

TRAFIKUTREDNING BILLEBERGA 11:4 PM KORSNINGSUTFORMNING

Projektnamn **Trafikutredning Billeberga 11:4**
Projekt nr **1320050633**
Mottagare **Anna Heyden, Svalövs kommun**
Typ av dokument **PM**
Version **1.0**
Datum **2021-08-16**
Förberett av **André Kingstedt**

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Bakgrund	2
2.	Gaturumsbeskrivning	2
3.	Principutformning	4
3.1	Sektion	4
3.2	Passager	4
3.3	Korsning	5
3.4	Hållplats	5
3.5	Val av principutformning	6

1. Bakgrund

Ramboll har som underlag till en ny detaljplan för Billeberga 11:4 i Svalövs kommun tagit fram en trafikutredning där bland annat planområdets påverkan på omgivande vägnät studeras. Trafikverket har därefter begärt att kommunen ska ta fram en förprojektering av korsningen Svalövsvägen-Prästvägen där korsningen byggs om enligt gällande krav och råd i VGU. Detta PM redovisar förutsättningar och avväganden som grund för förprojekteringen.



Figur 1. Planområdet i Billeberga.

2. Gaturumsbeskrivning

Tabell 1. Gaturumsbeskrivning.

Egenskap	Delrubrik	Beskrivning	Önskat tillstånd / målstandard
Gaturummets karaktärsanspråk	Stadstyp		Befintlig bebyggelse utgörs av villaområde. Planområdet norr om Prästvägen kommer att innehålla flerbostadshus med möjlighet för centrumverksamhet.
	Livsrum		Integrerat transportrum
	Gående	Trafiknät	Huvudnät, viktig koppling till hållplatsen och del i stråket till stationen i Billeberga.

Trafikens funktionsanspråk, framkomlighet		Trafikflöde	Litet
	Cykel	Trafiknät	Huvudnät. Cykelstråket utgör en viktig del av stråket till stationen i Billeberga
		Trafikflöde	Litet
	Busstrafik	Trafiknät	Regionbuss i 20-minuterstrafik under högtrafik
	Bil	Trafiknät	Huvudnät, infartsgata. Utformas för utrymmesklass B för typfordon Lbn och utrymmesklass A för personbil.
		Trafikflöde	3000 f/d
	Tung trafik	Andel	10 %
Trafikens funktionsanspråk, tillgänglighet	Gående	Barriär	Liten
	Cykel	Cykelparkering	I anslutning till hållplatsen i enlighet med Skånetrafikens hållplatshandbok
	Bil	Angöring	Inget behov
		Parkering	Inget behov
	Distributionstrafik	Angöring	Inget behov
	Busstrafik	Hållplats	<i>B3 Medelstor hållplats</i> enligt Skånetrafikens hållplatshandbok
Hänsyn	Trygghet		Gångpassagen i korsningen är en del i en skolväg
	Trafiksäkerhet	DTSS	Dimensionerande trafiksäkerhetssituation är GC/bil-konflikter vilket innebär att hastighetsnivån bör vara ≤ 30 km/h för god kvalitet avseende trafiksäkerhet.
		Uppmätt hastighet	Det finns inga tillgängliga hastighetsmätningar i anslutning till korsningen. Mätningar norr om korsningen på sträckan där hastighetsgränsen är 50 km/h visar på medelhastigheter på 56 km/h.
Villkor	Tillgänglighet		Tillgänglighetsanpassning enligt ALM
	Planbestämmelser		Gällande fastighetsgränser utgör en förutsättning med undantag för den del som berörs av den nya detaljplanen för Billeberga 11:4.
	Regler för trafik		Inga förändringar vad gäller väjningsregler i korsningen.

3. Principutformning

I följande avsnitt presenteras förslag till principutformning av korsningen. Principutformningen utgår från VGU 2021 och, vad gäller utformning av hållplatsen, Skånetrafikens hållplatshandbok.

