

# TRAFIKUTREDNING TILL DETALJPLAN FÖR DÄMMET 11



SLUTVERSION  
2023-02-03

**UPPDRAG** 331119, Trafikutredning till detaljplan för Dämnet 11

Titel på rapport: Trafikutredning till detaljplan för Dämnet 11

Datum: 23-01-27

**MEDVERKANDE**

Beställare: Hässleholms kommun

Kontaktperson: Gabriella Borden

Konsult: Tyréns Sverige AB

Uppdragsansvarig: Viktor Edensand

Handläggare: Cassandra Sellfrid

Kvalitetsgranskare: Elin Areskoug

Revideringsdatum: 23-02-03

Version: 3

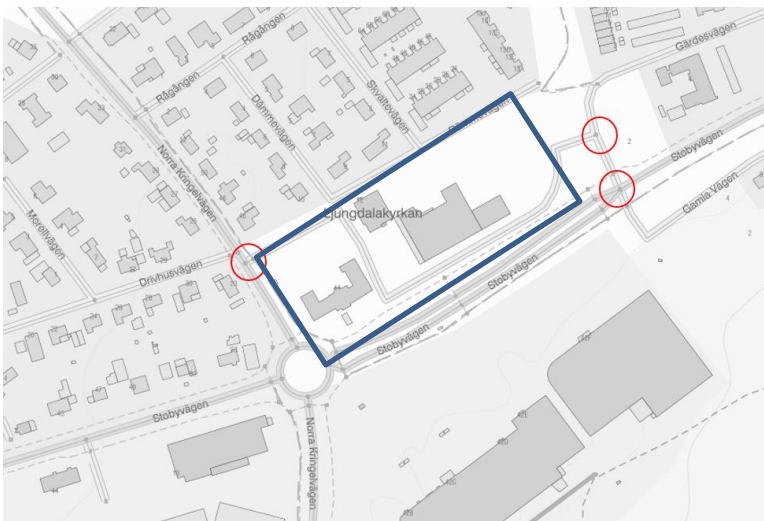
Initialer: VE

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>BAKGRUND OCH SYFTE .....</b>	<b>4</b>
	1.1 PLANERAD UTBYGGNAD .....	4
<b>2</b>	<b>NULÄGESBESKRIVNING. ....</b>	<b>5</b>
	2.1 GÅNG- OCH CYKEL .....	5
	2.2 KOLLEKTIVTRAFIK.....	6
	2.3 BILTRAFIK .....	6
	2.4 KORSNINGAR .....	7
<b>3</b>	<b>TRAFIKALSTRING .....</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>KAPACITETSBERÄKNING .....</b>	<b>7</b>
	4.1 SCENARIO 2040 MED UTBYGGT PLANOMRÅDE.....	7
<b>5</b>	<b>UTFORMNINGSFÖRSLAG .....</b>	<b>8</b>
	5.1 ÅTGÄRDSFÖRSLAG KOPPLAT TILL GENOMFÖRANDE .....	8
	5.2 KORSNINGEN GÄRDESVÄGEN / STOBVÄGEN .....	10
<b>6</b>	<b>SLUTSATS.....</b>	<b>10</b>

## 1 BAKGRUND OCH SYFTE

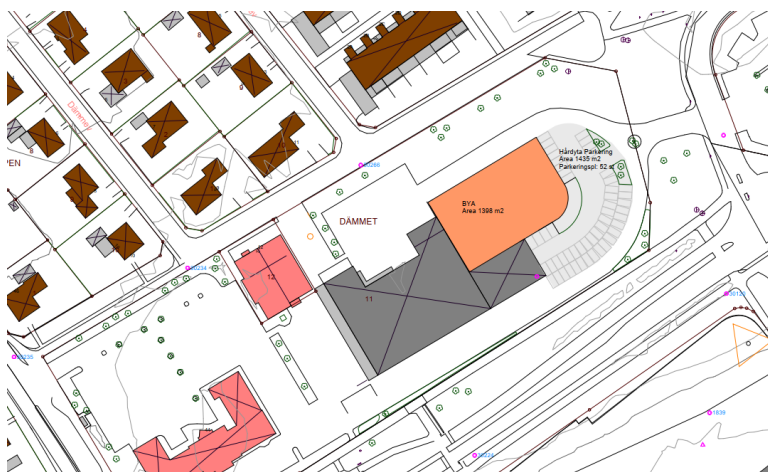
Kunskapsporten har ansökt om en ny detaljplan för Dämmet 11 i Hässleholms kommun, detaljplanen ska möjliggöra etablering av volymhandel samt utbyggnad av befintlig vårdcentral. I samband med detta har Tyréns fått i uppdrag att ta fram en trafikutredning för den planerade utbyggnaden. Utredningens primära fokus är att se över kapaciteten i korsningarna intill planområdet samt att ta fram utformningsförslag för infarten från Norra Kringelvägen i väst och Gärdesvägen i öst. På översiktlig nivå önskas även behov av åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet (skyddade och oskyddade trafikanter) ses över.



