

RAPPORT
**TRAFIKUTREDNING FÖR
KV KAKTUSEN OCH ODÉON**



SLUTVERSION
2021-03-08

UPPDRAG 310928, Trafikutredning kv. Kaktusen, Höganäs

Titel på rapport: Trafikutredning för kv Kaktusen och Odéon

Status: Slutversion

Datum: 2021-03-08

MEDVERKANDE

Beställare: Höganäs kommun

Kontaktperson: Emil Sydvar

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Helena Jönsson

Kvalitetsgranskare: Jakob Fahlstedt

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

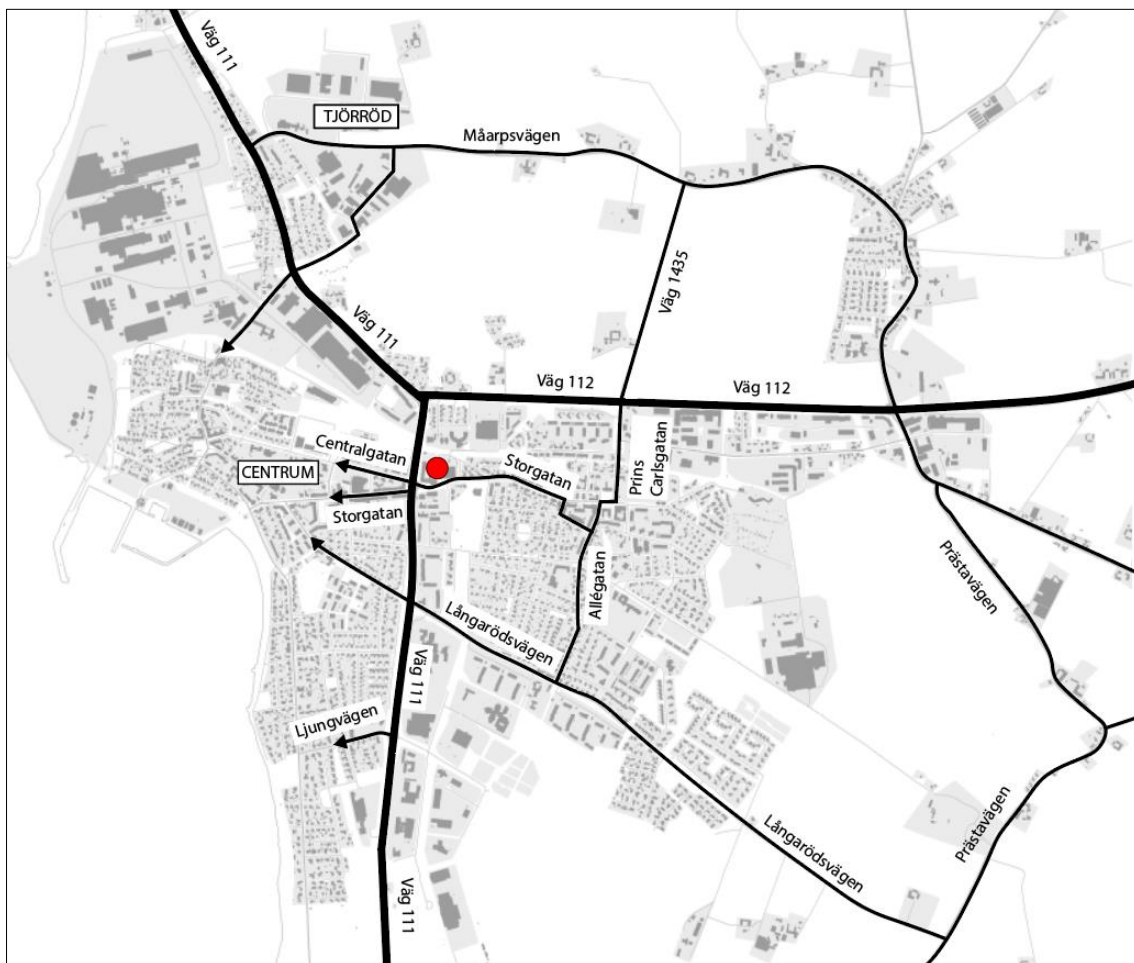
1	BAKGRUND OCH SYFTE	5
2	OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR	6
2.1	PLANOMRÅDET	6
2.2	ANDRA UTBYGGNADSPLANER	7
2.3	BILTRAFIK	8
2.4	KOLLEKTIVTRAFIK.....	9
2.5	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	11
2.6	TRAFIKSÄKERHET	13
3	TRAFIKFÖRSLAG.....	15
3.1	TRAFIKFLÖDEN OCH TRAFIKSAMMANSÄTTNING	15
3.2	ÖVERGRIPANDE TRAFIKSTRUKTUR	16
3.2.1	BILTRAFIK.....	16
3.2.2	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	21
3.2.3	ANGÖRING	22
3.2.4	PARKERING.....	23
3.2.5	AVFALLSHANTERING	24
3.2.6	LEVERANSER.....	25
3.3	TVÄRSEKTIONER	25
3.3.1	BAGERIGATAN	26
3.3.2	STENBOCKSGATAN.....	27
4	SLUTSATSER OCH REKOMMENDATION.....	28

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Höganäs kommun och Samhällsbyggnadsbolaget har under hösten 2020 startat upp ett detaljplanarbete för kvarteren Kaktusen och Odéon som är lokaliserade i centrala Höganäs. Exploateringen som parterna delar gemensamt syftar till att förändra områdets karaktär och till att förtäta området med bostäder, ett vårdboende och lokaler i ett strategiskt läge av centrala Höganäs. Befintlig handelsverksamhet i området flyttas till Tjörrods-området för att ge plats för den nya bebyggelsen.

Denna trafikutredning syftar till att ge trafiktekniskt stöd och underlag för den pågående planprocessen för kvarteren Kaktusen och Odéon genom att ligga till grund för det fortsatta arbetet med kvarteren.

Det finns sedan tidigare framtaget en trafikutredning för Höganäs tätort som beskriver konsekvenserna av en utbyggnad av tätorten utifrån kommunens översiktsplan för 2035. Slutsatserna och rekommendationerna från denna beaktas i denna utredning.

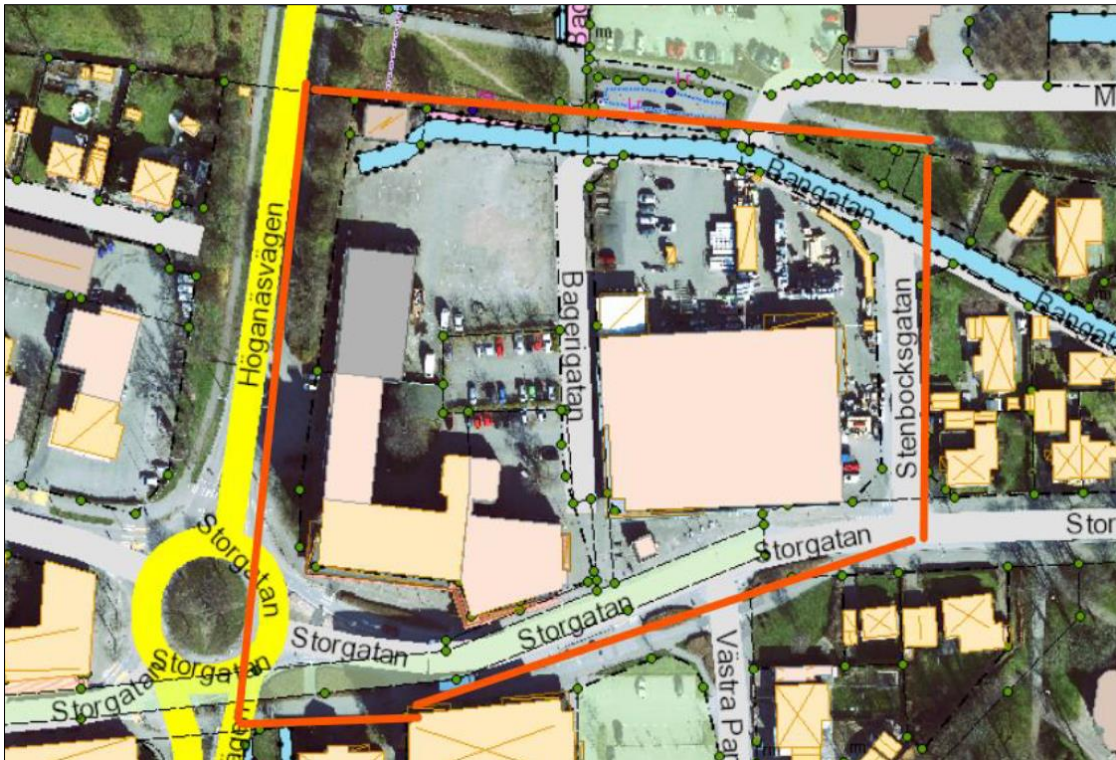


Planområdets lokalisering i Höganäs tätort.

