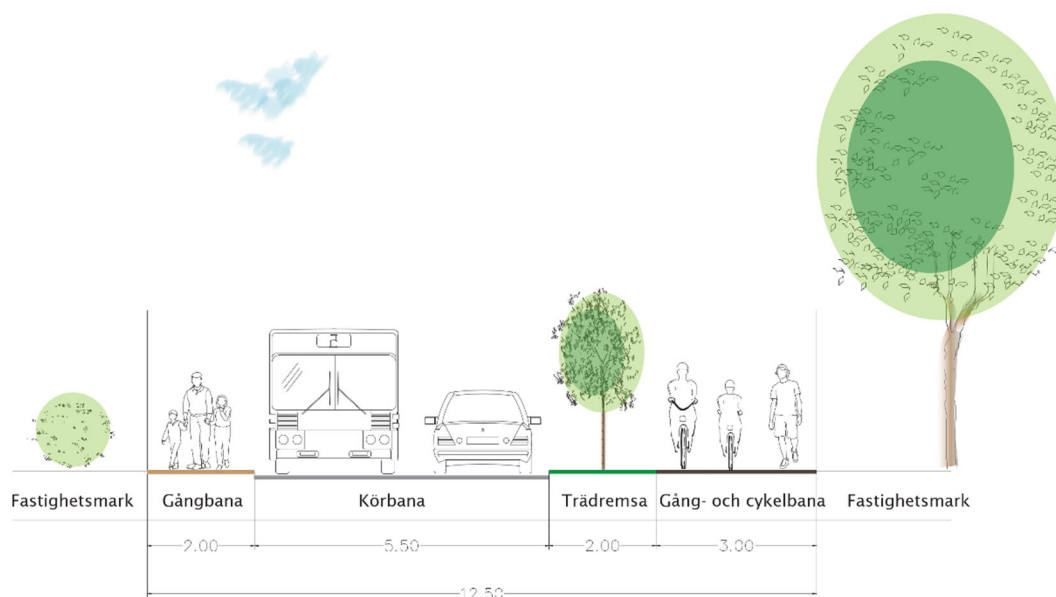
Då planområdet har en långsträckt utformning och kan byggas ut i etapper kan **lokalnätet** inne i planområdet byggas upp kring den genomgående vägen som illustrationen föreslår. Denna utgör en **uppsamlingsgata**, som eventuellt kan tillåtas ha något högre körhastigheter och där gång- och cykeltrafiken företrädesvis är separerad. Uppsamlingsgatan utgör en ryggrad i området och bidrar till att skapa en hierarki samt ökar orienterbarheten i området.

I bilden nedan redovisas en principiell indelning av gatanätet. Omarkerade gator är lokalgator.



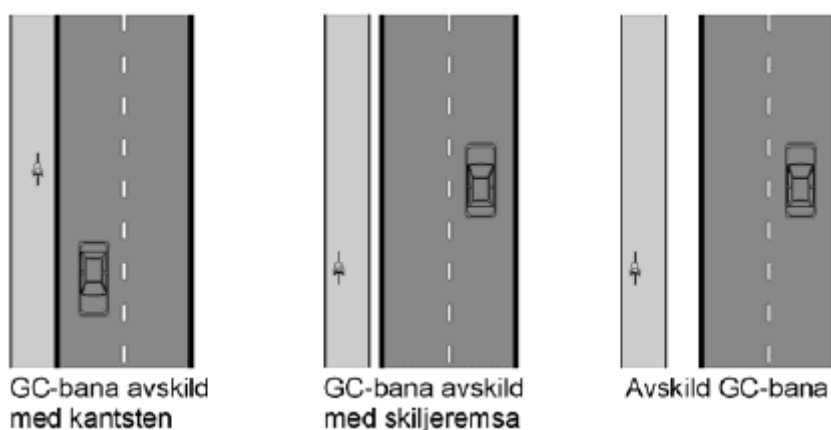
Figur 19. Principer för uppbyggnad av gatanätet i planområdet och i dess anslutning. Omarkerade gator är lokalgator, bildkälla: Illustrationsplan 200114, Lloyds arkitekter.