Figur 1. In- och utfarter till planområdet som är markerat med blå ruta samt korsning som berörs i uppdraget röda cirkel

### 1.1 PLANERAD UTBYGGNAD

Inom planområdet planeras en utbyggnad av vårdcentralen, 340kvm, och en ny byggrätt som planeras innehålla volymhandel ca 1.400kvm. Till volymhandeln tillkommer parkeringsplatser, ca 50st.



Figur 2. Skissad situationsplan, från Kunskapsporten

## 2 NULÄGESBESKRIVNING.

Området omges av huvudgatorna Norra Kringelvägen i väst och Stobyvägen i söder. Östlig gräns utgörs av lokalgatan Gärdesvägen och i norr av Dämmevägen. Norr och väster om planområdet finns bostadsområden och på andra sidan Stobyvägen i söder finns ett handelsområde med bl.a. Bitema, Elgiganten och Jysk.

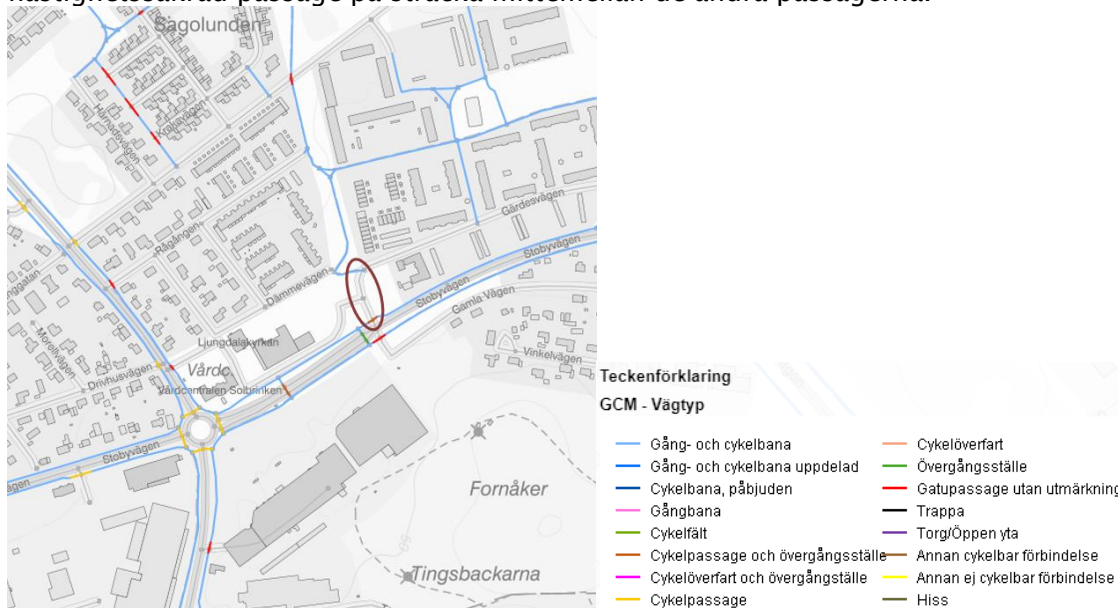


Figur 3. Planområdet inringat i blått

### 2.1 GÅNG- OCH CYKEL

Planområdet har god koppling till det omgivande cykelvägnätet både västerut mot centrum och österut mot Stoby. Norrut finns cykelbana på Norra Kringelvägen och friliggande cykelvägar mot bostadsområden, söderut finns cykelbana på Norra Kringelvägen. Cykelbanan som går parallellt med Stobyvägen är utpekad som ett starkt stråk i Region Skånes cykelvägsplan. Det friliggande cykelstråket norrut mot bostadsområdena går genom ett grönstråk. Stråket är upplyst och omges av bebyggelse.