2 OMRÅDEFÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 PLANOMRÅDET

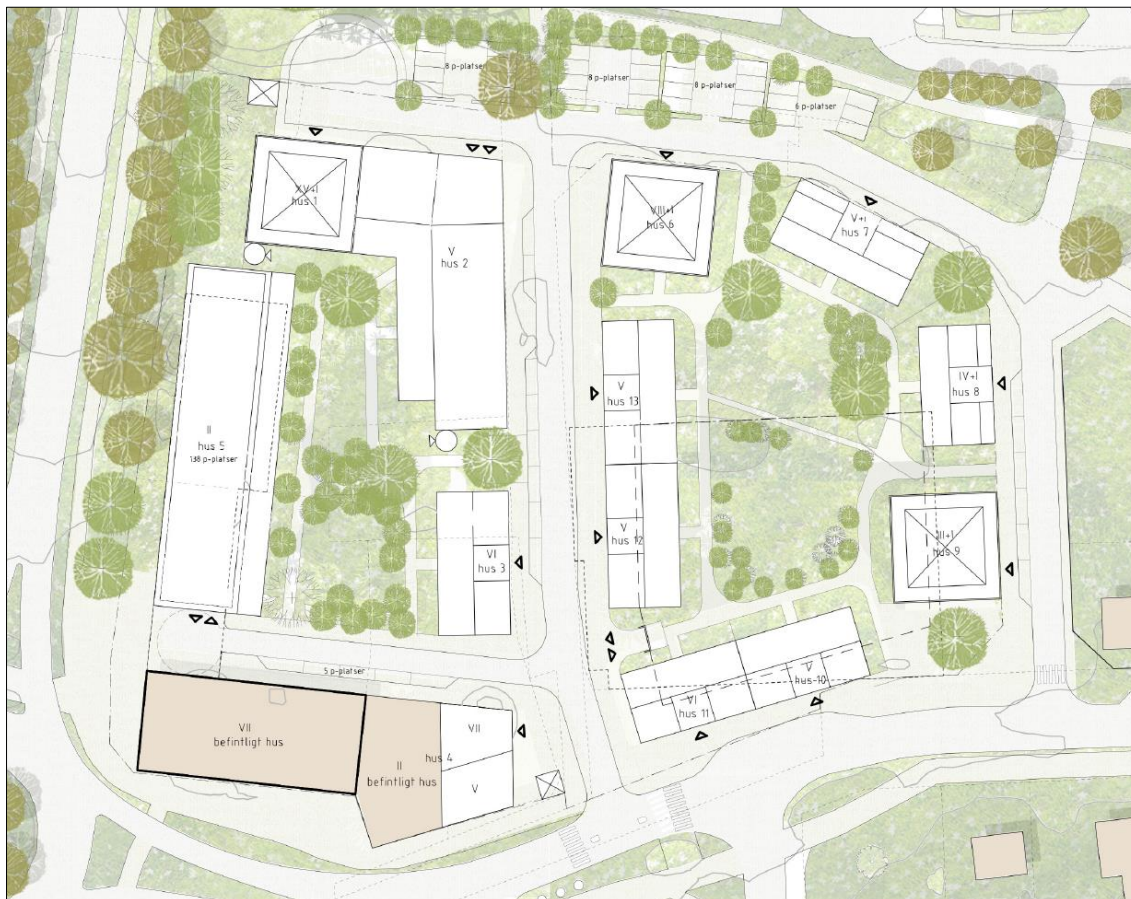
Planområdet avgränsas av väg 111 (Höganäsvägen) i väst, Storgatan i söder, Stenbocksgatan i öst och Bangatan i norr. Bagerigatan som delar planområdet i nordsydlig riktning avgränsar kvarteret Kaktusen i väst från Odéon i öst.



Avgränsning planområdet. Karta: Höganäs kommun.

Kvarteret Kaktusen består idag av bostäder, gym, parkering och handelsverksamhet. Kvarteret Odéon består av butikerna Jem & Fix och Jysk samt parkering. Planen är att förtäta planområdet med fler bostäder och ett vårdboende. I samband med detta rivs merparten av den befintliga bebyggelsen i området, med undantag av byggnaden längs Storgatan i områdets sydvästra hörn. Under byggnaden på Odéon finns en källare som idag är vattensjuk men som skulle kunna användas som parkeringsgarage för den framtida bebyggelsen.

Planförslaget med tänkt bebyggelse och tillhörande parkeringsytor och gatustruktur visas i figuren nedan. Den tilltänkta bebyggelsen består av ca 250 nya lägenheter och ett vårdboende. Vårdboendet är lokaliserat i områdets nordvästra del.

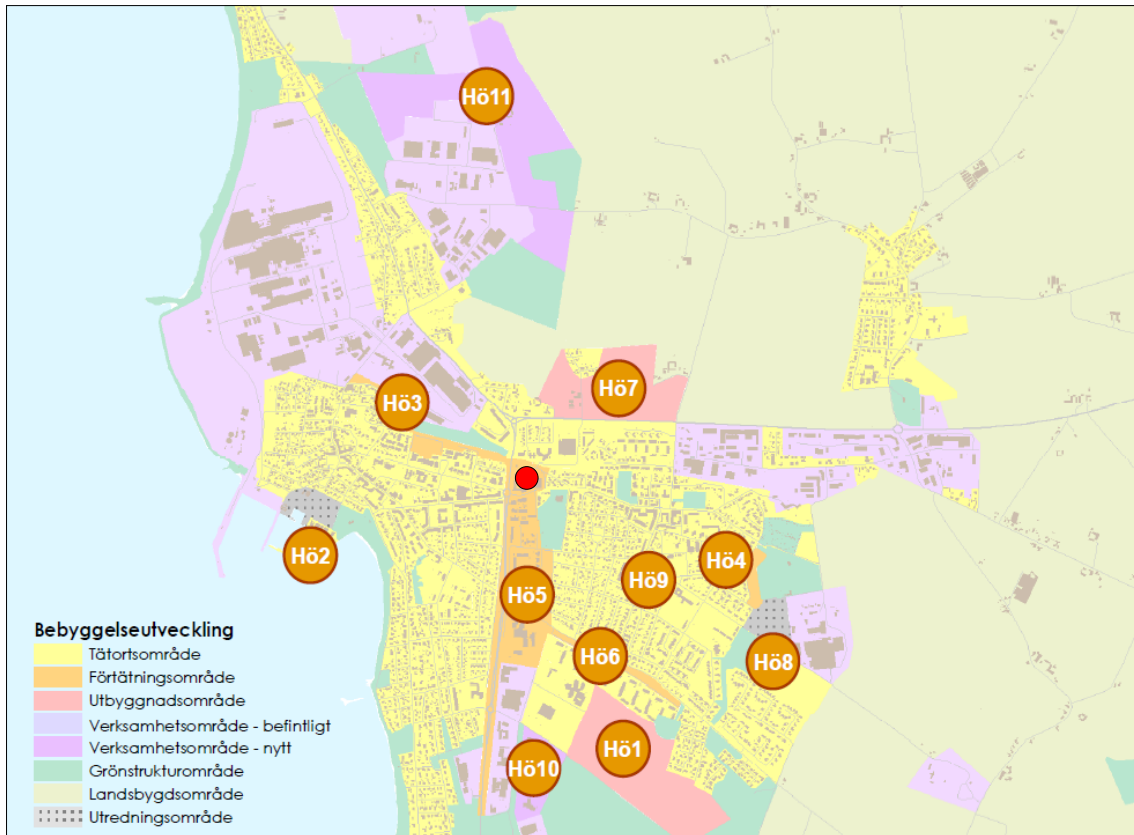


Översikt planområdet. Illustration: SBB Norden AB.

2.2 ANDRA UTBYGGNADSPANER

Höganäs kommun befinner sig i en expansionsfas och det planeras för en omfattande befolkningstillväxt de närmaste 20 åren. Kommunens översiktsplan för 2035 möjliggör för en befolkningsökning på upp till 4000 invånare i tätorten och utveckling av två befintliga verksamhetsområden, se kartan på nästa sida. Konsekvenserna av denna utbyggnad beskrivs i en egen trafikutredning för Höganäs tätort.

Baserat på utredningen för Höganäs tätort innebär de planerade utbyggnadsplanerna att trafiken på Storgatan vid planområdet beräknas öka från ca 6 500 fordon/dygn (ÅDT) vid 2015 till ca 7 100 fordon/dygn (ÅDT) vid 2035. Detta är en trafikökning på ca 9 %.



Karta som visar prioriterade utbyggnader och utveckling i Höganäs tätort till år 2035. Planområdet är markerat med röd punkt. Karta: Höganäs kommuns översiktsplan 2035.

2.3 BILTRAFIK

Planområdet har idag angöring via Stenbocksgatan och korsningen Stenbocksgatan/Storgatan. Stenbocksgatan utgör även bilanslutning till bostadsområdet Sälgen norr om planområdet, en Citygross-butik som ligger nordöst om planområdet och till ett bostadsområde öst om planområdet. Bostadsområdet Sälgen och Citygrossbutiken har även bilanslutning norrifrån, från väg 112. Kopplingen mellan Bangatan och Midgårdsgatan etablerades då Citygross byggdes ut år 2000. Bagerigatan och Bangatan utgör idag återvändsgränder för biltrafiken.

Ytan mellan Bagerigatan och Storgatan är utformad som ett torg med pollare i norr och söder för att minska risken för otillåten smittrafik. På torget finns ett gatukök. Väster om torget går en cykelbana som ansluter till en gång- och cykelpassage över Storgatan.



Bilnätet i anslutning till planområdet. Ortofoto: Höganäs kommun, 2016.

Storgatan är en av de mer trafikerade gatorna i Höganäs, utöver väg 111 och väg 112. En trafikmätning från 2015 visar att trafikmängden på Storgatan förbi planområdet uppgår till ca 6 500 fordon/dygn (ADT). Mätpunkten var lokaliserad strax väst om korsningen Storgatan/Bagerigatan.

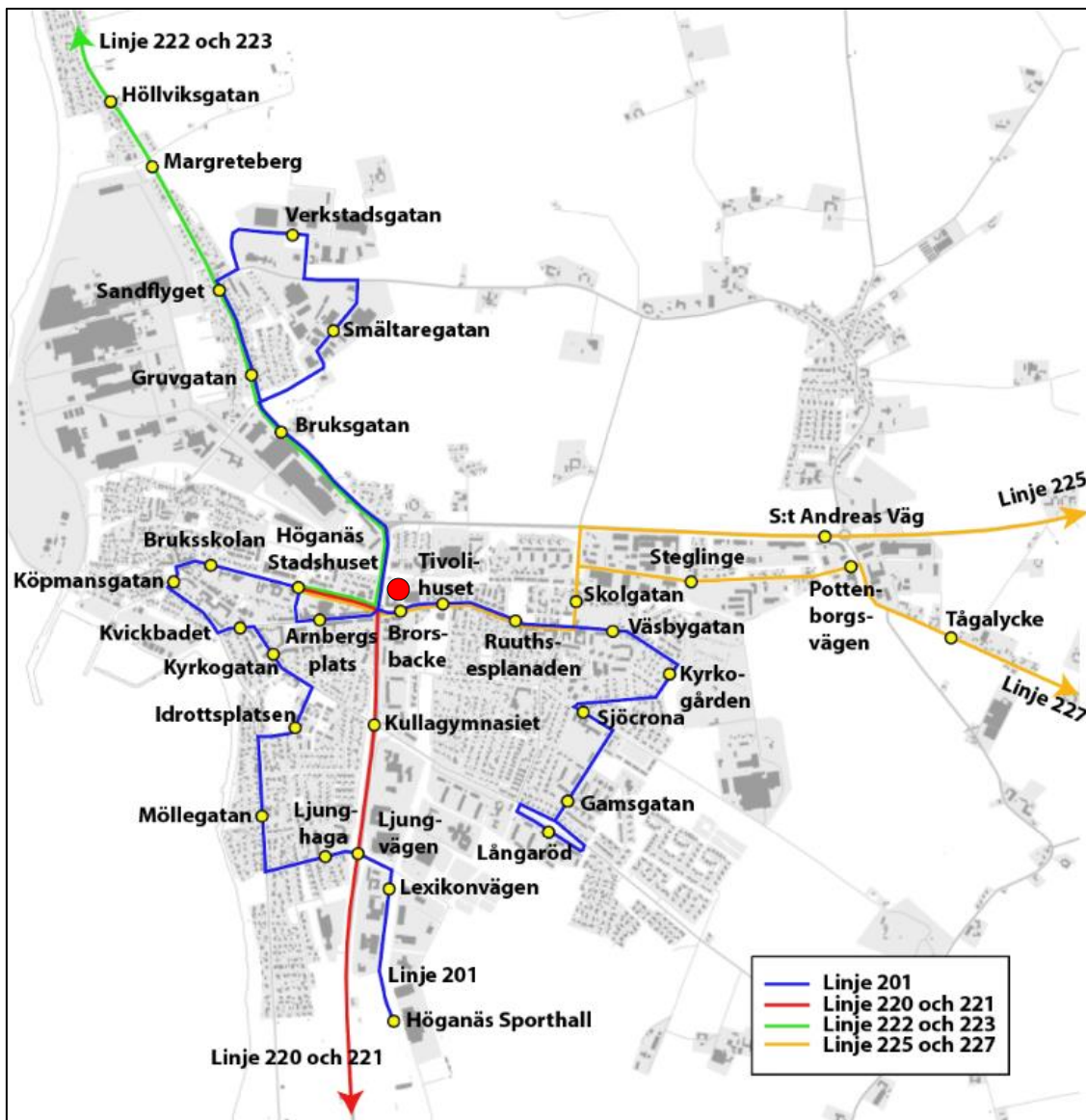
2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