I bilden nedan illustreras ett exempel på gatusektion utmed den centrala uppsamlingsgatan genom området med separerad gång- och cykelbana på båda sidor av vägen. Detaljutformningen av gatorna, körbanebredder, grad och typ av separering mm, bestäms i samband med projektering.



Figur 20. *Exempel* på sektion för uppsamlingsgata med separerad gång- och cykeltrafik, bredare gatusektioner är tänkbara, beroende på vilken typ av gatumiljö man vill uppnå på infarts/upsamlingsgatan genom i området, källa: Tyréns AB.

Den del av uppsamlingsgatan som ligger mellan väg 1121 och bebyggelsen föreslås få en något annan karaktär än delen genom bebyggelsen. Trafikflödet på infartsvägen är beräknat till drygt 5300 fordonrörelser/dygn varför gång- och cykelbanan bör vara separerad. I illustrationen framtagen av arkitekten ligger gång- och cykelbanan på södra sidan av infartsvägen. Skiljeremsans bredd kan variera beroende på hur mycket man vill begränsa intrånget i omgivande mark. På denna del av infartsvägen kan något högre körhastigheter tillåtas.

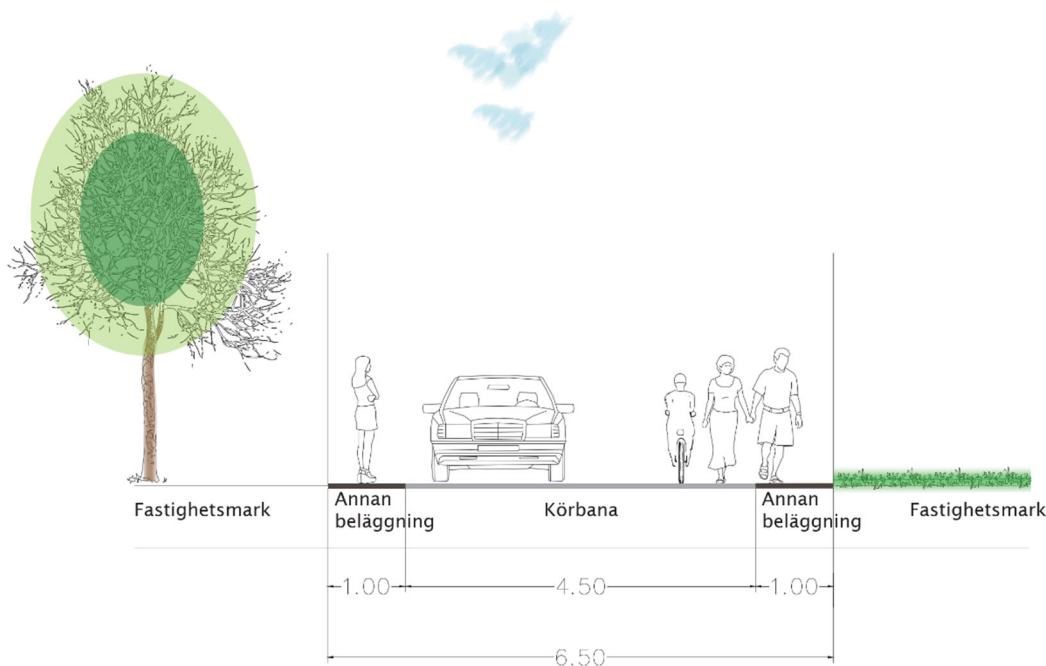


Figur 21. *Exempel* på skiljeremsa, källa: VGU.

