


ANSLUTNING HAGADALSVÄGEN

OSBYHOLM, HÖRBY KOMMUN



Handläggare Oskar Fransén	Dokumentdatum 2022-02-16	
Granskare Lars Löwenadler	Beställare Hörby kommun	

INNEHÅLL

1	BAKGRUND OCH SYFTE	2
2	FÖRUTSÄTTNINGAR	3
	2.1 BEFINTLIG INFRASTRUKTUR	3
	2.2 KRAV FÖR VÄGAR OCH GATORS UTFORMNING.....	5
3	ANALYS AV FÖRESLAGEN UTFORMNING	6
4	DISKUSSION OCH FORTSATT ARBETE	10
5	REFERENSER	11

1 BAKGRUND OCH SYFTE

I södra Osbyholm planeras för en utvidgning av bostadsbebyggelsen i form av flera enfamiljshus. Det pågår i nuläget ett detaljplanearbete för att möjliggöra för nya bostäder längs den södra delen av Klövergatan samt en förlängning av denna i riktning sydost mot Hagadalsvägen med ytterligare bostäder. I den sydöstra delen finns det planer att även tillåta en förskola.



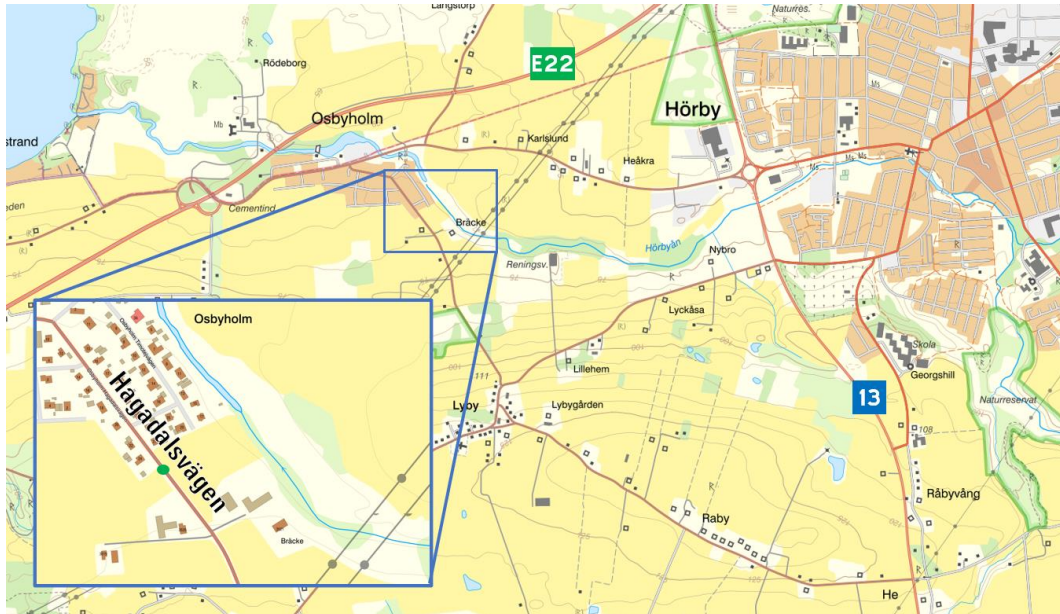
Figur 1. Schematisk skiss över planerad bebyggelse i blått och förslag på ny vägsträckning i gult.

Anslutningen som föreslås ligger direkt söder om fastigheten Osby 31:2. Klövervägen är idag en kommunal gata medan Hagadalsvägen är en statlig väg med Trafikverket som väghållare. Detta PM avser att kortfattat redogöra för förutsättningarna att ansluta en ny gata till Hagadalsvägen.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Hagadalsvägen är främst en koppling för boende längs denna för att ta sig mot E22 i norr eller riksväg 13 mellan Hörby och Sjöbo i sydöst. Vägen utgör inte del av funktionellt prioriterat vägnät eller strategiskt vägnät för tyngre transporter. Årsdygnstrafiken längs Hagadalsvägen är 330 f/d baserat på stickprovsmätningar från 2015 (Trafikverket, 2022a).



Figur 2. Översiktskarta med inzoomning på aktuell del av Osbyholm. Ungefärligt läge för anslutningen är markerad med grönt i den mindre bilden.

Hagadalsvägen är en enfälting utan mittlinje med en vägbredd på cirka 5,2 meter. Hastighetsbegränsningen är 70 km/h söder om tätorten och 40 km/h genom tätorten. Intill den föreslagna anslutningen finns idag en trädrad längs en stenmur, se Figur 3. Kring trädens stammar finns det en del grenar och sly vilket begränsar sikten mellan träden. Stenmuren ligger i nivå med Hagadalsvägens dike vilket innebär att den inte är i siktfältet. Hagadalsvägen har en generellt rak sträckning förbi anslutningspunkten och inga kurvor finns på 250 meters avstånd norrut och 140 meter söderut. Vägen är också plan och har uppskattats endast luta ungefär 1,5% uppåt i södergående riktning.



Figur 3. Träd längs Hagadalsvägens västra sida söder om föreslagen anslutning.

Norr om föreslagen anslutning finns flertalet anslutningar till fastigheterna längs vägen. Söderut finns anslutningar till en gård på motsatt sida av vägen cirka 100 meter från föreslagen anslutning. Vid denna finns även en mindre korsning med en mindre grusväg på västra sidan av vägen.



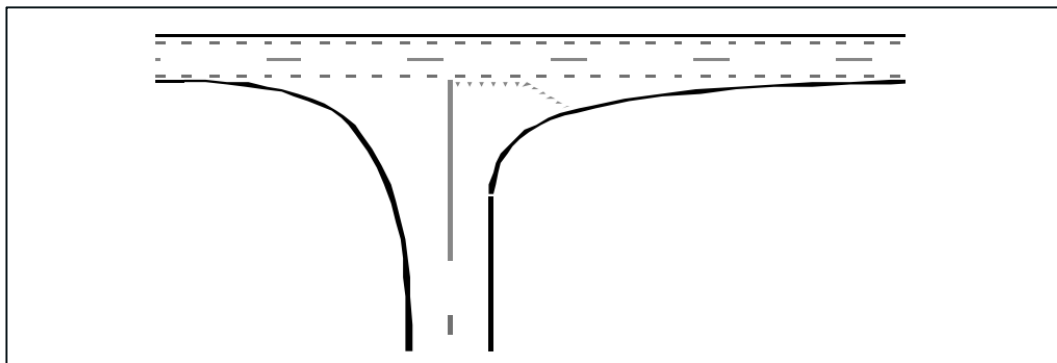
Figur 4. Befintliga anslutningar till Hagadalsvägen med föreslagen placering för ny anslutning i grönt.

2.2 KRAV FÖR VÄGAR OCH GATORS UTFORMNING

För vägar med hastighet 70 km/h anger Trafikverket att nya korsningar bör kunna godtas förutsatt godtagbar placering och utformning (Trafikverket, 2022b). En gräns i flöde anges dock vid 4 000 f/d där nya korsningar bör undvikas vid större flöden. I tätortsmiljöer föreskriver Trafikverket att de lokala förutsättningarna ska väga tungt och att orienterbarhet är en aspekt att beakta.

För aktuell vägtyp föreskrivs att korsningstyp A generellt är lämplig, se Figur 5, vilket motsvarar en enkel trevägskorsning. Ifall störningar för flödet längs primärvägen önskas undvikas kan korsningstyp C vara aktuellt vilket medför ett vänstersvängskörfält från primärvägen. Vänstersvängskörfält är dock främst aktuellt vid högre flöden och då risk för upphinnandeolyckor är stor.

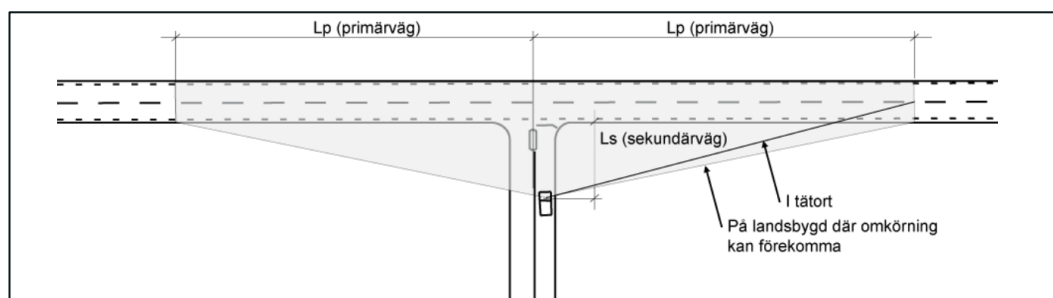
Framkomligheten i korsningen mellan Hagadalsvägen och den nya anslutningen ska dimensioneras för de tyfordon som kan förväntas på den nya anslutningen och utrymmesklassen bestäms från fall till fall baserat på flöden. Vid trevägskorsning gäller att avståndet mellan korsningar ska vara minst 120 meter men undantag ner till 50 meter kan göras vid korsningstyp A.



Figur 5. Trafikverkets korsningstyp A (Trafikverket, 2022c).

I anslutningspunkten ska lutningen på primärvägen (Hagadalsvägen) inte överstiga 2,5%. Anslutningen ska på en sträcka inför Hagadalsvägen ha ett vilplan på minst 25 meter med en lutning under 2,5%.

Siktområdet kring anslutningen definieras av hastigheten längs primärvägen. Från en punkt 5 meter in på anslutningsvägen ska det vid 40 km/h gå att se minst 60 meter i vardera riktning men helst 85 meter. Vid 70 km/h är dessa avstånd istället 125 respektive 165 meter. I tätortsmiljöer eller där omkörning inte väntas förekomma ska siktområdet i riktning åt höger inte utgå från körbankant utan istället från vägmitt. Sträckan in på sekundärvägen kan minskas till 3 meter efter motivering. Definition av siktområden redovisas i Figur 6.



Figur 6. Siktområden i korsning där avstånden L_p avgörs av hastighet på primärvägen, i detta fall Hagadalsvägen (Trafikverket, 2022b).

3 ANALYS AV FÖRESLAGEN UTFORMNING

Då flera av de krav som ställs på utformningen av en ny anslutning och området därkring utgår från hastighetsbegränsningen längs primärvägen är framtida hastighetsgränser längs Hagadalsvägen av intresse. Idag inleds området med 40 km/h direkt inför tätortens start. Det finns skäl för att förlänga sträckan längs Hagadalsvägen med 40 km/h längre söderut så även den nya infarten inkluderas. En lägre hastighet inför och genom tätorten kan med fördel säkras genom fysiska åtgärder längs Hagadalsvägen.

Eftersom oskyddade trafikanter är hänvisade till blandtrafik och körbanans bredd är begränsad samtidigt som vägren saknas är låga hastigheter av stor vikt. Då oskyddade trafikanter kan förväntas kring den nya anslutningen bör även denna del av vägnätet regleras med 40 km/h. Lägre hastigheter minskar också risken för och konsekvensen av olyckor mellan motorfordon. Eftersom fordonsförare generellt inte har begränsat sin hastighet förrän en bit efter skylten skulle förlängning av sträckan med 40 km/h kunna säkerställa lägre och säkrare hastigheter vid infarten till tätorten.

De flöden som finns längs vägen idag är låga och en ny anslutning kan anläggas i enlighet med de krav som Trafikverket föreskriver oavsett hastighetsbegränsning på 40 eller 70 km/h. Att anlägga en ny anslutning i detta läge bidrar också till bättre orienterbarhet inom Osbyholm då det vid resor söderifrån på Hagadalsvägen blir naturligt att i tätortens inledning ansluta till ny bebyggelse istället för att köra igenom en del av tätorten och sedan via bostadsgatorna ta sig tillbaka söderut mot bebyggelsen. Det är troligt att den nya anslutningen främst nyttjas för resor söderifrån samt söderut då alternativ finns norrut.

Anslutningen föreslås lösas genom en trevägskorsning av korsningstyp A med stopplikt mot Hagadalsvägen. Stopplikt motiveras då sikten bedöms vara som bäst närmast Hagadalsvägen medan den längre in i högre grad skymms av bostadshus och träd i anslutning till dessa. Trafiksäkerheten ökar om fordonsförarna stannar intill Hagadalsvägen och läser av förutsättningarna på primärvägen innan de kör ut.

Med de låga flöden som förekommer längs Hagadalsvägen är det inte motiverat med vänstervängskörfält. Risken för upphinnandeolyckor bedöms låg tack vare god sikt längs Hagadalsvägen i kombination med de låga flödena. Skulle hastigheten dessutom sänkas minskar denna risk ytterligare.

Eftersom befintlig vägbredd medför utrymmesklass C för Hagadalsvägen är det även denna utrymmesklass som gäller för den föreslagna anslutningen. Dimensionerande fordon är tung lastbil (Lbn) vilket kan förväntas vid leveranser till eventuell förskola. För personbil är utrymmet i föreslagna anslutning betydligt bättre och utrymmesklass A ska vara möjligt att uppfylla. Detta innebär att inga svängande fordon inkräktar på motriktade körfält.

Avståndet till befintliga anslutningar söderut uppfyller aktuella krav från Trafikverket. Norrut uppfylls dock inte kraven gentemot de många anslutningar direkt till bostadsfastigheterna. Risken med detta korta avstånd är att fordon som svänger ut från den nya anslutningen inte hinner se fordon som är på väg ut från anslutningarna innan de själva har svängt ut. Eftersom stopplikt föreslås från den nya utfarten finns goda möjligheter att hinna observera eventuella fordonsrörelser från omkringliggande anslutningar.

Hastigheten när fordon kör ut från den nya anslutningen kommer också vara låg vilket ger god möjlighet för att väja om andra fordon oväntat kör ut. Eftersom merparten av trafiken från den nya

anslutningen kan förväntas köra söderut längs Hagadalsvägen och detta problem endast uppstår vid färd norrut bedöms avstånden mellan anslutningarna kunna accepteras. Denna bedömning stöds även av de låga flöden som är att förvänta från de mindre anslutningarna.

Oavsett sänkt hastighetsbegränsning är det lämpligt med någon form av hastighetsdämpning för att undvika allt för höga hastigheter in i tätortsmiljön. Den smala körbanebreddens bedöms redan idag markera att låga hastigheter bör eftersträvas men den raka sträckningen av Hagadalsvägen inbjuder å andra sidan till höga hastigheter.

Anslutningspunkten föreslås på en sträcka där lutningarna är tydligt lägre än de gränsvärden som Trafikverket anger. Det finns också goda förutsättningar att uppnå det viloplan som krävs längs anslutningen. Vägen raka sträckning ger också goda förutsättningar till bra sikt längs denna då skymmande kurvor inte finns i närområdet.

Eftersom anslutningen föreslås regleras med stopplikt behöver sikten inte säkerställas lika långt in på anslutningen som vid väjningsplikt. I enlighet mer Trafikverkets föreskrifter bedöms det därför rimligt att utgå från en punkt 3 meter från Hagadalsvägen.

Då omkörning inte är realistiskt att förvänta sig längs Hagadalsvägen på grund av den smala körbanan bedöms siktområde söderut kunna utgå från körbanans mitt. I Figur 7 redovisas siktområden för 40 km/h som utgår från en punkt 3 meter från körbanan samt i söderut baseras på vägmitt. I Figur 8 redovisas istället de siktområden söderut som skulle krävas med hastighetsbegränsning 70 km/h.



Figur 7. Siktområdets avgränsning vid 40 km/h enligt Trafikverkets krav. Gul linje avser önskvärda mått medan röd linje avser godtagbara mått.



Figur 8. Siktområdets avgränsning söderut vid 70 km/h enligt Trafikverkets krav. Gul linje avser önskvärda mått medan röd linje avser godtagbara mått.

I nordlig riktning finns goda förutsättningar att uppnå erforderlig sikt och det råder ingen tvekan om vilka hastigheter siktområdet ska dimensioneras utifrån. Söderut påverkas siktområdet i hög grad av vilken hastighet som kommer att gälla då det med dagens 70 km/h ställs väldigt höga krav.

Norrut begränsas siktområdena främst av de träd som finns i hörnet av bostadsfastigheten intill anslutningen, se Figur 9. Möjligtvis kan det räcka med viss beskärning av detta träd då dess exakta placering inte är säkerställd i detta skede. I övrigt kan endast visst krav ställas på häckarnas höjd längs samma fastighet.



Figur 9. Träd i fastighetsgränsen norr om läget för planerad anslutning.

Söderut bedöms det med 40 km/h det vara möjligt att säkerställa godtagbart siktområde utanför de träd som står längs vägen. Med önskvärt siktområde kan det nordligaste trädet begränsa sikten något. I båda fallen är det lämpligt att sly och lägre grenar röjs bort för att förbättra sikt söderut.

Sänks inte hastigheten till 40 km/h inför anslutningen blir siktområdena söderut väldigt långa och troligtvis kraftigt begränsade av de träd som finns läng Hagadalsvägen. Även med det mindre av siktområdena är det troligt att flera av träden längs sträckan begränsar sikten även om detta inte studerats i detalj, möjligen står träden på ett sätt så att tillräcklig sikt kan uppnås mellan dessa.

En placering av anslutningen längre söderut skulle troligtvis medföra att siktområdena måste dimensioneras för 70 km/h och eftersom Hagadalsvägen gör en sväng mot sydväst blir det väldigt omfattande siktområden. Troligtvis skulle sikt behöva säkerställas genom trädgården för den bostadsfastighet som finns längre söderut längs vägen. Den föreslagna placeringen ger således goda förutsättningar att säkerställa god sikt utan allt för omfattande ingrepp på befintlig miljö.

4 DISKUSSION OCH FORTSATT ARBETE

Föreslagen placering av ny anslutning till Hagadalsvägen har förutsättning att uppfylla de krav som ställs från Trafikverket. För att minimera ingreppen på omkringliggande miljö och öka trafiksäkerheten föreslås befintlig sträcka med hastighetsgräns 40 km/h förlängas minst cirka 70 meter söderut. För att tydligare markera övergången från 70 km/h rekommenderas någon form av hastighetssänkande utformning vid denna.

Förslagsvis kan en enklare avsmalning nyttjas för att bidra till lägre hastigheter inför den nya anslutningen. En sådan avsmalning kan med fördel kombineras med åtgärder inom tätorten som säkerställer låga hastigheter och gör trafikmiljön säkrare för oskyddade trafikanter.

Den föreslagna anslutningen förväntas primärt nyttjas för resor söderut och söderifrån längs Hagadalsvägen och bidrar således till förbättrad orienterbarhet. Trafikrörelserna kring anslutningen kan därför främst förväntas utgöras av vänstersväng från Hagadalsvägen samt högersväng ut från anslutningen. Placeringen medför således begränsat antal vänstersvängar från anslutningen vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. De möjliga problem som noterats i denna utredning är främst kopplade till just eventuella vänstersvängar för vilket det planeras alternativa färdvägar med mer gen sträckning.

Vissa mindre åtgärder kan krävas för att säkerställa tillräcklig sikt från anslutningen i form av beskärning av häckar och träd. Omfattningen av detta behov har i detta tidiga skede inte fastslagits då anslutningens detaljutformning inte är studerad. Vid fortsatt arbete och i samband med projektering av anslutningen behöver behovet av beskärning studeras i detalj. Mindre förändringar i samband med anslutningens detaljutformning bedöms generellt inte påverka genomförbarheten och uppfyllelsen av Trafikverkets krav.

Skulle hastigheten inte sänkas bedöms föreslaget läge dock fortsatt vara fördelaktigt då lägen längre söderut skulle medföra än större siktområden och anpassning av befintlig miljö. Att helt utesluta anslutningen skulle medföra mer trafik inom tätorten och sämre orienterbarhet, framkomlighet samt tillgänglighet.

Föreslagen anslutning bedöms också vara av stor vikt för att underlätta för oskyddade trafikanter att ta sig till och från eventuell förskola inom den nya bebyggelsen. Utan anslutningen blir resvägarna till denna längre och det är troligt att fler väljer att köra bil vilket generellt lär försämra trafikmiljön i tätorten.

5 REFERENSER

Trafikverket. (den 2 februari 2022a). Hämtat från Vägtrafikflödeskartan:
<https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>

Trafikverket. (2022b). *VGU - Krav för vägars och gators utformning. Publikationsnummer 2022:001.*
Borlänge: Trafikverket.

Trafikverket. (2022c). *Krav – VGU, Begrepp och grundvärden, Publikationsnummer 2022:002.*
Borlänge: Trafikverket.