

Rapport

TRAFIKUTREDNING FÖR DETALJPLAN,  
HOSABY 52:1 OCH 4:5, SÖLVESBORGS  
KOMMUN



Slutrapport

2025-05-14

**Uppdrag:** 350503  
**Titel på rapport:** TRAFIKUTREDNING FÖR DETALJPLAN, HO-SABY 52:1 OCH 4:5, SÖLVESBORGS KOMMUN  
**Status:** Slutrapport  
**Datum:** 2025-05-14

**Medverkande**

**Beställare:** Bättre bostäder Syd AB  
**Kontaktperson:** Rasmus Svensson  
Hanna Emenius, Krook&Tjäder  
**Konsult:** Tyréns AB  
**Uppdragsansvarig:** Anna-Karin Nyberg  
**Handläggare:** Cassandra Sellfrid  
**Kvalitetsgranskare:** Anna-Karin Nyberg

## Innehållsförteckning

<b>1 Inledning</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Förutsättningar</b> .....	<b>5</b>
2.1 Nulägesanalys .....	5
2.1.1 Planområdet.....	5
2.1.2 Vägnät .....	5
2.1.3 Biltrafik.....	6
2.1.4 Trafikfördelning .....	7
2.1.5 Gång och cykeltrafik .....	8
2.1.6 Kollektivtrafik.....	8
2.2 Planerad utbyggnad.....	9
2.2.1 Parkeringsbehov.....	10
<b>3 Trafikprognos</b> .....	<b>11</b>
3.1 Trafikalstring .....	11
3.2 Trafikprognos 2045 .....	11
3.3 Trafikfördelning .....	12
3.4 Framtida trafik.....	12
<b>4 Åtgärdsförslag/utformning</b> .....	<b>14</b>
<b>5 Konsekvensbedömning</b> .....	<b>16</b>
5.1 Framkomlighet.....	16
5.1.1 Kapacitetsberäkningar .....	16
5.1.2 Upphöjning av korsningen.....	19
5.2 Trafiksäkerhet.....	19
5.2.1 Biltrafik.....	19
5.2.2 Kollektivtrafik.....	19
5.2.3 Oskyddade trafikanter.....	20
<b>6 Sammanfattande slutsats</b> .....	<b>21</b>

## 1 Inledning

Sölvesborgs kommun håller på att ta fram en detaljplan för att möjliggöra utbyggnad av bostäder i Hörvik. Planområdet ligger i den västra delen av Hörvik, ca 10 km öster om Sölvesborgs stad. Det omfattas av fastigheterna Hosaby 4:5 och 52:1 (Vita vallen) och är ca 14 500 kvm stort.

Tyréns har fått i uppdrag att ta fram en trafikutredning för aktuellt område. Trafikutredningen ska utgöra underlag till detaljplanen vad avser trafikala förutsättningar och konsekvenser till följd av den planerade utbyggnaden.

Trafikutredningen omfattar fastigheterna Hosaby 4:5 och 52:1, vilka är placerade norr om Hörviksvägen. Planområdet ligger mellan Banvägen i öster och Hjortvägen i väster. Det nya området kommer att anslutas till vägnätet via en ny anslutning till Trafikverkets väg, väg 512, Hörviksvägen. Även väg nr 513, Krokåsvägen, med statlig väghållning, ansluter till Hörviksvägen längre österut om planområdet.



## 2 Förutsättningar

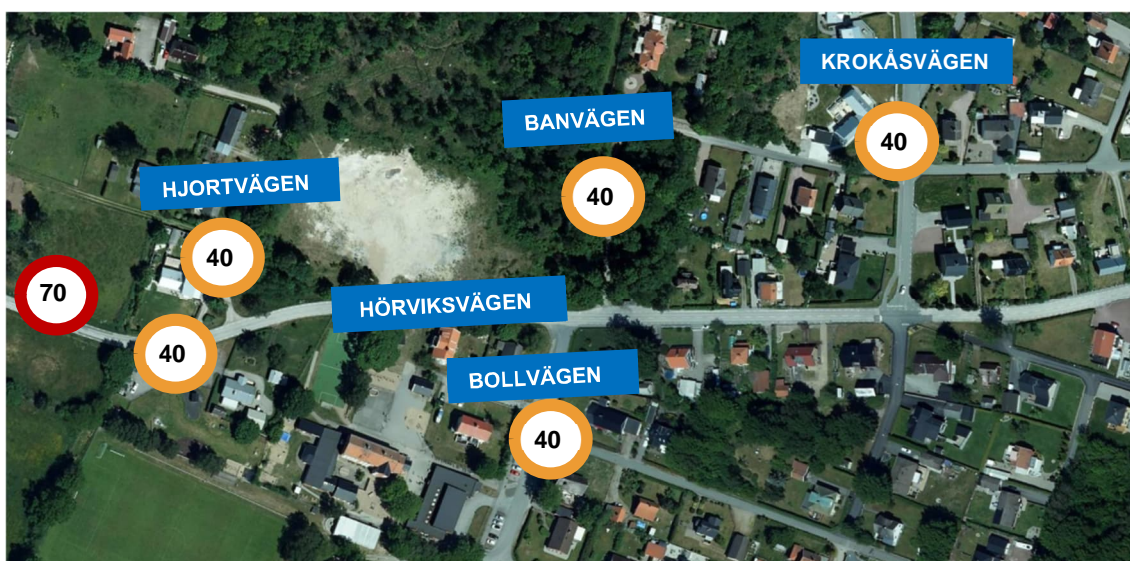
### 2.1 Nulägesanalys

#### 2.1.1 Planområdet

Platsen för planerad utbyggnad är totalt ca 14 500 kvm stor och består idag av hårdgjord yta med grus. Platsen har tidigare nyttjats som fotbollsplan. I utkanten av planområdet finns träd och buskage, och angränsande område består till stor del av blandad natur och villaområde. Planområdet har inte tidigare varit bebyggt.