I direkt anslutning till planområdet ligger hållplatsen Brorsbacke som trafikeras av busslinje 201. Linje 201 trafikerar inom Höganäs och går en gång per timme. Hållplatslägena är förskjutna i förhållande till varandra där norra hållplatsläget ligger öst om korsningen Storgatan/Bagerigatan och det södra hållplatsläget ligger väst om korsningen. I anslutningen till hållplatsen och korsningen finns ett oregrerat övergångsställe med cykelpassage.



Hållplatslägen för hållplatsen Brorsbacke i anslutning till planområdet. Ortofoto: Höganäs kommun, 2016.

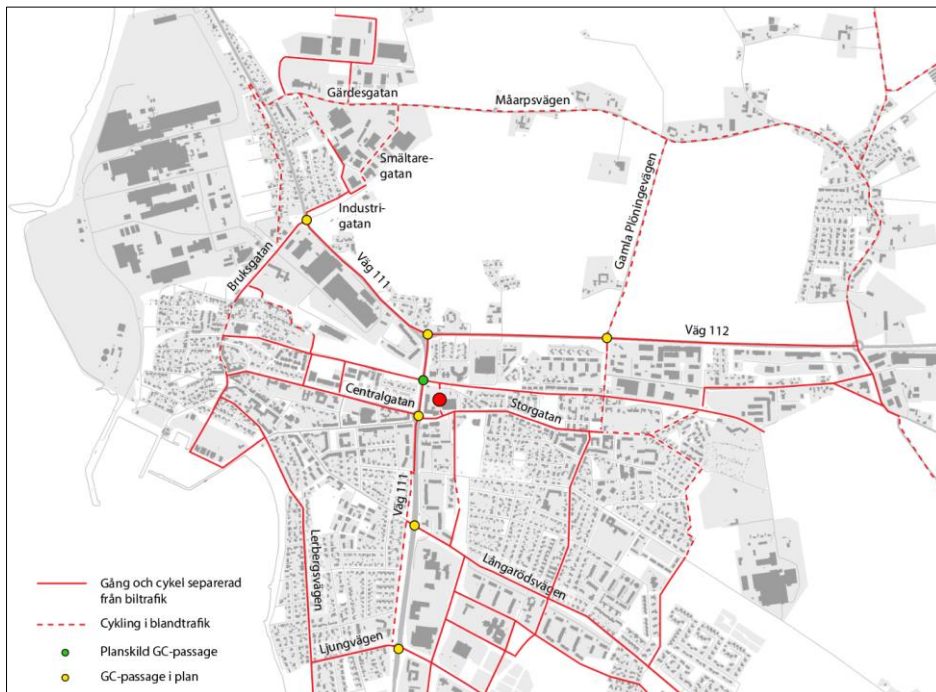
Från hållplatsen Höganäs stadshus som ligger ca 400 meter väst om planområdet avgår även ett flertal busslinjer som kan användas vid resor utanför Höganäs tätort. Linjerna kör bland annat till Helsingborg, Viken, Nyhamnsläge, Mölle, Arild, Höganäs, Jonstorp och Ängelholm. En översikt av alla busslinjerna i Höganäs visas nedan.



Kollektivtrafikförbindelser i Höganäs. Planområdet är markerat med röd punkt. Karta: Bakgrundsillustration från Höganäs kommun.

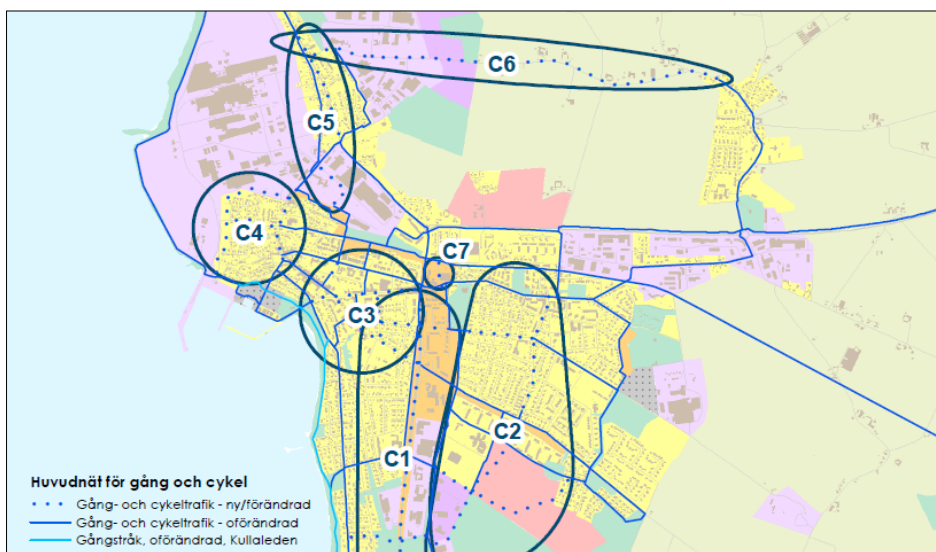
2.5 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Kartan nedan visar gång- och cykelvägnätet inom Höganäs tätort. Som framgår av kartan finns det flera viktiga gång- och cykelstråk i anslutning till planområdet; både norr, söder och väst om planområdet men även genom området via Bagerigatan. Norr om planområdet följer gång- och cykelstråket gamla banvallen.



Gång- och cykelvägnätet i anslutning till planområdet (röd punkt). Karta: Bakgrundsillustration från Höganäs kommun, redigerad av Tyréns.

I kommunens översiktsplan för 2035 finns det önskemål om att förstärka gång- och cykelstråket genom planområdet (stråk C7 i kartan) i samband med förtätning av området. Cyklisterna rör sig i nuläget i blandtrafik längs Bagerigatan.



Karta över befintliga och förslag på utvecklade gång- och cykelstråk. Karta: ÖP 2035, Höganäs kommun.

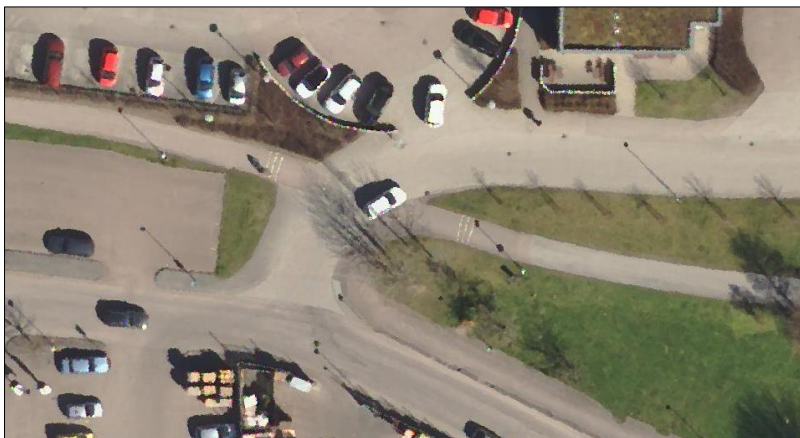
I anslutning till planområdet och Storgatan finns tre gång- och cykelpassager, varav en över Stenbocksgatan, en över Västra Parkgatan och en över Storgatan i anslutning till Bagerigatan.

1. Gång- och cykelpassagen över Storgatan har mittrefug och har en avvikande, gul, färg på cykelpassagen. Mittrefugen är för smal för att man ska kunna stanna med en cykel eller barnvagn, men den fungerar som en hastighetssänkande åtgärd då gaturummet blir smalare.
2. Cykelbanan längs södra Storgatan är genomgående och upphöjd förbi korsningen med Västra Parkgatan. Väjningslinjen på Västra Parkgatan är placerad efter gång- och cykelpassagen med utrymme för en bil mellan väjningslinjen och passagen. Kö medför en risk att fordon stannar på gång- och cykelpassagen.
3. Stenbocksgatan har tillbakadragen väjningslinje, vilket innebär att fordonstrafiken även måste väja för gående och cyklande på gång- och cykelpassagen förutom för trafiken på Storgatan.



Gång- och cykelpassager i anslutning till planområdet och Storgatan. Ortofoto: Höganäs kommun, 2016.

Strax norr om planområdet korsar Midgårdsgatan ett större gång- och cykelstråk. Korsningen upplevs idag som osäker och otydlig. Detta beror på att cyklisterna kommer i nerförsbacke från gång- och cykelbron över väg 111 samtidigt som sikten i korsningen är begränsad på grund av vägens linjeföring. Tidigare var gång- och cykelstråket reglerat med en väjningslinje och hade även tre målade linjer inför korsningen för att öka uppmärksamheten hos cyklisterna (se foto nedan). Gång- och cykelpassagen har på senare år byggts om till ett övergångsställe med cykelöverfart.

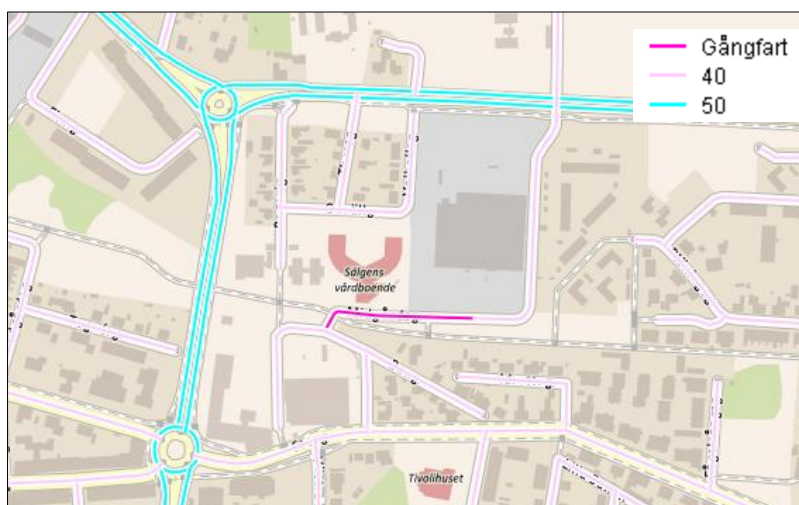


Osäker korsning mellan bilvägen Midgårdsgatan och gång- och cykelstråket norr om planområdet. Ortofoto: Höganäs kommun, 2016.

2.6 TRAFIKSÄKERHET

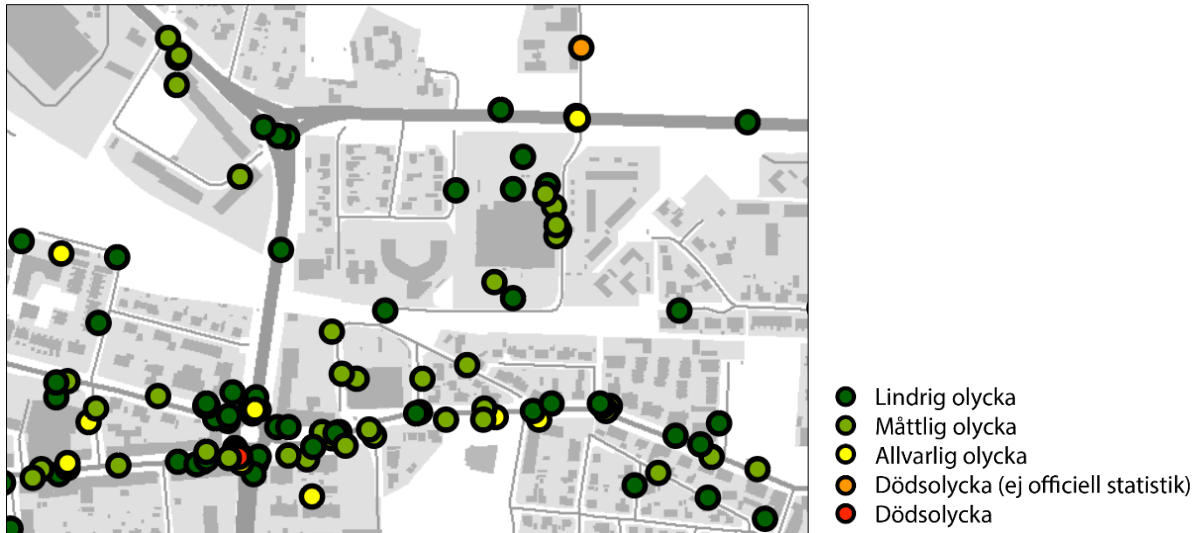
Kartan nedan visar ett utdrag från NVDB som visar hastighetsgränserna på gatanätet i anslutning till planområdet. Hastigheten är reglerad till 40 km/h både inom planområdet och på Storgatan. Midgårdsgatan var tidigare reglerad som gångfartsområde men har på senare år reglerats om till hastighetsgräns 20 km/h.

En hastighetsmätning på Storgatan som gjordes i samband med trafikmätningen 2015 visade att 85-percentilen var 39 km/h och att endast 13 % av fordonen överskred skyltad hastighet. Med 85-percentil avses att 85 procent av fordonen hade en hastighet lika med eller lägre än 39 km/h.



Hastighetsgränser på gatanätet i anslutning till planområdet. Karta: NVDB.

Olycksstatistik från STRADA för tidsperioden 2010–2019 visar på att det har skett ett antal olyckor på gatunätet inom och i anslutning till planområdet, med viss koncentration till korsningen Storgatan/Bagerigatan. Samtliga registrerade olyckor har varit lindriga eller måttliga.



Översiktsskarta som visar registrerade olyckor på gatunätet i anslutning till planområdet under tidsperioden 2010-2019. Karta: Bakgrundsillustration från Höganäs kommun, redigerad av Tyréns.

3 TRAFIKFÖRSLAG

3.1 TRAFIKFLÖDEN OCH TRAFIKSAMMANSÄTTNING

I samband med den planerade ombyggnaden av Kaktusen och Odéon ändrar planområdet karaktär från ett handelsområde till ett bostadsområde. Förändringen påverkar både storleken på och fördelningen av trafikflödena över dygnet men även trafikammansättningen.

I tabellen nedan visas beräknad trafikstring från befintlig handelsverksamhet som försvinner samt beräknad trafikstring från tillkommande bebyggelse. Trafikstringen är beräknad med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg och baserar sig på att planområdet är lokaliserat centralt i Höganäs tätort. Trafikstringen inkluderar förutom personresor även ett tillskott för nyttotrafik på 15% för bostäderna och 5% för verksamheterna, där nyttotrafiken omfattar leveranser, service, gods, mm. Jämförelsen visar att den nya bebyggelsen förväntas alstrat fler gående och cyklister, men färre fordon än den befintliga verksamheten.

Kategori	BTA	Trafikstring (antal rörelser/dygn)		
		Fordon	Gående	Cyklister
Detaljhandel	- 3 600	- 950	- 1 700	- 260
Bostäder (lägenheter)	+ 25 000	+ 400	+ 1 110	+ 190
Samhällsservice (vårdcentral)	+ 5 000	+ 360	+ 1 260	+ 240
Totalt	26 400	-190	670	170

Mängden trafik som genereras från ett område hänger ihop med områdets bebyggelseyp och bebyggelsevolym. Generellt sett så alstrar handelsverksamheter betydligt större mängd trafik per kvadratmeter BTA än bostäder. Detta beror på att handel vanligtvis är högfrekvent, med många besökare som stannar kort tid. Bostadsområden har dock samtidigt i många fall en större bebyggelsevolym då man ofta bygger på höjden.

Bostäder alstrar generellt sett en större mängd gående och cyklande, men även kollektivtrafik, till skillnad från handel där en större andel vanligtvis tar bilen för att kunna frakta sina varor. Sannolikt spelar det även in att resor som utgår ifrån ett bostadsområde omfattar mer etablerade resvanor, där man är mer benägen att välja mer hållbara färdslag, än om man utgår ifrån ett handelsområde som besöks mer sällan. Områdets centrala läge och närheten till centrum spelar också in på trafikammansättningen, då andelen gående och cyklande är högre vid korta avstånd till målpunkter och kollektivtrafikutbud.

Bostäder och vårdboenden genererar huvudsakligen trafik i förmiddagens och eftermiddagens maxtimme, då de boende och anställda lämnar respektive ankommer på morgon och gör omvänt på kvällen. Handelsområden har huvudsakligen sin trafik koncentrerat till eftermiddagen, då många utreder sina ärenden i samband med att man är på väg hem från arbetet. Ett handelsområde har också en större andel tung trafik i form av leveranser till butikerna. Efter transformeringen är det enbart vårdboendet som kommer att ha behov av leveranser.

Områdets transformering innebär sammanfattningsvis ett lägre fordonsflöde till område än idag, där framförallt mängden tung trafik minskar. Samtidigt så ökar kraven på goda lösningar för gående och cyklande och en hög trafiksäkerhet då mängden oskyddade trafikanter ökar.

3.2 ÖVERGRIPANDE TRAFIKSTRUKTUR

3.2.1 BILTRAFIK

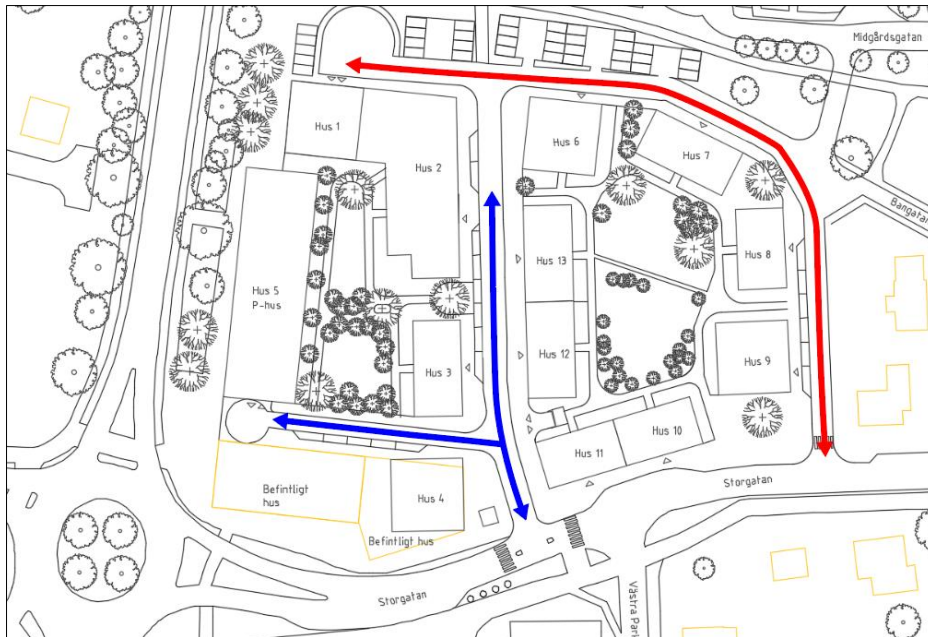
Planområdet har idag bilanslutning via Stenbocksgatan. Om denna lösning vidareförs skulle förslaget med ett parkeringshus utmed väg 111 innebära att trafiken till området även fortsättningsvis kommer att ledas genom planområdet. En bilanslutning via korsningen Storgatan/Bagerigatan skulle då vara ett bättre alternativ för att minska biltrafikens påverkan i området och för att kunna skapa en god boendemiljö. Bilanslutningen via Stenbocksgatan och Bangatan behöver dock fortfarande vidareföras för att hastigheterna norr och öst om planområdet ska ha god tillgänglighet.

För att minska biltrafiken inom planområdet bedöms det som lämpligt att ha både bilanslutning via ny korsning Storgatan/Bagerigatan och via befintlig korsning Storgatan/Stenbocksgatan. Det skulle innebära att parkeringshuset och planområdets södra del nås via korsningen Storgatan/Bagerigatan medan planområdets norra del nås via korsningen Storgatan/Stenbocksgatan. Det mest logiska sättet att nå Bagerigatan är via korsningen Storgatan/Bagerigatan, då Stenbocksgatan skulle upplevas som en onaturlig omväg.

Fördelen med denna lösning är att biltrafiken från planområdet fördelas på fler korsningspunkter i det övergripande vägnätet, vilket minskar belastningen i den enskilda punkten, samtidigt som biltrafiken genom planområdet minskar. De låga hastigheterna på Storgatan talar för att inga framkomlighetsproblem eller trafiksäkerhetsrisker bör uppstå i den nya korsningspunkten. Det finns i dagsläget inte heller några kända problem kopplat till korsningarna Storgatan/Västra Parkgatan och Storgatan/Stenbocksgatan som talar mot etableringen av en ny korsning. Fordonstrafiken till planområdet förväntas snarare att minska i samband med att området ändrar karaktär från ett handelsområde till ett bostadsområde (se *kapitel 3.1*).

Det som talar mot att etablera anslutningen till Bagerigatan från Storgatan är att gång- och cykelstråket längs Storgatan kommer att korsas av biltrafiken i ytterligare en punkt, varför trafiksäkerheten vid den nya gång- och cykelpassagen är viktig. Avståndet mellan den nya bilanslutningen och korsningen Storgatan/ Västra Parkgatan på ca 30 meter är också något kortare än rekommenderat korsningsavstånd på 50 meter (VGU 2021:003). Då det rör sig om tätortsmiljö och att både Bagerigatan och Västra Parkgatan primärt har funktion av bilanslutningar till de egna områdena och inte möjliggör genomfart kan dock motivera ett kortare avstånd.

På nästa sida visas en principskiss på hur bilförsörjningen till området föreslås utformas.



Principskiss på hur planområdets bilförsörjning föreslås utformas.

I texten nedan beskrivs hur planområdets tre korsningspunkter med det övergripande vägnätet föreslås utformas.

Korsningen Storgatan/Bagerigatan

Det har tidigare funnits en in- och utfart till Bagerigatan från Storgatan, se foto nedan. Denna stängdes dock på grund av bristande trafiksäkerhet. Korsningen Storgatan/Bagerigatan var i det fallet den huvudsakliga bilanslutningen till planområdet. Bilanslutningen norrut fanns inte heller vid tidpunkten då planområdet begränsades av banvallen i norr.



Tidigare in- och utfart till Bagerigatan från Storgatan. Ortofoto: Höganäs kommun, 1960.

Anslutningen till Bagerigatan från Storgatan kan antingen utformas som en kombinerad in- och utfart, som en medlöpande korsning eller som en enkelriktad gata. Anslutningens primära funktion bör vara att försörja parkeringshuset i planområdet.

Fördelen med en kombinerad in-/ och utfart är att all trafik till parkeringshuset kan nyttja anslutningen vilket innebär att Bagerigatan kan begränsas från genomfartstrafik. Förutom att det medför en god boendemiljö inom planområdet skapar det även goda förutsättningar för att kunna etablera ett gång- och cykelstråk genom området som sammanbinder gång- och cykelstråken längs Storgatan i söder och banvallen i norr. Parkeringshuset blir också lättillgängligt för besökare.

En medlöpande korsning innebär att det måste finnas en vändmöjlighet för de som kommer västerifrån och som ska in i området och för de som ska ut från område och ska österut. En vändplats kan exempelvis vara en cirkulationsplats. Cirkulationsplatsen Storgatan/väg 111 kan användas för de som kör ut från området och som ska österut. Det finns dock i nuläget ingen naturlig vändplats på Storgatan för de som kommer västerifrån och som ska in i området. Detta innebär att dessa trafikanter behöver angöra planområdet och parkeringshuset via Stenbocksgatan. Förutom att det skapar genomfartstrafik på Bagerigatan (gatan kan dock enkelriktas) så skapar det en otydlighet i trafiklösningen vilket påverkar parkeringshusets upplevda tillgänglighet.

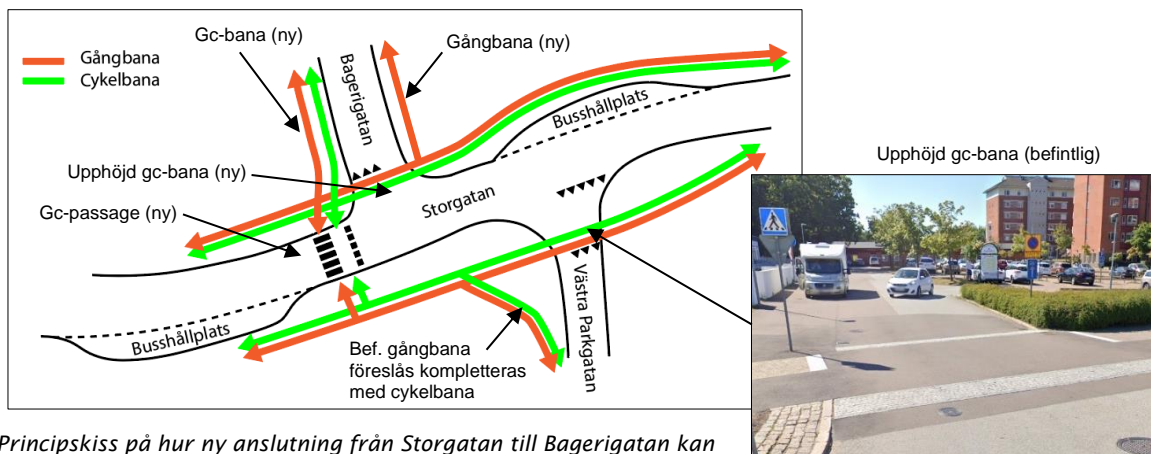
En enkelriktad bilanslutning skulle innebära att en del av trafiken till parkeringshuset måste angöra planområdet via Stenbocksgatan. Genomfartstrafiken på Bagerigatan blir i det fallet något större än vid en medlöpande korsning. Likt som vid medlöpande korsning blir parkeringshuset också mer otillgängligt för besökare.

Baserat på resonemanget ovan rekommenderas det att bilanslutningen till Bagerigatan från Storgatan utformas som en kombinerad in- och utfart med den primära funktionen att den försörjer parkeringshuset i planområdet. Denna lösning skapar god tillgänglighet till parkeringshuset samtidigt som genomfartstrafiken i planområdet minimeras. Då anslutningen fungerar som ett komplement till den befintliga anslutningen från Stenbocksgatan, och att planområdet dessutom får ett minskat fordonsflöde totalt sett genom den nya bebyggelsen, talar för att lösningen fungerar tillfredsställande och utan negativa konsekvenser för det övriga gatunätet. Trafiksäkerheten för korsande gång- och cykeltrafik bör dock beaktas vid utformningen av anslutningen.

Vid utformningen av anslutningen behöver hänsyn tas till ett antal trafikala förutsättningar så som det korsande gång- och cykelstråket längs norra Storgatan, gång- och cykelpassagen över Storgatan, busshållplatsen Brorsbacke, närheten till korsningen Storgatan/Västra Parkgatan, samt framkomligheten på Storgatan. För att minska risken för konflikter är det viktigt med ett tydligt trafikspråk, där både reglering och skillnader i beläggning/färgsättning kan användas.

I figuren nedan visas en principskiss på hur anslutningen till Bagerigatan från Storgatan kan lösas. Förslaget innebär att:

- Gång- och cykelbanan norr om Storgatan görs genomgående och upphöjd förbi Bagerigatan, liksom utformningen av gång- och cykelbanan förbi Västra Parkgatan. Cykelbanan ges genomgående beläggning medan gångbanan regleras som ett övergångsställe. Då gång- och cykelbanan ligger nära vägen kan en tillbakadragen väjningslinje användas för att prioritera gående och cyklande utan att påverka sikten hos biltrafiken negativt.
- Gång- och cykelbanan förbi Västra Parkgatan kompletteras med en extra väjningslinje för att prioritera gående och cyklande i korsningspunkten. Befintlig gångbana längs Västra Parkgatan kompletteras med en cykelbana för att stärka stråket i nordsydlig riktning.
- Gång- och cykelpassagen över Storgatan flyttas till väst om korsningen med Bagerigatan. Detta för att möjliggöra en förlängning av gång- och cykelstråket norrut längs Bagerigatans västra sida upp till gång- och cykelstråket längs banvallen utan att stråket behöva korsa Bagerigatan. Mittrefugen på Storgatan vidareförs för att säkerställa låg hastighet vid gång- och cykelpassagen. Gång- och cykelpassagen bör även hastighetssäkras med ett bussanpassat farthinder. Cykelpassagen ges liksom idag gul beläggning för att framhäva passagen visuellt.
- En gångbana anläggs längs Bagerigatans östra sida.
- Busshållplatsen behåller sin nuvarande utformning och läge.
- Storgatan behåller sin nuvarande utformning. Då fordonstrafiken till planområdet totalt sett minskar och dessutom fördelas på två korsningar, samt att hastigheten på Storgatan är låg, bedöms det inte finnas behov av framkomlighetsåtgärder på Storgatan så som vänstersvängsfält.

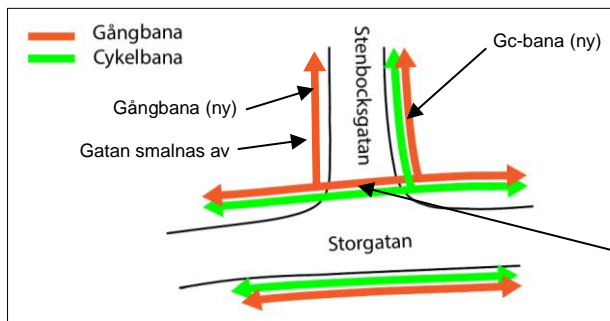


Korsningen Storgatan/Stenbocksgatan

Både korsningen Storgatan/Stenbocksgatan och Stenbocksgatan är anpassade efter de tunga transporter som trafikerar planområdet idag. I samband med att planområdet ändrar karaktär från ett handelsområde till ett mer renodlat bostadsområde är det lämpligt att se över utformningen av dessa.

I figuren nedan visas en principskiss på hur korsningen kan förbättras. Förslaget innebär att:

- Stenbocksgatan smalnas av för att möjliggöra för en gångbana i anslutning till planområdet och ett gång- och cykelstråk längs gatans östra sida. Gång- och cykelstråket kopplar samman gång- och cykelstråket längs Storgatan med gång- och cykelstråket längs banvallen utan att stråket behöva korsa Stenbocksgatan.
- Korsningen dras ihop så att gång- och cykelpassagen över Stenbocksgatan kortas ner. Gång- och cykelbanan görs genomgående och upphöjd förbi Stenbocksgatan för att förstärka effekten av den tillbakadragna väjningslinjen.