Det övriga gatunätet, **villagatorna**, inom området ges ett slags "rutnätsstruktur" med en genomsilande funktion. Fördelen med en rutnätsstruktur är att området får en småskalig karaktär där de olika trafikantgrupperna möts på liknande villkor samtidigt som strukturen erbjuder alternativa färdvägar. I rutnätsstrukturen är det boendemiljön och trafikrörelser med låga hastigheter som prioriteras och fokus ligger på de oskyddade trafikanterna som färdas i blandtrafik. Körhastigheten bör därför inte överstiga 30 km/tim.



I bilden nedan illustreras ett exempel på gatusektion för en villagata i området där man rör sig i blandtrafik. Genom att möte av två bilar endast är möjligt genom att gå ut på yta med avvikande beläggning har en sådan utformning en god hastighetsdämpande effekt. Om oskyddade trafikanter uppehåller sig på dessa ytor, måste bilarna stanna för att släppa fram mötande bil. Genom samspelet mellan såväl biltrafikanter som oskyddade trafikanter uppnås en lugnare trafikmiljö med god trafiksäkerhet. Gatan kan även utformas med en bredare körbana som tillåter att två fordon kan mötas utan att körhastigheterna dämpas.



Figur 22. Exempel på sektion för lokalgata/villagata med blandtrafik, bredare gatusektioner är tänkbara, beroende på vilken typ av gatumiljö man vill uppnå på de lokala villagatorna i området, källa Tyréns AB.

Ett rutnätssystem med blandtrafik ställer höga krav på utformning för att säkerställa låga körhastigheter. Korta länkar och en hög detaljrikedom är viktigt. Säkerställs inte en låg körhastighet finns risk för att boende utmed gatan, som uppfattar gatan som en liten bostadsgata som "tillhör" dem, hamnar i konflikt med andra trafikanter som istället ser gatan som en länk i deras väg till och från jobbet mm.

För att hålla en körhastighet på max 30 km/tim bör länklängden ligga mellan 50-100 m. Med länklängd avses här avståndet mellan två åtgärder eller händelser, t.ex. mellan en upphöjd korsning och en avsmalning eller sidoförskjutning. Långa, raka gator bör undvikas. Exempel på åtgärder för hastighetsdämpning:

- Platsbildning/sidoförskjutning
- Gupp
- Upphöjda korsningar
- Sidoförskjutning/siktbrutning med träd och möblering

Detaljutformningen av villagatorna inne i området ska göras med hänsyn till räddningstjänstens behov av framkomlighet och tillgänglighet. Gatubredder, beläggning, ev hastighetsdämpningar mm bestäms närmare i samband med projektering.

## 4.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Gång- och cykelnätet kan liksom biltrafiken delas in i ett huvudnät och ett lokalnät.

**Huvudnätet** för gång- och cykeltrafiken ska vara gent och tydligt kopplat till viktiga målpunkter. På huvudnätet ska gående och cyklande prioriteras när det gäller säkerhet, trygghet och tillgänglighet. Gång- och cykeltrafiken bör vara separerade från biltrafiken så mycket som möjligt. Särskilt viktiga är stråken till skolor och fritidsverksamheter. En separerad gång- och cykelväg utmed huvudstråket, uppsamlingsgatan, genom planområdet och vidare ut till väg 1121 och busshållplatsen kan utgöra det huvudnät för oskyddade trafikanter som planområdet kopplar till.

**Lokalnätet** för gång- och cykeltrafiken inne i planområdet är finmaskigare. I lokalnätet sker trafiken främst i blandtrafik, varför det är viktigt med låga körhastigheter för bil, men kan också utgöras av separerade länkar genom grönytor etc, som de illustrerade gång/cykelvägarna kring dammarna m fl platser i området. Lokalnätet inom planområdet kan koppla vidare till de befintliga anläggningarna och planerade verksamheter. Särskild omsorg bör läggas där lokalnäten har förskola/lekplats som målpunkt.

