

Detaljplan för sydvästra delen av Hyllinge samhälle, Åstorps kommun, Skåne län

BESKRIVNING

Läge

Planområdet är beläget i den sydvästra delen av Hyllinge samhälle och gränsar i norr till Åstorpsvägen samt i väster till länsväg 110. I öster och nordöst angränsar planområdet ett natur- och strövområde som ägs av Åstorps kommun.

Planområdet omfattar totalt cirka 27 ha.

Befintlig bebyggelse består av en större dagligvarubutik, City Gross, som 1997 var Sveriges största dagligvarubutik avseende omsättning (cirka 600 Mkr). I anslutning till denna byggnad finns några mindre byggnader.

Gällande detaljplan, markägoförhållanden m m.

Gällande detaljplan antogs av kommunfullmäktige 1993-08-30.

Enligt den gällande detaljplanen får större delen av området användas för industri som inte får vara störande för de kringboende samt handel.

Mot det omgivande vägnätet finns det skyddsområde som skall skötas som naturpark.

Enligt gällande detaljplan sker tillfarten till området från Åstorpsvägen dels via en i dag befintlig infart i områdets norra del dels via en föreslagen ny infart mot Åstorpsvägen. Vidare inrymmer detaljplanen en föreslagen ny väg mellan de två infartsvägarna.

Marken inom området ägs av NCC AB och City Gross i Hyllinge AB. NCC AB äger Hyllinge 36:274 medan City Gross äger Hyllinge 1:8. Avtal har träffats mellan parterna som innebär att City Gross förvärvar cirka 30 000 m² mark av NCC AB. Fastighetsreglering är begärd.

Detaljplanens utformning

Den nya detaljplanen innebär ingen principiell förändring av nu gällande detaljplan.

Den nya detaljplanen har tillkommit för att skapa ändamålsenliga utfarter från området. Som grund för utformning av dessa nya utfarter föreligger en utredning som utförts av Vägverket och kommunen genom Scandiaconsult (bilaga 1). Detaljplanens utformning överensstämmer med av kommunfullmäktige 1998-06-22 antagen översiktsplan.

Inom Hyllinge samhälle har det bedrivits ett s k dialogprojekt som berör trafiksäkerheten i samhället. Detta projekt har bedrivits på initiativ av Vägverket. Dialogprojektet har bedrivits i

Vidare är trafikräkning utförd på Åstorpsvägen i juni 1998. Medeldygnstrafiken under en vecka, före löneutbetalningsdag, visar att medeldygnstrafiken på Åstorpsvägen var cirka 6000 fordon varav 4200 hade City Gross som destination.

Gång- och cykeltrafiken går på en befintlig gång- och cykelväg som ansluter till Åstorpsvägen i områdets norra del.

Busstrafik. Linje 520 Klippan-Helsingborg angör området via två befintliga busshållplatser, en för västergående och en för östergående trafik. Turtätheten är 18 turer om dagen måndagar till fredagar och 6 turer om dagen lördagar och söndagar.

Åtgärder utanför detaljplan.

Den aktuella korsningen avses planmässigt lösas genom att arbetsplan upprättas och fastställs av Vägverket.

Detaljplanen innebär inte någon förändring avseende exploateringsgrad eller användning, med undantag för föreslagna nya utfarter, i förhållande till gällande detaljplan där genomförandetiden utgår 2007-09-28. Någon särskild miljökonsekvensbeskrivning erfordras därför inte.

Rondellen vid Ådalsvägen-Åstorpsvägen kommer att avskärmas från befintlig bebyggelse cirka 100 m norr om rondellen med en bullervall som uppförs med cirka 2,5 m höjd över mark. Vidare planteras parkområdet mot befintlig bebyggelse med naturliknande planteringar i form av skog.

Genomförandebeskrivning

Avtal som reglerar genomförandet av de trafiktekniska åtgärderna framgår av bilaga 2.

Föreslagen ny infartsväg skall efter färdigställande underhållas av kommunen.

Dagvattenmagasin samt alla övriga åtgärder inom detaljplaneområdet, med undantag för befintlig gång- och cykelväg i detaljplaneområdets nordöstra del, skall utföras av berörda markägare.

Kommunen ansvarar för mindre komplettering med belysning avseende befintlig gång- och cykelväg.

Planbestämmelser

Till detaljplanen hörande bestämmelser har antecknats på plankartan.

Samråd

Samråd med de boende i Hyllinge har skett i anslutning till "dialogprojektet" 1998-12-02. Detaljplanens utformning överensstämmer med önskemål från de boende.

Samråd med Vägverket och berörda exploatörer har skett vid ett antal tillfällen och detaljplanens utformning överensstämmer med vad som överenskommits vid dessa samråd.

Samråd med länsstyrelsens har skett i anslutning till översiktsplanarbetet varvid länsstyrelsen inte har haft något att erinra mot utformningen. Särskilt samråd med länsstyrelsen kommer att ske under utställningstiden.

Genomförandetid

Genomförandetid för detaljplanen är fram till 2007-09-28.

Åstorp 1999-01-04

TEKNISKA KONTORET



Johan Mogensen
Stadsarkitekt

Revidering.

Detaljplanen har reviderats med hänsyn till utformning av naturområde på kvartersmark.

