

PM

EXPLOATERINGOMRÅDE INOM
FASTIGHETEN BROBY 5:117 -
TRAFIKUTREDNING



Slutrapport

2024-02-07

1 Inledning

C4 Hus planerar för ett exploateringsområde inom fastigheten Broby 5:117 i norra Broby och detaljplanearbete pågår. Området avses innehålla bostäder i form av friliggande hus, parhus och/eller radhus.

Tyréns har fått i uppdrag, som underlag i detaljplanearbetet, att ta fram en enkel trafikutredning. Denna avser att ta fram förslag till lämpliga trafiklösningar, både vad gäller inom området men också för anslutningspunkten till Bryggaregatan.

Trafikutredningen omfattar att ta fram förslag till gatustruktur/gatusträckning, typsektion för gator, lämplig placering av gatuanslutning till Bryggaregatan samt kontroll av siktlängder och körspår.

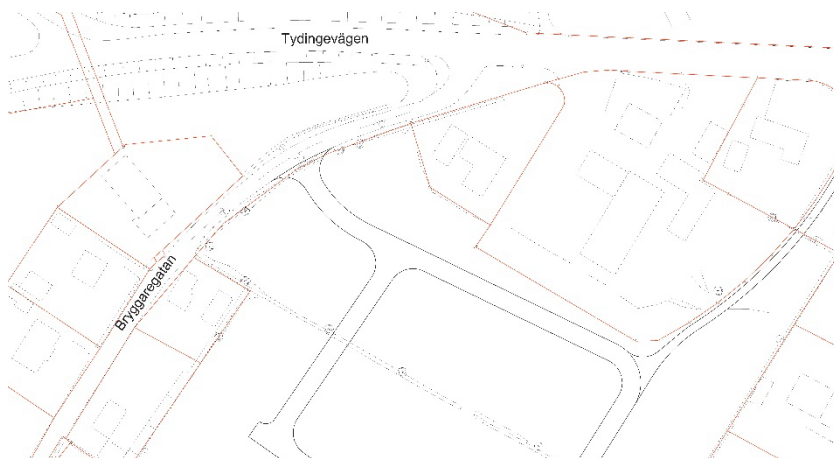
2 Gatuanslutning till Bryggaregatan

2.1 Placering

Områdets gatunät föreslås anslutas till Bryggaregatan.

Bryggaregatan är smal (varierande mellan 5 och 6 m) och har låg linjeföringsstandard, där den aktuella sträckan ligger i brant lutning (7-8 %) och i kurvor. Det finns också stengärde på östra sidan av gatan, både i norra och i södra delen av aktuell sträcka där fastigheten 5:117 gränsar till Bryggaregatan. Stengärderna är dock så låga att de inte påverkar sikt. Gatan kantas också av träd på östra sidan.

Med hänsyn till både befintliga stengärden och för att få så bra siktförhållanden som möjligt föreslås lokalgatan anslutas ungefär mitt på den aktuella sträckan, ca 40 m söder om gränsen till fastigheten Macken 4. Se bild nedan.



Föreslagen placering av gatuanslutning till Bryggaregatan.

2.2 Siktkontroll

VGU (Vägars och gators utformning) anger i kapitel 10.1.1.9 storlek/längd på siktområden vid korsningar. Inom siktområdet får inte annat finnas än nödvändig vägutrustning. VGU (även VGUs krav-del) utgör generellt råd och inte krav för gator som inte är statliga.

Bryggaregatan har hastighetsgräns 30 km/h. För 30 km/h är enligt VGU minsta önskvärda siktlängd 45 m. Måttet kan efter väghållarens godkännande minskas till lägsta godtagbara längd 35 m.

Siktlängden ska kunna ses från en punkt i gatans tillfart, 5 m från anslutande körbanekant. I undantagsfall kan måttet sänkas till 3 m efter väghållarens godkännande.

