

RAPPORT
TRAFIKUTREDNING
ÖSTRA LERBERGET



SLUTVERSION
2023-02-03

UPPDRAG 331009, Trafik- och bullerutredning för Östra Lerberget

Titel på rapport: Trafikutredning, Östra Lerberget

Status: Slutversion

Datum: 2023-02-03

MEDVERKANDE

Beställare: Höganäs kommun

Kontaktperson: Bashir Chikho

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Anna-Karin Nyberg

Handläggare: Sofia Kamf

Kvalitetsgranskare: Anna-Karin Nyberg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	4
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE.....	4
2	METOD.....	5
3	KARTLÄGGNING OCH TRAFIKALSTRING.....	6
3.1	FÄRDMEDELSFÖRDELNING.....	6
3.2	TRAFIKALSTRING.....	7
4	DAGENS TRAFIK.....	8
5	UTLÄGGNING AV TRAFIK.....	9
6	FRAMTIDA TRAFIKSITUATION.....	10
7	PÅVERKAN PÅ DET STATSLIGA VÄGNÄTET.....	12
7.1	PÅVERKAN PÅ VÄG 111.....	12
7.2	PÅVERKAN PÅ PRÄSTAVÄGEN.....	12
7.3	SAMMANFATTANDE SLUTSATS.....	12
8	ÅTGÄRDER INOM PLANOMRÅDET.....	13
9	KÖRSPÅRSKONTROLL.....	14
10	SAMMANFATTANDE SLUTSATS.....	16

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

I sydöstra delen av Lerberget i Höganäs kommun ska projektet Östra Lerberget detaljpaneläggas. Kvarteret Östra Lerberget ska möjliggöra för drygt 100 byggrätter bestående av friliggande villor, par- och radhus i ett naturnära läge av Lerberget. Detaljplannearbetet startade under våren 2022 och denna utredning ska ligga till grund för ett fortsatt arbete med detaljplanen.

Planområdet är beläget öster om väg 111 och nås via Lantmästarevägen/Tröskvägen samt Äsperödsvägen. Planområdets norra del utgörs av lövblandskog. Väster om planområdet ligger Solgläntans förskola och befintlig småhusbebyggelse. I sydöst begränsas området av åkrar.



Figur 1 – Översiktsskarta.

Syftet med denna trafikutredning är att undersöka möjligheten att ur trafiksynpunkt genomföra detaljplanen genom att kartlägga tillkommande trafikflöden och studera dess påverkan på området.

Syftet är också att studera hur väg 111 påverkas av den tillkommande trafiken samt vilka eventuella åtgärder som kan behöva vidtas inom och i anslutning till det nya detaljplaneområdet.

2 METOD

Uppdraget delas upp i följande delar baserat på förfrågan "Projekt Östra Lerberget i Höganäs, Trafik- och bullerutredning för Östra Lerberget", daterad 221202.

KARTLÄGGNING OCH TRAFIKALSTRING

Inledningsvis görs en kartläggning av området Östra Lerberget för att tydliggöra hur området ska nyttjas i framtiden. Därefter görs trafikstringsberäkningar för området.

DAGENS TRAFIK

I detta kapitel redogörs trafikräkningar på det kommunala och statliga vägnätet. I kapitlet beskrivs även förutsättningarna för kollektivtrafik samt gång- och cykelvägnätet.

UTLÄGGNING AV TRAFIK

Med hjälp av olika antaganden läggs trafiken ut på vägnätet. Tillkommande trafikflöden från området adderas till befintliga flöden för att studera framtida påverkan på årsdygnstrafiken. Detta redovisas för prognosår 2040 med full utbyggnad av Östra Lerberget.

PÅVERKAN PÅ VÄG 111 STUDERAS

Hur de nya trafikflödena påverkar väg 111 och cirkulationsplatsen studeras genom antaganden och resonemang samt med stöd av tidigare utredningar.

ÅTGÄRDER INOM PLANOMRÅDET

Eventuella åtgärder studeras för att säkerställa en trafiksäker miljö inom och i anslutning till planområdet.