Det finns tre ordnade cykelpassager över Stobyvägen, en i väster vid Norra Kringelvägen i anslutning till cirkulationsplatsen, en i öster vid Gärdesvägen och en hastighetssäkrad passage på sträcka mittemellan de andra passagera.



Figur 4. Cykelinfrastruktur kring planområdet hämtat från Nationell vägdatatabas, saknad länk inringat i rött

## 2.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Hässleholms stadsbusslinje 1 trafikerar området vid hållplatsen Drivhusvägen på Norra Kringelvägen. Stadsbussen går med 30-minuterstrafik under större delen av dagen. På Stobyvägen stannar regionbuss 542 på hållplatsen Ljungdala Center, linjen går mellan Hässleholm C och Sibbhult via bland annat Stoby. Planområdet ligger ca. två kilometers gångväg från Hässleholms Centralstation vilket motsvarar en promenad på ca. 25 minuter eller 8 minuter med cykel.

## 2.3 BILTRAFIK

Stobyvägen och Norra Kringelvägen har hastighetsbegränsningen 50 km/h. Gärdesvägen öster om planområdet har hastighetsbegränsningen 30km/h. I månadsskiftet september/oktober 2020 gjordes två trafikmätningar på Stobyvägen, en väster om planområdet och en öster om planområdet. Mätningen väster om planområdet visade att medelhastigheten var 43km/h och att vardagsdygnstrafiken låg på 10.400 fordon per/dygn. Mätningen visade även att maxtimmen inträffar kl. 14.00 då drygt 1.000 fordon passerar. Andelen tung trafik var 6%.

Mätningen öster om planområdet visade att medelhastigheten var 64km/h och vardagsdygnstrafiken låg på 7.900 fordon/dygn. Mätningen visade även att maxtimmen inträffar kl.16.00 då knappt 900 fordon passerar. Andelen tung trafik var 7%.

Mätning på Norra Kringelvägen en bit nordväst om planområdet visade att medelhastigheten var 51 km/h. Vidare visade mätningen att vardagsdygnstrafiken låg på drygt 4 600 fordon/dygn samt att maxtimmen inträffar klockan 16.00 då ca. 530 fordon passerar. Andelen tung trafik var 4 %.

Det saknas trafikmätning på Gärdesvägen. Trafikmängden har därför uppskattats utifrån vilka som bedöms använda den:

- Bostadsområdet norr om Gärdesvägen med parkering söder om Gärdesvägen (Blått i figuren nedan)
- Bostäderna norr om Gärdesvägen med parkering norr om Gärdesvägen (rött i figuren nedan)
- Verksamheten öster om Gärdesvägen och norr om Stobyvägen (gult i figuren nedan)
- Viss del av trafiken till och från planområdet



Figur 5. Områden som bidrar till trafikering av Gärdesvägen



Den bedömda trafiken på Gärdesvägen uppgår till 1.100 fordon per dygn och är baserad på uppskattat antal kvm BTA bostäder och verksamhet för områdena i figuren ovan samt delar av verksamheterna inom planområdet som bedöms använda Gärdesvägen. BTA har lagts in i Trafikverkets trafikstringsverktyg som ger den uppskattade trafikstringen.

## 2.4 KORSNINGAR

Korsning Stobyvägen/Gärdesvägen är idag en fyrvägskorsning med vänstersvängfält på Stobyvägen. På norra sidan av Stobyvägen finns en gång- och cykelbanan som korsar Gärdesvägen, det är utformat som en gång- och cykelpassage med en smal mittrefug.

Infarten till planområdet från Gärdesvägen är placerad mittemellan korsningen med Stobyvägen och kurvan på Gärdesvägen vilket är bra ur säkerhetsperspektiv då siktförhållandena är goda. Det finns ingen ordnad gångpassage förbi infarten till planområdet.

In- och utfarten till planområdet från Norra Kringelvägen ligger strax norr om busshållplatsen Drivhusvägen. Det finns en gång- och cykelpassage med övergångsställe.

## 3 TRAFIKALSTRING

Planområdet planeras att utökas med ca. 1.400kvm handel i form av volymhandel samt en utbyggnad av befintlig vårdcentral med 340kvm. En trafikstringsberäkning har genomförts med hjälp av Trafikverkets Trafikalstringsverktyg. Verktöget visar att planområdets planerade verksamhet alstrar ca. 550 fordonsrörelser per dygn.