#### 2.1.2 Vägnät

Söder om planområdet går väg 512, Hörviksvägen, statlig väg med en hastighetsgräns på 40 km/tim förbi planområdet. Banvägen, med en hastighetsgräns på 40 km/tim, ansluter till Hörviksvägen öster om planområdet. Hjortvägen ligger till väster om planområdet och ansluter till Hörviksvägen via två mindre grusade anslutningar. Både Banvägen och Hjortvägen är enskilda vägar. Väster om anslutningen av Hjortvägen övergår Hörviksvägen till att ha en hastighetsgräns på 70 km/tim. Den statliga vägen med nummer 513, Krokåsvägen, har en hastighet på 40 km/tim och ansluter till Hörviksvägen öster om Banvägen. Bollvägen med hastighet på 40 km/tim, ansluter till Hörviksvägen samt fortsätter söderut och leder trafiken ner till skola och aktivitetsanläggning. Se Figur 1 för hastighetskarta.

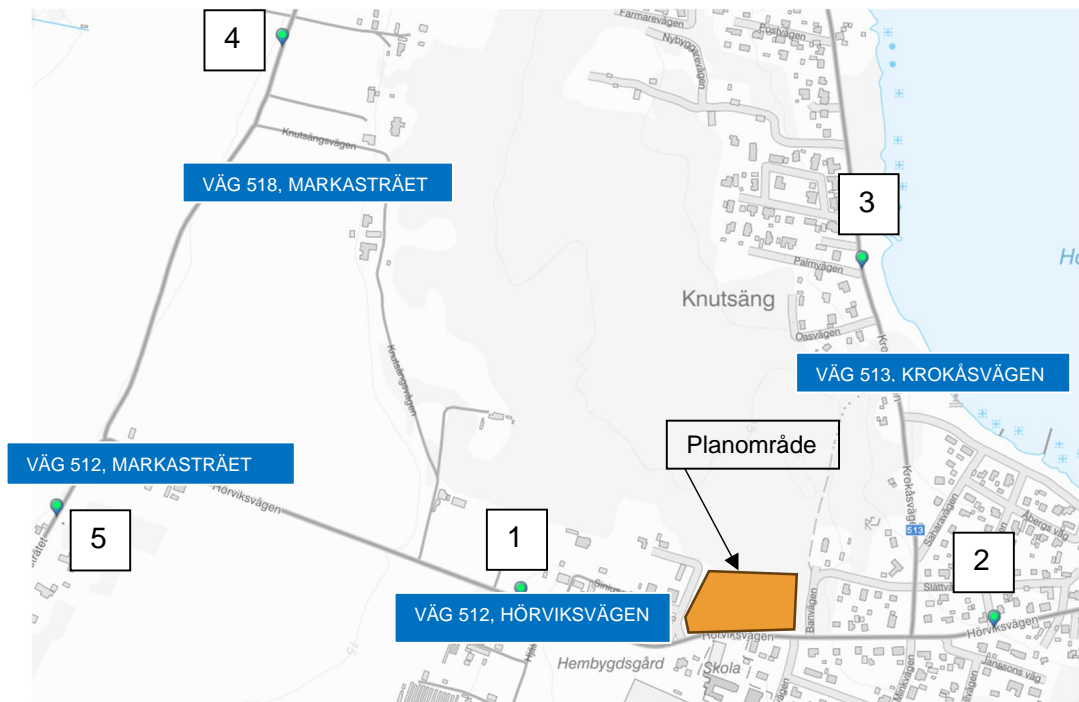


Figur 1. Hastighetskarta över aktuellt område

## 2.1.3 Biltrafik

### 2.1.3.1 Trafikmätningar

Trafikverket har gjort totalt fem trafikmätningar i området runt planområdet och på intilliggande vägnät, se Figur 2. Totalt antal fordon som har uppmätts i respektive mätpunkt redovisas i Tabell 1.



Figur 2. Placering av Trafikverkets mätpunkter.

Tabell 1. Totalt antal fordon(ÅDT), andel tung trafik och mätår för respektive mätpunkt.

Mätpunkt	Väg	Totalt antal fordon, ÅDT	Andel tung trafik	Mätår
1	512, HÖRVIKSVÄGEN	1 428	4%	2024
2	512, HÖRVIKSVÄGEN	952	4%	2024
3	513, KROKÅSVÄGEN	381	6 %	2024
4	518, MARKASTRÄET	346	1,2 %	2024
5	512, MARKASTRÄET	1598	3,7 %	2024

Det finns två trafikmätningar på Hörviksvägen som är gällande för stäckningen förbi planområdet, se Figur 3. Mätpunkt 1 är placerad innan planområdet, mellan Sinus väg och Knutängsvägen. Mätpunkt 2 är placerad efter planområdet och i höjd med Sandvägen.



