

RAPPORT
TRAFIKUTREDNING BJÖRKLUNDA I
HÄSSLEHOLM



SLUTRAPPORT
2017-07-07

UPPDRAG 277661, Björklunda trafikutredning
Titel på rapport: Trafikutredning Björklunda i Hässleholm
Status: Slutrapport
Datum: 2017-07-07

MEDVERKANDE

Beställare: Hässleholms kommun
Kontaktperson: Kristofer Olsson

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Sara Lindman
Kvalitetsgranskare: Sara Lindman
Handläggare: Amanda Wastring

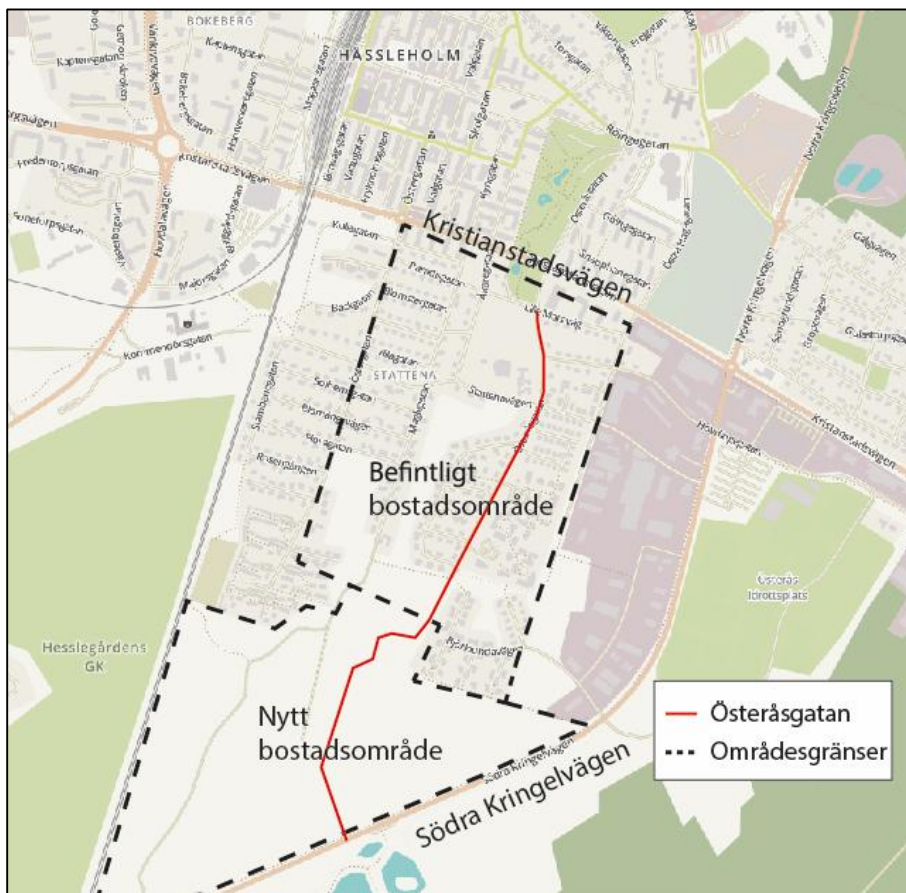
INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	4
1.1	BAKGRUND	4
1.2	SYFTE.....	4
2	METOD.....	5
2.1	BEFINTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR.....	5
2.2	FÄLTSTUDIE	5
2.3	TRAFIKALSTRING OCH FÖRDELNING AV TRAFIKEN I OMRÅDET.....	5
2.4	KONSEKVENSER.....	5
2.5	ÅTGÄRDER.....	5
3	BEFINTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR.....	6
3.1	TRAFIKFLÖDEN.....	6
3.2	BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER I DET NYA OMRÅDET	6
4	FÄLTSTUDIE	7
4.1	OMKRINGLIGGANDE GATUSTRUKTUR.....	7
5	TRAFIKALSTRING OCH FÖRDELNING AV TRAFIKEN I OMRÅDET.....	8
6	KONSEKVENSER.....	9
7	ÅTGÄRDER.....	10
7.1	ÖSTERÅSGATANS ANSLUTNING TILL SÖDRA KRINGELVÄGEN.....	10
7.2	HASTIGHETSDÄMPANDE ÅTGÄRDER.....	10
8	SLUTSATS.....	11