Trafiktillskottet på Norra Kringelvägen är relativt litet och kommer inte att påverka Norra Kringelvägens funktion avseende framkomlighet eftersom den tillkommande verksamheten planeras i planområdets östra del. Utbyggnaden av vårdcentralen kommer öka trafiken till och från området via Norra Kringelvägen, men i liten utsträckning, ca. 40 fordonsrörelser per dygn.

Gärdesvägen bedöms få ökad trafikmängd eftersom det blir den närmsta vägen till planområdet för trafiken som i huvudsak kommer från Stobyvägen. Trafiktillskottet bedöms vara ca. 510 fordonsrörelser per dag givet den planerade utbyggnaden av volymhandel.

## 4 KAPACITETSBERÄKNING

Det har utförts kapacitetsberäkning med framkomlighetsverktyget Capcal för korsningen Stobyvägen/Gärdesvägen/Gamla vägen för nuläge och för ett scenario där planområdet har byggts ut. Nuläget visar god framkomlighet i alla relationer. Högst belastning har Stobyvägen där belastningsgraden är 0,18 från både väst och öst. Belastningsgraden är bra om den ligger under 0,6 och acceptabel om den ligger mellan 0,6 och 0,8 enligt Trafikverkets VGU, Vägar och gators utformning.

### 4.1 SCENARIO 2040 MED UTBYGGT PLANOMRÅDE

År 2040 har antagits som prognosår och trafiken på Stobyvägen har räknats upp med Trafikverkets trafikstringstal för Hässleholm vilket är 1% per år. När trafikflödena för

2040, uppräknig på Stobyvägen och ökat trafikflöde på Gärdesvägen, läggs in i Capcal blir belastningsgraden för Gärdesvägen 0,17 och 0,22 för Gamla vägen vilket är bra nivåer. För Stobyvägen ligger belastningsgraden på 0,25 för trafik både från väster och öster.

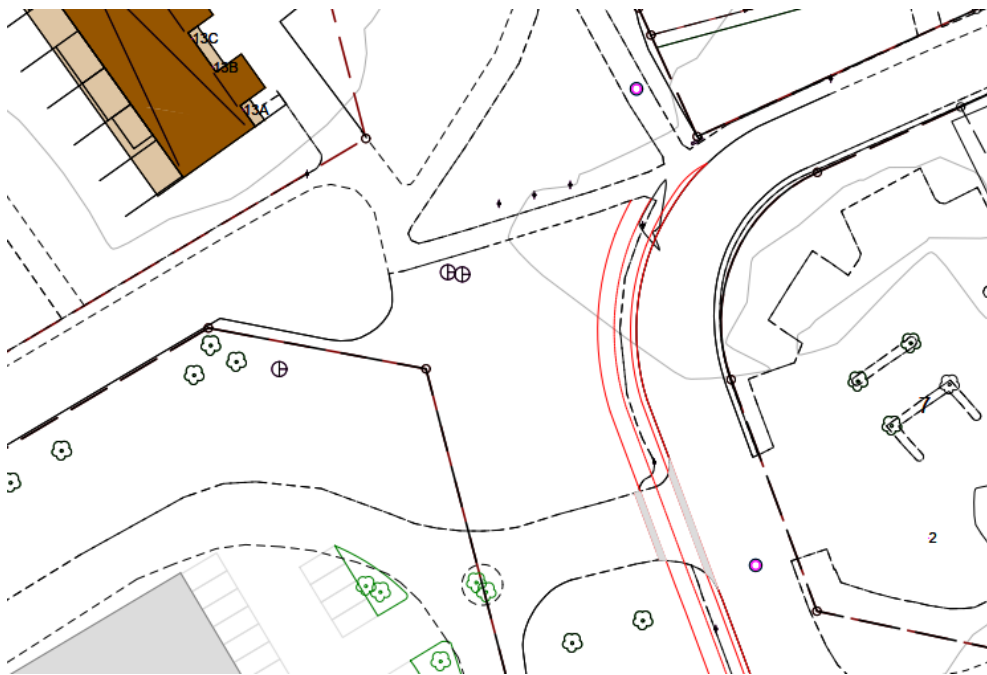
Belastningsgraderna tyder på god framkomlighet och befintlig utformning av korsningen bedöms som rätt för platsen. Det finns inte någon trafikmätning på Gamla vägen (utfarten från Biltema) eller på Gärdesvägen vilket blir en osäkerhet i capcal, men marginalen upp till 0,8 är god. Den samlade bedömningen är därför att korsningen kommer fungera bra även år 2040 med ökade trafikmängder.