Figur 3. Mätpunkter på Hörviksvägen, intill planområdet

Förbi planområdet, mätpunkt 1, går idag en trafikmängd om 1430 fordon, varav tung trafik utgör 4 %. Mätpunkt 2 på Hörviksvägen visar att ÅDT reduceras till 952 fordon, men med samma andel tung trafik.

Det finns inga trafikräkningar för Bollvägen som ansluter till Hörviksvägen från söder. En översiktlig bedömning med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg har gjorts baserat på 13 villor, 40 förskoleelever och 70 grundskoleelever. Beräkningen ger en trafikmängd på 370 fordon per dygn varav 3% (11 tunga fordon/dygn) antas vara tung trafik. Till denna trafik kommer biltrafik till aktiviteter på idrottsplatsen och hembygdsgården. En översiktlig bedömning är att trafikflödet på Bollvägens anslutning till Hörviksvägen uppgår till ca 500 fordon/dygn varav 2-3% (10-15 tunga fordon/dygn) tung trafik.

#### 2.1.4 Trafikfördelning

Hörviksvägen fortsätter österut förbi planområdet och passerar inte några större centrala målpunkter för biltrafik i den riktningen. Detta medför att största delen av trafiken bedöms välja att köra västerut vidare mot Mjällby, Sölvesborg och E22:an. Sydöst om planområdet ligger skola och idrottsanläggning mm, vilket bedöms medföra att en del av den befintliga trafiken har detta som målpunkt för att sedan fortsätta ut längs väg 512, Hörviksvägen, riktning väst, mot större målpunkter för arbete, handel o.d. En mindre del av trafiken som kör förbi planområdet österut, kan också vika av norrut mot Krokås via väg 513, Krokåsvägen.

### 2.1.5 Gång och cykeltrafik

Idag finns det inte några gång- och cykelvägar utmed Hörviksvägen. Gående och cyklister är hänvisade till dela körbanan med övriga trafikanter eller använda vägrenen, som idag är väldigt smal.

Bollvägen ansluter till Hörviksvägen och fortsätter söderut med en trottoar avsedd för gående till skolan och aktivitetsanläggning längre ned. Först vid Krokåsvägens anslutning till Hörviksvägen finns det tillrättalagt för en norr-gående, gemensam gång- och cykelbana längs med Krokåsvägen.

### 2.1.6 Kollektivtrafik

Längs med Hörviksvägen i höjd med Banvägen finns en busshållplats, Hörvik skola. Det är Blekinetrafiken med linje nummer 2 som trafikerar denna hållplats. Bussarna går med timmestrafik mellan ca kl. 06 på morgonen till ca kl. 22 på kvällen. Se Figur 4 för placering av busshållplatser intill planområde.

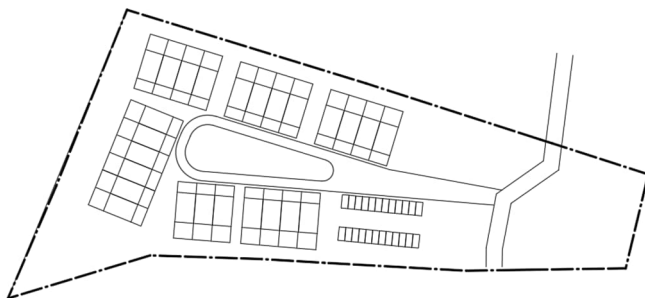
Hållplatsen är belägen precis intill Banvägens befintliga anslutning till Hörviksvägen. Hållplatsläge A är utformat med en kur, cykelställ, skyltstolpe och en mindre asfaltsficka intill vägbanan. Läge B är endast utrustad med en skyltstolpe intill vägrenen. Banvägens anslutning till Hörviksvägen är i direkt konflikt med busshållplatsen.



Figur 4. Placering av busshållplatser intill planområde

## 2.2 Planerad utbyggnad

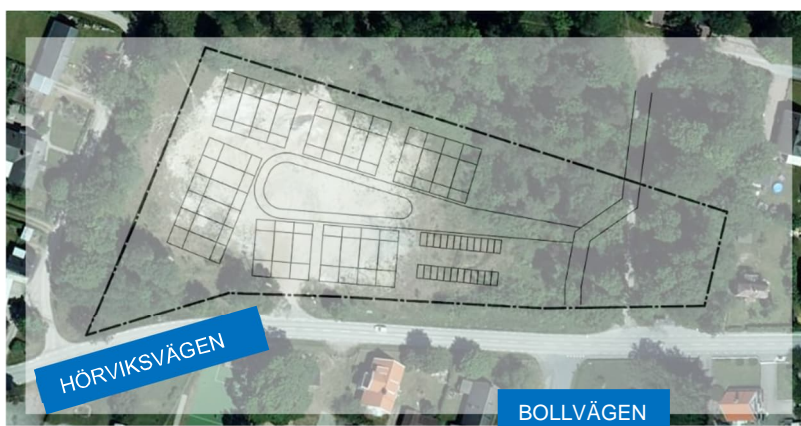
På planområdet planeras det för att bygga radhus. Enligt gällande situationsskiss uppges antalet planerade bostäder vara 25 stycken, vardera i två plan, se Figur 5.