3.1 Sektion

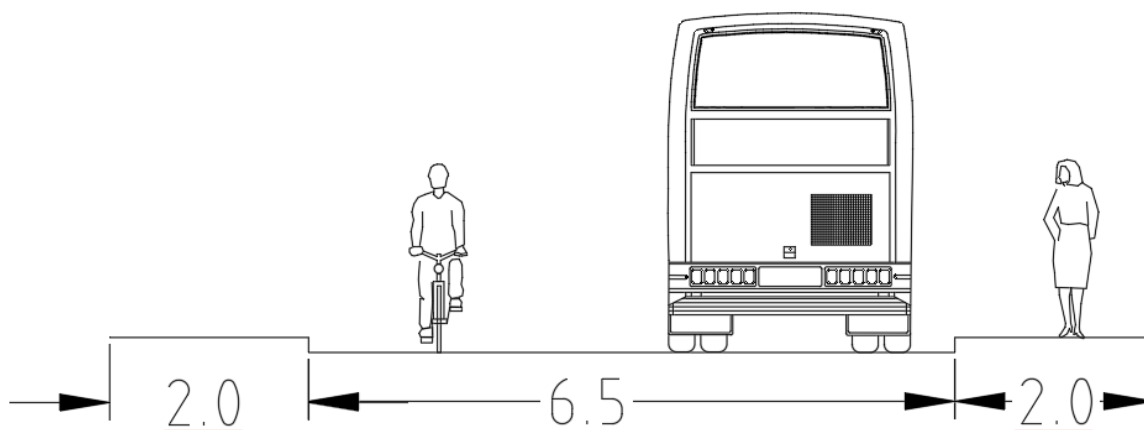
Dagens hastighetsgräns på 30 km/h från en punkt strax norr om Prästvågen ska gälla även fortsatt med hänsyn till att passagen är en viktig del i en skolväg. Trafikverket menar dock att hastighetsgränsen 30 km/h endast ska användas utmed skolor och att det i övrigt ska gälla 40 km/h eller 60 km/h.

Enligt VGU (Råd) ska det med hänsyn till hastighet och trafikflöde finnas gångbana på båda sidor av vägen, cykling kan ske i blandtrafik. Detta är dock endast aktuellt på Prästvågen och Svalövsvågen söder om Prästvågen. Långs Svalövsvågen norr om Prästvågen finns inget behov av gångbanor bortsett från anslutningen till busshållplatsen.

Dimensionerande trafiksituation på Svalövsvågen är $L_{bn} + L_{bn}$ (B).

Med hänsyn till dimensionerande trafiksäkerhetssituation och att en skolvåg passerar korsningen är det viktigt att sektionsbredden begränsas för att stödja låga hastigheter. Sektionen behöver även rymma befintlig belysning.

I figur 2 nedan visas mått på typsektion för Svalövsvågen enligt VGU. Mått på gångbanor gäller som krav enligt VGU och allmänt råd enligt ALM medan mått på körbanan gäller som råd enligt VGU.



Figur 2. Sektionsmått för Svalövsvågen enligt VGU. Bredd på gångbana är krav enligt VGU och allmänt råd enligt ALM medan bredd på körbana är råd enligt VGU.

I nulåget uppfyller inte utformningen av gångbanan på den östra sidan kraven på minsta bredd och är därmed inte att betrakta som tillgänglig. Kommunen och Trafikverket har dock valt att inte bredda den befintliga gångbanan på stråckan eftersom det saknas förutsåttningar att bredda gångbanan längre söderut. Därmed är nyttan av en breddning på den aktuella stråckan mindre.

3.2 Passager

Passagen över Svalövsvågen utgör en del i en skolvåg till Billeshögsskolan (F-6) för barn som bor på den sydvåstra sidan av järnvågen. Med hänsyn till detta bör passagen hastighetssäkras fysiskt till 30 km/h och regleras med övergåingsställe även om kravet för hastighetssäkring av övergåingsställe är 40 km/h enligt VGU.

Hastighetssäkring bör med hänsyn till busstrafiken utformas som ett platågupp med svag lutning på nedfartrampen. Platån ska i enlighet med VGU vara minst 7,5 meter lång för att inte framhjulen på en buss ska vara på nedfartsrampen samtidigt som bakhjulen är på uppfartsrampen.

Övergångsstället bör enligt VGU Råd förses med en mittrefug som är 2,0 meter bred (kan minskas till 1,2 meter). Med hänsyn till det begränsade utrymmet, den låga hastighetsgränsen och den relativt ringa biltrafiken kan dock refug utgå i detta fall. Detta innebär att upp- och nedfartsramperna får samma lutning vilket i enlighet med Trafikverkets inkomna synpunkter minskar risken för olämpligt trafikantbeteende med omkörning i vänster körfält över guppet. För en hastighetssäkring till 40 km/h ska rampen vara 1 meter lång med en lutning på 10 %. Dessa mått används även i bland annat Malmö för hastighetssäkring till 30 km/h.

Det bedöms inte finnas förutsättningar att flytta passagen med hänsyn till tillgängligt utrymme på platsen. Den exakta utformningen av passagen och hastighetssäkringarna behöver göras så att svängörelser för lastbilar från Prästvågen och Värmövågen inte hindras av eventuella refugdelar som behövs för farthindrets konstruktion.