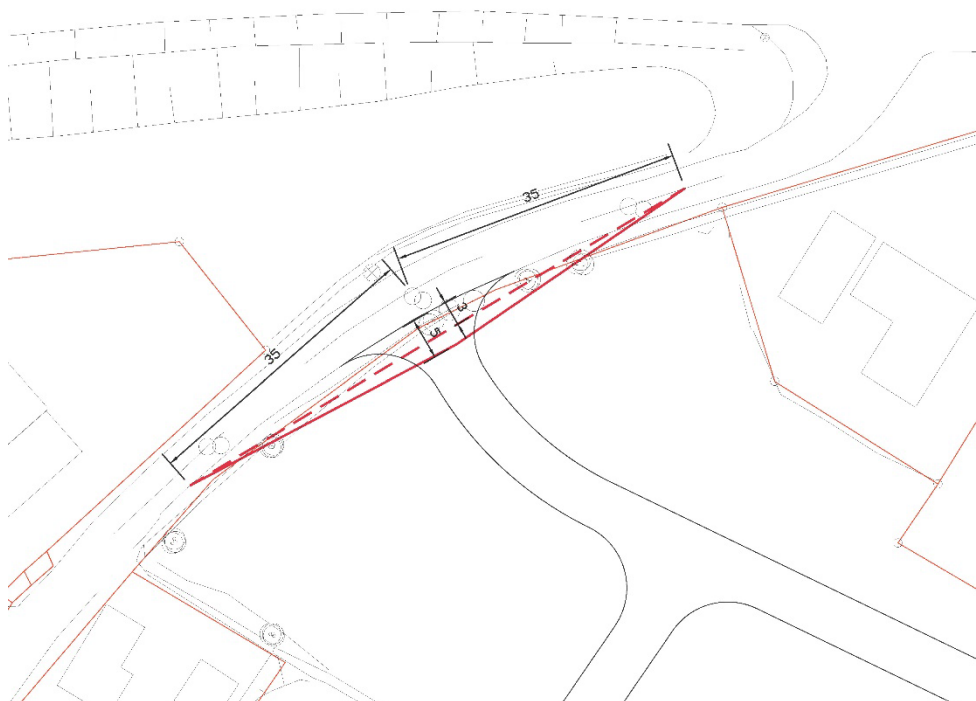
I bilden nedan visas siktlängder enligt minsta önskvärda längd, d.v.s. 45 m längs huvudvägen. Bilden visar för både 5 respektive 3 m in på anslutande väg.



Siktlängd enligt **minsta önskvärda längd**. Heldragen grön linje visar från 5 m in på anslutande sidoväg. Streckad grön linje visar från 3 m in på anslutande sidoväg.

Krav på minsta önskvärda siktlängd uppfylls endast om i princip alla befintliga träd på östra sidan av Bryggaregatan tas ner. Möjligen kan trädet längst i söder stå kvar om det är uppstammat.

I nästa bild nedan visas siktlängder enligt minsta godtagbara längd, d.v.s. 35 m längs huvudvägen.