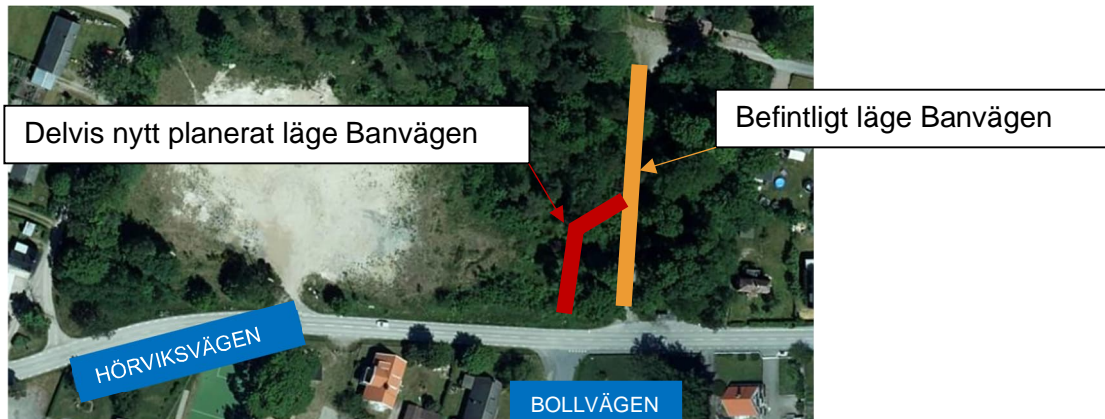
Figur 5. Skiss över planerad utbyggnad

Det nya området kommer förbindas till vägnätet via en ny anslutning till Trafikverkets väg, väg 512, Hörviksvägen. Planområdet ansluts till Banvägen, som läggs om i ett delvis nytt läge väster om vägens befintliga anslutning till Hörviksvägen. Det nya läget för Banvägens anslutning till Hörviksvägen medför att konflikt med hållplatsen Hörviks skola undviks.

Banvägens nya läge resulterar i en fyrvägs korsningen mellan Banvägen, Hörviksvägen och Bollvägen, se Figur 6 och Figur 7.



Figur 6. Skiss över planerad utbyggnad i miljö



Figur 7. Delvis ny placering av Banvägens anslutning till Hörviksvägen

### 2.2.1 Parkeringsbehov

Parkeringsbehovet löses på planområdets mark. Sölvesborg kommun har ingen parkeringsnorm, men baserat på andra kommuners parkeringsnormer, tex Staffanstorps kommun, kan ett liknande parkeringstal användas. För enbostadshus fås då ett parkeringstal på 1,4 – 2 bilplatser per bostad, beroende på om det ska vara samlad parkering eller ej. Här är det rimligt att anta att det är aktuellt med samlad parkering(enligt skiss), alltså ungefär 1,4 platser per bostad. Med tanke på planområdets placering, antas det emellertid att behovet av bil är större, vilket medför att ett högre parkeringstal bör användas. Bedömningen är att parkeringsbehovet uppgår till 1,8 bilplatser per bostad, vilket ger ett totalt parkeringsbehov om 45 stycken parkeringsplatser, förutsatt att dessa anordnas i samlad parkering.

## 3 Trafikprognos

### 3.1 Trafikalstring

För att få en bild av hur mycket trafik det planlagda området kommer att generera har Trafikverkets alstringsverktyg använts. Trafikalstringsverktyget används som planeringsstöd vid utredning inför nya eller befintliga områden. Verktygets resultat ska ses som riktvärden och ger på så sätt en god bild av hur mycket trafik som genereras av det planerade området. Alstringsverktyget genererar uppskattade värden på mängden resor och antal fordon som bedöms tillkomma av det planlagda området, inklusive och exklusive nyttotrafik.

Som underlag till alstringsberäkningen är antal planerade bostäder, 25 stycken bostäder i form av radhus/parhus, samt det geografiska läget för planområdet, Sölvesborgs kommun på landsbygd använts. Antalet boende per bostad har justerats upp från 2,46 till 3,2 boende per bostad. Se resultat från beräkning i Tabell 2.

Tabell 2. Resultat från alstringsberäkning

Trafikalstring		
	Exkl. nyttotrafik	Inkl. nyttotrafik
<b>Antal bilresor [resor/dygn]</b>	170	200
<b>Uppskattat ÅDT [fordon/dygn]</b>	130	150

Alstringsverktygets resultat innebär att det uppskattade värdet på antal tillkommande resor är 200 och det uppskattade värdet på årsdygnstrafiken är 150 fordon per dygn, inklusive nyttotrafik dvs renhållning, leveranser, besökande mm.

### 3.2 Trafikprognos 2045

Baserat på tillgängliga trafikräkningar har en bedömning av trafiken vid prognosåret 2045 gjorts.