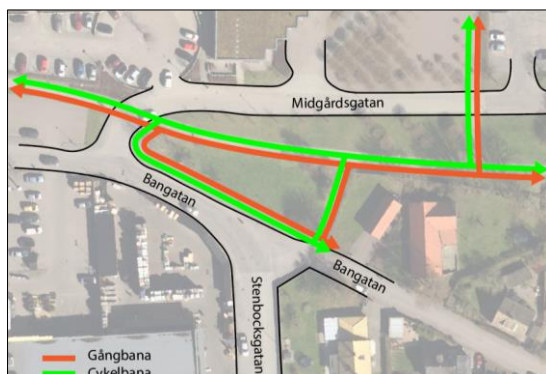
Korsningen dras ihop och befintlig gång- och cykelbana görs genomgående och upphöjd



Principskiss på hur korsningen Storgatan/Stenbocksgatan kan utformas.

Korsningen Stenbocksgatan/Bangatan/Midgårdsgatan

Stenbocksgatans anslutning till Midgårdsgatan är inte optimal som den är utformad idag, se figur nedan. Linjesträckningen är krokig och Midgårdsgatan möter banvallens gång- och cykelstråk i en kurva. Detta skapar en otydlig trafikutformning med begränsad sikt och framkomlighet. Utformningen av korsning Stenbocksgatan/Bangatan/Midgårdsgatan behöver ses över med målet att skapa en mer samlad och trafiksäker korsning där mötet med gång- och cykelstråket längs banvallen blir så tydligt som möjligt.

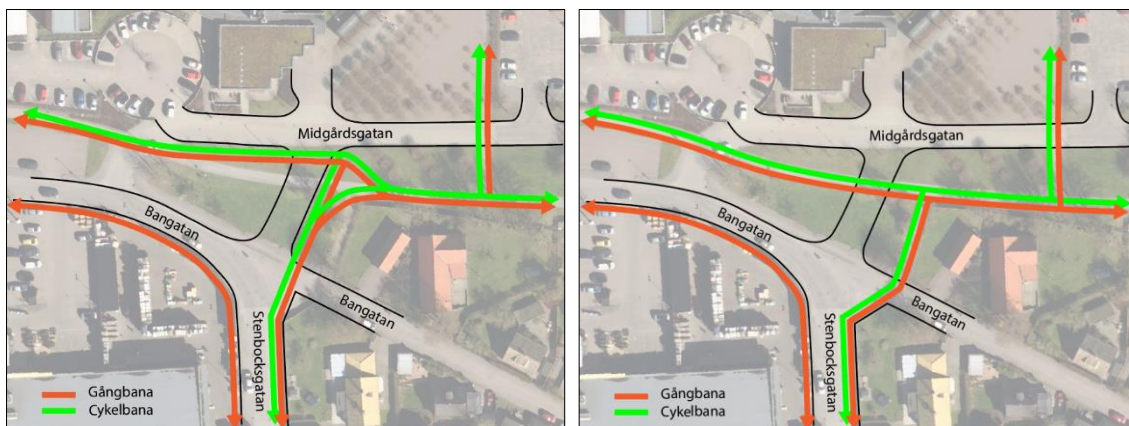


Dagens utformning av korsningen Stenbocksgatan/Bangatan/Midgårdsgatan.

Nedan visas två förslag på hur korsningen Stenbocksgatan/Bangatan/ Midgårdsgatan kan utformas. Bägge förslagen innebär att kopplingen Midgårdsgatan-Stenbocksgatan får en tydligare funktion av genomfartsgata för fastigheterna norr om planområdet, vilket minskar risken för att Bagerigatan används som genomfartsgata.

Det vänstra förslaget innebär att Midgårdsgatan ansluter direkt till Stenbocksgatan samt att det etableras ett nytt gång- och cykelstråk längs Stenbocksgatan som ansluter till befintligt gång- och cykelstråk längs banvallen. Gång- och cykelstråket längs banvallen förblir oförändrat med undantag av att passagen över bilvägen hamnar på en sträcka istället för i en kurva. För att öka trafiksäkerheten i korsningspunkten kan gång- och cykelpassagen göras upphöjd.

Det högra förslaget är snarlikt det vänstra förslaget, men med skillnaden att gång- och cykelstråket längs Stenbocksgatan möter banvallens gång- och cykelstråk vid korsningen med Midgårdsgatan. Gång- och cykelstråket följer i det fallet gatunätet på ett mer logiskt sätt med en naturlig passage av vägen i en gatukorsning där hastigheten generellt sett är lägre än på en gatusträcka. Förslaget innebär dock att linjeföringen för banvallens gång- och cykelstråk behöver ändras något.



Två principskisser på hur korsningen Stenbocksgatan/Bangatan/Midgårdsgatan kan utformas.

3.2.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Boverkets byggregler (BBR) anger krav på var tillgängliga och användbara gångvägar ska finnas inom tomten, och på hur sådana gångvägar och gångtytor ska vara utformade. Nedan krav gäller:

- Minst en tillgänglig och användbar gångväg ska finnas mellan byggnadsentréerna och parkeringsplatser, angöringsplatser för bilar, friytor och allmänna gångvägar i anslutning till tomten.
- För att personer med nedsatt syn ska kunna använda gångvägarna ska de vara lätta att följa, kunna särskiljas från möblerade ytor och kunna användas som sammanhängande taktila och visuella ledstråk.

Gångbanor anläggs lämpligtvis på bägge sidor om Bagerigatan och Stenbocksgatan för att skapa en god tillgänglighet inom och i anslutning till planområdet.

Ett huvudcykelstråk anläggs lämpligtvis genom planområdet, längs Bagerigatan. På detta sätt sammanbinds planområdet med gång- och cykelstråken i västöstlig riktning längs banvallen och Storgatan, samt i nordsydlig riktning längs Västra Parkgatan och Bagerigatans förlängning norrut. Bagerigatan är i det fallet ett mer naturligt gång- och cykelstråk än Stenbocksgatan och skapar ett större mervärde för planområdet i form av ökad tillgänglighet för gående och cyklande. En annan fördel med att anlägga huvudcykelstråket längs Bagerigatan istället för längs Stenbocksgatan är att Bagerigatan har mindre mängd fordonstrafik vilket skapar en trafiksäkrare och mer attraktiv miljö för gående och cyklister.

Cykelstråket genom planområdet anläggs lämpligtvis längs Bagerigatans västra sida då det kopplar samman gång- och cykelstråket längs Storgatan med gång- och cykelstråket längs banvallen utan att stråket behöva korsa Stenbocksgatan.

Stenbocksgatan föreslås utformas som ett sekundärt cykelstråk. Syftet med detta är stärka kopplingen mellan banvallens cykelstråk och Storgatan genom att dra nytta av Stenbocksgatans nya koppling till Midgårdsgatan och skapa ett alternativt stråk till Bagerigatan för de som ska i sydöstlig och i västöstlig riktning.

3.2.3 ANGÖRING

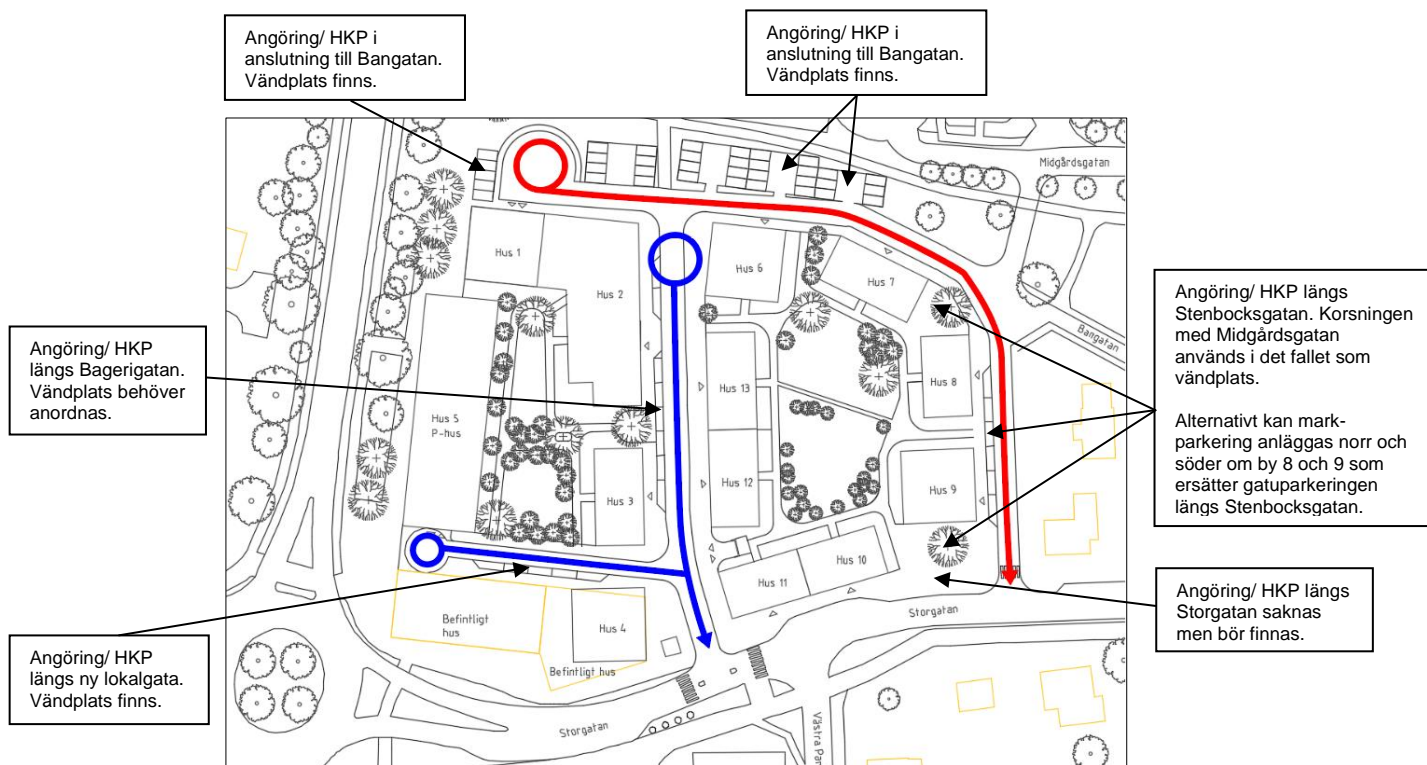
BBR anger nedan krav om angöring och parkering inom tomter:

- En angöringsplats för bilar ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré.
- Antal parkeringsplatser för rörelsehindrade bör dimensioneras med hänsyn till avsedd användning eller antal bostäder och långsiktigt behov.