## 5 UTFORMNINGSFÖRSLAG

Utformningen för parkeringsplatserna till den nya handelslokalen behöver studeras mer noggrant inför bygglov och då kan det även behöva göras en parkeringsutredning för att bestämma hur många parkeringsplatser som den nya verksamheten faktiskt behöver. I den befintliga skissen ser det ut att finnas väldigt många parkeringsplatser i förhållande till storleken på den planerade lokalen. Den skissade parkeringsgatan mot Stobyvägen är något smal ca 5,9m och skulle behöva vara minst 6,1 m för att det ska gå smidigt att komma in i varje parkeringsruta, enligt Parkeringslexikon: en handbok för arkitekter, ingenjörer och planerare.

### 5.1 ÅTGÄRDSFÖRSLAG KOPPLAT TILL GENOMFÖRANDE

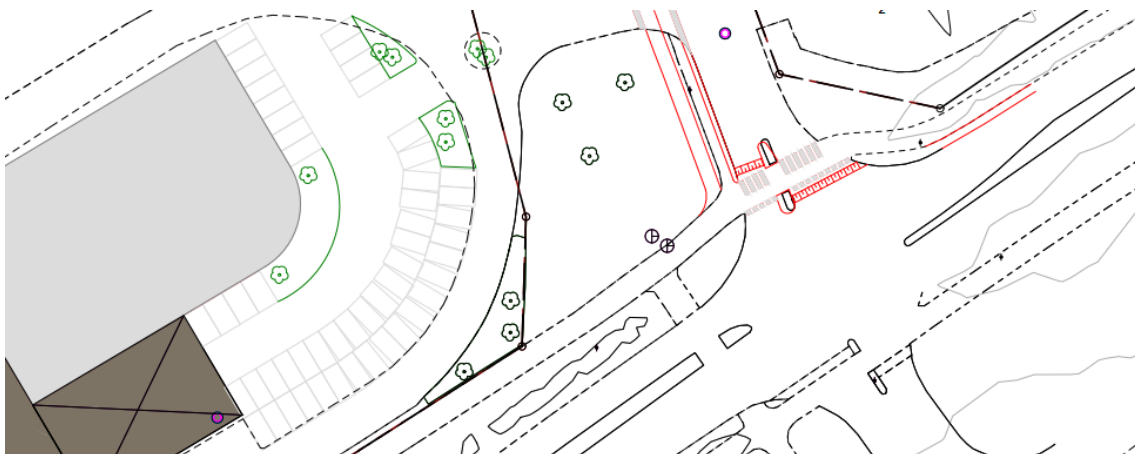
In- och utfarten till planområdet från Gärdesvägen föreslås ligga kvar i samma läge men utformas med en genomgående gång- och cykelbana. Idag finns ingen cykelbana på Gärdesvägen vilket innebär en saknad länk mellan Stobyvägen och den friliggande cykelvägen som ligger i Gärdesvägens förlängning i nordvästlig riktning. De grå områdena i figuren nedan illustrerar smågatsten som tar upp höjdskillnaden mellan Gärdesvägen och gång- och cykelbanan, den västra remsan smågatsten är till för att tydliggöra att gång- och cykelbanan är genomgående.