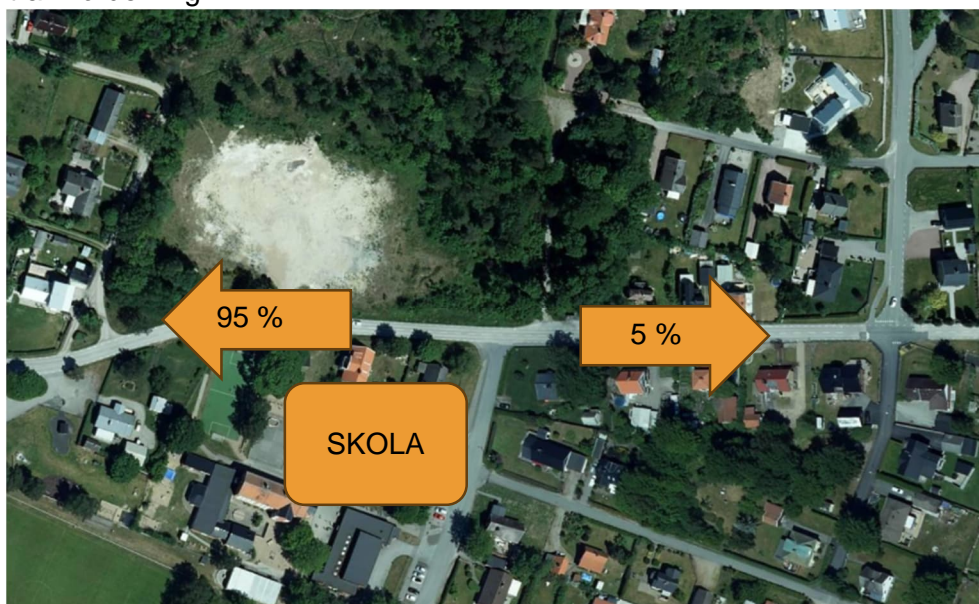
En uppräknings av trafiken har gjorts för att få en bild över hur trafiksituationen ser ut år 2045. Uppräkningen har gjorts med hjälp av Trafikverkets trafikutvecklingstal för Blekinge län för perioden år 2019-2045.

Räkningen resulterade i att trafikmängden på Hörviksvägen år 2045 skulle uppgå till 1660 fordon per dygn med en andel tung trafik på 4 %.

En bedömning har även gjorts baserat på den historiska trafikutvecklingen på Hörviksvägen under perioden 1993-2024. Bedömningen har baserats på de mätningar gjorda av Trafikverket i mätpunkt 1. Genom att applicera den historiska trafikutvecklingen fram till prognosår 2045 beräknas trafikmängden på Hörviksvägen uppgå till 1600 fordon, med andel tunga fordon på 4 %.

### 3.3 Trafikfördelning

Utifrån de trafikmätningar som gjorts i området och planområdets geografiska placering har antaganden gjorts att 95 % av den tillkommande trafiken kommer att köra västerut och resterande del fördela sig österut. Det ska också tilläggas att skolan ligger söder om planområdet, vilket troligen i viss del kommer att ingå som första målpunkt för stor del av de som sedan ska bege sig västerut, även om detta inte är önskvärt. Se Figur 8 för uppskattad trafikfördelning.



Figur 8. Uppskattad trafikfördelning

### 3.4 Sammanställning trafikmängder

Sammanställning av trafikmängderna för nuläge samt för prognosår 2045 med och utan planerad utbyggnad som används i analyserna redovisas i tabellerna 3-5 nedan. Kursivt är bedömda siffror.

Tabell 3. Trafikmängder nuläge 2024

Nuläge år 2024		
Väg	Antal fordon/dygn	Andel tung trafik (%)
Hörviksvägen	1430	4
Bollvägen	500	2

Tabell 4. Trafikmängder för nollalternativ år 2045

Nollalternativ år 2045		
Väg	Antal fordon/dygn	Andel tung trafik (%)
Hörviksvägen	1660	4
Bollvägen	500	2

Tabell 5. Trafikmängder utredningsalternativ år 2045

Utredningsalternativ år 2045		
Väg	Antal fordon/dygn	Andel tung trafik (%)
Hörviksvägen	1800	4
Bollvägen	500	2
Banvägen	150	1

## 4 Åtgärdsförslag/utformning

Det nya planområdet kommer att ansluta till väg 512, Hörviksvägen via en ny anslutning för Banvägen till Hörviksvägen. Den nya placeringen av anslutningen av Banvägen till Hörviksvägen kommer att resultera i en fyrvägs-korsning mellan Banvägen, Hörviksvägen och Bollvägen.

Anslutningen ska vara anpassad för att kunna hantera dubbelriktad trafik samt tunga fordon i form av en sopbil och lastbil. Detta ställer krav på utformningen, bland annat genom att det dimensionerande fordonet som korsningen ska vara anpassad för blir typfordon LBn ( VGU, Trafikverket<sup>1</sup>). Typfordon LBn är 12 meter långt och har en vändradie på 12 meter. Korsningen bör utformas som en fyrvägskorsning typ A/B med utrymmesklass A för personbilar och med utrymmesklass C för LBn, där de större fordonen då får använda sig av motriktat körfält för att manövrera.