# 5 INFÖR DETALJUTFORMNING - ÅTGÄRDSFÖRSLAG

## 5.1.1 BILTRAFIK

### KORSNINGSUTFORMNING

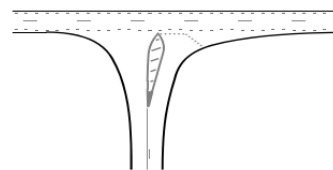
Kapacitetsberäkningarna visar att det inte uppstår några framkomlighetsproblem i korsningen med väg 17 med befintlig utformning av korsningen. Några krav på ombyggnad av korsningen för att hantera trafiken finns därmed inte.

Beräkningar visar också att den befintliga korsningen mellan väg 1121 och väg 1140 kommer att klara den tillkommande trafiken utan särskilda krav på utformningen. Även korsningen mellan väg 1121 och den nya infartsvägen till planområdet klarar framkomligheten utan särskilda krav på korsningens utformning.

Det finns inte heller några uppenbara framkomlighets- eller trafiksäkerhetsskäl för att välja någon särskild korsningstyp i den nya infartsvägens anslutning till väg 1121. I VGU står att en "större korsningstyp bör övervägas om sekundärvägstrafiken är av samma storleksordning som primärvägstrafiken". Med större korsning avses emellertid cirkulationsplats eller signalreglerad korsning, vilket bedöms vara en onödigt stor åtgärd.

I det här fallet är den genomgående trafiken på väg 1121, primärvägen, liten och den största trafikströmmen går mellan infartsvägen, sekundärvägen, och väg 1121 i riktning västerut.

Med en korsningsutformning av typ B, med trafikö/refug i infartsvägens anslutning till korsningen, kan genande svängar undvikas och korsningens synbarhet öka. Korsningstyp B bedöms vara tillräcklig för den fordonstrafik som ska använda den, såväl avseende trafiksäkerhet som framkomlighet. Exakt utformning, lämplig refugbredd mm studeras närmare vid detaljprojekteringen.



**Korsningstyp B**

Där de oskyddade trafikanterna ska korsa väg 1121 kan trafikö/refug övervägas även på väg 1121 (se även nedan 5.1.2 Oskyddade trafikanter) för att möjliggöra för de oskyddade trafikanterna att korsa väg 1121 i två steg. Refugerna ska förses med trafikledarmärke och korsningen bör även ha belysning för att öka synbarheten.

Kanaliseringsplaneringen i korsningen ska utformas med hänsyn till svängande fordons utrymmebehov, Lps (A). Sikten i korsningen ska vara god och siktområdet anpassas till hastighetsbegränsningen på väg 1121, idag 70 km/tim. I situationsplanen är korsningen

placerade så att ett siktavstånd på 130 m kan erhållas, placeringen har bestämts i samråd mellan Höörs kommun och Trafikverket.

## BLÄNSKYDD

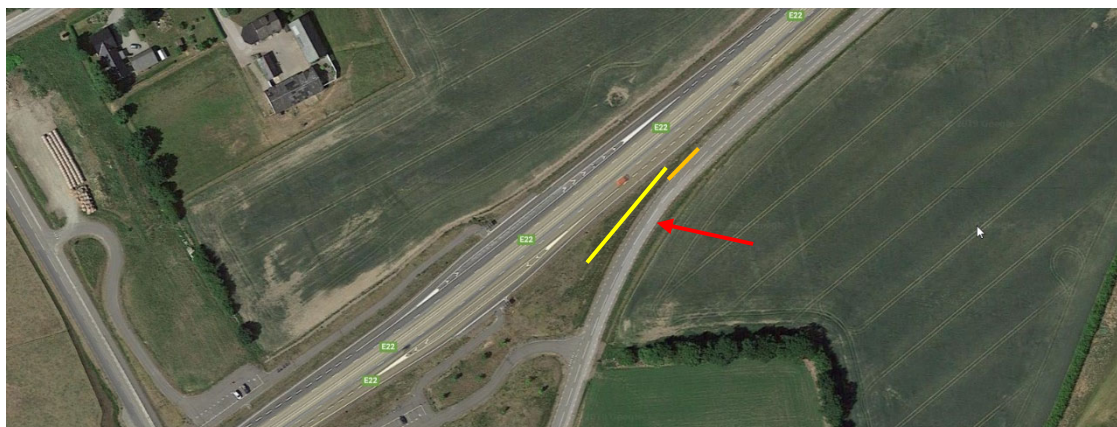
Mot sydväst, i den riktning merparten av trafiken från planområdet kommer att köra går vägarna, E22 och väg 1121, isär där kulle/vall har anlagts mellan väg 1121 och busshållplatsen med pendlarparkering etc i samband med utbyggnaden av E22 till motorväg.



Figur 23. Vy från E22 mot nordost och infartsvägens anslutningspunkt till väg 1121, röd pil i ungefärligt läge, källa Google Maps.



Figur 24. Vy från E22 mot sydväst och befintlig vall vid busshållplatsen, källa Google Maps.



Figur 25. Översikt med ungefärlig anslutningspunkt enligt illustrationen, röd linje, och principiell placering av plank, gul linje, respektive bländskydd, orange linje, markerad, källa Google Maps.

Det föreslås att bländskydd i form av ett plank, som byggs ihop med den befintliga val-len, anläggs förbi infartsvägen. Hänsyn ska tas till befintliga räckan utmed de båda vägarna, E22 och väg 1121, med avseende på utrymmesbehovet för erforderlig arbetsbredd för räckena. Vidare föreslås att planket kompletteras mot nordost med

bländskydd placerat på befintligt räcke utmed väg 1121, där utrymmet mellan E22 och väg 1121 är för smalt för plank. Befintliga räckens CE-märkning får inte påverkas av uppförandet av bländskyddet.

Höjden på planket och bländskyddets utformning är beroende av var infartsvägen kommer att placeras och hur den ansluter till väg 1121. I nuläget ligger marken på södra sidan av väg 1121 något högre och om infartsvägen inte läggs i skärning kan det krävas ett högre bländskydd. Genom att vinkla infartsvägen mot sydväst, i den riktning merparten av trafiken ska köra, kan bländskyddets längd mot nordost bli kortare.

Bländskyddets placering och utformning bestäms i samband med projektering av den nya infartsvägen.



Figur 26. Exempel bländskydd placerat på räcke, källa Google Maps.

### 5.1.2 OSKYDDADE TRAFIKANTER

I situationsplanen har förslag till separerad gång- och cykelväg ritats in utmed infartsvägen på delen mellan den planerade bostadsbebyggelsen och väg 1121 i nordväst. Vid befintlig stenmur viker gång- och cykelvägen av i en genare sträckning mot väg 1121 för att ansluta vid befintlig infart till pendlarparkeringen vid busshållplatsen. Gång- och cykelvägen fortsätter även parallellt med infartsvägen fram till pendlarparkering för bil och planerade byggnader för verksamheter närmast E22.

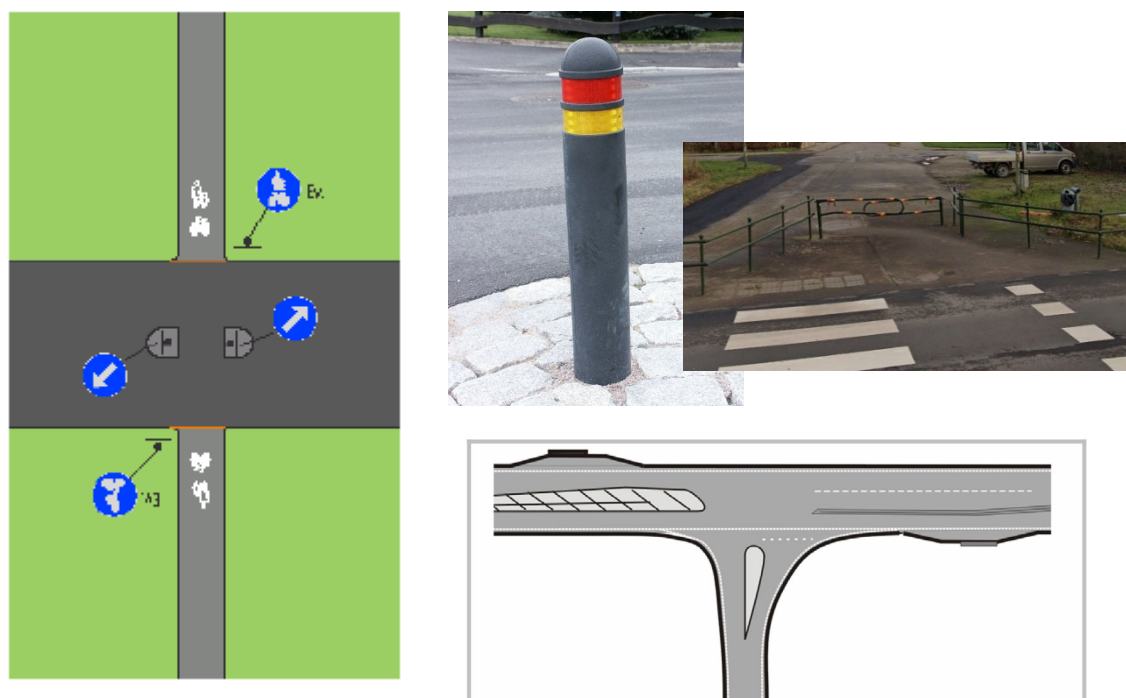
Vägtrafikflödets storlek talar för att en planskild passage bör anordnas. Antalet oskyddade trafikanter är emellertid betydligt mindre. Merparten av biltrafiken såväl som de oskyddade trafikanterna är boende i det nya området vilket kan antas medföra en viss insikt om att det finns ett passagebehov tvärs vägen.

Utrymmet på motstående sida av väg 1121 är begränsat och det bedöms vara svårt att åstadkomma en utformning som klarar tillgänglighetskraven avseende lutning mm utan större ombyggnader, åtgärden bedöms inte vara kostnadseffektiv i förhållande till det relativt lilla antalet passager. Vare sig väg 1121 eller den anslutande gång- och cykelvägen ingår i något större stråk varför bedömningen, baserat på Krav-VGU 2020:029 kap 5.17, är att en ordnad passage, helst i två steg, bör vara en tillräcklig åtgärd för att framför allt säkra trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanter som ska korsa väg 1121.

Där väg 1121 ska korsas föreslås därför att en mittrefug anläggs så att vägen kan passeras i två steg. Förslagsvis sänks även hastigheten till högst 60 km/tim (se Krav-VGU 2020:029 kap 5.17) förbi passagen, en hastighetssänkning på hela sträckan fram till väg 17 hade varit önskvärd.

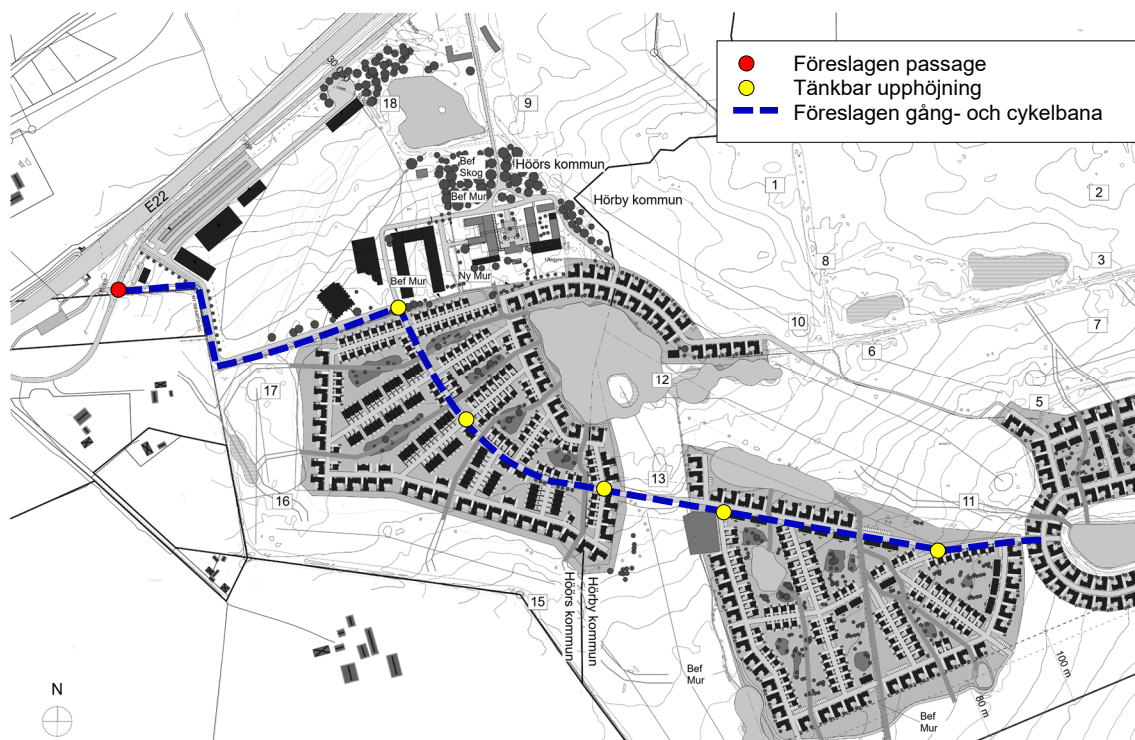
Åtgärden bedöms bidra till bättre framkomlighet men framför allt till ökad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna som ska korsa vägen, då detta kan göra i två steg. En mittrefug kräver att väg 1121 breddas, men då denna anläggs i ett läge där en ny anslutning från planområdet kommer att placeras kan breddningen göras på den sida av vägen där planområdet ansluter. Refugen kan vara målrad (spärrråde) eller utformas med kantsten.

Utformningen förutsätts inte påverka framkomligheten för biltrafiken på väg 1121 nämnvärt, men ställer krav på de oskyddade trafikanternas uppmärksamhet. För att inte riskera att framför allt cyklister kör rakt ut kan passagen förses t ex med stopplinje, eventuellt kan även bom eller gångfålla övervägas. Reflexstolpar och belysning tydliggör ytterligare passagen för bilisterna och ökar bilisternas uppmärksamhet.



Figur 27. Principutformning passage med mittrefug på sträcka, källa: Säkrare cykelpassager, Gatubolaget och Trafikverket 2007, samt exempel på reflekterande pollare, källa: runelandhs.se, exempel på utformning med spärrområde/refug i anslutning till korsning, källa: VGU 2004 och exempel på gångfålla/bom vid gång/cykelpassage med mittrefug på Arlövsvägen i Malmö källa: Google Maps.

Vidare föreslås, utöver den gång- och cykelbana som illustrerats i planen, att separerad gång- och cykelbana anläggs utmed uppsamlingsgatan genom området, på en eller båda sidor av gatan. Då uppsamlingsgatan genom planområdet är lång och rak föreslås även att några av korsningarna utmed denna höjs upp för att säkra körhastigheterna utmed gatan samt öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som ska korsa gatan.



Figur 28. Principer för tänkbar utbyggnad av separerad gång- och cykelväg samt hastighetssäkrade passager, bildkälla: Illustrationsplan 200114, Lloyds arkitekter.

På norra sidan av E22 föreslås att gång- och cykelvägen utmed väg 1121 förlängs norrut, ca 20 m, och låta oskyddade trafikanter korsa väg 1140 öster om korsningen med väg 1121 där trafikflödet är betydligt mindre.



Figur 29. Alternativt läge för passage tvärs väg 1140, befintliga passager stängs, karta: Eniro.

Befintliga passager tvärs väg 1121 och väg 1140 föreslås stängas.