Eftersom cykling sker i blandtrafik på Svalövsvågen finns inget behov av en cykelpassage på platsen med hänsyn till cykling vidare längs Svalövsvågen. En cykelpassage och en koppling till Prästvågen kan dock vara positiv för att möjliggöra en tydlig cykelkoppling mellan planområdet och Billeshögsskolan. På sträckan norr om Värmövågen finns visserligen en cykelväg parallellt öster om Svalövsvågen som leder till Billeshögsskolan men denna saknar belysning och vidare koppling norrut finns det anledning att förutsätta att cykling i blandtrafik längs Svalövsvågen är ett alternativ för cykling till det framväxande industriområdet söder om väg 17

Det finns idag ingen tillgänglig passage över Värmövågen. Med hänsyn till trafikflöde och hastighet på Värmövågen finns inget behov av övergångsställe eller hastighetsdämpande åtgärder. För att passagen ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar behövs dock nivåutjämning mellan gångbana och körbana.

3.3 Korsning

Båda korsningarna Svalövsvågen-Prästvågen och Svalövsvågen-Värmövågen utformas som korsningar av typ A vilket enligt tidigare kapacitetsberäkningar ger mycket låga belastningsgrader. Korsningarna ska enligt VGU Krav utformas för utrymmesklass B på primårvågen vilket innebär att dimensionerande fordon ska kunna svänga utan att ta motriktat körfält på primårvågen i anspråk. Normalstor lastbil (Lbn) är efter samråd med Trafikverket dimensionerande fordon i korsningen. För större fordon dimensioneras korsningen för utrymmesklass C.

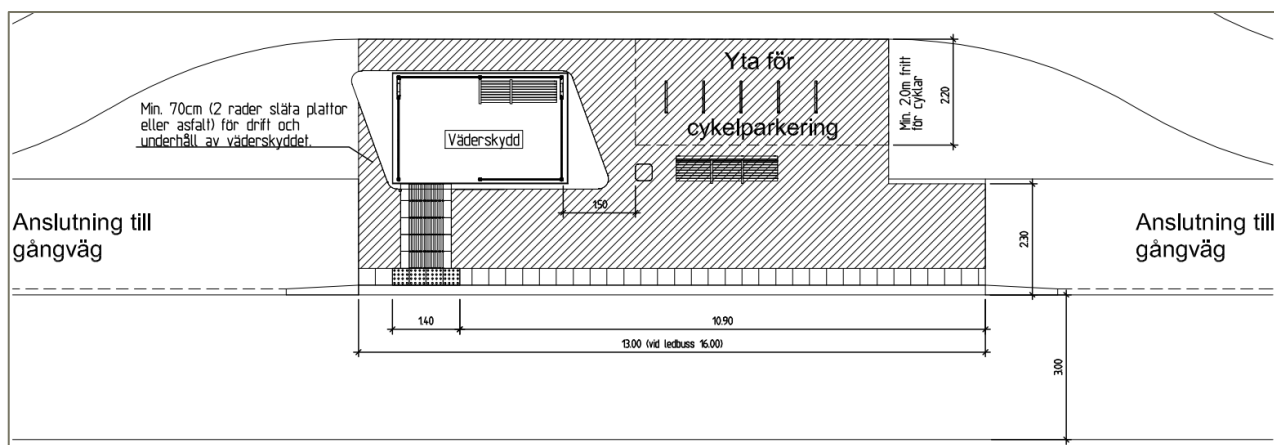
3.4 Hållplats

Busshållplatsen i anslutning till korsningen kan enligt VGU Råd utformas som antingen en körbanehållplats eller en enkel stopphållplats. Med hänsyn till närheten till korsningen och det begränsade utrymmet på platsen föreslås läget för befintliga hållplatslägen behållas.

Enligt Skånetrafikens hållplatshandbok klassificeras hållplatsen som *B3 Medelstor hållplats* utifrån antal påstigande på hållplatsen. Skånetrafikens krav för hållplatser i denna kategori framgår av figur 3 med en typritning i figur 4 nedan. Sett till infrastrukturen uppfyller de befintliga hållplatserna Skånetrafikens krav bortsett från att cykelparkering saknas vid hållplatsläget norr om Prästvågen. Enligt Skånetrafiken finns inget behov för cykelparkering vid det norra läget men ett förslag visas i bifogade förprojekteringsritningar.

Ska innehålla	Bör och rekommenderas innehålla
Övergripande <ul style="list-style-type: none"> En tilltalande, trygg och hållbar plats 	
Utformning och gestaltning <ul style="list-style-type: none"> God överblick över närområdet (ex. bra belysning, inget buskage) Förstärkt belysning på hållplatsen och i dess närområde Tillgänglighetsanpassad plattform 	
Anslutningar till fots och övriga färdmedel <ul style="list-style-type: none"> Säker vägövergång i direkt närhet till hållplatsläge Anslutande gång- och cykelväg Pendlarparkering, cykel 	
Komfort <ul style="list-style-type: none"> Väderskyddskoncept standard (storlek anpassas till antal resenärer) Tillgänglighetsanpassad, fristående sittplats med rygg- och armstöd Papperskorg 	
Vägvisning och markering <ul style="list-style-type: none"> Topptavla med information om hållplatsläge och trafikerande linje Hållplatsens namn och läge synligt i alla riktningar 	
Resenärsinformation <ul style="list-style-type: none"> Realtid för avgångar Prator med talad realtidsinformation Tidtabeller med avgångar för resten av dagen och veckan Information om trafikavvikelser på linjen, tillfälliga och planerade Information om hur man köper biljett Driftsinformation, ansvar och kontakt 	<ul style="list-style-type: none"> Linjekarta med resmöjligheter och målpunkter
Biljetter och uppkoppling <ul style="list-style-type: none"> God uppkoppling för mobila enheter (signalförstärkare) 	

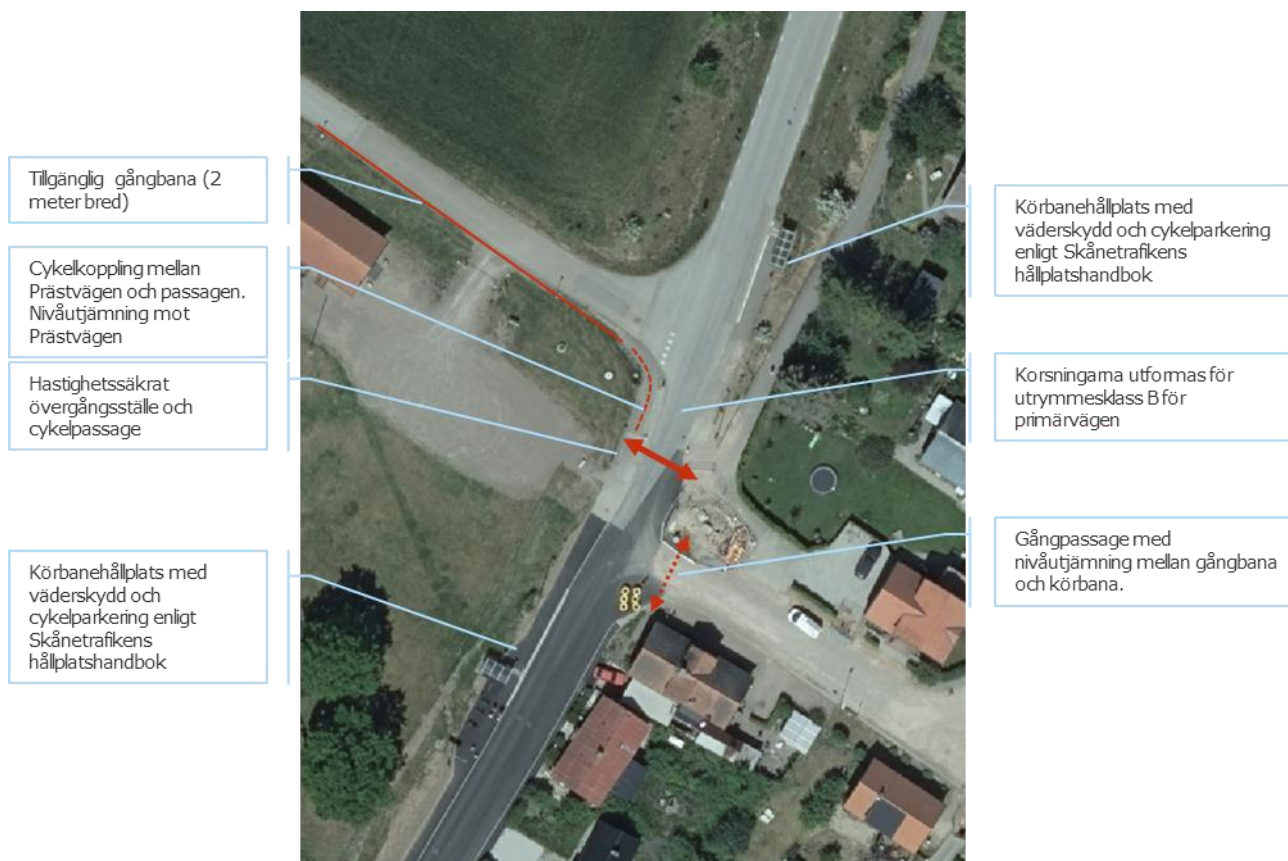
Figur 3. Skånetrafikens krav för hållplatser i kategori B3 Medelstora hållplatser.



Figur 4. Typritning tillgänglighetsanpassad hållplats med väderskydd och cykelparkering.

3.5 Val av principutformning

I figur 5 nedan sammanfattas förslaget på principutformning av korsningen. Genom förslaget säkerställs en hög framkomlighet för motorfordonstrafik på Svalövsvägen. Föreslagna åtgärder för främst fotgängare bidrar till att skapa en mer trafiksäker miljö för bland annat skolbarn.



Figur 5. Sammanställning av vald principutformning.