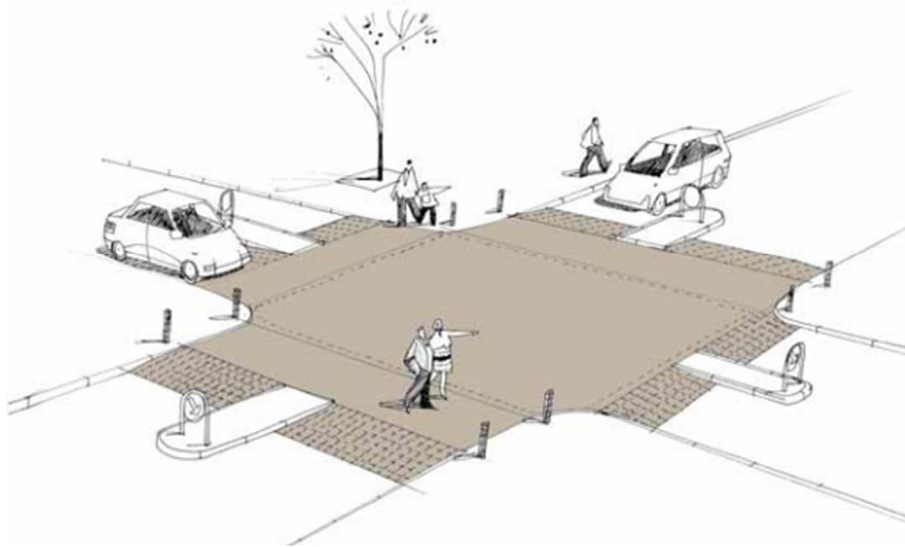
Det bör också tas hänsyn till oskyddade trafikanter vid utformning av anslutningen av det nya planområdet. Den nya anslutningen bör anpassas för oskyddade trafikanter och en gångbana föreslås från planområdet och via Banvägens nya anslutning till Hörviksvägen. Den nya gångbanan ansluts förslagsvis via en hastighetssäkrad gångpassage/övergångsställe tvärs Hörviksvägen, för att sedan ansluta till befintlig gångbana på Bollvägen. På så sätt säkerställs god framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter från planområdet till skola och idrottsanläggning mm.

Ett åtgärdsförslag är att hela fyrvägskorsningen höjs upp för att uppnå god trafiksäkerhet samt anläggs med ett avvikande material ökad tydlighet. Ett alternativ kan också vara att endast anlägga en upphöjd gångpassage/övergångsställe.

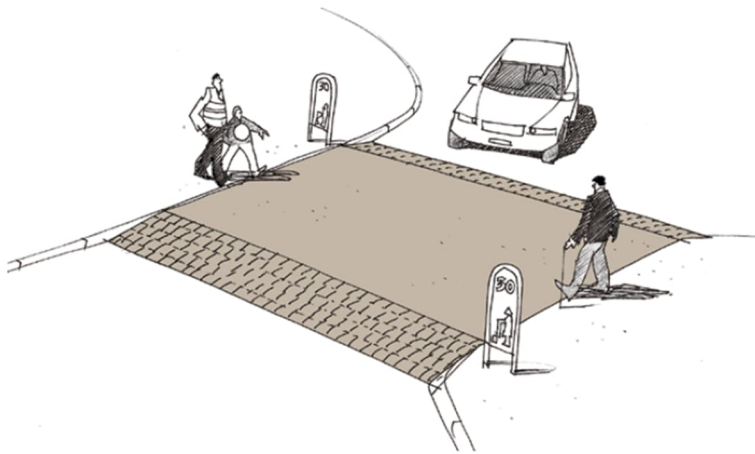
Principskiss för föreslagen utformning för ny fyrvägskorsning mellan Banvägen, Hörviksvägen och Bollvägen ses i Figur 9. Förslag på upphöjd gångpassage/övergångsställe ses i Figur 10.

---

<sup>1</sup> Trafikverkets publikation 2024:148, Krav Grundvärden VGU, Vägar och gators utformning



Figur 9. Förslag på upphöjd korsning<sup>2</sup>.



Figur 10. Förslag på upphöjd övergång<sup>3</sup>.

Då det nya planområdet innebär utbyggnad av radhus och det redan finns en befintlig skola och idrottsanläggning, bör det övervägas om hastigheten förbi korsningen, planområdet och skolan ska sänkas till 30 km / h.

<sup>2</sup> Åtgärds katalog för säker trafik i tätort, 3:e upplagan, 2009, Sveriges kommuner och Länningar.

<sup>3</sup> Åtgärds katalog för säker trafik i tätort, 3:e upplagan, 2009, Sveriges kommuner och Länningar.