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

I Hässleholm ska ett nytt bostadsområde byggas mellan ett befintligt bostadsområde och Södra Kringelvägen, se figur 1 nedan. Det nya planområdet heter Björklunda och ska innehålla såväl bostäder som verksamheter. Österåsgatan är en befintlig gata som ska knyta ihop det nya området med det befintliga och ansluta till Södra Kringelvägen, se figur 1 nedan.



Figur 1, Illustration över berörda områden

1.2 SYFTE

Trafikutredningen syftar till att undersöka eventuella effekter och konsekvenser som kan uppstå sett till att det nya området byggs. Det som studerats är bland annat risken för smitningstrafik, för- och nackdelar med olika anslutningstyper till området samt hastighetsdämpande åtgärder.

2 METOD

2.1 BEFINTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR

Inledningsvis samlades underlag in från kommunen i form av befintliga trafikflöden kring det nya området på Österåsgatan och Södra Kringelvägen. Trafikflödena uppmättes via trafikmätningar av kommunen i april år 2016. Vidare samlades underlag in från kommunen gällande fördelning av bostäder och verksamheter. Syftet med att samla in ovan underlag var för att senare kunna göra en trafikstringsberäkning för det nya området.

2.2 FÄLTSTUDIE

En kartläggning av området gjordes för att få en samlad bild av områdets karaktär och befintlig utformning. Som underlag till kartläggningen gjordes en fältstudie i området under förmiddagen tisdagen den 23e maj 2017.

2.3 TRAFIKALSTRING OCH FÖRDELNING AV TRAFIKEN I OMRÅDET

För att identifiera tillkommande flöden i och omkring det nya området genomfördes en trafikstringsberäkning. Denna genomfördes med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg och med insamlat underlag (som beskrivs ovan under befintliga förutsättningar) som indata. Därefter räknades befintliga trafikflöden upp till år 2040 med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstat. Trafikstringen användes sedan tillsammans med såväl de uppräknade trafikflödena och resultatet från fältstudien för att göra en uppskattning av trafikens fördelning på gatunätet. Till hjälp användes också statistik från kommunen avseende pendlingsstatistik.

2.4 KONSEKVENSER

De tidigare stegen användes som underlag för att identifiera eventuella konsekvenser på det kringliggande gatunätet i området med avseende på framkomlighet och trafiksäkerhet. Även potentiell smitningstrafik genom såväl det befintliga som det nya bostadsområdet undersöktes.

2.5 ÅTGÄRDER

Resultatet från de tidigare stegen användes sedan för att undersöka det nya områdets anslutning till Södra Kringelvägen, söder om området. Anslutningen analyserades för att undersöka för- och nackdelar med en cirkulationsplats då det efterfrågades av kommunen. Slutligen studerades Österåsgatan för att se om det fanns ett behov av hastighetsdämpande åtgärder. Som hjälp användes resultat och resonemang från de tidigare stegen.

3 BEFINTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR

Nedan redovisas underlag avseende trafikmätningar i befintligt bostadsområde samt antal bostäder och verksamheter i det nya området.

3.1 TRAFIKFLÖDEN

Nedan i tabell 1 redovisas trafikmätningar för Österåsgatan och Södra Kringelvägen.

Tabell 1, Trafikmätningar från april år 2016 för Österåsgatan och Södra Kringelvägen

Mätpunkt	Fordon/dygn	Tung trafik	Skyltad hastighet	Medelhastighet
Österåsgatan	850	6 %	30 km/h	36 km/h
Södra Kringelvägen	3500	8 %	70 km/h	74 km/h

3.2 BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER I DET NYA OMRÅDET

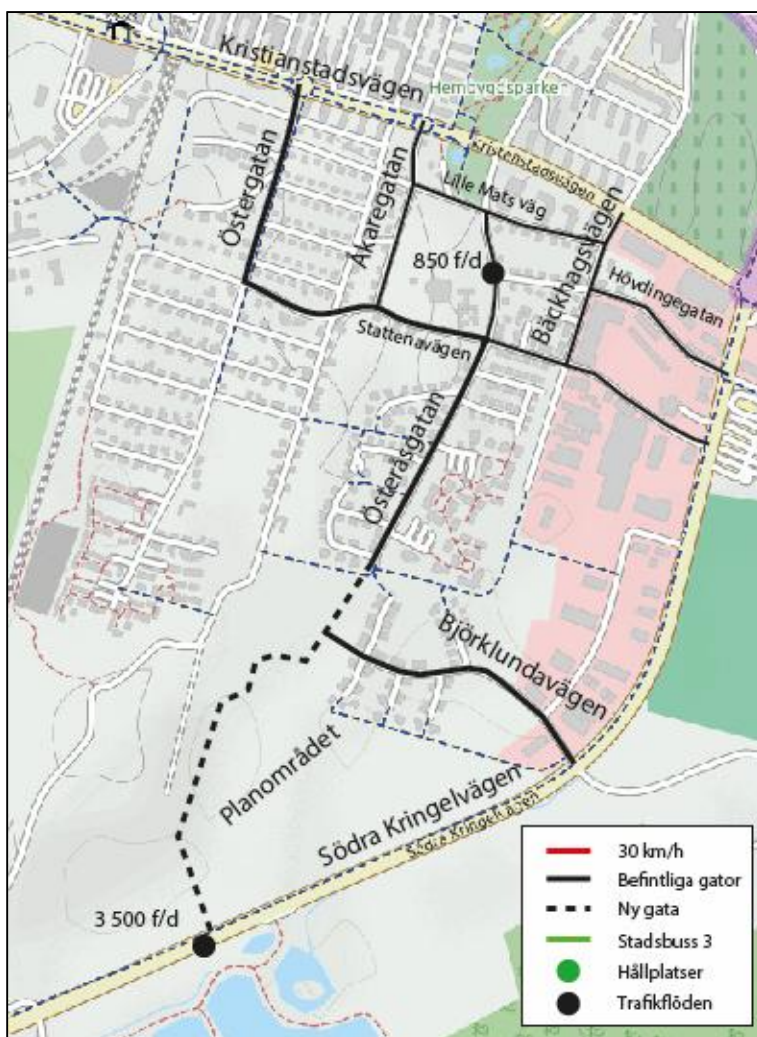
- 200 lägenheter
- 135 parhus/radhus/villor
- En förskola
- Ett LSS-boende
- Ett flertal publika verksamheter

4 FÄLTSTUDIE

4.1 OMKRINGLIGGANDE GATUSTRUKTUR

Från Kristianstadsvägen finns tre anslutningar som leder ner till Österåsgatan vilken i sin tur leder ned till det tänkta planområdet, se figur 2 nedan. Det är Östergatan, Åkaregatan och Bäckhagsvägen som leder ned från Kristianstadsvägen medan Österåsgatan korsar Kristianstadsvägen planskilt. Det nya planområdet har två tänkta in- och utfarter, en via Österåsgatan i planområdets norra del och en via en anslutning till Södra Kringelvägen i planområdets södra del, se figur 2 nedan. Då Österåsgatan går planskilt under Kristianstadsvägen innebär det att planområdet enbart kan nås via gatorna Bäckhagsvägen, Åkaregatan och Östergatan norrifrån. Den streckade linjen i figur 2 nedan utgör den nya tänkta sträckningen för Österåsgatan som ska gå genom planområdet. Heldragna linjer är befintliga gator. Området trafikeras av stadsbuss 3, vars slinga och hållplatser presenteras i figur 2 nedan.

Fältstudien i området visade att den mest troliga vägen till Österåsgatan från Kristianstadsvägen är via Lille Mats väg enligt figur 3 nedan. Både Åkaregatan och Bäckhagsvägen, som leder ned till Lille Mats väg från Kristianstadsvägen, är breda och har en god sikt ned mot Lille Mats väg. På Österåsgatan ligger en förskola vilken troligtvis alstrar en del trafik i dagsläget.



Figur 2, Illustration omkringliggande gatustruktur samt befintliga trafikflöden och kollektivtrafik.

5 TRAFIKALSTRING OCH FÖRDELNING AV TRAFIKEN I OMRÅDET

Resultatet för trafikallstringen visade att området kommer alstra cirka 960 fordon/dygn inklusive områdets nyttotrafik. Efter trafikallstringsberäkningen räknades de befintliga trafikflödena i området upp till år 2040. Då arbetspendlingen undersöktes mellan Hässleholm och övriga städer i närheten blev resultatet att cirka 70% av pendlingen i Hässleholm sker norrut och resterande 30% sker söderut. Av de 70% som pendlar norrut ska cirka 50% österut och 20% västerut. Fördelningen, tillsammans med trafikallstringen, applicerades på det nya planområdet där tidigare uppmätta flöden räknats upp med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal, se figur 3 nedan.



Figur 3, Illustration ny framtida trafikallstring på områdets gator till år 2040.

6 KONSEKVENSER

Då det nya planområdet byggs ut söder om det befintliga förlängs Österåsgatan och går genom det nya området ned till Södra Kringelvägen. Österåsgatan, som tidigare varit en återvändsgränd söderut, ger då trafiken från det befintliga bostadsområdet möjligheten att smita genom det nya området och vice versa. Förlängningen av Österåsgatan innebär också att Björklundavägen kommer att ansluta till Österåsgatan och skapa ytterligare en förbindelse mellan det nya bostadsområdet och Södra Kringelvägen. Då trafiken ges möjlighet att passera genom det nya och befintliga bostadsområdet ökar trafikflödena i området generellt. En trafikökning på det omkringliggande gatunätet är därmed en konsekvens av det nya planområdet. Sett till trafikökningen kommer även trafiksäkerheten påverkas i området. Det är således av stor vikt att hastigheterna hålls nere på gatorna i och kring området. En korsning som skulle undersökas speciellt var korsningen Kristianstadsvägen/Östergatan. Troligtvis kommer inte korsningen belastas så mycket av den nya trafikallsträngen då det är mer troligt att trafiken väljer att köra ned i området via Åkaregatan eller Bäckhagsvägen enligt tidigare resonemang. Trafik som försöker nå det nya området via Östergatan måste passera igenom bostadsområden där husen ligger i nära anslutning till gatan och där sikten är begränsad. Med avseende på detta anses trafiken istället välja andra vägar till området och korsningen Östergatan/Kristianstadsvägen anses inte få större belastning än de andra korsningarna.

Gällande smittrafik i området anses inga större flöden smita hela vägen mellan Kristianstadsvägen och Södra Kringelvägen och därmed genom hela området. Det är emellertid troligt att de boende i det gamla bostadsområdets södra delar väljer att smita ned genom det nya planområdet om de ska vidare söderut. Österåsgatan är nämligen en återvändsgränd söderut i dagsläget. Med samma resonemang anses trafiken genererad av det nya områdets norra delar kunna smita genom det gamla området om de är på väg norrut. Boende i respektive område kan också besöka det andra området i syftet att där ligger en förskola.

