

TRAFIKUTREDNING TILL DETALJPLAN FÖR DEL AV LÄRED 436:6 (BÅGVÄGEN)



SLUTLEVERANS
2022-11-19

UPPDRAG 327818, Utredningar till detaljplan för del av Läreda 436:6

Titel på rapport: Trafikutredning till detaljplan för del av Läreda 436:6

Datum: 22-11-09

MEDVERKANDE

Beställare: Hässleholms kommun

Kontaktperson: Nina Jakobsson

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Viktor Edensand

Kvalitetsgranskare: Elin Areskoug

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND OCH SYFTE	4
	1.1 PLANERAD UTBYGGNAD	4
2	NULÄGESBESKRIVNING.	5
	2.1 GÅNG- OCH CYKEL	6
	2.2 KOLLEKTIVTRAFIK.....	6
	2.3 BILTRAFIK	7
3	TRAFIKALSTRING	7
4	UTFORMNINGSFÖRSLAG	7
5	ÅTGÄRDSFÖRSLAG.....	10
6	SAMMANFATTNING.....	13
7	BILAGA - UTFORMNINGSFÖRSLAG.....	14

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Tekniska förvaltningen i Hässleholms kommun har ansökt om att upprätta detaljplan för del av Läreda 436:6 (Bågvägen) i syfte att planlägga området för bostadsändamål. I samband med detta har Tyréns fått i uppdrag att ta fram en trafikutredning för den planerade utbyggnaden. Utredningens primära fokus är presentera ett utformningsförslag för korsningen vid Norra Kringelvägen där infart till planområdet planeras. På översiktlig nivå önskas även behov av åtgärder för trafiksäkerhet och tillgänglighet (skyddade och oskyddade trafikanter) ses över.

1.1 PLANERAD UTBYGGNAD

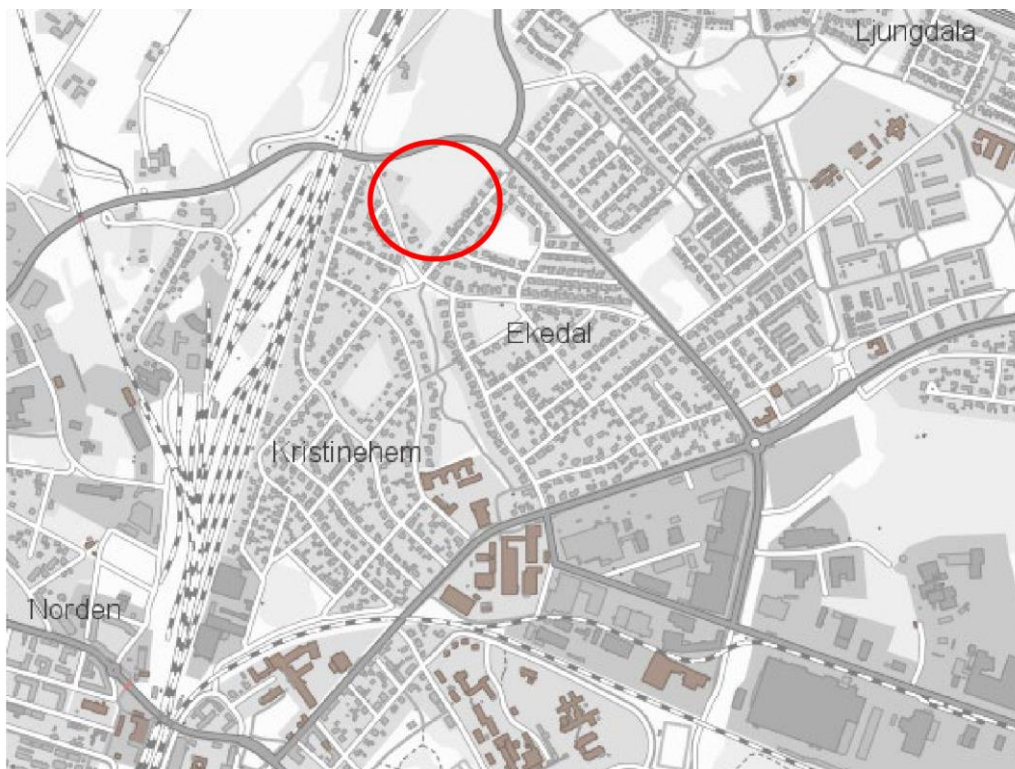
Detaljplanen ska inneha viss flexibilitet där såväl villor som radhus/parhus och flerbostadshus möjliggörs. Sammanlagt bedöms 30-50 bostäder kunna möjliggöras, se utkastet på hur området skulle kunna utformas nedan.