## 5 Konsekvensbedömning

### 5.1 Framkomlighet

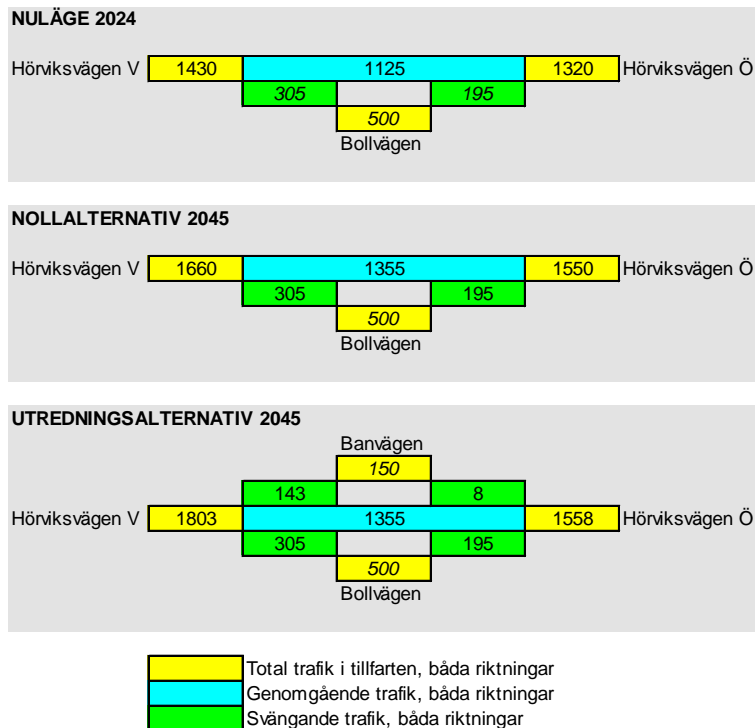
#### 5.1.1 Kapacitetsberäkningar

Kapacitetsberäkningar har genomförts med hjälp av beräkningsprogrammet Capcal 4.10. Beräkningarna har gjorts för årsdygnstrafiken för nuläget, nolalternativet vid prognosår 2045 samt utredningsalternativet, med planområdets utbyggnad, vid prognosåret 2045.

Baserat på timinformation för Trafikverkets mätningar i mätpunkt 1 har dimensionerande timme bedömts utgöra 8-10% av dygnstrafiken, där 60-70% av trafiken kör in mot Hörvik på eftermiddagen (kl 16-17), och ut från Hörvik på morgonen (kl 7).

Beräkningarna har baserat på följande bedömning av hur trafiken fördelar sig i korsningen.

Baserat på timinformation för slutet av juni 2024 kan konstateras att sommartrafiken är ca 37% högre än årsdygnstrafiken.



Figur 11 Trafikens fördelning i korsningen, årsdygnstrafik.

Kapacitetsberäkningarna utvärderas mot högsta önskvärda servicenivå, belastningsgrad, enligt Trafikverkets publikation 2022:001, Krav VGU, Vägar och gators utformning. Belastningsgraden avser det aktuella flödet i tillfarten i förhållande till tillfartens kapacitet.

Regleringsform	Hösta önskvärda servicenivå, belastningsgrad, enligt VGU
Väjning/stopp	≤ 0,6

En belastningsgrad upp till 1,0, och vissa fall däröver, kan i undantagsfall godtas om särskilda skäl finns.

### 5.1.1.1 Nuläge 2024

Beräkningarna för nuläget ger följande resultat för befintlig korsning med Bollvägen.

Morgon Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)		Medelfördröjning sek/fordon
					Medel	90-percentil	
Hörviksvägen V	HR	43	1931	0.02	0.0	0.0	0
Hörviksvägen Ö	RV	93	1770	0.05	0.0	0.0	1
Bollvägen	HV	27	1033	0.03	0.0	0.0	5

H=höger, R=rakt fram, V=vänster

Eftermiddag Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)		Medelfördröjning sek/fordon
					Medel	90-percentil	
Hörviksvägen V	HR	100	1931	0.05	0.0	0.0	0
Hörviksvägen Ö	RV	40	1749	0.02	0.0	0.0	1
Bollvägen	HV	23	1080	0.02	0.0	0.0	5

H=höger, R=rakt fram, V=vänster

Beräkningarna visar att det inte är några framkomlighetsproblem i den studerade korsningen i nuläget. Beräknade belastningsgrader ligger väl under högsta önskvärda belastningsgrad 0,6.

### 5.1.1.2 Nollalternativ 2045

Beräkningarna för nollalternativet ger följande resultat för befintlig korsning med Bollvägen. Antagandet har gjorts att trafikflödet på Bollvägen är oförändrat.

Morgon Tillfart	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)		Medelfördröjning sek/fordon
					Medel	90-percentil	
Hörviksvägen V	HR	50	1930	0.03	0.0	0.0	0
Hörviksvägen Ö	RV	109	1789	0.06	0.0	0.0	1
Bollvägen	HV	27	1013	0.03	0.0	0.0	5

H=höger, R=rakt fram, V=vänster

Eftermiddag	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)		Medelfördröjning sek/fordon
Tillfart					Medel	90-percentil	
Hörviksvägen V	HR	116	1930	0.06	0.0	0.0	0
Hörviksvägen Ö	RV	47	1768	0.03	0.0	0.0	1
Bollvägen	HV	23	1060	0.02	0.0	0.0	5

H=höger, R=rakt fram, V=vänster

Beräkningarna visar att trafikökningarna till prognosåret 2045 kommer att medföra en liten ökning av belastningsgraderna i korsningen, men att dessa fortfarande ligger väl under högsta önskvärda servicenivå 0,6.

### 5.1.1.3 Utredningsalternativ 2045

Beräkningarna för utredningsalternativet, med planområdet, ger följande resultat för befintlig korsning med Bollvägen. Antagandet har gjorts att trafikflödet på Bollvägen är i stort sett oförändrat, ett fåtal fordon från planområdet antas korsa Hörviksvägen för att lämna/hämta barn vid förskola/skola.