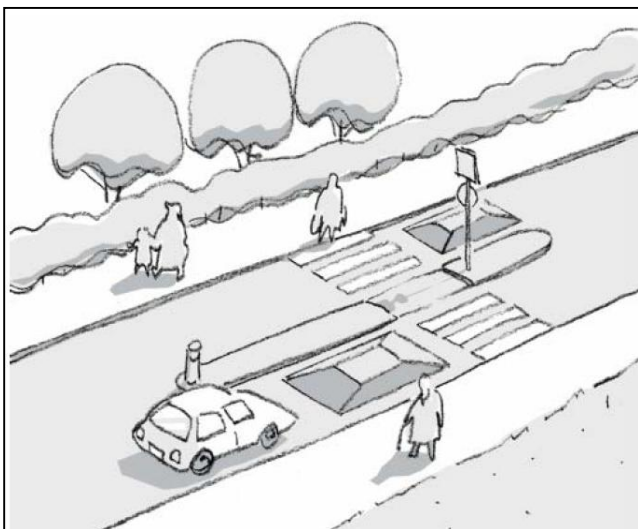
7 ÅTGÄRDER

7.1 ÖSTERÅSGATANS ANSLUTNING TILL SÖDRA KRINGELVÄGEN

Då Österåsgatans anslutning till Södra Kringelvägen studeras är det viktigt att ta hänsyn till bland annat förekomsten av kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafiken. Enligt trafikflödesberäkningarna, se figur 3 ovan, kommer cirka 700 fordon/dygn belasta Österåsgatan i nära anslutning till Södra Kringelvägen. Då Södra Kringelvägen kommer belastas av cirka 5 100 fordon/dygn utgör det ett åtta gånger så högt flöde som trafikflödet än på Österåsgatan. Då flödena skiljer sig åt är det viktigt att utformningen bidrar till en god framkomlighet för trafiken som ska från Österåsgatan och ut på Södra Kringelvägen. I synnerhet då det kommer förekomma busstrafik i anslutningen, vilket ställer högre krav på framkomligheten. Viktigt för anslutningens utformning är även att gång och cykelbanan som går parallellt med Södra Kringelvägen beaktas, så att de oskyddade trafikanterna kan korsa Österåsgatan på ett trafiksäkert sätt. Korsningen kan utformas som en trevägskorsning eller cirkulationsplats. Fördelarna med en cirkulationsplats är att hastigheten på Södra Kringelvägen sänks. Medan nackdelar är att en cirkulationsplats är mer ytkrävande och att framkomligheten på Södra Kringelvägen försämras något.

7.2 HASTIGHETSDÄMPANDE ÅTGÄRDER

Åtgärder på Österåsgatan för att få ned hastigheten har studeras. Till hjälp fanns hastigheter registrerade från en trafikmätning i en punkt på gatan intill förskolan mellan Hövdingegatan och Lille Mats väg. Enligt underlaget kör de flesta för fort på Österåsgatan. Den skyltade hastigheten är 30 km/h men medelhastigheten är cirka 36 km/h. Strax intill mätpunkten är den skyltade hastigheten 50 km/h vilket kan vara en förklaring till att folk kör fortare än angiven hastighet. Gatan har en bred utformning vilket även det skulle kunna förklara fortkörningen. Då det under fältstudien konstaterades att merparten av den alstrade trafiken norrifrån troligtvis anländer till området via Österåsgatan blir det extra viktigt med hastighetsreducerande åtgärder utanför förskolan. I anslutning till förskolan på Österåsgatan kan därför hastighetsdämpande åtgärder som exempelvis en vägkudde anläggas enligt figur 4 nedan. Vägkudden fungerar bra vid busstrafik och kan då med fördel kombineras med ett övergångsställe. Då Österåsgatan är bred, cirka 10 meter, finns det potential att anlägga hastighetsdämpande åtgärder med tillhörande mittrefug. Valet av hastighetsdämpande åtgärd bör baseras på förekomsten av busstrafik. Om busstrafik inte förekommer längs sträckan kan det vara bättre att överväga ett upphöjt övergångsställe med mittrefug och påfartsramper med 7% lutning.



Figur 4, Exempel på hastighetsdämpande åtgärd i form av en vägkudde.

8 SLUTSATS

Effekterna givet att det nya bostadsområdet byggs resulterar i mer trafik i och kring planområdet. Smitningstrafik antas förekomma till viss del men området kommer troligtvis inte bli en alternativ väg jämför med Södra Kringelvägen som ligger intill. Det är förmodligen enbart trafik som redan har ett ärende i området som kommer utgöra den så kallade smitningstrafiken. Då det nya planområdet anläggs intill ett befintligt bostadsområde kommer det förmodligen smita trafik från det nya planområdet genom det befintliga bostadsområdet och vice versa. Det ligger en förskola i varje område vars trafikallsträng förmodligen kommer utgöra en del av smittrafiken också. Trots att det nya bostadsområdet kommer alstra en del trafik är det tämligen låga flöden. Troligtvis kommer det vara som mest trafik i området under morgonen och eftermiddagen då pendlingstrafik förekommer. Åtgärder som dämpar hastigheten är därför viktiga utanför såväl det befintliga som det nya bostadsområdets skolor.