Åstorp 1999-02-15



Johan Mogensen
stadsarkitekt

Detaljplanen

godkänd av BN	1999-02-15 § 21
antagen av KF	1999-03-29 § 16
lagakraft	1999-05-10

KOPIANS LIKHET

med originalhandlingens Intygssida

ASTORP 19-08-29

ASTORPS KOMMUN



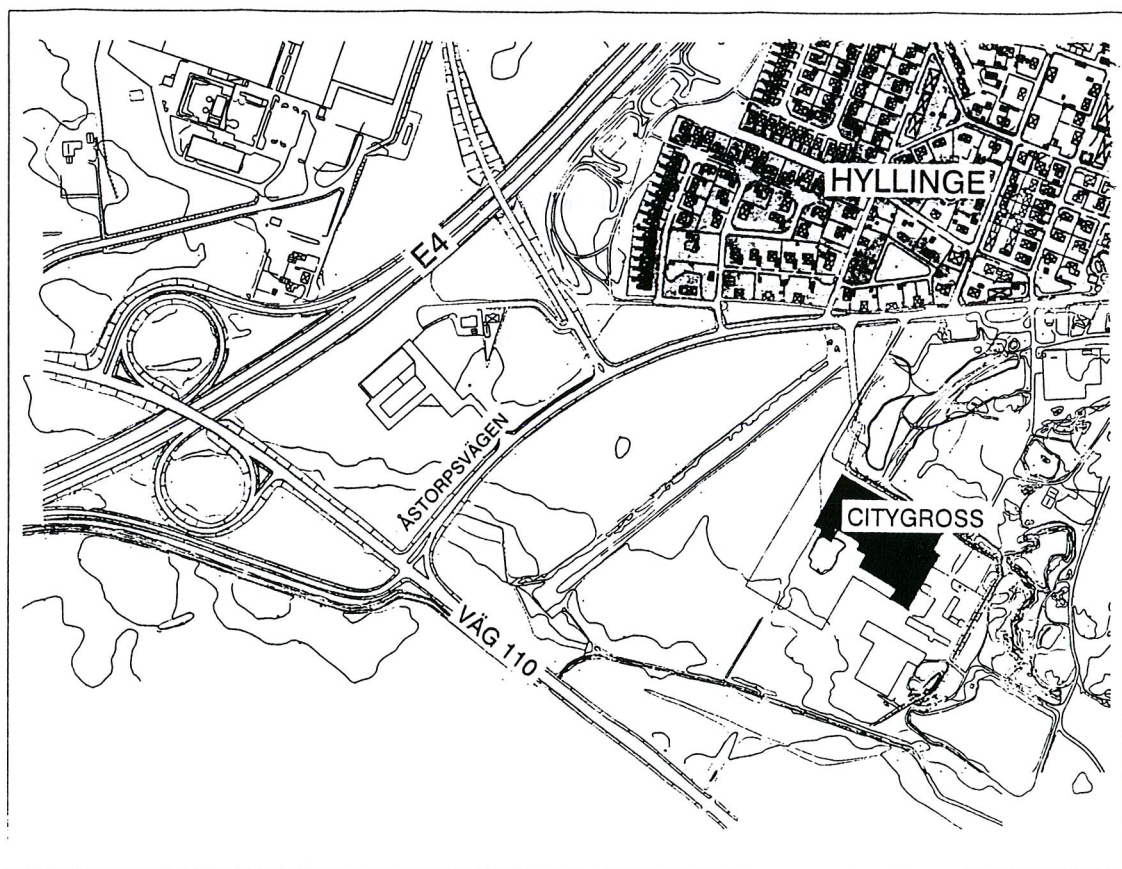


SCANDIACONSULT
BYGG OCH MARK

INFART HYLLINGE

Åstorp kommun

Val av trafiklösning



Malmö 1997-02-24

Förord

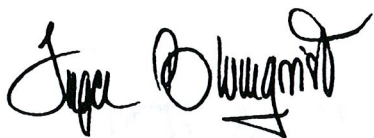
Kapaciteten i korsningen mellan väg 110 och Åstorpsvägen (väg 757) är otillräcklig. Det huvudsakliga skälet är lågprisvaruhuset Citygross i Hyllinge. I korsningen ansluter även en avfartsramp från E4, med trafik från Helsingborg mot Bjuv och Hyllinge.

Mot bakgrund av detta gav Åstorps kommun Scandiaconsult Bygg och Mark i uppdrag att studera två alternativa trafiklösningar. Båda alternativen innebär att man anlägger en cirkulationsplats på väg 110 för att öka kapaciteten. Att anlägga en planskild korsning bedömdes av kommunen och Vägverket som alltför kostsamt och därför ej intressant.

Vid de två projektmöten som hållits under arbetets gång har Bengt-Olle Andersson, Åstorp kommun och Kerstin Åklundh, Vägverket deltagit.

Ingenjör Annette Åkesson har varit handläggare för uppdraget.

Malmö 1997-02-24



Inger Blomqvist
Scandiaconsult Bygg och Mark AB

Innehåll

SAMMANFATTNING	1
1. DAGENS FÖRHÅLLANDE	2
BEBYGGELSE	2
TRAFIK.....	3
2. FRAMTIDA FÖRHÅLLANDE	7
BEBYGGELSE	7
TRAFIK.....	7
3. ALTERNATIVA VÄGLÖSNINGAR.....	9
ALTERNATIV 1	11
ALTERNATIV 2	14
4. JÄMFÖRELSE MELLAN ALTERNATIVEN	17
BEBYGGELSE	17
TRAFIK.....	17
ANLÄGGNINGSKOSTNAD.....	17
REKOMMENDATION	17
 <u>BILAGA 1: VÄGVERKETS KAPACITETSANALYS VÄG AV KORSNINGEN E4/110/757</u>	

Sammanfattning

Kapaciteten i korsningen mellan väg 110 och Åstorpsvägen (väg 757) är otillräcklig idag. Det huvudsakliga skälet är lågprisvaruhuset Citygross i Hyllinge som ligger nordost om korsningen. I korsning ansluter även en avfartsramp från E4, med trafik från Helsingborg mot Bjuv och Hyllinge.

I denna rapport studeras två alternativa framtida väglösningar. I båda alternativen anläggs en cirkulationsplats på väg 110. I alternativ 1 anläggs cirkulationsplatsen där den befintliga korsningen med Åstorpsvägen ligger idag. I alternativ 2 ges Åstorpsvägen en ny sträckning parallellt med Citygross tomt. Korsning med väg 110 flyttas ca 350 meter öster ut.

I alternativ 2 innebär flyttningen av korsningen på väg 110 att framkomligheten på väg 110 försämras eftersom sträckan där hastigheten är nedsatt från 90km/h till 70 km/h blir längre än i alternativ 1.

I båda alternativen föreslås att avfartsrampen från E4 ligger kvar i befintligt läge. I alternativ 2 kommer rampen att ligga för sig själv på sträckan och risken för att någon bilist kör på rampen och därmed motorvägen på fel håll bedöms som större än då rampen ansluter till cirkulationsplatsen med stor avböjning, alternativ 1. Det korta avståndet mellan cirkulationsplatsen och E4:ans ramp i alternativ 1 kan leda till informationsproblem.

I båda alternativen föreslås även en förlängning av Ådalsvägen och en ny cirkulationsplats där trafiken från Citygross ansluter till Åstorpsvägen i befintligt respektive nytt läge. Denna utbyggnad föreslås dock ske i samband med utbyggnaden av det planerade verksamhetsområdet.

I dag finns busshållplatser på Åstorpsvägen som trafikeras av busslinjerna 520 och 232. I alternativ 2 måste busshållplatserna flyttas vilket medför en kostnad. Den nya sträckningen av Åstorpsvägen i alternativ 2 innebär även en längre körväg och ökad körtid för bussarna. Ett alternativ där befintliga Åstorpsvägen behålls som bussgata har också studerats men rekommenderas inte av trafiksäkerhetsskäl.

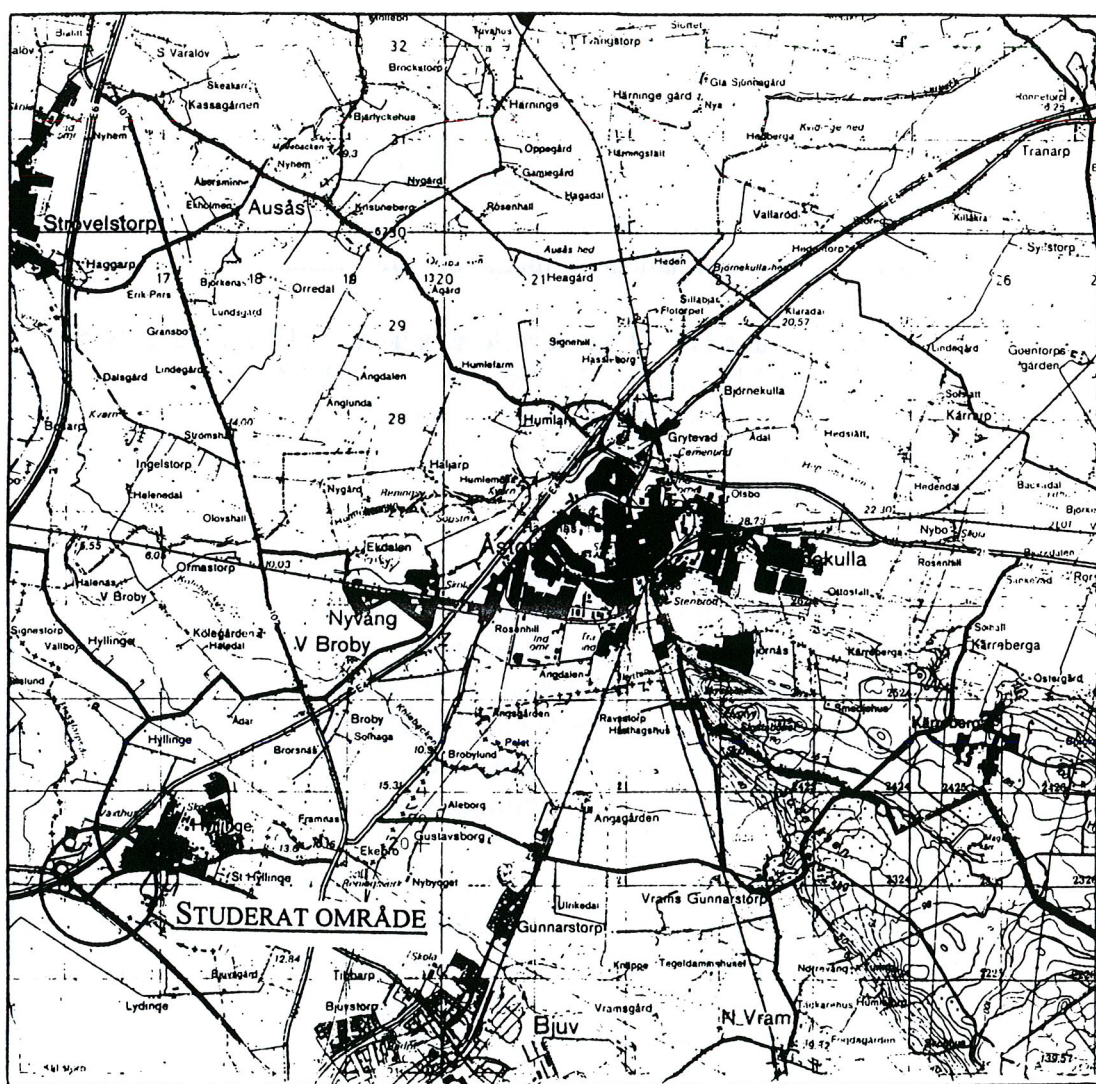
Anläggningskostnaden har beräknats till ca 7,5 miljoner kronor i alternativ 1 och till ca 10,5 Mkr i alternativ 2. Kostnadsskillnaden beror framför allt på att Åstorpsvägen ges en ny sträckning i alternativ 2. En etapputbyggnad, som innebär att Ådalsvägens förlängning och cirkulationsplatsen i korsningen Åstorpsvägen/ Ådalsvägen senareläggs, är möjlig i båda alternativen. Etapp 1 har kostnadsberäknats till ca 3 miljoner kronor i alternativ 1 och till ca 7 miljoner i alternativ 2.