Figur 6. Föreslagen ny cykelbana med genomgående gång- och cykelpassage

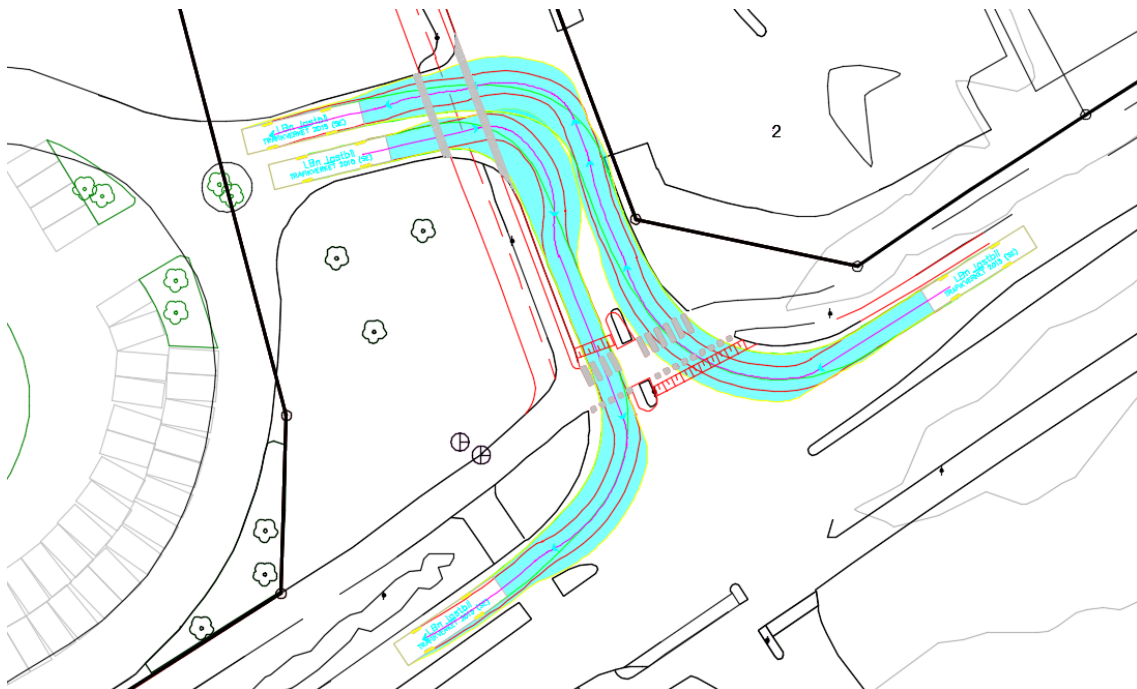


När Dämnet 11 exploateras kommer trafikmängderna till planområdet och på Gärdesvägen öka, med ca. 510 fordonrörelser per dygn, vilket betyder mer korsande trafik över gång- och cykelpassagen över Gärdesvägen för de som går och cyklar på gång- och cykelbanan längs med Stobyvägen. Därför föreslås att korsningen Gärdesvägen/Stobyvägen byggs om så att den blir upphöjd och att mittrefugen blir 2m bred för att möjliggöra att cyklister och gående med barnvagnar kan stanna vid mittrefugen.



Figur 7. Förslag på den nya cykelbanan på Gärdesvägens västra sida samt ny utformning av passagen över Gärdesvägen

Körspårskontroller är utförda för att säkerställa att lastbilar/brandbilar kan ta sig in och ut från planområdet. Se figuren nedan.



Figur 8. Körspårskontroll av korsningar med 12m lång lastbil

Vid in- och utfarten från Norra Kringelvägen föreslås att gång- och cykelpassagen görs genomgående vilket innebär en låg ramp upp till planområdets parkeringsyta från Norra Kringelvägens köryta. Åtgärden är trafiksäkerhetshöjande och underlättar för gående och cyklister.



Figur 9. Förslag på ny utformning av in- och utfarten till planområdet från Norra Kringelvägen samt körspår med en sopbil

## 5.2 KORSNINGEN GÄRDESVÄGEN / STOBYVÄGEN

Framkomlighetsanalysen i capcal visar låga belastningsgrader för prognosår 2040 och en annan utformning av korsningen är inte nödvändig trots att trafikflödena har räknats upp med Trafikverkets trafikuppräkningsstal samt trafik från planområdet tillkommit.

## 6 SLUTSATS

Den planerade verksamheten på Dämnet 11, volymhandel och utbyggnad av vårdcentral, påverkar trafikflödena på Norra Kringelvägen, Gärdesvägen och Stobyvägen. Framkomlighetsanalys i capcal visar att det är god framkomlighet i korsningar år 2040.

I samband med detaljplanens genomförande rekommenderas att:

- Gång- och cykelpassagen över Gärdesvägen justeras så att den blir upphöjd och att mittrefugen blir bredare, 2m
- Ny cykelbana byggs längs med Gärdesvägen förbi planområdet
- Ny gång- och cykelpassage för gång- och cykelbanan på Gärdesvägen som korsar in- och utfarten till planområdet
- In- och utfarten till planområdet från Norra Kringelvägen byggs om så att gång- och cykelbanan blir genomgående
- Parkeringsskissen för planerad verksamhet i östra delen av Dämnet 11 ses över

Ovanstående punkter är bra passa-på-åtgärder i samband med detaljplanens genomförande och syftar till att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister.