

Landskrona stad(Beställare)

Trafikutredning Saxtorp 7:5 Häljarp



**2020-02-24
Malmö**

Trafikutredning Saxtorp 7:5, Häljarp

Datum	2020-02-24
Uppdragsnummer	1320047254
Utgåva/Status	Slutrapport

Matilda Brogård
Uppdragsledare

Robin van der Griend
Handläggare

Kristoffer Persson
Granskare

Ramboll Sweden AB
Lokgatan 8
211 20 Malmö

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320046187 Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

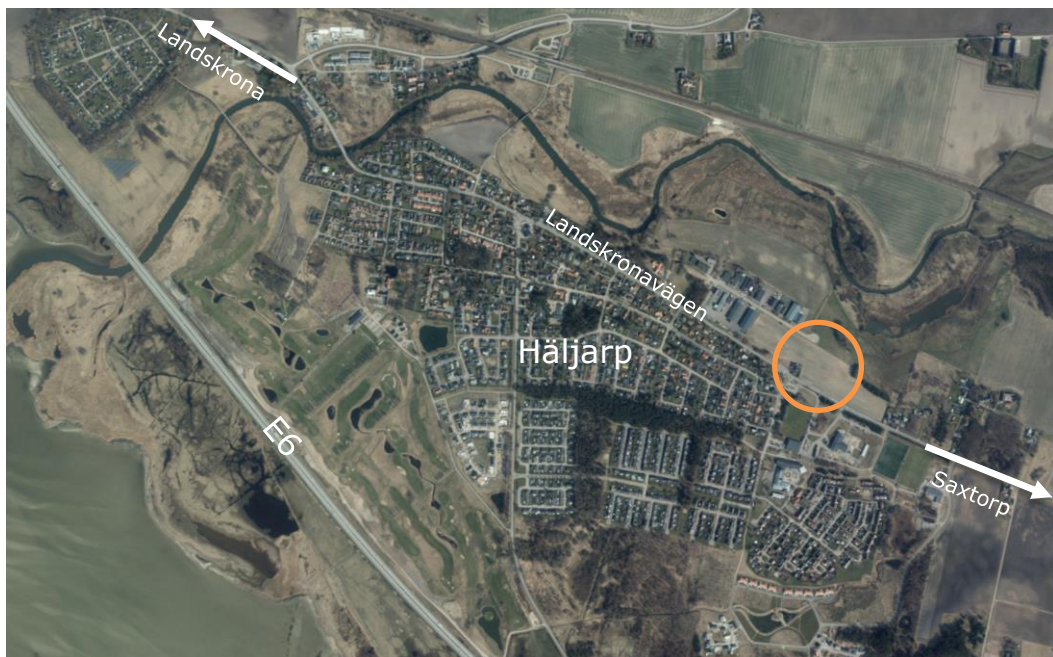
1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	2
2.	Nulägesbeskrivning	3
2.1	Saxtorp 7:5	3
2.1.1	Kollektivtrafik	4
2.1.2	Gång- och cykeltrafik.....	4
2.1.3	Motortrafik	4
2.2	Olycksstatistik	5
3.	Trafikutredning	6
3.1	Trafikalstring	6
3.2	Utformningsförslag	7

Trafikutredning Saxtorp 7:5, Häljarp PM/Rapport

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Landskrona Stad arbetar med framtagandet av en ny detaljplan för tomten Saxtorp 7:5 i östra delarna av Häljarp, se Figur 1.



Figur 1: Översiktbild Häljarp med inringat utredningsområde.

Planen är att bygga flerfamiljshus och mindre radhus, se illustrationskiss i Figur 2. I samband med detaljplanearbetet har kommunen behov av en mindre trafikutredning för att studera hur trafiken från det nybyggda området ska ansluta till Landskronavägen.



Figur 2: Illustrationsplan under bearbetning, källa: Fojab Arkitekter.

1.2

Syfte

Rambolls del i utredningsstadiet är att ta fram en trafikutredning som innehåller följande moment:

- Trafikalstring av den nya trafiken från området.
- Ta fram utformningsförslag på infart till området från Landskronvägen och gångpassage över Landskronavägen.
- Se över gång- och cykelkopplingar till skolan och till hållplatslägena.
- Kontrollera så föreslagen utformning klarar körspår för 12 meters lastbilar.

2. Nulägesbeskrivning

2.1 Saxtorp 7:5

Saxtorp 7:5 ligger i Häljarps östra delar längs med Landskronavägen. Idag är tomten till största delen åkermark. I den sydvästra delen finns en befintlig fastighet som ska bevaras.



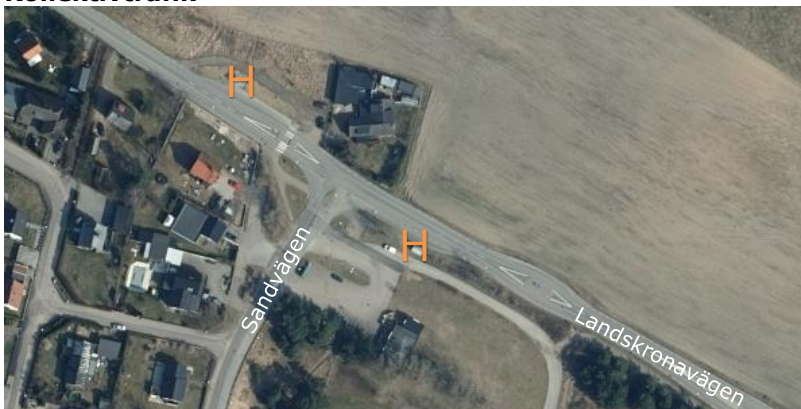
Figur 3 Utredningsområdet Saxtorp 7:5.

Söder om Landskronavägen finns flera större målpunkter, i form av skola, förskola och idrottsanläggning.

Avstånd till centrum är cirka 1 km och cirka 1,5 km till tågstationen som ligger norr om samhället.

2.1.1

Kollektivtrafik



Figur 4 Kollektivtrafik kring utredningsområdet.

Vid utredningsområdet finns två hållplatslägen. På hållplatserna stannar regionbuss (138) som trafikerar Landskrona-Löddeköpinge-Malmö. Bussen går med turtäthet 1 h stora delar av dagen (vardag och helg) men något tätare på vardagsmorgnar.

2.1.2

Gång- och cykeltrafik

Idag finns gång- och cykelväg på södra sidan av Landskronavägen (delvis i blandtrafik). På längre sikt finns planer på en ny cykelbana längs Landskronavägen genom Häljarp.

För gående finns det en passage över Landskronavägen väster om Sandvägen som leder till befintliga busshållplatser.

2.1.3

Motortrafik

Huvudvägen genom Häljarp, Landskronavägen, går förbi utredningsområdet. Landskronavägen kopplar ihop Häljarp med Landskrona i väster och Saxtorp, Dösjebo och i förlängningen även E6 vid trafikplats Lundåkra i öster. Vid avstängningar av E6:an fungerar Landskronavägen som en omledningsväg, vilket ställer vissa krav på framkomlighet då det under korta perioder kan komma mycket trafik och en stor andel tung trafik.

Vid aktuell plats finns en tätortsport till byn för att dämpa hastigheter, se Figur 5. Landskronavägen är reglerad till 40 km/h och på platsen passerar cirka 2400 fordon/dygn.



Figur 5: Befintlig tätortsport.

2.2

Olycksstatistik

En kontroll har gjorts i olycksdatabasen STRADA. Inom aktuellt utredningsområde finns det inga inrapporterade trafikolyckor.

3. Trafikutredning

3.1 Trafikalstring

Trafikverkets alstringsverktyg har använts för att räkna fram den förväntade trafikökningen till och från utredningsområdet.

Följande antagande är gjorda angående utbyggnadsplanerna:

- 25 radhus/kedjehus
- 42 lägenheter
- Inga nya verksamheter

Resultatet från trafikstringen visar att det nya området genererar *271 personresor med bil/dygn*. Då det kan förväntas att det i vissa bilar åker mer än en person per bil har alstringsverktyget antagit en schablonsiffra för detta, vilket resulterar i *199 fordonsrörelser/dygn*. Utöver detta tillkommer en viss andel nyttotrafik/dygn. Alstringsverktyget uppskattar denna till cirka *36 fordonsrörelser/dygn*. Det totala nya trafikarbetet genererat av motorfordon förväntas därför bli *235 fordonsrörelser/dygn*.

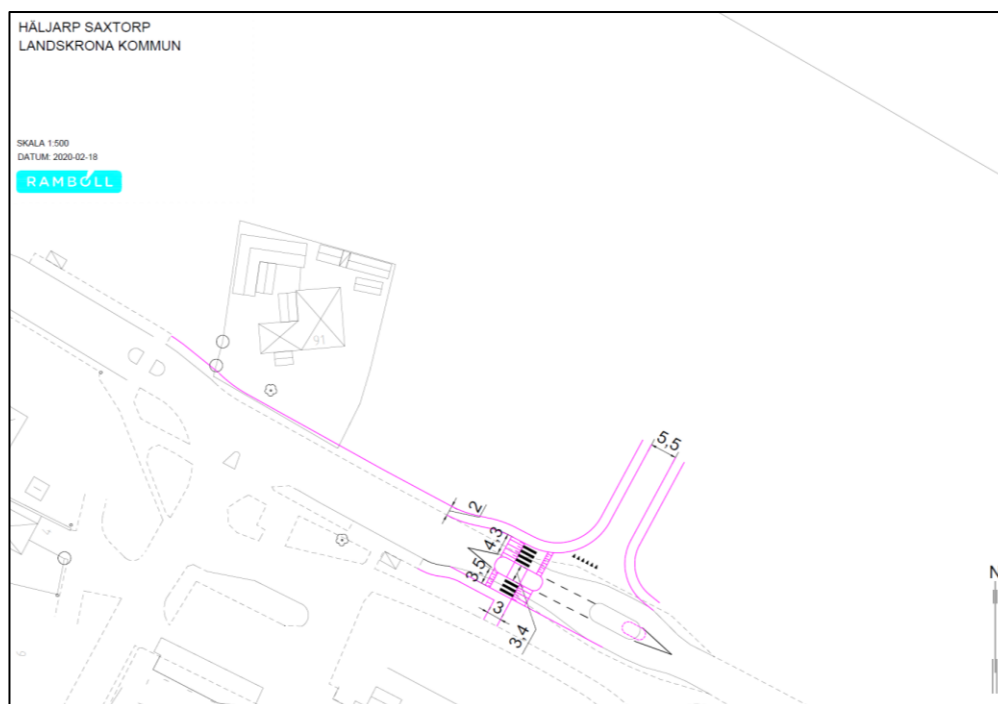
På Landskronavägen finns trafikräkningar från 2016, precis öster om Häljarp. På aktuell sträcka passerar cirka 2400 fordon/dygn.

En kontroll med kapacitetsverktyget Capcal är gjord för att säkerställa att det inte uppstår några kapacitetsproblem i korsningen. Belastningsgraden i korsningen förväntas bli mycket låg, runt 0,1. Med belastningsgrad menas förhållandet (kvoten) mellan aktuellt flöde och vad korsningen som helhet eller tillfarten klarar av. Talet 0,1 betyder att ca 10% av maximala kapaciteten har tagits i anspråk. En trevägskorsning bör ha under 0,6 i belastningsgrad för att säkerställa god servicenivå.

3.2 Utformningsförslag

Nedan presenteras ett förslag på utformning av korsningspunkten med Landskronavägen samt gångpassage över Landskronavägen.

Två olika placeringar av gångpassagen har studerats, öster och väster om den nya infarten till exploateringsområdet. Slutsatsen är att en passage väster om infarten är att föredra då den geografiskt är bäst placerad för gående som ska till skolan och till/från hållplatserna. Det är också en skiss på denna utformning som visas nedan.



Figur 6: Skiss ny utformning av Landskronavägen.

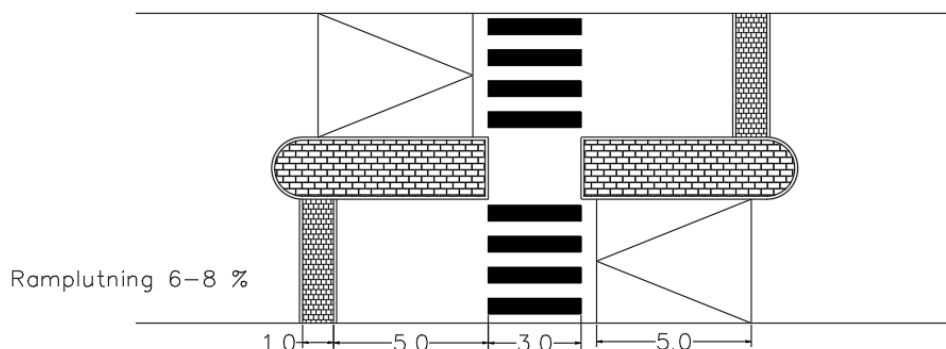


Figur 7: Skiss med ortofoto

I förslaget har en väg ritats in till exploateringsområdet med gångbanor på båda sidor samt en körbana som är 5,5 meter.

På norra sidan av Landskronavägen anläggs en ny gångbana som är 2 meter bred. Denna ligger utanför befintligt vägområde, vilket innebär att ett mindre fastighetsköp är nödvändigt vid den befintliga tomten.

Gångpassagen placeras väster om den nya infarten. En förutsättning vid utformningen av gångpassagen har varit att det ska vara möjligt att anlägga hastighetsdämpande åtgärder i form av bussanpassade farthinder vid gångpassagen. Ett bussanpassat farthinder innebär att det anläggs en ramp (lutning 6-8 %) innan passagen och efter passagen tas sedan höjdskillnaden ner på en längre sträcka, se schematisk skiss i Figur 8. Avståndet mellan ramp och passage kan variera något, mellan 2-5 meter, beroende på förutsättningarna på platsen.

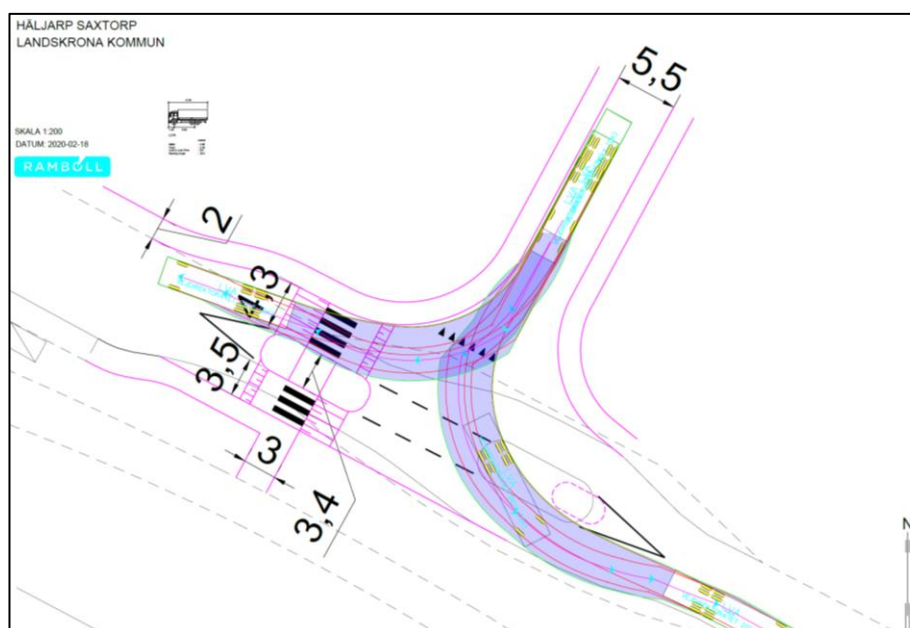


Figur 8: Schematisk skiss bussanpassad ramp.

Någon separat cykelöverfart anläggs inte utan cyklister får leda över cykeln vid passagen.

Körspår för 12 meters lastbilar är kontrollerade i korsningen (se Figur 9), vilket resulterat i att körfältet på norra sidan måste breddas till 4,3 meter. Övriga körfält är 3,5 meter.

För att kunna klara körspåren för lastbilar som ska svänga österut på Landskronavägen, krävs det dessutom att dagens befintliga i tätortsport byggs om till en betydligt mindre mittrefug. Den nya utformningen kommer att ha kvar en viss sidoförskjutande effekt, framförallt på norra sidan där behovet är störst av en hastighetsdämpning eftersom trafiken är på väg in i byn.



Figur 9: Körspår 12 m lastbil (hjulspår:röda linjer, svepytor:lila).