Syftet, dvs att höja kapaciteten i korsningen väg 110/ Åstorpsvägen, uppnås i de båda alternativen. Sammanfattningsvis bedöms alternativ 1 ge flest fördelar och rekommenderas därför för fortsatta studier.

1. Dagens förhållande

Bebyggelse

Hyllinge ligger i Åstorps kommun strax öster om E4 mellan Helsingborg och Stockholm, se figur 1. I orten bor ca 1500-2000 personer och bebyggelsen består främst av småhus. I orten finns skola, daghem, kyrka och postkontor. Närmaste större ort från Hyllinge är Bjuv och närmaste stad är Helsingborg.



Figur 1 Översiktskarta, skala 1:80 000.

I den södra kanten av samhället, nära väg 110, ligger Citygross som är ett lågprisvaruhus med främst livsmedel. Det ligger väl synligt för trafikanterna som kommer på avfartsrampen från E4 samt från väg 110 och Åstorpsvägen, se figur 2. Varuhuset har långa öppettider (månd-fred kl 7-20, lörd-sönd 9-17).

Intill Citygross ligger ett ca 120 000 m² stort området som enligt detaljplanen är avsett för industri och handel. Strax väster därom, intill E4 ligger ett fryshus med framför allt lagerverksamhet.

Trafik

Till Hyllinge finns idag fyra infartsmöjligheter. Åstorpsvägen (väg 757) som går i nord-sydlig riktning är den mest trafikerade gatan i samhället och fungerar dels som en infartsväg från norr och söder och dels som en huvudgata i orten. Från öster kommer Bjuvvägen in i samhällets mittpunkt och från väster ansluter Ådalsvägen.

Denna utredning har till huvudsyfte att studera trafikproblemen vid den södra infarten till Hyllinge. I korsningen där Åstorpsvägen och E4:ans avfartsramp från Helsingborg ansluter till väg 110 finns idag kapacitetsproblem. Korsningen byggdes om 1995 för att höja kapaciteten och trafiksäkerheten och fick då bl a vänsterkörfält. Strax nordost om denna infart ligger Citygross.

I april 1996 genomförde kommunen en manuell räkning av trafikströmmarna i korsningen mellan väg 110 och Åstorpsvägen. Studien visade att värsta belastningsfall uppstod fredag eftermiddag. Under ett par timmar var vänstersvängen från väg 110 mot Åstorpsvägen norrut överbelastad. Även under lördagen ledde värsta belastningssituation till en belastningsgrad på 0,97. Korsningens belastning är således nära den teoretiskt maximala kapaciteten (1,0). Vägverket drog därför slutsatsen att dagens korsning inte uppfyller rimliga krav på framkomlighet, se bilaga 1.

Kommunen har gjort följande bedömningar vad gäller dagens trafikflöden. Trafikmängden vid Citygross infart har uppskattats till ca 6000 fordon per dygn. Vid korsningen med Åstorpsvägen fördelar sig trafiken med ca 80 % söderut och ca 20 % norrut, mot Hyllinge mm. I korsningen väg 110/ Åstorpsvägen bedöms knappt 80% av trafiken på Åstorpsvägen komma från E4 och väg 110 västerifrån och drygt 20 % österifrån.

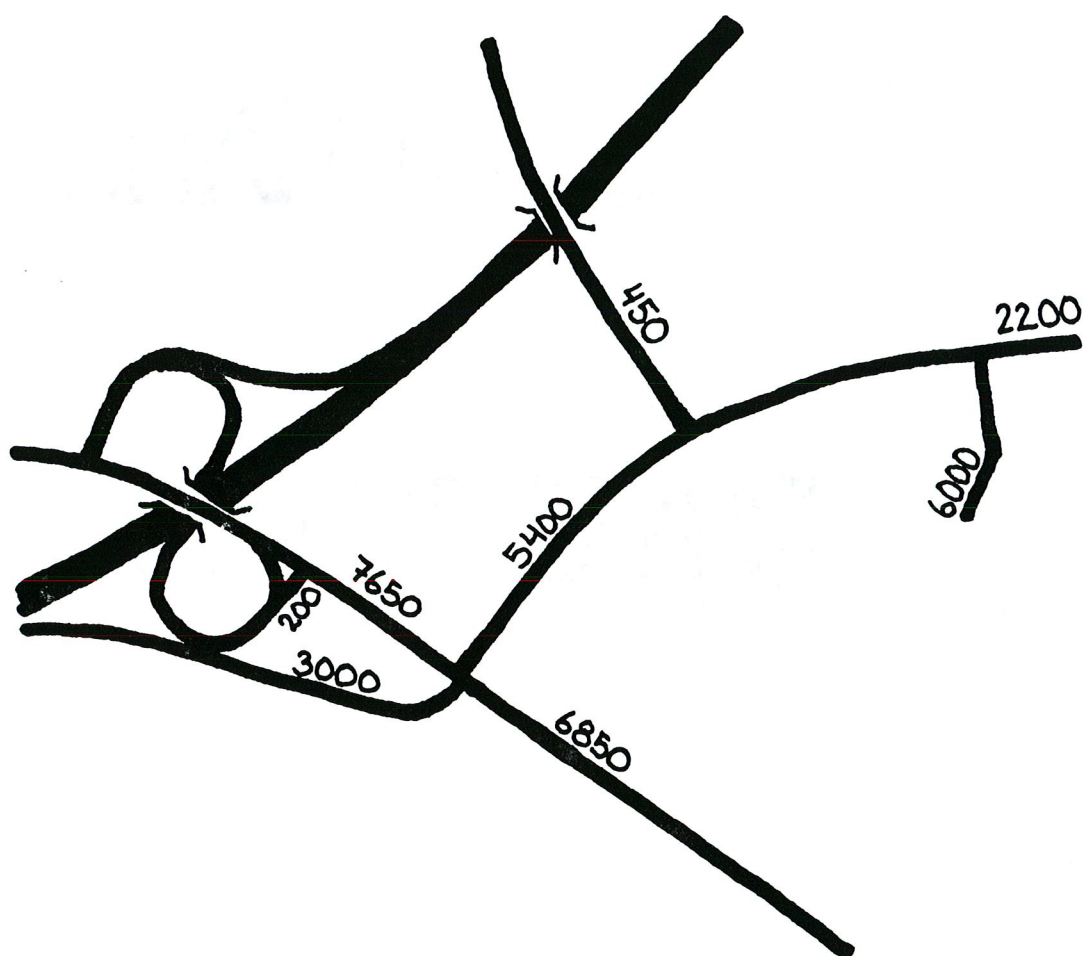
I figur 3 redovisas resultat från Vägverkets trafikmätningar november 1995. Figuren har kompletterats med den bedömda trafiken till Citygross, enligt ovan.