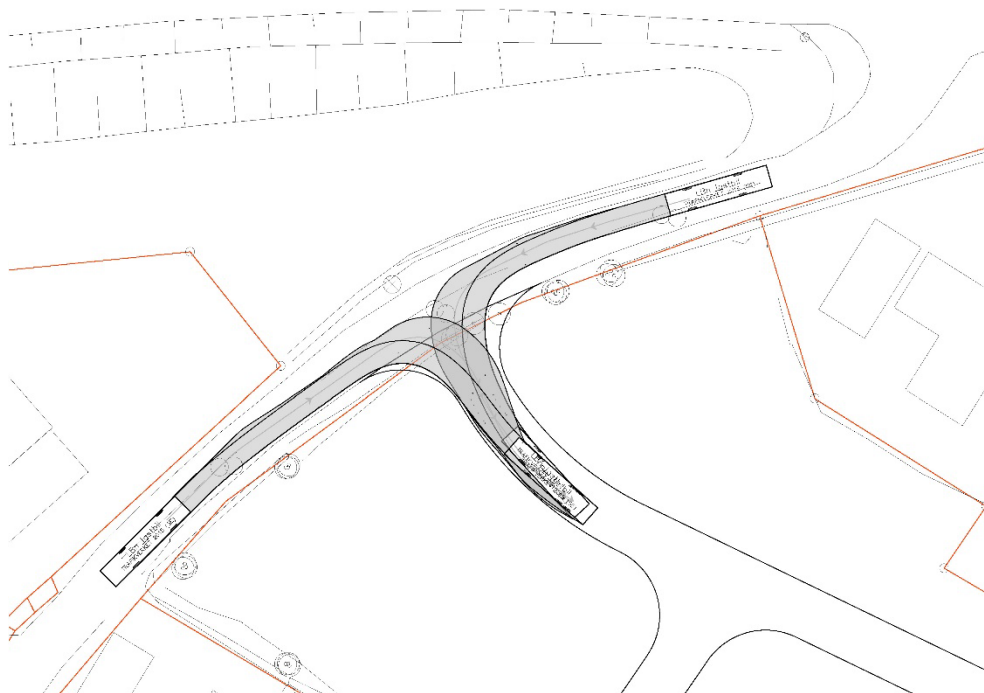
*Siktlängd enligt **minsta godtagbara längd** (efter väghållarens godkännande). Heldragen röd linje visar från 5 m in på anslutande sidoväg. Streckad grön linje visar från 3 m in på anslutande sidoväg.*

Krav på minsta godtagbara siktlängd uppfylls om träd/buskage som finns vid och närmast korsningen tas ned.

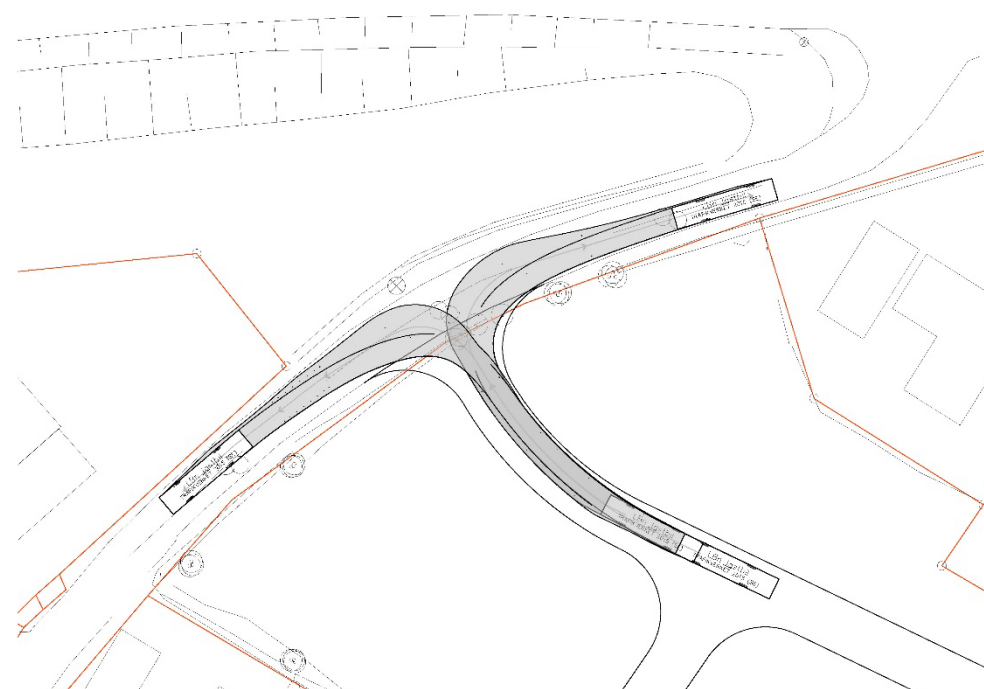
Om träden hålls uppstammade bedöms de träd som står där stengärderna avslutas kunna stå kvar, både norr om (björk) och söder om (ek) korsningen, om dessa bedöms vara särskilt värdefulla.

2.3 Körspårskontroll

Föreslagen korsningsutformning har analyserats med hjälp av körspårsanalyser för att kontrollera att vissa typfordon kan ta sig fram.



Körspår för infart med typfordon Lbn, 12 m lång tung lastbil (utan släp).

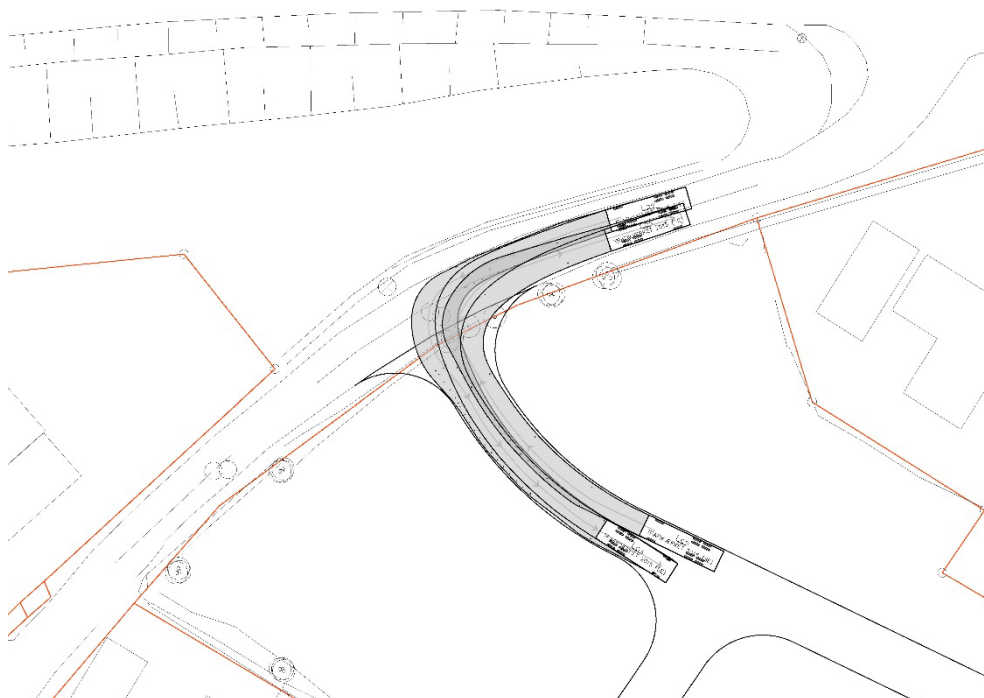


Körspår för utfart med typfordon Lbn, 12 m lång tung lastbil (utan släp).

Föreslagen utformning möjliggör in- och utfart med 12 m långa lastbilar (utan släp). Fordonens svep tar dock en stor del av gatans utrymme i anspråk, vilket gör att möte inte kan ske överallt utan mötande fordon måste anpassa sig och vänta in varandra. Med hänsyn till hur sällan gatan

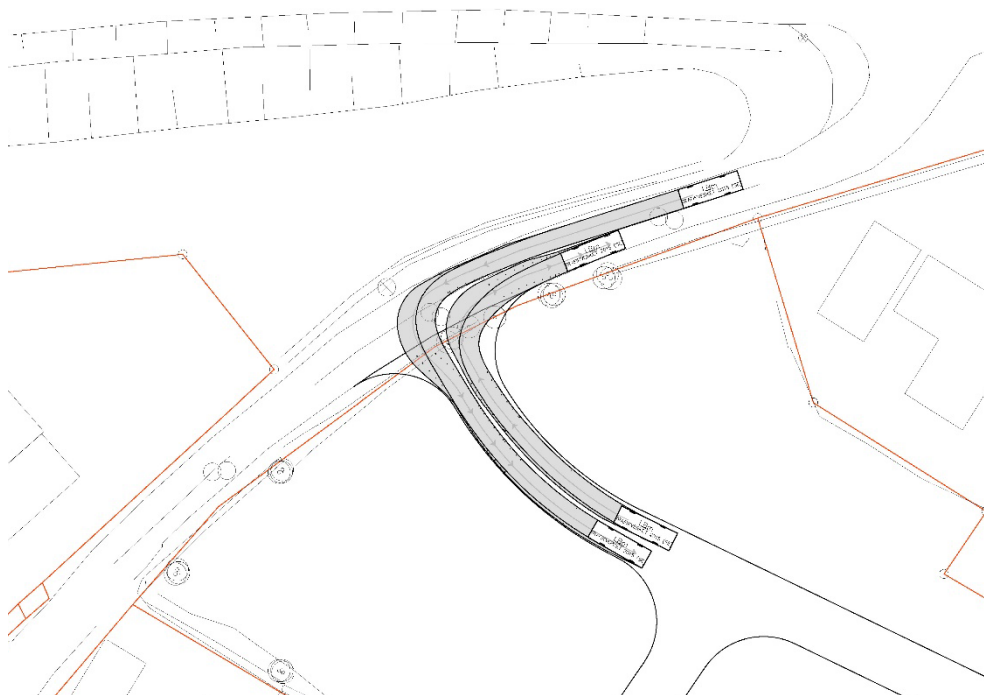
väntas trafikeras av denna typ av större fordon bedöms detta inte vara något problem.

En 12 m lång lastbil tar större svängutrymme än typfordon för utryckningsfordon, vilket innebär att även utryckningsfordon kan ta sig fram i korsningen. Detsamma gäller för sopbilar.



Körspår för in- och utfart med typfordon Los, 9,4 m lång sopbil.

Typfordon för 9,4 m lång sopbil, Los, har gott om utrymme att köra in eller ut från området, men möte med annat större fordon kan inte heller ske överallt utan att anpassning måste ske. Men med hänsyn till hur sällan det väntas inträffa bedöms detta inte vara något problem.



Körspår för in- och utfart med typfordon Lbm, minibuss.

Föreslagen utformning möjliggör samtidig in- och utfart med minibussar, d.v.s. mindre fordon kan mötas även i korsningen.

2.4 Höjdsättning

VGU anger att primärvägens lutning max ska uppgå till 2,5 % vid anslutande korsningar, inom 50 m från korsning. (VGU utgör generellt råd och inte krav för gator som inte är statliga). Största godtagbara lutning, efter vägghållarens godkännande, är 3,5 %. Detsamma gäller för sidogatans anslutning (närmaste 25 m).

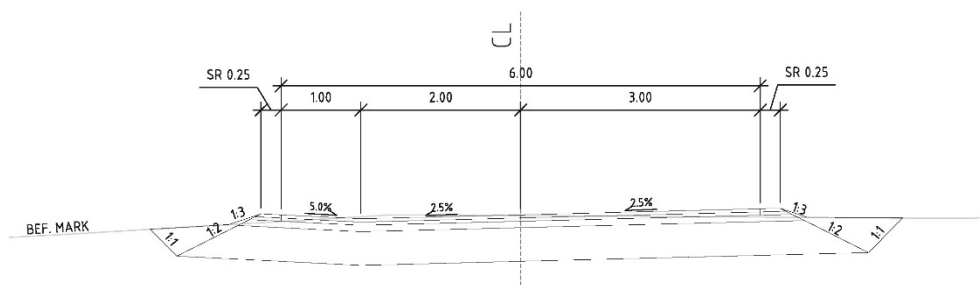
Bryggaregatan lutar ca 6-8 % på hela sträckan förbi fastigheten Broby 5:117. Och lokalgatan som ansluter till Bryggaregatan bedöms behöva luta ca 3,5 % för att få en rimlig höjdsättning på gatunätet inne i området, med hänsyn till befintliga höjdförhållanden.

Detta innebär att minsta godtagbara lutning bedöms kunna klaras på anslutande sidogata, men att Bryggaregatan har en befintlig lutning som är större.

3 Gatuutformning

3.1 Typsektion

Föreslagen typsektion visas i bild nedan.

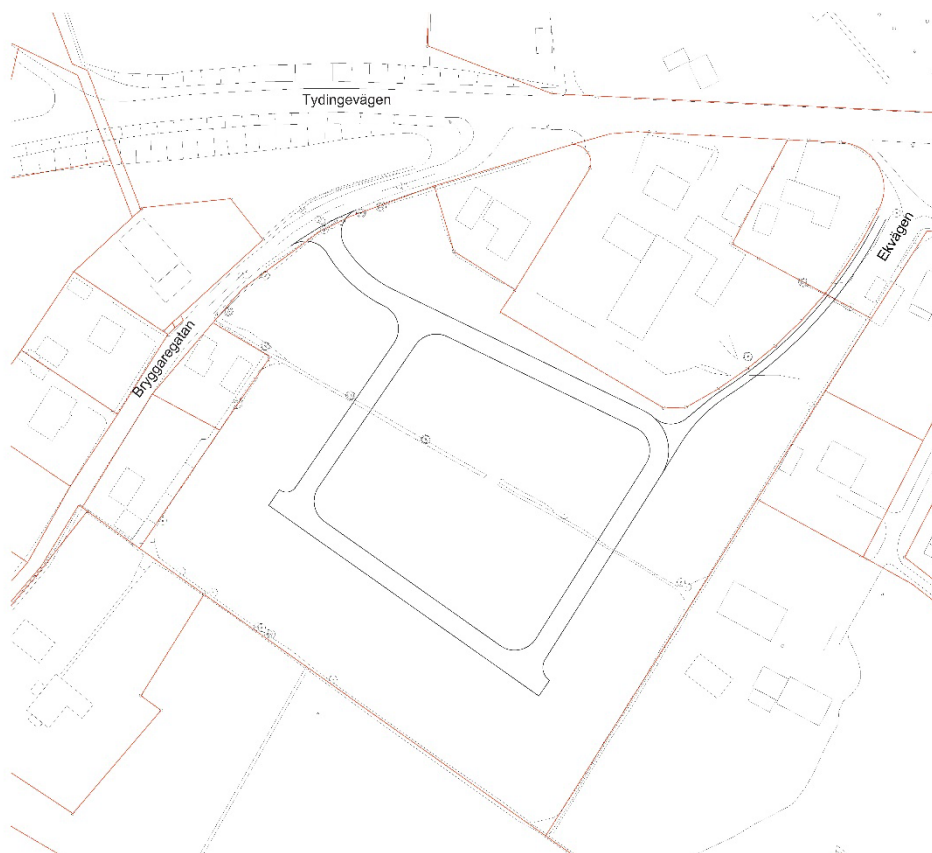


Föreslagen typsektion för lokalgator.

Lokalgatorna i området föreslås vara 6,0 m breda, med ensidigt tvärfall och med ett 1 m brett motveck.

3.2 Gatustruktur

Föreslagen gatustruktur och sträckningar av lokalgator i området visas i bild nedan.

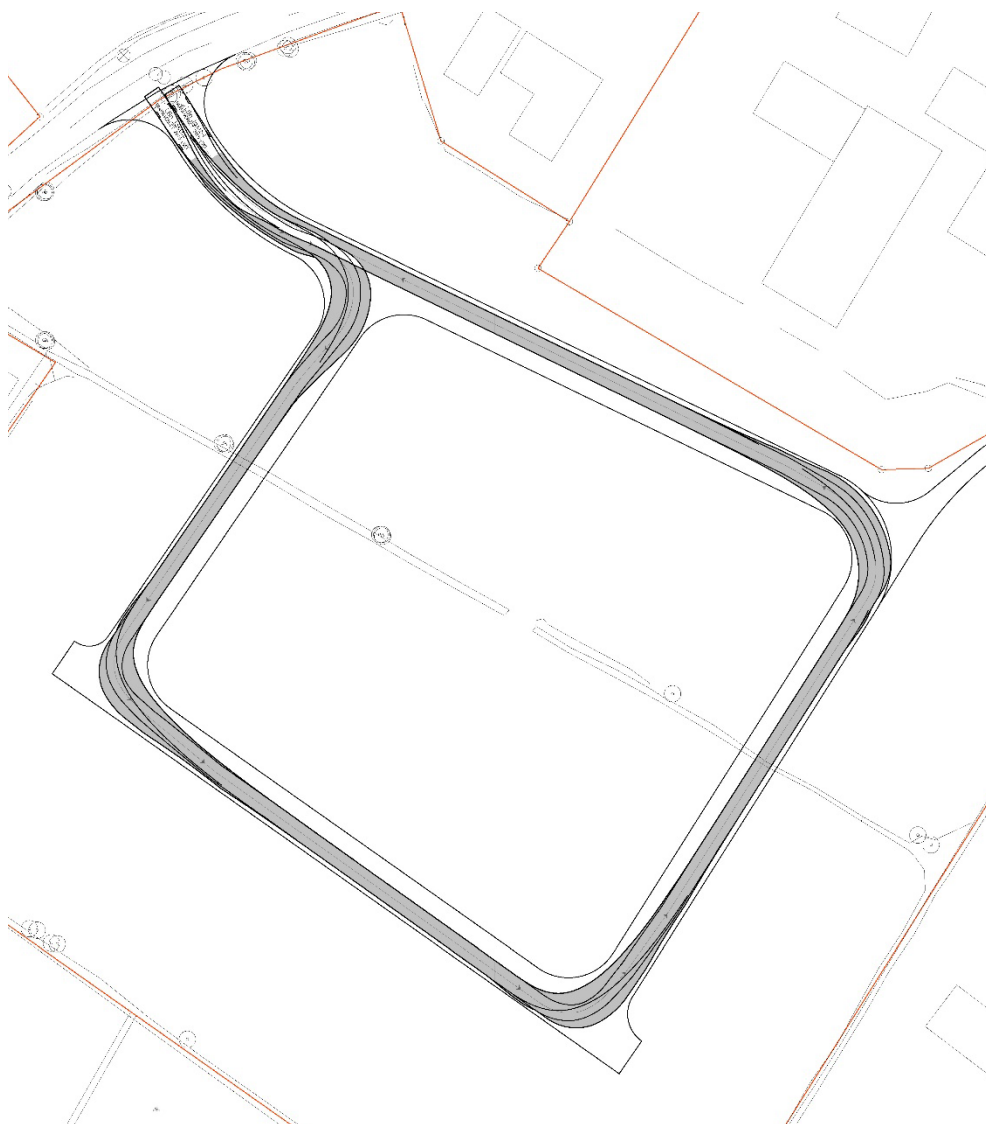


Föreslagen gatustruktur och sträckning av lokalgator.

Föreslagen gatustruktur innebär en lokalgata som går runt inom området, med en anslutningsgata från Bryggaregatan. Med denna struktur fås ett effektivt markutnyttjande med undvikande av återvändsgator som ofta kräver vändplatser, som i sin tur är ytkrävande.

3.3 Körspårstest

Föreslagen gatuutformning har analyserats med hjälp av körspårsanalyser för att kontrollera att vissa typfordon kan ta sig fram.



Körspår med typfordon Lbn, 12 m lång tung lastbil (utan släp), runt den föreslagna lokalgatan.

Föreslagen utformning möjliggör att 12 m långa lastbilar (utan släp) kan ta sig fram och igenom alla korsningar och svängar på lokalgatunätet, d.v.s. det gäller t.ex. flyttbilar, utryckningsfordon, sopbilar m.m. Fordonens svep tar dock en stor del av gatans utrymme i anspråk, vilket gör att möte inte kan ske överallt utan mötande fordon måste anpassa sig och vänta in varandra. Med hänsyn till hur sällan gatan väntas trafikeras av denna typ av större fordon bedöms detta inte vara något problem.