För att säkerställa kravet om gångavståndet för rörelsehindrade behöver angöringsplatser och parkeringsplatser för rörelsehindrade anläggas i marknivå i nära anslutning till entréerna. Angöringsplatserna kan antingen vara i form av kanstensparkering eller parkeringsfickor längs gatan, eller så kan de anordnas inom en samlad parkeringsyta. Parkeringsplatserna för rörelsehindrade anläggs lämpligtvis på kvartersmark om det är möjligt. Utöver angöringsplatser för persontrafik behöver det även finnas angöringsplatser för avfallsfordon (läs mer om detta i *kapitel 3.2.6 Avfallshantering*).

Behovet av angöringsplatser och parkeringsplatser för rörelsehindrade innebär att Bagerigatan måste vara öppen för biltrafik. För att minska risken för lokal genomfartstrafik kan en vändplats anläggas antingen i norra eller södra änden av Bagerigatan. Lämpligtvis anläggs vändplatsen i norra änden och att den lokala trafiken huvudsakligen matas in i området via korsningen Storgatan/Bagerigatan. Detta upplevs som det mest logiska sättet att nå Bagerigatan, då Stenbocksgatan skulle upplevas som en onaturlig omväg.

Som visat nedan har planområdet en del markparkering som kan användas till angöring och parkeringsplatser för rörelsehindrade. Det är viktigt att både angöring och handikapparkering finns på rätt plats och i tillräckligt god omfattning.



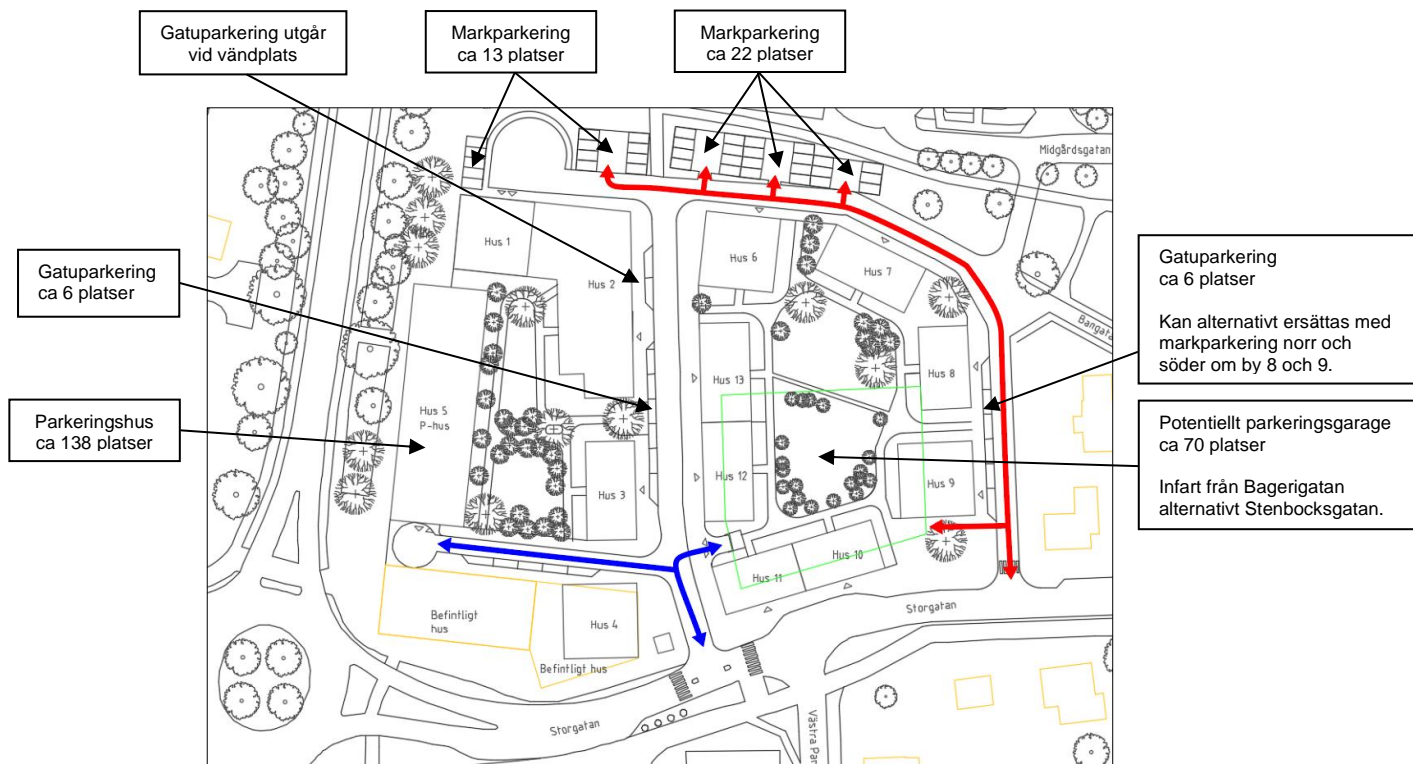
Markparkering i planområdet som potentiellt kan användas som angöring/ parkering för handikappade (HKP). Byggnadsentréerna illustreras som vita pilar och vändplatserna som cirklar.

3.2.4 PARKERING

Ett parkeringshus i fyra våningar planeras i planområdet. Parkeringshuset är tänkt att nyttjas av både boende i området och av besökare till Höganäs centrum. Parkeringshuset som är lokaliserat längs väg 111 nås lämpligtvis via ny anslutning Storgatan/Bagerigatan. I tillägg till parkeringshuset finns markparkering i planområdets norra del som kan nyttjas av boende och besökare till området. Utöver detta finns gatuparkering längs Bagerigatan och Stenbocksgatan.

Det finns en vattensjuk källare under Jysk-butiken som möjligtvis skulle kunna konverteras till ett parkeringsgarage. Fördelen med parkeringsgaraget är att det skulle fungera som ett komplement till parkeringshuset och att parkeringshusets storlek därmed kan minskas. Parkeringsgaraget tar dessutom inte någon egen markyta i anspråk. En annan fördel med parkeringsgaraget är att det skulle kunna ha in-/utfart från Stenbocksgatan och därmed minska belastningen på den nya anslutningen Storgatan/Bagerigatan. Att ha in-/ utfarten från Bagerigatan skulle samtidigt ge en något mer samlad parkeringslösning för området.

Ur ett trafikperspektiv är parkeringsgaraget gynnsamt för området. En konvertering av källaren till ett parkeringsgarage skulle dock sannolikt medföra stora kostnader, både då parkeringsgaraget behöver en in- och utfartsramp men även då källaren i nuläget är vattensjuk och behöver renoveras.

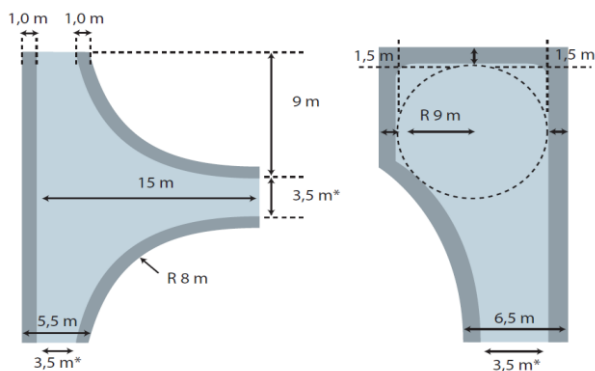


Tidig skiss över planområdets tänkta parkeringsytor. Läget hos potentiellt parkeringsgarage visas som grön linje.

3.2.5 AVFALLSHANTERING

NSR har tagit fram riktlinjer som ska uppfyllas i bygglovsprocessen för att säkerställa att avfallshanteringen fungerar tillfredsställande inom en tomt. Följande gäller för vägar där avfallstömmande fordon ska ta sig fram:

- Hårdgjord körbana dimensionerad för en totalvikt på minst 26 ton.
- Framkomligheten och sikten ska vara god – växtligheten är vanligt problem.
- Backning får inte förekomma annat än vid backvändning (t-vändning).
- De mått som gäller vid mötesfria vägar och återvändsgränd anges i figuren nedan.



*Gäller mötesfri väg med p-förbud.

Mått som ska uppfyllas vid mötesfria vägar och återvändsgränder. Källa: Riktlinjer från NSR avseende bygglovsprocessen.

Utöver ovan nämnda aspekter finns det även riktlinjer för hur gångvägen mellan avfallsutrymmet och angöringsplatsen för sopbilen ska utformas. Dessa bör tas hänsyn till i samband med bygglovet. Följande gäller för gångvägen:

- Placera avfallsutrymme så nära angöringsplatsen som möjligt. Dragvägen får vara maximalt 50 meter.
- Trappsteg och kullersten får inte förekomma.
- Gångväg ska vara minst 1,2 meter bred.
- Den fria höjden ska vara minst 2,1 meter.
- Lutning på gångväg ska undvikas. Maximal lutning är 1:12

Det finns i nuläget inget förslag framtaget på hur sophanteringens ska lösas inom planområdet. Placeringen av sophus bestäms lämpligtvis utifrån bebyggelsebehovet och med fokuset att minska trafikarbetet i området. Det är även viktigt att säkerställa avfallsfordonets utrymmesbehov inom området. Beroende på sophusets placering kan sopbilen antingen angöra området via korsningen Storgatan/Bagerigatan eller via Storgatan/Stenbocksgatan. Angöringsplatser för avfallsfordonet behöver säkerställas inom planområdet.

3.2.6 LEVERANSER

De enda varuleveranserna som sker till området är till vårdboendet som är lokaliserat i områdets nordöstra hörn. Angöring sker lämpligtvis via Stenbocksgatan för att minimera trafikens påverkan i området.

3.3 TVÄRSEKTIONER

Höganäs kommuns projekteringsanvisningar anger följande breddmått som ska följas vid dimensionering av gator i kommunen:

- Minsta totalbredd på en gata är 5,5 m med hänsyn tagen till uttryckningsfordon.
- Körfältsbredden ska vara minst 3,5 m mellan hinder för att underlätta för vinterväghållningen och för att inte öka slitaget på konstruktionen genom att fordonen kör i samma spår.
- Ur tillgänglighetssynpunkt ska en upphöjd gångbana vara minst 2,0 m bred inkl avgränsning. Finns det möteszoner med jämna intervall med en minsta bredd på 2,0 m, kan gångbanan göras smalare, dock minst 1,5 m till kantsten.
- För cykelbanor gäller följande:
 - En cykelbana ska vara minst 2,0 m bred inkl avgränsning.
 - En dubbelriktad cykelbana ska vara minst 3,5 m bred inkl avgränsning.
 - En kombinerad gång- och cykelbana ska vara minst 3,5 m bred inkl avgränsning.
 - En kombinerad gång- och cykelbana med dubbelriktad cykeltrafik ska vara minst 4,5 m bred inkl avgränsning.
 - Vid räddningsvägar ska minsta köryta vara 3 m bred.

I den efterföljande texten redogörs det för potentiella tvärsektioner för Bagerigatan och Stenbocksgatan.

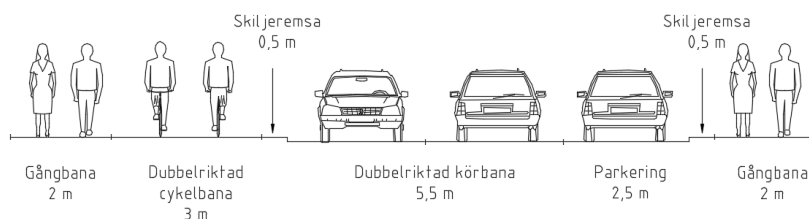
3.3.1 BAGERIGATAN

Bagerigatan utgör ryggraden i planområdet och har primärt funktion av lokalgata. Då planområdet föreslås ha två bilanslutningar, via Storgatan/Bagerigatan respektive via Stenbocksgatan, är Bagerigatan möjlig att stänga från genomfartstrafik genom en vändplats i norra änden av gatan. För att möjliggöra för angöringstrafik behöver viss parkering tillåtas längs gatan. Angöringsplatserna kan antingen anläggas längs ena sidan eller längs bägge sidor. Handikapparkering anläggs dock lämpligtvis på kvartermark i anslutning till entréer. För att skapa god tillgänglighet inom planområdet föreslås gångbanor på bägge sidor av Bagerigatan. Då Bagerigatan även rekommenderas ha funktionen av huvudcykelstråk föreslås en dubbelriktad cykelbana längs Bagerigatans västra sida.

Nedan visas olika potentiella gatusektioner för Bagerigatan. Det första alternativet visar en situation med parkeringsfickor längs gatan. Att parkeringen föreslås ligga längs den östra sidan och inte den västra är för att sektionen blir mer balanserad med körbanan centrerad. På de platser där parkeringsficka inte används kan parkeringsytan och skiljeremsan användas till plantering.

Det andra alternativet visar en situation med kantstensparkering. Ingen extra yta avsätts i det fallet till parkering utan parkering sker direkt i körbanan. Detta alternativ är lämpligt i det fallet det enbart rör sig om angöring eller korttidsparkering, men är inte att rekommendera för längre parkering. Hastigheten hålls generellt sett väldigt låg med denna typ av utformning då bilisterna måste anpassa sig efter varandra.

Det tredje alternativet visar en situation med cykelgata, där bilisterna delar yta med cyklisterna och får anpassa sig efter dem. Parkeringen anläggs som separata fickor utmed gatan. Detta ger en yteffektiv lösning som är lämplig sett utifrån att Bagerigatan har begränsad mängd biltrafik och är tänkt som ett huvudcykelstråk. Ett exempel på en cykelgata i Holland visas på nästa sida. Hur cykelgatan lämpligtvis kopplas ihop med gång- och cykelstråket längs Bagerigatans västra sida i anslutning till korsningen med Storgatan behöver dock utredas.



Alternativ 1
Dubbelriktad körbana med gc-stråk och parkeringsficka

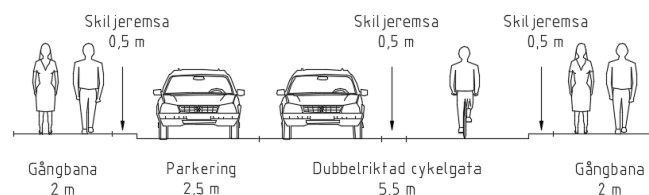
Total bredd: 16 m



Alternativ 2
Dubbelriktad körbana med gc-stråk och kantstensparkering

Gatubreddens uppfyller utrymmebehovet för avfallsfordon och vinterväghållning vid parkerat fordon. (3,5 m köryta + 2,5 m p-yta)

Total bredd: 14 m



Alternativ 3
Dubbelriktad cykelgata med gc-stråk och parkeringsficka

Total bredd: 13,5 m


Detta gäller på en cykelgata:

- Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.
- Den högsta tillåtna hastigheten märks ut med vägmärke.
- Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
- En förare som kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.
- En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.
- En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en cykelgata.



Tv. Exempel på cykelgatan i Holland. Källa: Pinterest.

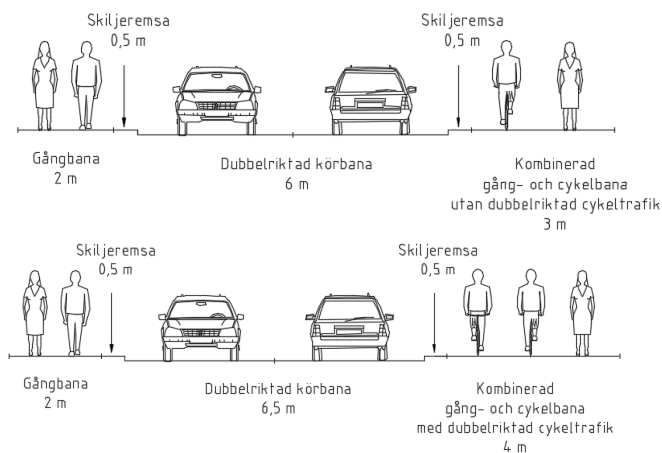
Th. Innebörden av en cykelgata samt det svenska vägmärket för cykelgata och cykelgata upphör. Källa: Transportstyrelsen.

3.3.2 STENBOCKSGATAN

Stenbocksgatan har kombinerad funktion av anslutningsväg till planområdet och som genomfartsgatan för närliggande fastigheter norr och öst om planområdet. Då gatan har en tilltagen bredd idag (ca 8 meter) föreslås gatan få en omfördelning av ytorna.

För att stärka kopplingen mellan banvallens cykelstråk och Storgatan och dra nytta av Stenbocksgatans nya koppling till Midgårdsgatan föreslås en kombinerad gång- och cykelbana längs Stenbocksgatans östra sida. Det nya gång- och cykelstråket möjliggörs genom att Stenbocksgatans körbanor smalnar av. Den kombinerade gång- och cykelbanan kan antingen vara med eller utan dubbelriktad cykeltrafik. Lämpligtvis utformas den för dubbelriktad cykeltrafik för att säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet. Längs Stenbocksgatans västra sida föreslås en gångbana för att skapa tillgänglighet till planområdets entréer som är vända ut mot gatan. Då utrymmet mellan fastighetsgränserna endast är ca 12 meter bedöms det inte finnas utrymme för gatuparkering längs Stenbocksgatan om övriga funktioner ska kunna möjliggöras.

Nedan visas två potentiella gatusektioner för Bagerigatan, varav den första ryms inom fastighetsgränserna men har något lägre standard än den andra. En kombination av de två tvärsnitten är också möjlig beroende på vilka funktioner som prioriteras.


Alternativ 1

Dubbelriktad körbana och kombinerad gång- och cykelbana utan dubbelriktad cykeltrafik

Total bredd: 12 m

Alternativ 2

Dubbelriktad körbana och kombinerad gång- och cykelbana med dubbelriktad cykeltrafik

Total bredd: 13,5 m

4 SLUTSATSER OCH REKOMMENDATION

Områdets transformering från ett handelsområde till ett bostadsområde innebär ett totalt sett lägre biltrafikflöde till område än idag, där framförallt mängden tung trafik minskar. Samtidigt så ökar kraven på goda lösningar för gående och cyklande och en hög trafiksäkerhet då mängden oskyddade trafikanter ökar.

Två bilanslutningar till planområdet rekommenderas, framförallt för att skapa god tillgänglighet till området och för att kunna minska biltrafikens påverkan inne i området genom att begränsa genomfartstrafiken. Den nya bilanslutningen via korsningen Bagerigatan/Storgatan föreslås utformas som en kombinerad in- och utfart med primär funktion av bilanslutning till parkeringshuset och ett eventuellt parkeringsgarage. Ur ett trafikperspektiv är ett parkeringsgarage gynnsamt för området. Kostnaderna som följer av att göra om befintlig källare till ett parkeringsgarage behöver dock utredas.

Bagerigatan utgör ryggraden i planområdet och bör primärt ha funktionen av en lokalgata. På Bagerigatan rekommenderas fordonstrafiken begränsas till angöringstrafik och handikapparkering, utöver renhållnings- och utryckningsfordon. Gatan föreslås utformas med en vändplats i norr och med anslutning från korsningen Storgatan/Bagerigatan för att förhindra genomfartstrafik. Bagerigatan föreslås även utformas som huvudcykelstråk. Anledningen till att Bagerigatan rekommenderas som huvudcykelstråk framför Stenbocksgatan är för att cykelstråket i detta fall skapar ett större mervärde för planområdet i form av ökad tillgänglighet. Den begränsade mängden fordonstrafik på Bagerigatan skapar även en trafiksäker och attraktiv miljö för cyklisterna.

Då både korsningen Storgatan/Stenbocksgatan och Stenbocksgatan är anpassade efter de tunga transporter som trafikerar planområdet idag föreslås en ändrad utformning av dessa, där korsningen dras ihop och ytorna på Stenbocksgatan omfördelas för att göra gatan mer stadsmässig. Ett gång- och cykelstråk föreslås längs gatans östra sidan som ett komplement till gång- och cykelstråket längs Bagerigatan. Utöver detta behövs även en gångbana längs gatans västra sidan som skapar tillgänglighet till planområdets entréer som är vända ut mot gatan. Då utrymmet mellan fastighetsgränserna endast är ca 12 meter bedöms det inte finnas utrymme för gatuparkering längs Stenbocksgatan om övriga funktioner ska kunna möjliggöras. Förslagsvis anläggs istället markparkering norr och söder om byggnad 8 och 9. På detta sätt undviker man dessutom att parkörerna använder korsningen med Midgårdsgatan som vändplats.

Korsningen Stenbocksgatan/Bangatan/Midgårdsgatan föreslås göras om för att skapa en tydligare koppling mellan Midgårdsgatan och Stenbocksgatan och för att få en mer samlad och trafiksäker korsning mellan bilvägen och gång- och cykelstråket längs banvallen. Två olika alternativ har studerats för gång- och cykellösningen.

Denna trafikutredning redogör för vilka principlösningar som rekommenderas för trafiklösningen inom och i anslutning till planområdet. Vissa detaljfrågor återstår dock att lösa. Framförallt gäller det hur planområdets parkeringslösning ska se ut, hur avfallshanteringen inom området ska lösas samt hur Bagerigatan och Stenbocksgatan ska utformas. Trafikutredningen ger dock riktlinjer för det fortsatta arbetet med planområdet genom att ge trafiktekniskt stöd och underlag för de fortsatta diskussionerna.