Figur 2: IDAG

INFART HYLLINGE, ÅSTORP
Skala 1:4 000

Scandiaconsult Bygg och Mark AB
Malmö 970212 710029-10 AA



Figur 3 Dagens trafikflöden, fordon per årsmedeldygn, ÅDT

I korsningen väg 110/ Åstorpsvägen har 18 olyckor rapporterats till polisen under de senaste 5 åren. Av dessa har 5 olyckor skett efter ombyggnaden. I 4 av olyckorna som skedde efter ombyggnaden, rapporterades även om lätta personsador. Genom att omvandla de polisrapporterade olyckorna till normerade olyckor kan olyckstalen jämföras med vad som kan förväntas i denna typen av korsning med hänsyn till trafikflödena. Resultaten visar att de faktiskt inträffade olyckorna och det förväntade antalet olyckor överensstämmer. I båda fallen har antalet normerade olyckor beräknats till cirka 5 olyckor per år.

Längs väg 110 är hastigheten idag begränsad till 90 km/h men förbi korsningen med Åstorpsvägen och trafikplats Hyllinge är hastigheten nedsatt till 70 km/h. På Åstorpsvägen är hastigheten begränsad till 70 km/h mellan korsningen med väg 110 och fram till ca 50 meter innan korsningen med Ejdergatan, se figur 2.

Längs Åstorpsvägen finns idag två stycken relativt nyanlagda busshållplatser vid Åkaregatan. Hållplatserna trafikeras av busslinjerna 520 (Helsingborg-Klippan) KLT¹ och linje 232 (Helsingborg-Bjuv) MLT². Huvuddelen av resenärerna är gymnasieelever som pendlar mot Helsingborg.

Gång- och cykeltrafikanterna rör sig framför allt längs den öst-västliga gång- och cykelvägen mellan Åstorpsvägen och villabebyggelsen. Vid busshållplatserna på Åstorpsvägen samt mittemellan Ågatan och Åkaregatan finns gång- och cykelöverfarter.

¹ Länstrafiken Kristianstad

² Länstrafiken i Malmöhus län

2. Framtida förhållande

Bebyggelse

I området mellan Citygross och fram till Åstorpsvägen redovisar gällande detaljplan ett framtida industri och handelsområde. Området används idag delvis som tillfälligt upplag av bergmassor. I detaljplanen redovisas en gata inom området. Gatan är förberedd med ledningar och brunnar. Enligt SIAB, som äger området, finns det idag inga planer på att bebygga området men de noterar samtidigt att området kan bli mycket attraktivt i framtiden. SIAB grundar sitt antagande på att Väla industriområde utanför Helsingborg snart är färdigutbyggt. Mot bakgrund av detta och att Citygross redan är etablerat och har stor kundkrets kan området bli mycket intressant för andra näringsidkare.

Marken där Citygross ligger ägs av Citygross i Hyllinge AB. Idag finns inga planer på att utöka verksamheten, men på lång sikt är ytterligare exploatering möjlig.

I området mellan väg 110, Åstorpsvägen, Ådalsvägen och E4 ligger ett fryshus som nyligen byggts ut. Även i detta område finns möjlighet till ytterligare exploatering.

Trafik

För att dimensionera de alternativa väglösningarna har bedömningar gjorts om hur den framtida trafiksituationen kan se ut. Härvid har antagits, enligt VU94, att den allmänna trafikökningen blir drygt 1 % per år fram till år 2005.

Vidare har antagits att trafiken till/ från Citygross ökar från 6 000 till 8 000 fordon per dygn vilket motsvarar en utbyggnad av ytterligare ca 5 000 m².

Den trafikmängd som i framtiden kommer att alstras av de, idag obebyggda områdena kan variera kraftigt beroende på vilka verksamheter som kommer att etableras där. När och hur stor del av området som bebyggs påverkar också de framtida trafikflöden. Tre scenarier har därför studerats. Scenario 1 innebär att området kommer att användas för i huvudsak handelsverksamhet med sällanvaror som t ex möbler, vitvaror, lågpriskläder eller dylikt. Scenario 2 innebär att området kommer att användas för i huvudsak småindustri och scenario 3 innebär ingen utbyggnad jämfört med idag har genomförts år 2005.

I scenario 1 (handel) har antagits att ca 35 % av ytan bebyggs, eftersom en stor del av ytan måste användas till gator, parkeringsplatser och dylikt. Detta motsvarar 40 - 50 000 kvm bebyggd yta. En bedömning grundad på dokumenterade erfarenhetsvärden ger då att 400 - 800 personer (dvs ca 11-16 sysselsatta/ 1000 kvm) kan komma att få sin

arbetsplats i området. Antas vidare att varje anställd genererar 10 - 20 bilförflyttningar per dygn motsvarar det en trafikmängd på 5 - 15 000 fordon/dygn.

I scenario 2 (småindustri) har antagits att betydligt större andel av ytan kan bebyggas, ca 60 %, eftersom det inte kräver lika stora parkeringsytor. Vidare visar erfarenhetsvärden att småindustrin sysselsätter ca 15-25 personer/ 1 000 kvm vilket motsvarar ca 1 100-1 900 sysselsatta. Antas att varje anställd genererar 2 - 5 bilförflyttningar per dygn motsvarar det 2-10 000 fordon per dygn.

Vid dimensioneringen av de alternativa väglösningarna har två etapper studerats. Etapp 1 innebär att verksamhetsområdet inte har byggts ut (scenario 3). Etapp 2 innebär att verksamhetsområdet är fullt utbyggt (scenario 1 och 2). Det planerade området har i etapp 2 antagits alstra ca 10 000 fordon per dygn, år 2005.

3. Alternativa väglösningar

Två alternativa principlösningar har studerats, se figur 4. Båda lösningarna innebär att en cirkulationsplats byggs på väg 110. I alternativ 1 byggs den där den befintliga korsningen ligger idag och i alternativ 2 förskjuts den österut. I alternativ 2 ersätts även den befintliga Åstorpsvägen av en ny väg som läggs parallellt med Citygross fastighet.

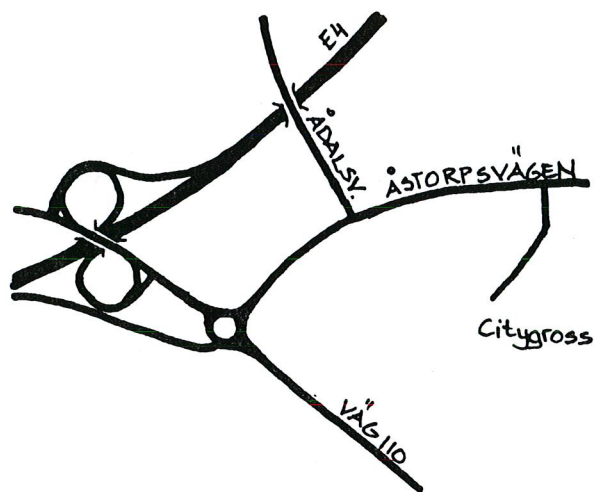
En cirkulationsplats i korsningen väg 110/ Åstorpsvägen var en given förutsättning för uppdraget eftersom kommunen och Vägverket gjort bedömningen att en planskild korsning skulle bli alltför kostsam. Erfarenhetsmässigt har cirkulationsplatser visat stora fördelar vad avser trafiksäkerhet och kapacitet jämfört med vanliga 4-vägs-korsningar.

Vid Bjuv, ca 3 km öster om korsningen med Åstorpsvägen, längs väg 110, planerar Vägverket en ny cirkulationsplats med en innerradie på 30 m. För att få en enhetlig standard längs väg 110 föreslås även att cirkulationsplatsen vid Hyllinge får en innerradie på 30 m.

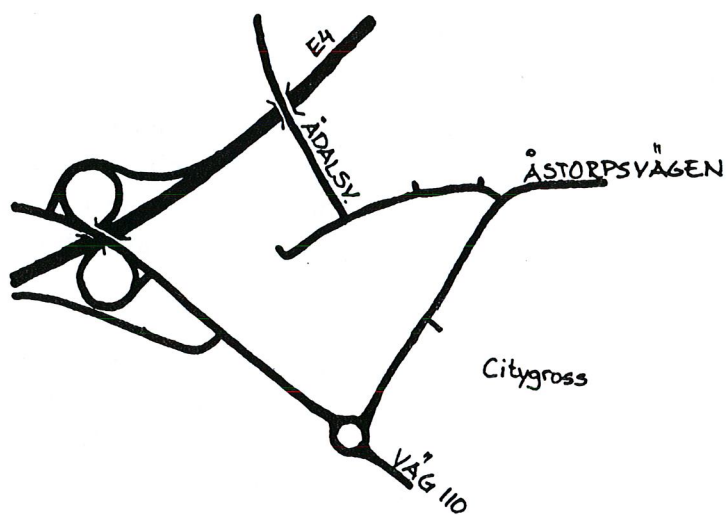
I båda alternativen har även en etappuppdelning studerats som innebär att utbyggnaden av Åstorpsvägens förlängning och cirkulationsplatsen i korsningen Åstorpsvägen/ Ådalsvägens förlängning senareläggs. Etapp 2 bör i båda alternativen byggas i samband med utbyggnaden av verksamhetsområdet eller då det uppstår kapacitetsproblem vid Citygross in- och utfart.

Trafiken från Ådalsvägen kan i alternativ 2 ledas via befintliga Åstorpsvägen till "Nya Åstorpsvägen" i etapp 1 samtidigt stängs den befintliga Åstorpsvägens anslutning till väg 110.

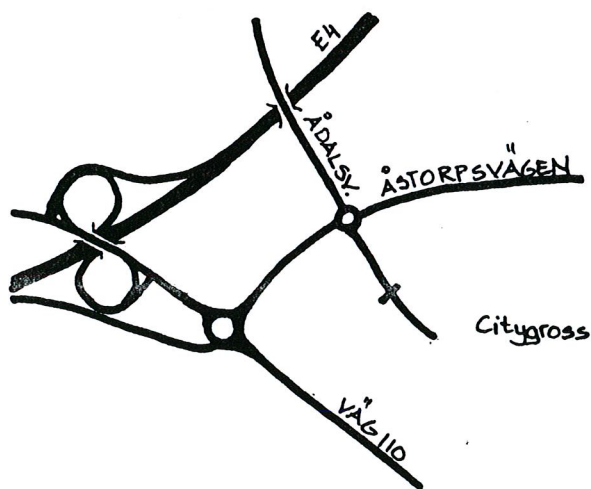
De båda alternativen beskrivs i detta kapitel och i kapitel 4 görs en jämförelse mellan alternativen.



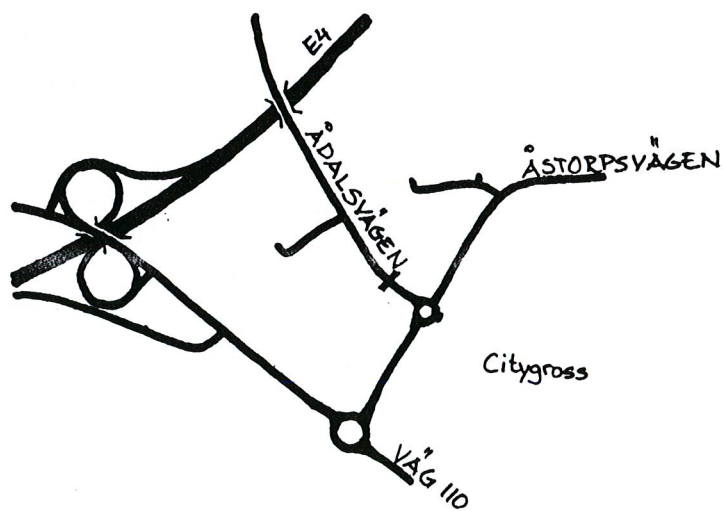
Alternativ 1, etapp 1



Alternativ 2, etapp 1



Alternativ 1, etapp 2



Alternativ 2, etapp 2

Figur 4 Principskisser för framtida alternativa väglösningar.

Alternativ 1

I figur 5 på nästa sida redovisas väglösningen för alternativ 1.

Avfartsrampen från E4 mynnar i den föreslagna cirkulationsplatsen på väg 110. Det är viktigt att rampens anslutning till väg 110 utformas så att trafiken inne i cirkulationsplatsen inte kör ut på motorvägen (E4) i fel körriktning. Utrymmet är ganska begränsat dels av ån i korsningens sydöstra hörn och dels av närheten till E4:ans påfartsramp mot Stockholm.

Strax väster om cirkulationsplatsen föreslås ett vänsterkörfält för den trafik som kommer från cirkulationsplatsen och skall svänga vänster ner till E4 mot Stockholm. Det korta avståndet mellan cirkulationsplatsen och vänsterkörfältet kan medföra informationsproblem. I Vägverkets regionala regler för vägmärken anges att en förvarning bör ges ca 200-400 meter före korsningen. Det bör dock noteras att korsningen ligger i detta läge idag och att den sammanlagda trafiken på rampen idag endast är ca 200 fordon per dygn. Enligt Åstorps kommun förekommer störande genomfartstrafik på väg 107, se figur 1. Åtgärder för att minska framkomligheten och öka säkerheten skulle kunna medföra att fler bilister väljer att köra väg 110 till E4:an. I så fall kan antalet vänstersvängande på rampen komma att öka.

Korsningen Åstorpsvägen/ Ådalsvägen blir infartspunkten till ett eventuellt framtida handels- och/eller industriområde samt Citygross. I korsningen föreslås en cirkulationsplats eftersom trafiken kan komma att öka kraftigt, se kapitel 2. I figur 6 redovisas de bedömda trafikflödena år 2005, om hela området exploateras. Även med dagens trafikflöden är detta en åtgärd som bör övervägas med hänsyn trafiksäkerheten, enligt VU94. Citygross nuvarande in- och utfart från Åstorpsvägen stängs eller utnyttjas för infart till en del av industriområdet då den nya vägen och cirkulationsplatsen byggs.

Gång- och cykelöverfarterna på Åstorpsvägen bör av trafiksäkerhetsskäl samlas och korsas vägen i anslutning till gatukorsningarna. För att gång- och cykeltrafikanterna inte ska genå bör ett hinder, t.ex en byggnad, placeras i kilen mellan den nya cykelvägen, grönområdet och Åstorpsvägen.

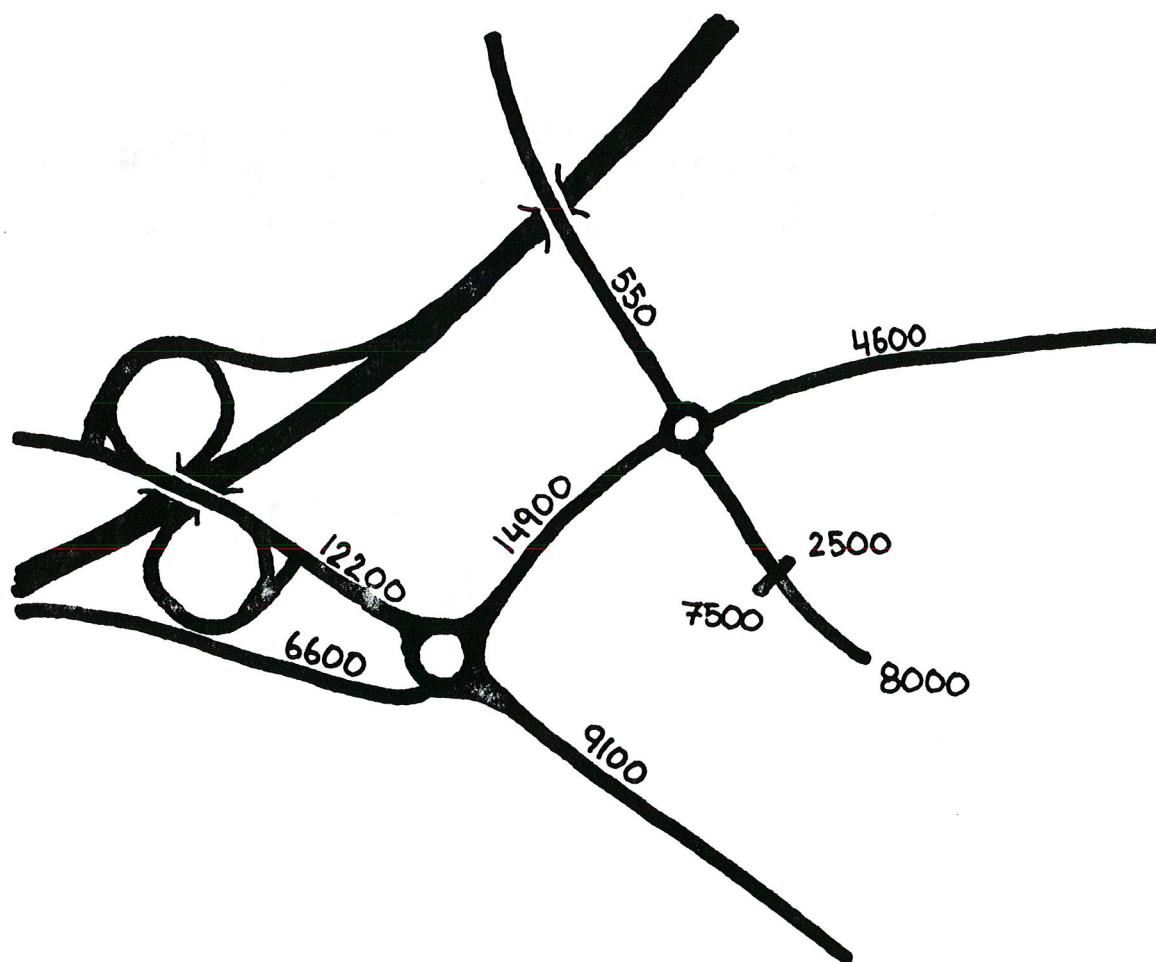
Ombyggnaden enligt alternativ 1 har kostnadsberäknats till totalt ca 7,5 miljoner kronor. Av detta utgör ca 3 Mkr kostnader för cirkulationsplatsen på väg 110 och justeringar längs befintlig väg 110 (etapp 1). Anläggningskostnaden för utbyggnaden av Ådalsvägen samt cirkulationsplatsen har beräknats till ca 4,3 Mkr. I totalkostnaden ingår även kostnader för ombyggnaden av gång- och cykelvägnätet samt rivning av Citygross befintliga infart.



Figur 5: ALTERNATIV I

INFART HYLLINGE, ÅSTORP
Skala 1:4 000

Scandiaconsult Bygg och Mark AB
Malmö 970212 710029-10 AA



Figur 6 Alternativ 1, bedömda trafikflöden, år 2005 med utbyggt industriområde.

Alternativ 2

Väglösningen för alternativ 2 redovisas i figur 8 på nästa sida.

Alternativet innebär att korsningen väg 110/ Åstorpsvägen, flyttas ca 350 meter öster om befintlig korsning och att Åstorpsvägen ges en ny östligare sträckning.

Avfartsrampen som idag ansluter till korsningen bibehålles i befintligt läge. Under utredningsarbetet har även en variant studerats som innebär att rampen läggs i ett nytt läge bredvid påfartsrampen för att samla ihop korsningspunkterna på väg 110. Läget bedömdes ej som lämpligt med hänsyn till förväntade siktproblem. Även varianten att förlänga rampen fram till cirkulationsplatsen har diskuterats. Den avfärdades dock eftersom den skulle medföra högre anläggningskostnad och förlängd körväg för den trafik som skall västerut.

Flyttningen av korsningspunkten på väg 110 medför att sträckan med nedsatt hastighet till 70 km/h måste utökas med ca 350 meter jämfört med idag.

Det studerade läget av cirkulationsplatsen innebär att en befintlig parkeringsficka på norra sidan av väg 110 måste rivas. Behovet av parkeringsfickan och eventuell alternativ placering har ej ingått i uppdraget.

Ådalsvägen liksom in- och utfarten till Citygross och ansluts i en cirkulationsplats till "Nya Åstorpsvägen". Valet av cirkulationsplats som korsningstyp grundar sig på de trafikmängder som bedöms alstras då industriområdet är utbyggt, se figur 7. Även med de trafikflöden som finns idag är detta en åtgärd som bör övervägas med hänsyn till trafiksäkerheten, enligt VU94. Cirkulationsplatsens anslutning till Citygross måste utformas så att bilarna har låg hastighet när de kommer in på parkeringsplatsen. Parkeringsplatsen bör omdisponeras för att få erforderliga köutrymmen som inte hindrar trafik inne på parkeringsplatsen.

Eventuella framtida handels- och industriområden kan anslutas till den förlängda Ådalsvägen via detaljplanens föreslagna gata. Vid utformningen bör hänsyn tas till behov av köutrymme vid "Nya Åstorpsvägen".

Vid den "Nya Åstorpsvägens" anslutning i norr till befintlig väg är utrymmet begränsat. I det redovisade förslaget har den nya vägen anslutits med en horisontalradie på 140 m, vilket är god standard enligt VU94 och utan att göra intrång på den bebyggda tomten söder om Åstorpsvägen. Det har fått till följd att avståndet mellan Citygross tomt och den nya vägen är ca 25 meter i förslaget. Detta avstånd kan krympas genom att antingen göra intrång på tomten söder om Åstorpsvägen eller genom att ge vägen en S-kurvig form.



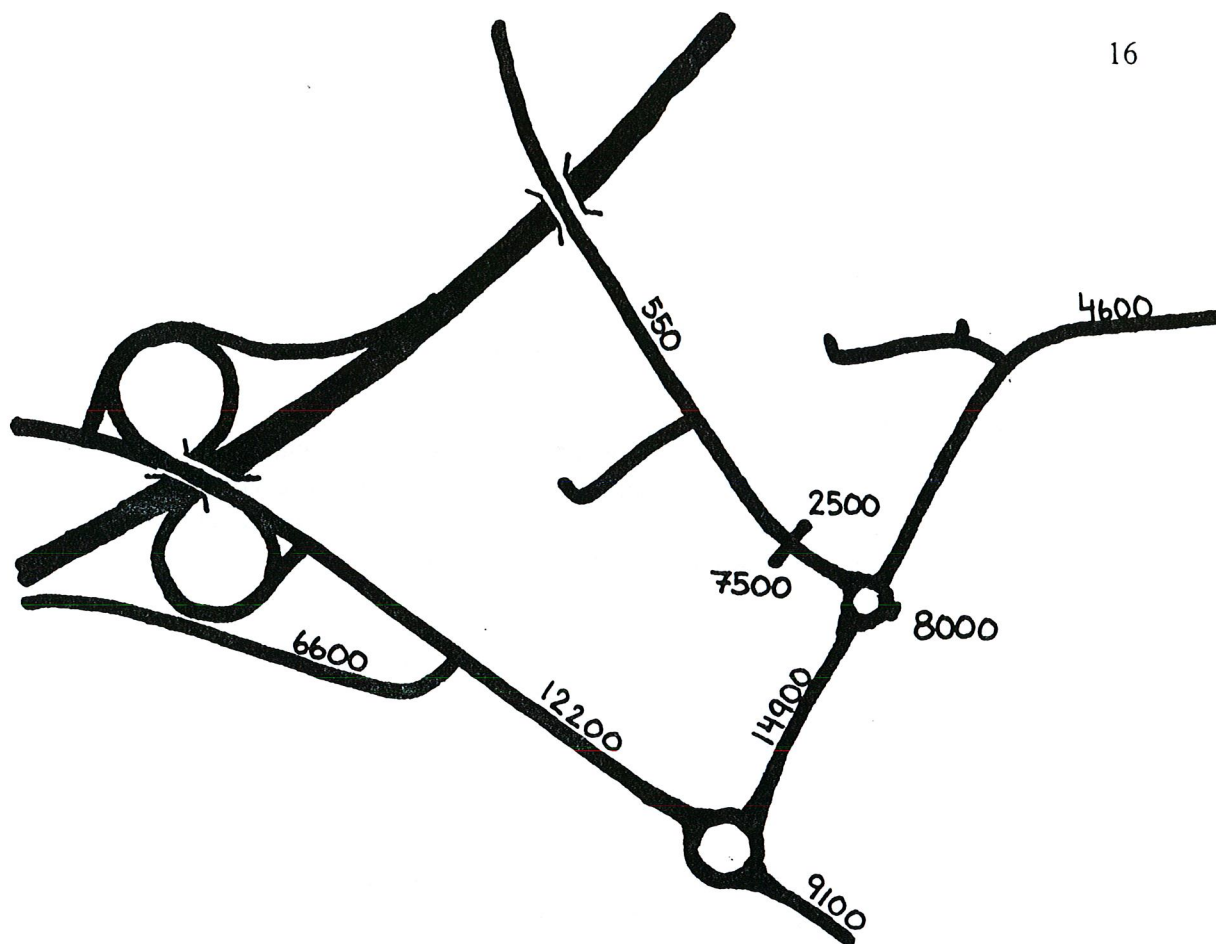
INFART HYLLINGE, ÅSTORP
Skala 1:4 000

Skala 1:4 000

Scandiaconsult Bygg och Mark AB
Malmö 970212 710029-1

Malmö 970212

AÅ



Figur 7 Alternativ 2, bedömda trafikflöden, år 2005 med utbyggt industriområde.

De två bussfickorna föreslås flyttas till "Nya Åstorpsvägen". Alternativa lägen bör studeras i samarbete med Länstrafiken för att om möjligt anlägga busshållplatserna närmare bebyggelsen. En variant, som innebär att de befintliga busshållplatserna kan behållas, är att delar av den befintliga Åstorpsvägen görs om till bussgata. Risken finns att även annan trafik utnyttjar bussgatan, vilket inte är önskvärt med hänsyn till trafiksäkerheten, främst vid anslutningen till väg 110. Fördelarna är kortare körsträcka för bussarna samt att resenärerna slipper korsa Åstorpsvägen.

Gång- och cykelbanorna längs "Nya Åstorpsvägen" och till Citygross föreslås anslutas till varandra och till busshållplatserna via överfarter i korsningen "Nya Åstorpsvägen"/Ådalsvägen.

Ombyggnaden enligt alternativ 2 har kostnadsberäknats till totalt cirka 10 miljoner kronor. Av detta utgör ca 3 Mkr kostnader för cirkulationsplatsen på väg 110 och justeringar längs befintlig väg 110. Anläggningskostnaden för utbyggnaden av "Nya Åstorpsvägen" och Ådalsvägen har beräknats till ca 6,1 Mkr. Dessutom ingår kostnader för Ejdervägens anslutning, flyttning av busshållplatserna, ombyggnaden av gång- och cykelvägnätet samt rivningen av Citygross befintliga infart.

Om utbyggnaden sker i etapper bedöms totalkostnaden för alternativ 2 bli ca 10,5 Mkr. Anläggningskostnaden för etapp 1, om Ådalsvägens förlängning och cirkulationsplatsen vid Citygross senareläggs, har beräknats till ca 7 Mkr. Etapp 2 har kostnadsberäknats till ca 3,5 Mkr.

4. Jämförelse mellan alternativen

Bebyggelse

I båda alternativen krävs att detaljplanen för området revideras. Förändringen är störst i alternativ 2 där Åstorpsvägen läggs i en helt ny sträckning, vilket också medför att mark måste förvärvas. Den i detaljplanen visade lokalgatan kan behöva flyttas för att få lämpliga tomtstorlekar i verksamhetsområdets nordöstra del.

Trafik

Alternativ 1 bedöms ge bäst *framkomlighet* längs väg 110 eftersom den sträcka där hastigheten skyltas ner och där det finns många korsningar är kortare. Vad avser framkomligheten längs Åstorpsvägen bedöms de två alternativen vara likvärdiga. Korsningen mellan Åstorpsvägen och Ådalsvägen har, då verksamhetsområdena har byggts ut, jämnare trafikfördelning i alternativ 2 än i alternativ 1.

För *busstrafiken* innebär alternativ 1 en fördel eftersom körsträckan är genare än i alternativ 2. I varianten med bussgata i alternativ 2 erhålls även den fördelen.

Med hänsyn till *trafiksäkerheten* bedöms risken att köra på motorvägen i fel riktning vara minst i alternativ 1 där rampen ansluter i cirkulationsplatsen med stor avböjning jämfört med att anslutningen ligger mitt på en sträcka (alternativ 2). Vad avser gång- och cykeltrafiken bedöms alternativ 2 ha fördelar eftersom gång- och cykeltrafikanterna korsar Åstorpsvägen i en vägkorsning jämfört med alternativ 1 där trafikanterna korsar Åstorpsvägen mittemellan två korsningar. I alternativ 1 finns det dock möjlighet att samla korsningspunkterna. I övrigt bedöms alternativen vara likvärdiga.

Vad avser *orienterbarheten* bedöms alternativ 2 ha fördelar jämfört med alternativ 1. Dels kommer trafiken till/ från Citygross att se stormarknaden lättare eftersom trafiken passerar intill Citygross. Dels har alternativ 2 ett större avstånd mellan E4-ramperna och cirkulationsplatsen vilket medför att trafikanterna bättre uppmärksammar de två korsningarna.

Anläggningskostnad

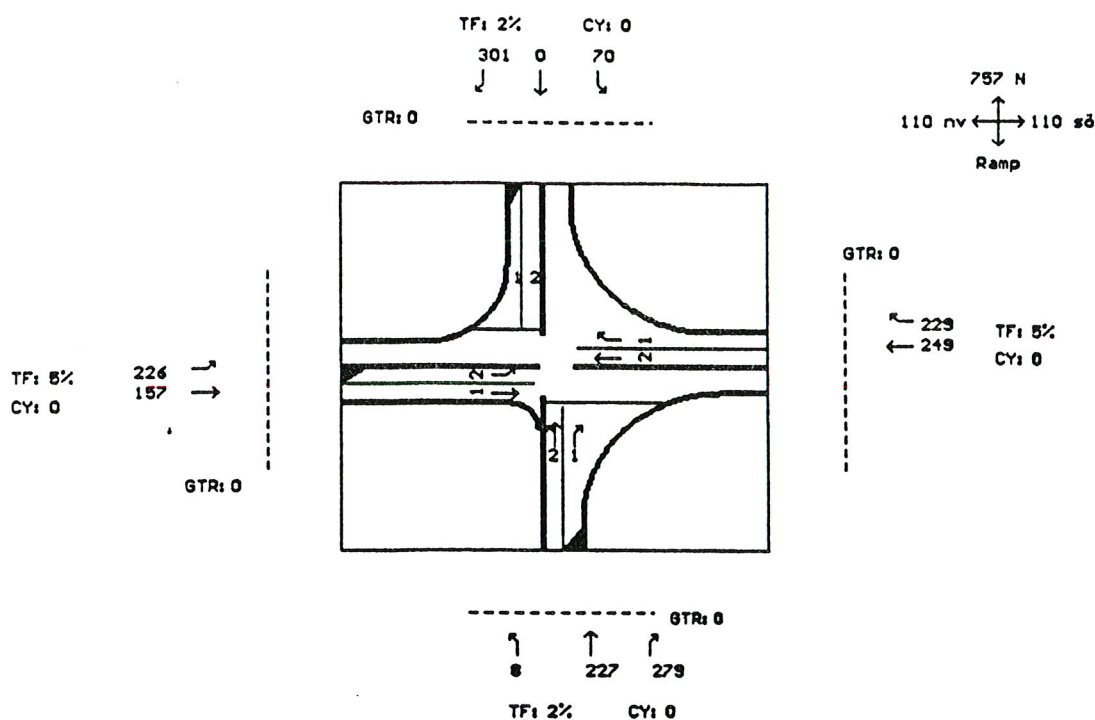
Alternativ 1 har kostnadsberäknats till ca 3 miljoner kronor för etapp 1 och till ca 4 Mkr för etapp 2 det vill säga totalt 7,5 Mkr. Motsvarande kostnad för alternativ 2 har beräknats ca 7 Mkr för etapp 1 och 3,5 Mkr för etapp 2, totalt ca 10,5 Mkr. Om hela alternativ 2 byggs i en etapp har anläggningskostnaden bedömts bli något lägre, ca 10 Mkr. Skillnaden mellan alternativen beror i huvudsak på att i alternativ 2 byggs Åstorpsvägen i helt ny sträckning.

Rekommendation

Syftet, dvs att höja kapaciteten i korsningen väg 110/ Åstorpsvägen, uppnås i de båda alternativen. Vid en samlad jämförelse mellan alternativen bedöms alternativ 1 ge flest fördelar och rekommenderas därför för fortsatta studier.

KAPACITETSANALYS VÄG E4/110/757

Kommunen har utfört manuella räkningar av trafikströmmarna i korsningen fredag 960427 mellan klockan 15-18 samt lördagen 960427 9-15. Värsta belastningsfallet uppstod på fredag em 15.45-16.45, strömmarna fördelade sig då enligt nedan:



Trafik

Kapaciteten för denna belastning går ej att beräkna fullständigt. Vänstersvängen från väg 110 mot väg 757 norrut är överbelastad varför det inte går att beräkna belastningen för vänstersvängen från sidovägarna som är underordnad denna ström. Korsningen är således redan i nuläget rejält överbelastad under fredageftermiddagen.

Under lördagen ledde värsta belastningsfallet till en belastningsgrad på 0.97, korsningens belastning är således här nära den teoretiskt maximala kapaciteten.

Sammanfattningsvis kan sägas att korsningens nuvarande utformning inte uppfyller rimliga krav på framkomlighet.

En ombyggnad av korsningen i två 3-vägs-kål har diskuterats, en korsning med denna utformning har beräknats och belastningsgraden på det trevägs-kål som leder mot Citygross blir över 1.0. Detta är således ingen godtagbar lösning. Om regleringsformen ändras till väjningsplikt sjunker belastningsgraden till 0.79. Eftersom denna beräkning är gjord för dagens trafik och inte som i normalfallet dimensionerande trafik som är 20 år framåt i tiden, och dessutom överstiger den normalt rekommenderade maximala belastningsgraden för nya korsningar är ändring av regleringsform inte tillräckligt (och ur olyckssynpunkt kanske inte önskvärt). Med en trafikökning på 1% per år i 20 år blir korsningen dessutom kraftigt överbelastad.

En ombyggnad till cirkulationsplats i befintligt läge blir belastningsgraden med fredageftermiddags-trafiken +20% bara 0.47 med en enfältig cirkulationsplats och 0.33 med en tvåfältig.

AVTAL

99 07 09
SA30-B 99:63

Mellan City Gross i Hyllinge AB, NCC AB, Vägverket Region Skåne samt Åstorps kommun har följande avtal träffats.

1 § Syfte

Avtal för anordnande av ny utfart - från verksamhet på Hyllinge 1:8 m fl fastigheter där för närvarande City Gross finns etablerat - till Åstorpsvägen, anordnande av cirkulationsplats på Åstorpsvägen samt anordnande av cirkulationsplats och därmed erforderliga ombyggnader vid Åstorpsvägens anslutning till länsväg 110. Åtgärderna skall i princip utföras i enlighet med av kommunfullmäktige i Åstorps kommun 1998-06-22 antagen översiktsplan.

Arbetet skall bedrivas i två etapper.

Ettapp 1: Ettapp 1 avser projektering och byggande av ny väg från City Gross med anslutning till Åstorpsvägen. Anslutningen sker mitt för Ådalsvägen och utformas som cirkulationsplats.

Ettapp 2: Ettapp 2 utgör projektering och byggande av cirkulationsplats i Åstorpsvägens anslutning till länsväg 110. Beträffande utförande av ettapp 2 se pkt 5.

2 § Detaljplan

Kommunen skall upprätta en detaljplan för ettapp 1. Detta innebär att tidigare antagen detaljplan 1993-08-30 skall revideras.

Ny detaljplan som beräknas föreligga 1999-03-31 skall ligga till grund för upprättande av arbetsplaner varvid ettapp 2 illustrationsvis angivits på plankartan.

3 § Projektering

Kommunen skall utföra projektering för ettapp 1. Projekteringen skall vara färdigställd 1999-03-31.

Projektering avseende ettapp 2 består i förstudie som senare skall ligga till grund för detaljprojektering.

4 § Arbetsplan

Åstorps kommun skall upprätta arbetsplaner som därefter fastställs av Vägverket.

Arbetsplan avseende ettapp 1 skall vara färdigställd 1999-05-31.

[Handwritten signatures and initials]

Arbetsplan för etapp 2 skall utarbetas med målsättning att vara fastställd 2000-06-30.

5 § Genomförande

Etapp 1 skall vara genomförd senast 1999-09-30.

NCC AB skall såsom markägare och exploatör tillse att arbeten blir utförda.

Etapp 2 skall genomföras när parterna bedömer det erforderligt med hänsyn till kapacitetsproblem och trafiksäkerhet. Om överenskommelse om genomförande ej kan träffas har Vägverket rätt att påfordra genomförande av trafiksäkerhetskäl under förutsättning att Vägverket bidrar med 1 Mkr. Vid genomförandet av etapp 2 skall Vägverket vara beställare.

Cirkulationsplatsen med kringarbeten skall utföras med standard enligt cirkulationsplats Bjuvstorp.

Utvärdering sker av effekterna från etapp 1 - bl a genom trafikräkning på väg 110 - så att slutlig ställning kan tas till genomförande av etapp 2.

Kommunen skall också projektera objekten i samråd med Vägverket. Vid projektering och byggande skall för Vägverket gällande tekniskt regelverk tillämpas.

Vägverket skall utan kostnad delta med projektledare vid projektering och byggande.

6 § Kostnader

City Gross i Hyllingen AB och NCC AB svarar solidariskt för samtliga kostnader för genomförande av etapp 1.

Vägverket bidrar med 1 Mkr för genomförande av etapp 2. City Gross i Hyllinge AB och NCC AB svarar solidariskt för samtliga övriga kostnader.

Beloppet till Vägverket utbetalas enligt betalningsplan.

7 § Övrigt

Åstorps kommun kompletterar gång- och cykelväg öster om nuvarande huvudinfart till City Gross.

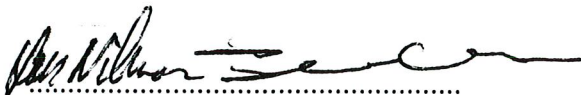


8 § Tvist

Tvist med anledning av detta avtal skall hänskjutas till allmän domstol.

Detta avtal har upprättats i fyra exemplar varav parterna tagit var sitt.

CITY GROSS I HYLLINGE AB



VÄGVERKET REGION SKÅNE 990709

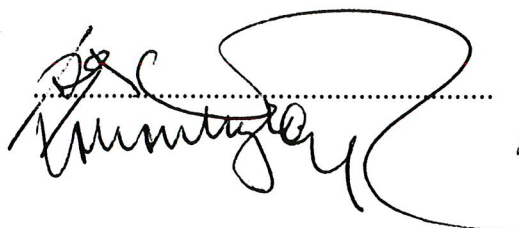


NCC AB



Kenneth Orrgren

ÅSTORPS KOMMUN



99-07-28



Dwight Sjöstedt