Morgon	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)		Medelfördröjning sek/fordon
Tillfart					Medel	90-percentil	
Hörviksvägen V	HRV	54	1840	0.03	0.0	0.0	1
Banvägen	HRV	13	1082	0.01	0.0	0.0	4
Hörviksvägen Ö	HRV	110	1790	0.06	0.0	0.0	1
Bollvägen	HRV	28	988	0.03	0.0	0.0	5

H=höger, R=rakt fram, V=vänster

Eftermiddag	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)		Medelfördröjning sek/fordon
Tillfart					Medel	90-percentil	
Hörviksvägen V	HRV	126	1846	0.07	0.0	0.0	1
Banvägen	HRV	6	1097	0.01	0.0	0.0	4
Hörviksvägen Ö	HRV	48	1772	0.03	0.0	0.0	1
Bollvägen	HRV	25	1045	0.02	0.0	0.0	5

H=höger, R=rakt fram, V=vänster

Beräkningarna för utredningsalternativet, med tillkommande trafik från planområdet, visar att framkomligheten i den ombyggda korsningen förväntas vara god, med belastningsgrader som ligger väl under högsta önskvärda belastningsgrad 0,6.

Beräkningar har även gjorts för en situation med sommartrafik, där den genomgående trafiken i korsningen har räknats upp med 37%. Den högsta beräknade belastningsgraden i korsningen, på Hörviksvägen väst under eftermiddagen, ökar från 0,07 till 0,09. Framkomligheten beräknas vara fortsatt god.

### 5.1.2 Upphöjning av korsningen

En upphöjning av den ombyggda korsningen föreslås av trafiksäkerhetsskäl, för att barn, ungdomar och föräldrar boende inom planområdet som ska gå eller cykla till förskola, skola och till idrottsplatsen på södra sidan av Hörviksvägen ska kunna korsa vägen på ett trafiksäkert sätt.

Upphöjningen innebär dock att biltrafiken, inklusive busstrafiken, behöver dämpa körhastigheterna något i anslutning till upphöjningen. Skyltad hastighet på den aktuella sträckan är 40 km/tim, upphöjningen bör säkra körhastigheter på max 30 km/tim. Fördröjningen för den genomgående trafiken är begränsad och bedöms uppgå till några sekunder per fordon beroende på vilken dämpning som uppnås.

För gående som ska korsa Hörviksvägen bedöms framkomligheten öka.

För busstrafiken innebär upphöjningen viss fördröjning men kan även påverka komforten för busschaufförerna. Om en upphöjning ska byggas ska omsorg läggas på utformningen för att ge så god komfort som möjligt, utan att detta påverkar den önskade hastighetsdämpningen.

## 5.2 Trafiksäkerhet

### 5.2.1 Biltrafik

Trafiksäkerheten för biltrafiken bedöms vara god idag, även om vägarna är smala utan egentliga vägrenar osv.

Utbyggnaden av planområdet innebär att trafikmängderna på vägnätet ökar något. Hastighetsbegränsningen på Hörviksvägen förbi planområdet är 40 km/tim. Med en hastighetssäkrad gångpassage/övergångsställe för oskyddade trafikanter alternativt om hela korsningen med Bollvägen höjs upp kommer att bidra till något lägre körhastigheter.

Trafiksäkerheten för biltrafiken bedöms vara god även med planområdets utbyggnad.

### 5.2.2 Kollektivtrafik

För kollektivtrafiken gäller samma som för biltrafiken överlag, trafiksäkerheten bedöms vara god även med planområdets utbyggnad.

Omläggningen av Banvägen till ett nytt läge strax väster om befintlig anslutning innebär att den konflikt som idag finns, där Banvägen ansluter till Hörviksvägen i bussfickan på norra sidan av vägen utgår. Trafikmängden på

Banvägen idag är dock mycket begränsat, då det bara är en bostadsfastighet som ska nytta anslutningen.

### 5.2.3 Oskyddade trafikanter

Oskyddade trafikanter, gående och cyklister, färdas idag i stor utsträckning i blandtrafik på vägnätet i Hörvik i vägren/motlut. In till skolan/förskolan finns trottoar och utmed Krokåsvägen finns en kantstödsseparerad gång- och cykelbana. Generellt är trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter nedsatt, men då trafikmängderna är begränsade bedöms denna vara acceptabel.

Med en gångbana utmed anslutningsvägen till planområdet och en upphöjd övergång/korsning vid Hörviksvägen få boende inom planområdet god trafiksäkerhet till skola/förskola och idrottsanläggningen mm.

## 6 Sammanfattande slutsats

Det planeras för utbyggnad med 25 bostäder inom planområdet vilka beräknas alstra ca 150 fordon/ dygn. Merparten av denna trafik antas vara riktad västerut på Hörviksvägen.

Planområdet kommer ansluta till Hörviksvägen via en delvis ny placering av Banvägen. Det föreslås att anslutningen utformas så att det finns plats för en gångbana på ena sidan, som sedan leds vidare över Hörviksvägen och ansluts till befintlig gångbana längs med Bollvägen.

Den planerade utbyggnaden av planområdet kommer att resultera i en ny fyrvägskorsning mellan Hörviksvägen, Banvägen och Bollvägen.

Här föreslås det att höja upp hela korsningen alternativt endast anlägga en upphöjd gångpassage/övergångsställe för att säkra framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Det kan även övervägas att sänka hastigheten förbi korsningen, planområdet och skolan till 30 km/tim.

Genomförda kapacitetsberäkningar visar att den planerade utbyggnaden har mycket liten påverkan på framkomligheten i korsningen Hörviksvägen/Banvägen/Bollvägen.