Alternativt anläggs stopplinjer eller gångfällor vid de befintliga passagerna tvärs väg 1121 och väg 1140 för att minska risken att oskyddade trafikanter kör ut på vägen utan att se sig för. Passagerna föreslås även ges en tydligare markering t ex med reflekerande pollare istället för de reflexpinnar som finns idag.

## 6 SAMMANFATTANDE SLUTSATS

Idag är trafikflödena på det omgivande vägnätet förhållandevis begränsade. Detaljplanen innebär att en ny by byggs ut i området. Vägnätet bedöms kunna hantera de trafikflöden som blir en följd av utbyggnaden, framkomligheten är fortsatt god och det nya områdets anslutning till det övergripande vägnätet bör kunna utformas på ett sätt som säkrar framkomlighet och trafiksäkerhet för biltrafiken.

Området har tillgång till busshållplats vilken förhoppningsvis kommer att användas av de nya boende och anställda för bland annat pendling till arbete och studier. För att ta sig till hållplatsen ska man företrädesvis cykla, eller gå, men möjligheten att välja att köra till hållplatsen finns också. De oskyddade trafikanterna måste emellertid korsa väg 1121 i ett läge där merparten av trafiken till/från den nya byn passerar. De oskyddade trafikanternas framkomlighet och trafiksäkerhet vid passagen måste säkras.

Det bedöms inte vara orimligt att hastighetsbegränsningen på väg 1121 kan sänkas till följd av en utbyggnad av bostäder av den här omfattningen, inte heller att anordna en passage i två steg tvärs vägen.

Den befintliga pendlarparkeringen för bil bedöms vara tillräcklig för att täcka det tillkommande behovet. Däremot behöver betydligt fler cykelplatser anordnas. I förslaget illustreras kompletterande cykelparkering i planområdets västra del, nära väg 1121, vid den föreslagna gång- och cykelvägen från planområdet mot busshållplatsen. Gångavståndet till det södra hållplatsläget kan vara acceptabelt men för långt till norra sidan. Möjligheten att utöka antalet cykelplatser vid busshållplatsen bör övervägas.

Genomförda kapacitetsberäkningar visar att det omgivande vägnätet, väg 1121, väg 1140 och väg 17, kan hantera den tillkommande trafiken utan att några större störningar förväntas uppstå eller att några särskilda åtgärder för biltrafiken behöver vidtas. Bedömningen är också att trafiksäkerheten för biltrafiken inte förväntas bli sämre på det befintliga vägnätet. Den nya anslutningen från planområdet till väg 1121 föreslås utformas som korsningstyp B för att tydliggöra korsningspunkten och kanalisera trafiken då merparten av trafiken är riktad västerut. Bländskydd mot E22 kan krävas beroende på var anslutningspunkten placeras i slutändan.

För de oskyddade trafikanterna är det angeläget att separerad gång- och cykelväg anläggs, åtminstone från bebyggelsen inom planområdet fram till busshållplatsen vid E22 och att platsen där oskyddade trafikanter ska korsa väg 1121 tydliggörs för bilisterna. Även befintliga gång- och cykelpassager på norra sidan av E22, tvärs väg 1121 och väg 1140, bör ses över vad gäller synbarheten då biltrafikflödet ökar, alternativt flyttas till ett nytt läge.

Även utmed den genomgående uppsamlingsgatan genom planområdet är det angeläget att gående och cyklister kan färdas tryggt och säkert. Förslagsvis anläggs separerad gång- och cykelbana utmed gatan på ena eller båda sidorna. Korsningspunkter bör tydliggöras och gärna höjas upp för att bidra till lägre körhastigheter utmed uppsamlingsgatan och att ge möjlighet att korsa denna på ett säkert sätt.

# BILAGA





# ELISEFARM, HÖÖR & HÖRBY KOMMUNER

2020-09-15

SITUATIONSPLAN CENTRUMOMRÅDET  
1:2000 (A1)