Figur 1. Utkast till illustrationsplan från Hässleholms kommun

2 NULÄGESBESKRIVNING.

Området omges av huvudgatan Norra Kringelgatan i norr, och lokalgatan Bågvägen i sydväst. Den östra sidan av planområdet kantas av villabebyggelse.



Figur 2. Planområdet inringat i rött

2.1 GÅNG- OCH CYKEL

Området har god koppling till det omgivande cykelvägnätet både västerut, österut och söderut mot Hässleholm Centralstation. Cykelbanan söderut går delvis genom ett grönstråk. Stråket är upplyst och omges av bebyggelse. Norrut mot Ljungdala finns en cykelpassage över Norra Kringelvägen för vidare cykling i blandtrafik längs villagatorna.



Figur 3. Cykelinfrastruktur kring planområdet hämtat från Hässleholms kommun

2.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Ingen av Hässleholms tre stadsbussar trafikerar området. Närmsta stadsbusshållplats är Drivhusvägen som ligger knappt 1 km från planområdet. På hållplatsen stannar stadsbusslinje 1 som går med 30-minuterstrafik under större delen av dagen. Området ligger knappt två kilometers gångväg från Hässleholms Centralstation vilket motsvarar en promenad på ca 20 minuter eller 5 minuter med cykel.

2.3 BILTRAFIK

Norra Kringelvägen och Bågvägen har hastighetsbegränsningen 50 km/tim. I månadsskiftet september/oktober 2020 gjordes en trafikmätning på Norra Kringelvägen en bit öster om planområdet. Mätningen visade att medelhastigheten låg på 51 km/tim. Vidare visade mätningen att vardagsdygnstrafiken låg på 4 660 fordon/dygn samt att maxtimmen inträffar klockan 16.00 då ca 530 fordon passerar. Andelen tung trafik var 4 %.

Norra Kringelvägen är ca 10m bred öster om planområdet och ca 7,5m bred väster om planområdet. Gatusektionen är därmed bredare än vad den hade behövt vara sett till trafikmängderna och önskad hastighet.

3 TRAFIKALSTRING

Planområdet planeras för ca. 50 bostäder av blandad karaktär, villor, radhus och flerbostadshus. En trafikstringsberäkning har genomförts med hjälp av Trafikverkets Trafikalstringsverktyg. Verktöget visar att planområdet bedöms alstra ca. 150 fordonsrörelser per dygn.

Trafiktillskottet på Norra Kringelvägen är relativt litet och kommer inte att påverka Norra Kringelvägens funktion avseende framkomlighet.

4 UTFORMNINGSFÖRSLAG

In- och utfarten till planområdet föreslås ske från Norra Kringelvägen mitt emot Belevägen för att på så sätt skapa en fyrvägskorsning. Den nya in- och utfarten dimensioneras för lastbil/brandbil. Utredningen undersökte möjligheten att ansluta området till Norra Kringelvägen genom en rak gata enligt figuren nedan, men den har förkastats på grund av siktförhållanden blir för dåliga samt att trevägskorsningen hamnar precis i början av en kurva och dessutom väldigt nära trevägskorsningen med Belevägen.



Figur 4. Förkastat utformningsförslag med förskjuten trevägskorsning

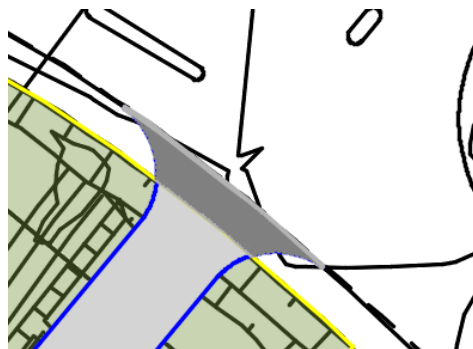
De relativt låga trafikflödena på Norra Kringelvägen, Belevägen och vägen till det nya området motiverar inte heller en cirkulationsplats. En fyrvägs korsning där Norra Kringelvägen är huvudled ger god framkomlighet samtidigt som siktförhållanden blir goda från det nya området. Den befintliga gång- och cykelbanan på Norra Kringelvägens södra sida gör att det är fri sikt ca. 50m från korsningen västerut. Österut är Norra Kringelvägen rak och den fria sikten är därmed betydligt längre.

Det finns en stenmur i Belevägen förlängning strax väster om föreslagen ny gata till planområdet. Stenmuren har ett släpp och gatans dragning går genom det befintliga släppet.



Figur 5. Utformningsförslag korsning med Norra Kringelvägen

Gång och cykelbana på Norra Kringelvägens södra sida bör utformas som en genomgående gång- och cykelbana förbi den nya infarten till planområdet. Det innebär att gång- och cykelbanan fortsätter och fordon på den nya in- och utfarten har väjningsplikt mot de som rör sig på gång- och cykelbanan. På så sätt prioriteras de gående och cyklande och ges en säker passage över den nya in- och utfarten.



Figur 6. Genomgående gång- och cykelbana

Körspårskontroller har utförts för att kontrollera att 12m lång lastbil, brandbil, flyttbilar med mera komma in och ut från området. Kontrollerna visar att den befintliga refugen strax väster om korsningen kan vara kvar i befintligt läge.



Figur 7. Körspårskontroll för vänstersväng ut från området

Inom området föreslås en gatubredd på 5 m för att ge tillräckligt utrymme för en lastbil/brandbil att köra runt kvarteren samt att personbilar och cyklar ska kunna mötas överallt. Områdets trafikstring är så pass låg att en separat gångbana inte bedöms som nödvändig. Detta baseras på att det är 150 fordonsrörelser som området alstrar per dygn och antalet resor per dygn till fots är beräknat till knappt 100 per dygn enligt trafikstringsverktyget. Som riktmärke för när en separat gångbana behövs brukar 300 resor till fots användas.



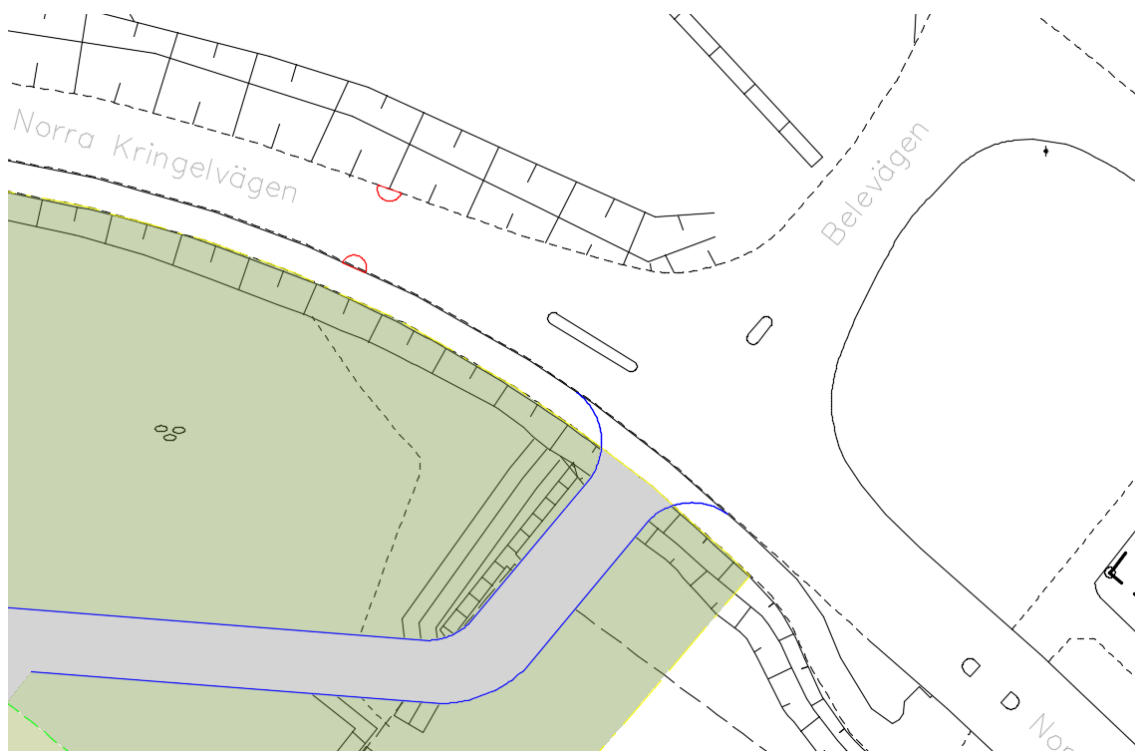
Figur 8. Planerad byggnads- och gatustruktur inom planområdet

5 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Den skyltade hastigheten på Norra Kringelvägen är 50km/h och uppmätta hastigheter i samband med trafikmätningar visar att medelhastigheten är 51km/h. Ca. 30 m öster om korsningen finns idag ett hastighetssäkrat övergångsställe med cykelpassage samt en mittrefug. Detta övergångsställe och cykelpassage sänker hastigheten för fordon som kör västerut på Norra Kringelvägen före korsningen, men påverkar inte hastigheten för fordon som kör österut förrän de har passerat korsningen.

Vid platsbesök upplevdes hastigheterna generellt höga på de fordon som körde på Norra Kringelvägen och bedömningen är att en hastighetssäkring väster om korsningen är välgörande för korsningen ur ett säkerhets- och trygghetsperspektiv.

Ett åtgärdsförslag inom ramen för detaljplanen är att smalna av gatan till 6m genom att bygga ut en liten refug på båda sidorna av vägen. En avsmalning och gatan som även innebär en liten sidoförskjutning kommer att sänkas hastigheterna. Det kan även vara klokt att sänka den skyltade hastigheten till 40km/h ca. 50m före korsningen från båda hållen.



Figur 9. Röda markering väster om korsningen utgör hastighetsdämpning genom avsmalning av vägen

Längs med planområdets sydöstra gräns mot befintlig villabebyggelse finns en remsa med gräs. Denna remsa kan utgöra en ny gång- och cykelkoppling mellan området nordöst om Norra Kringelvägen och den friliggande gång- och cykelvägen som leder till Läredaskolan och Jacobsskolan.

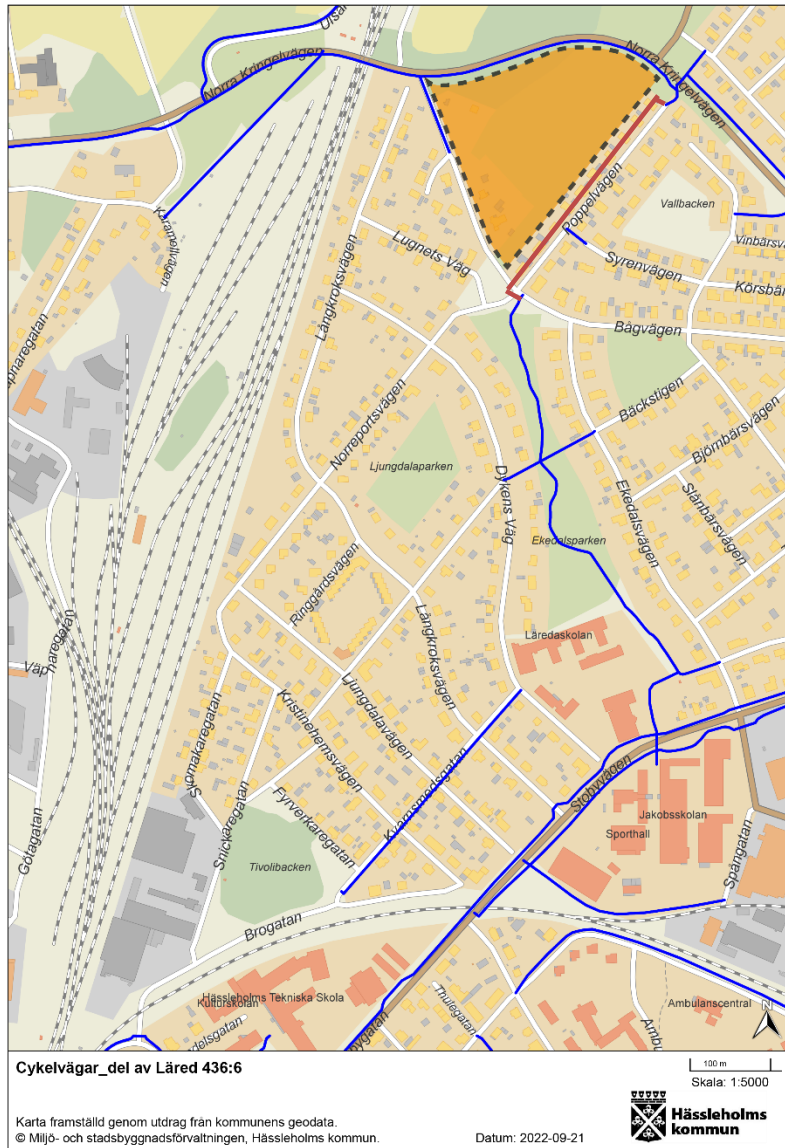
Röda linjer i figur 10 visar ett skissat förslag på en ny gång- och cykelväg som börjar vid övergångsstället på Norra Kringelvägen och ansluter till befintlig gång- och cykelväg i söder.

Byggande av denna gång- och cykelvägen knyter ihop befintlig gång- och cykelinfrastruktur till ett stråk som även utgör skolväg.



Figur 10. Skissat förslag på en ny gång- och cykelväg

I figur 8 nedan visas det befintliga GC-nätet tillsammans med föreslagen gång- och cykelväg.



Figur 11. Gång- och cykelvägnät kompletterat med ny gång- och cykelväg

6 SAMMANFATTNING

Sammanfattande resultat och slutsats för påverkan och lämpliga trafikåtgärder.

Den planerade bebyggelsen förväntas alstra ca. 150 fordonsrörelser per dygn vilket är ett relativt litet tillskott till Norra Kringelvägen och det kommer därför inte uppstå någon framkomlighetsproblematik till följd av exploateringen.

Ett utformningsförslag har tagits fram för att säkerställa en ny in- och utfart till planområdet. Det som idag är en trevägskorsningen mellan Norra Kringelvägen och Belevägen föreslås bli en fyrvägskorsning genom att den nya gatan utgör ett fjärde ben till befintlig korsning. Det finns tillräckligt stora ytor för att korsningen ska kunna användas av såväl personbilar som lastbilar, sopbil och brandbil.

Det lokala gatunätet inom planområdet planeras med smalare gator för att hålla nere hastigheterna, men de är samtidigt tillräckligt breda för att lastbilar, sopbil och brandbil ska kunna köra på dem.

I anslutning till korsningen rekommenderas att skyltad hastighet sänks till 40km/h och att korsningen hastighetsreduceras väster om korsningen genom avsmalning av gatan. Öster om korsningen finns en hastighetssäkring i form av ett upphöjd övergångsställe och cykelpassage.

I samband med detaljplanens genomförande föreslås även att en ny gång- och cykelväg byggs i planområdets sydöstra del för att förlänga det befintliga gång- och cykelstråket som utgör skolväg till såväl Läredaskolan som Jacobsskolan.

7 BILAGA - UTFORMNINGSFÖRSLAG