3 KARTLÄGGNING OCH TRAFIKALSTRING

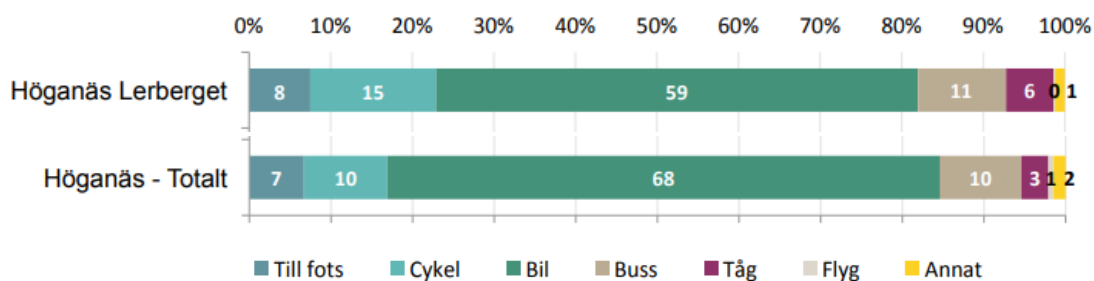
I figuren nedan visas utbyggnadsområdet Östra Lerberget. Området nås via två in- och utfarter på Åsperödsvägen söder om planområdet. Längs med Åsperödsvägens norra sida planeras för en gång- och cykelväg. Norr om planområdet planeras en grusgång, denna ska fungera som en gång- och cykelväg i öst-västlig riktning. Väster om planområdet ligger två befintliga förskolor som båda är inhängande med staket. Kommunen har studerat möjligheten att koppla samman det nya planområdet med befintlig bebyggelse genom en ny gång- och cykelkoppling mellan förskolorna, men detta är inte aktuellt i detta skede. Grusgången norr om bebyggelsen möjliggör dock för detta om det blir aktuellt i framtiden. Inom planområdet finns grusgångar som kopplar till det övriga gång- och cykelnätet utanför planområdet samt till grönområdena i området.



Figur 2 - Utbyggnadsområdet Östra Lerberget.

3.1 FÄRDMEDELSFÖRDELNING

Nedan redovisas färdmedelsfördelningen hos invånarna i Lerberget respektive Höganäs kommun, baserat på Region Skånes resvaneundersökning från år 2018. Färdmedelsandelarna redovisas för samtliga resor som boende inom tätorten gör, oavsett om resan sker inom tätorten, inom kommunen eller till annan kommun.



Figur 3 - Färdmedelsfördelning i Lerberget respektive Höganäs kommun. Diagram: Region Skåne.

Färdmedelsfördelningen visar att bilen är det övervägande vanligaste transportsättet både i Lerberget och i kommunen som helhet, följt av cykel och buss. Sett till kommunen som helhet är bilandelen högre än för Lerberget.

3.2 TRAFIKALSTRING

Trafikverkets trafikstringsverktyg har använts som metod för att beräkna de framtida trafikmängderna från det planerade utbyggnadsområdet. I verktyget tas hänsyn till vilken kommun området ligger i och vilken typ av ort utbyggnaden gäller för. Val av ortskategori har baserats på färdmedelsfördelningen från resvaneundersökningen, och bedöms tillhöra kategorin i huvudortens ytterområden. I övrigt används de förinställda parametrarna.

Planområdet beräknas alstra ca 400 fordon/dygn, vara 1-2% tung trafik. ADT inkluderar 15% nyttotrafik, vilket bland annat innefattar besökare, leveranser och renhållning.

4 DAGENS TRAFIK

Kommunen har gjort trafikräkningar på delar av det kommunala gatunätet kring Lerberget. Trafikverket gör regelbundet trafikräkningar på det statliga vägnätet. I tabellerna nedan redovisas tillgängliga trafikräkningar.

Kommunens räkningar	Fordon/dygn	Andel tung trafik	Räkneår
Lantmästarevägen öster om väg 111	1170	1,8%	2022
Tröskvägen väster om Åsperödsvägen	732	2%	2021
Åsperödsvägen söder om planområdet	376	1,7%	2021
Lerbergets byaväg nordväst om cirkulationen med väg 111	1035	1,8%	2020
Höganäsvägen sydväst om cirkulationen med väg 111 (Viken)	2917	5,5%	2018

Trafikverkets räkningar	Fordon/dygn	Andel tung trafik	Räkneår
Väg 111 norr om Lantmästarevägen	10 650	7%	2017
Väg 111 sydöst om cirkulationsplatsen	8190	7%	2017
Väg 1411 Prästavägen	2270	7%	2014

KOLLEKTIVTRAFIK

På väg 111 som sträcker sig genom Lerberget i nordsydlig riktning trafikerar två busslinjer, SkåneExpressen 11 som kör mellan Helsingborg och Höganäs, samt linje 220 som också kör mellan Helsingborg och Höganäs via Viken. I Lerberget finns det en hållplats, vid Lerbergsskolan, som är belägen ca 1 km från planområdet.

GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

Det lokala gång- och cykelvägnätet i Lerberget är väl utbyggt för att på ett trafiksäkert sätt ta sig runt i tätorten. Längs med väg 111 finns fyra passager/tunnlar där det är möjligt att ta sig mellan den västra och östra delen av samhället. Gång- och cykelvägnätskopplingar finns både norrut mot Höganäs samt söderut mot Viken.

I den ÅVS som tagits fram för väg 111 föreslås en ny gång- och cykelväg mellan Lerberget och Höganäs utmed väg 111.



Figur 4. Gång- och cykelvägar i Lerberget.

5 UTLÄGGNING AV TRAFIK

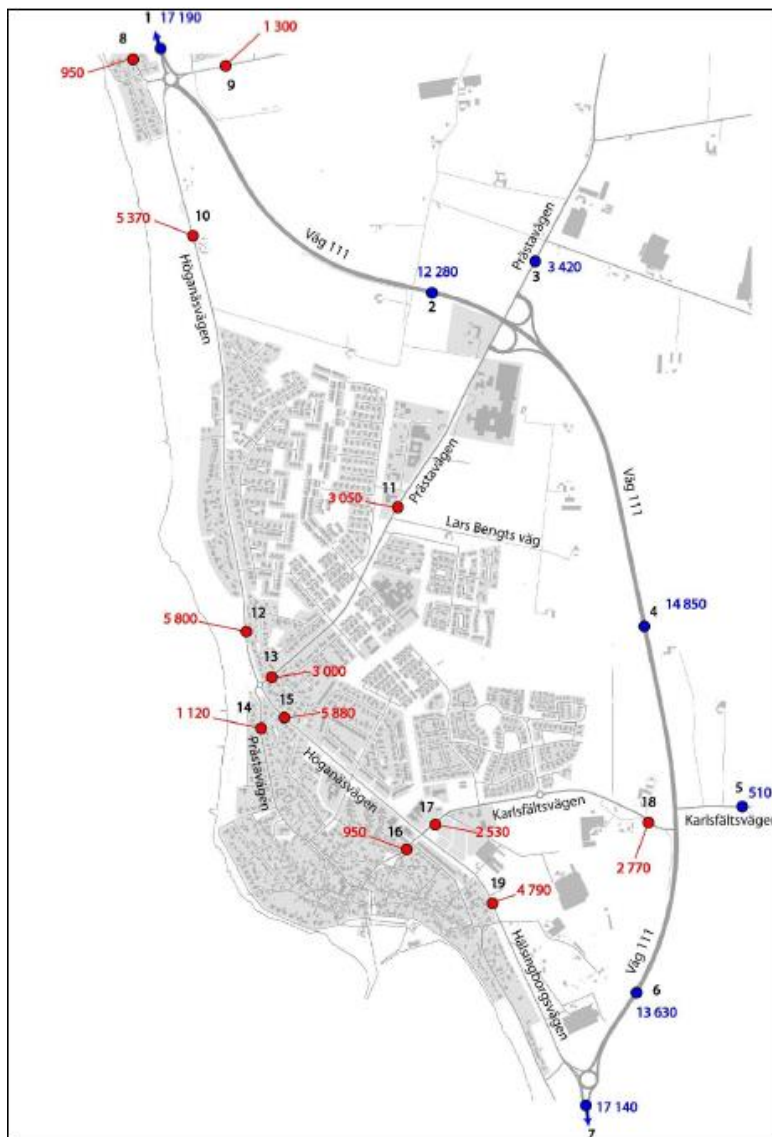
Trafiken har antagits fördela sig enligt tabellen nedan och har lagts ut på gatunätet utifrån en bedömning av trolig körväg baserat på områdets placering i Lerberget. Antagandena om fördelning är baserade på tidigare utredningar samt genomförda trafikmätningar. Trafiken antas fördela sig med 10%, 40 fordon/dygn, österut på Äsperödsvägen mot väg 1411 i öster. Resterande del, 360 fordon/dygn antas köra västerut mot väg 111, där 60% antas köra norrut mot Höganäs och 40% söderut. Merparten av trafiken riktad söderut antas köra väg 111 förbi Viken och en mindre del antas välja Höganäsvägen in mot Viken.

Riktning	Andel av trafiken
Österut mot Prästavägen via Äsperödsvägen	10%
Väg 111 norrut mot Höganäs	55%
Väg 111 söderut mot Helsingborg	25%
Höganäsvägen söderut mot Viken	10%
Totalt	100%

6 FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

Höganäs kommun planerar för utbyggnader i såväl huvudorten Höganäs som i Viken söder om Lerberget. Trafikutredningar har tagits fram för de planerade utbyggnaderna för att ge en bild av hur trafikflödena på vägnätet påverkas. Hänsyn till dessa utredningar har tagits vid bedömningen av trafikflödet på vägnätet vid prognosåret 2040.

I figuren nedan visas uppskattade trafikflöden på vägnätet år 2040 från trafikutredningen för Viken (Trafikutredning Viken, korsningen väg 111/Karlsfältsvägen – fördjupning, 200827, rev 210222).



Figur 5 – Uppskattade trafikflöden på vägnätet år 2040 från "Trafikutredning Viken, korsningen väg 111/Karlsfältsvägen – fördjupning, 200827, rev 210222".

Följande trafikmängder har använts för prognosåret 2040, där den tillkommande trafiken från planområdet lagts som ett tillskott.

Ett antagande har gjorts att det inte sker någon generell trafikökning på det kommunala vägnätet då det inte finns några andra planerade utbyggnadsområden i Lerberget.

Tillskottet om 400 fordon kommer från det planerade utbyggnadsområdet och redovisas i tabellen nedan.

Kommunens vägar	ÅDT 2040	Andel tung trafik
Lantmästarevägen öster om väg 111	1 530	2%
Tröskvägen väster om Åsperödsvägen	1 092	2%
Åsperödsvägen söder om planområdet	736	2%
Lerbergets byaväg nordväst om cirkulationen med väg 111	1 035	2%
Höganäsvägen sydväst om cirkulationen med väg 111 (Viken)	5 410	6%

Trafikflödet på det statliga vägnätet vid prognosåret 2040 har hämtats från trafikutredningen för Viken där den tillkommande trafiken har lagts som ett tillskott.

Trafikverkets vägar	ÅDT 2040	Andel tung trafik
Väg 111 norr om Lantmästarevägen	17 410	8%
Väg 111 sydöst om cirkulationsplatsen	12 380	8%
Väg 1411 Prästavägen	3 420	8%

7 PÅVERKAN PÅ DET STATSLIGA VÄGNÄTET

7.1 PÅVERKAN PÅ VÄG 111

Utifrån antaganden om fördelning av den nyalstrade trafiken från planområdet, 400 fordon/dygn, antas ca 55% köra norrut mot Höganäs på väg 111 och ca 25% köra söderut mot Helsingborg. 10% av trafiken förväntas köra mot Viken på Höganäsvägen.

Med resonemanget ovan innebär detta att planområdets trafik kommer utgöra 1,2% av flödet norrut på väg 111 och ca 0,8% av flödet söder på väg 111 vid prognosåret 2040. Ställt mot dagens trafikflöde på väg 111 enligt Trafikverkets räkningar utgör tillskottet 2 respektive 1,2%. Planområdets tillskott till trafiken på väg 111 är därmed litet och bedöms i sig ha liten påverkan på framkomlighet och trafiksäkerhet utmed vägen.

Väg 111 har studerats i andra utredningar, bland annat i den ÅVS som tagits fram för superbusskonceptet (*Åtgärdsvalsstudie väg 111 i nordvästra Skåne – Superbusskoncept, Trafikverket 190307*). I utredningen konstateras det att åtgärder behövs i anslutning till cirkulationsplatsen Lerbergstrondellen i korsningen väg 111-Lantmästarevägen/Lerbergets byaväg för att säkra superbussens framkomlighet. Åtgärderna som föreslås är genomgående busskörfält norrut, genom cirkulationsplatsen, med signalprioritering samt mjukare radier och busskörfält i anslutning till korsningen. Signalregleringen bedöms medföra en genomsnittlig fördröjning på ca 15 sekunder för övrig trafik när buss ska köra genom cirkulationsplatsen. Hur detta påverkar framkomligheten för övrig trafik i cirkulationsplatsen framgår inte av ÅVS:en.

I trafikutredningen för Viken (*Trafikutredning Viken, korsningen väg 111/Karlsfältsvägen – fördjupning, 200827, rev 210222*) har kapacitetsberäkningar för Lerbergstrondellen gjort för prognosåret 2055 med full utbyggnad av Viken. Beräkningarna visar på en belastningsgrad på 0,84 vilket är något högre än högsta önskvärda belastningsgrad i en cirkulationsplats, 0,8, enligt VGU (Vägar och Gators Utformning). Enligt utredningen tyder beräkningarna dock inte på någon köproblematik eller stora fördröjningar.

7.2 PÅVERKAN PÅ PRÄSTAVÄGEN

En mindre del av den tillkommande trafiken från planområdet har antagits köra österut på Äsperösvägen, mot Prästavägen väg 1411. En översiktlig kapacitetsberäkning för Äsperösvägens anslutning till Prästavägen vid prognosåret 2040 ger en högsta belastningsgrad på 0,14.

7.3 SAMMANFATTANDE SLUTSATS

Baserat på slutsatser från tidigare utredningar enligt ovan och de kompletterande analyser som gjorts inom ramen för detta projekt dras slutsatsen att utbyggnaden av planområdet har marginell påverkan på det omgivande statliga vägnätet som får ett trafik-tillskott till följd av den planerade utbyggnaden.

8 ÅTGÄRDER INOM PLANOMRÅDET

Generellt rekommenderas att utformning av övergripande gator och korsningar, gång- och cykelvägar och passager tvärs bilvägar inom och i anslutning till utbyggnadsområdet följer en enhetlig linje så att trafikanterna, såväl skyddade som oskyddade, känner igen sig och vet vilka trafikregler som gäller överallt.

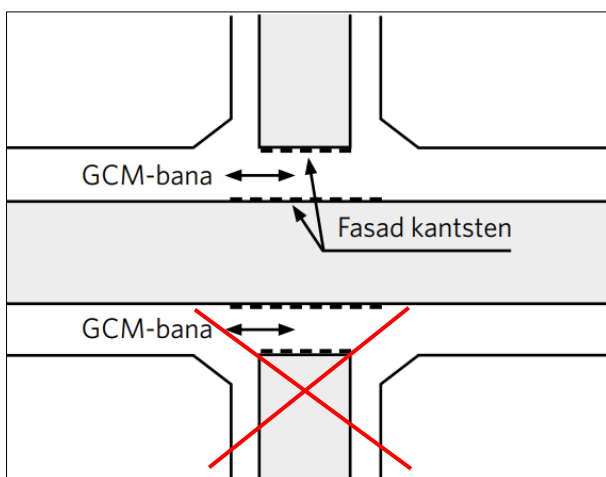
Biltrafikflödet bedöms vara litet på gatunätet inom planområdet, det ska inte förekomma annan trafik än den som alstras inom planområdet, varför behovet av åtgärder kan vara begränsat.

Utformningen av gatunätet ska främja låga körhastigheter till fördel för gång- och cykeltrafik. Trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter bör prioriteras framför framkomlighet för bil inom planområdet och i dess anslutningspunkter till det övergripande trafiknätet. Gående och cyklister ska kunna ta sig fram i området utan att riskera att bli påkörda. God sikt och bra belysning bör vara vägledande så att så att bilister hinner upptäcka om det kommer gående eller cyklister.

Vid in- och utfarterna till området där trafikmängderna är som högst rekommenderas upphöjd genomgående gång- och cykelbana för att säkerställa en trafiksäker passage för oskyddade trafikanter. Genomgående gång- och cykelbana är en korsningstyp som kan användas när en gång- och cykelbana löper parallellt med en huvudgata och korsar en anslutande lokalgata. På cykelbanor har cyklade och förare av moped klass II företräde, och på gångbanor har de gående företräde.

Gång- och cykelbanan ska dras med oförändrad utformning över korsningen. Det är viktigt att beläggingsmaterialet är samma genom passagen för att signalera den genomgående funktionen. Det är också viktigt att utformningen ger en påtaglig hastighetsdämpning för svängande motorfordonstrafik, till exempel genom att en överkörningsbar kantsten avgränsar den genomgående gång- och cykelbanan mot huvudgatan. Passagen bör hastighetssäkras till 30 km/h.

I principbilden nedan visas ett exempel på utformning av genomgående förhöjd gång- och cykelbana vid in- och utfarterna på Äsperödsvägen.



Figur 6 – Exempel från VGU (2020:031) på utformning av genomgående förhöjda cykelbanor.

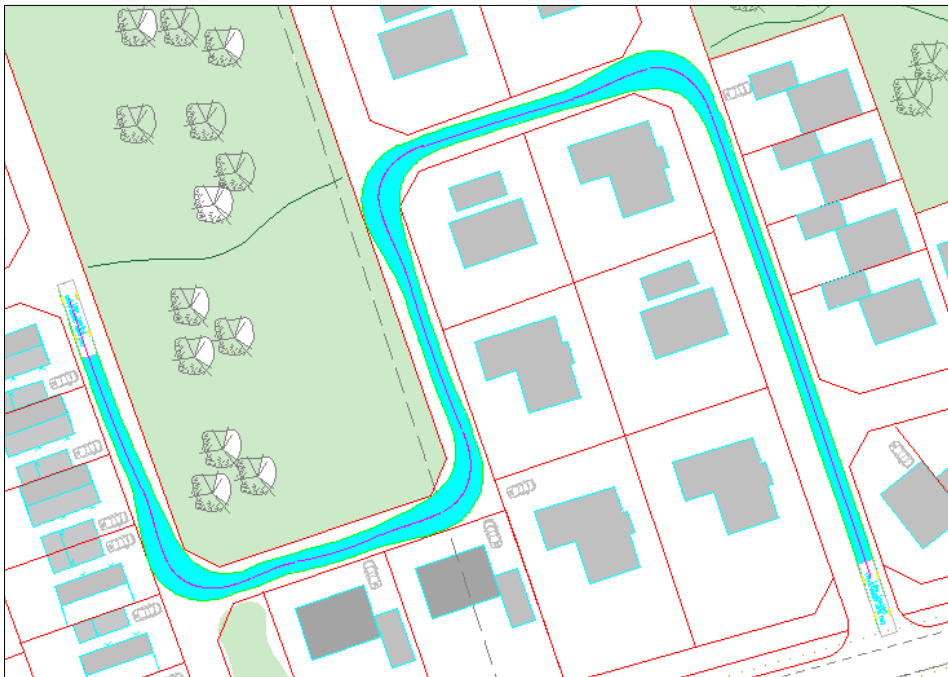
9 KÖRSPÅRSKONTROLL

En körspårskontroll har genomförts för att kontrollera framkomlighet och svängradier för avfallsfordon och räddningstjänst inom planområdet. Körspåren är testade med en mindre lastbil som är 12 meter lång (LbN) för att ta höjd för, och säkerställa, att större uttryckningsfordon och leveranser kan ta sig fram inom planområdet.

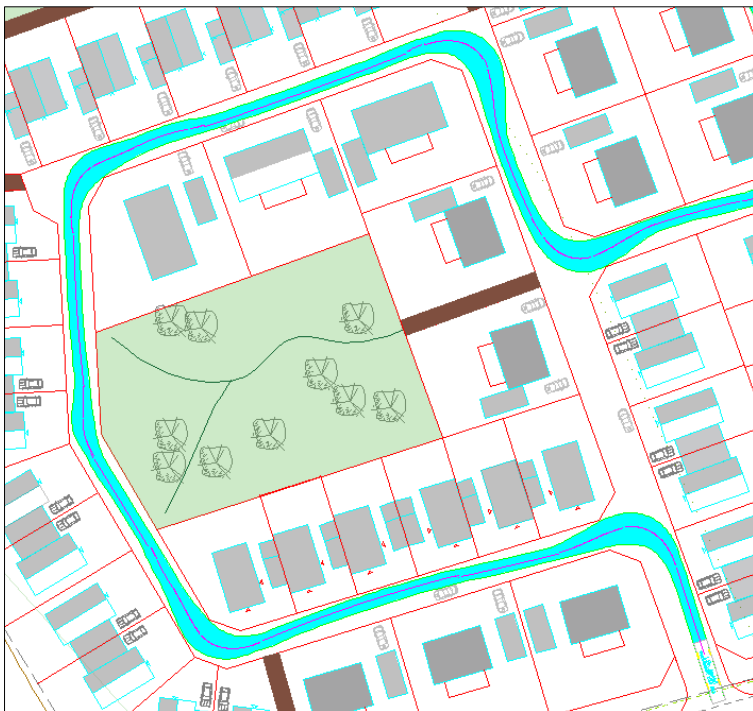
Generellt är det god framkomlighet på sträckor och i korsningar. Där det är något trängre utrymme, exempelvis i skarpare kurvor är det lite svårare för fordonet att ta sig fram. Det fungerar fortfarande utan att svepet från lastbilen påverkar fastigheterna och grönytor, men det är ett begränsat utrymme.

För att säkerställa god framkomlighet där det är trångt bör inga hinder placeras i direkt anslutning till gatan, såsom staket, murar, brevlådor och häckar, då detta kan riskera att fordon kör emot.

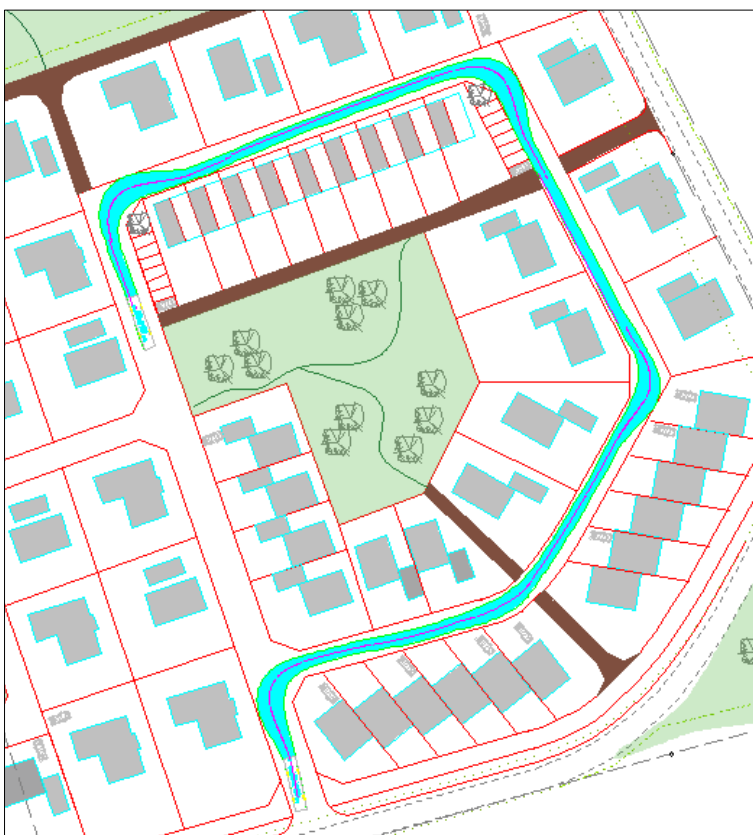
I figurerna nedan redovisas ett utdrag från körspårskontrollen.



Figur 7 – Körspårskontroll inom planområdet.



Figur 8 – Körspårskontroll i västra delen av planområdet.



Figur 9 – Körspårskontroll i östra delen av planområdet.

10 SAMMANFATTANDE SLUTSATS

Denna utredning har syftat till att undersöka möjligheten att ur trafiksynpunkt genomföra detaljplanen genom att kartlägga tillkommande trafikflöden och studera dess påverkan på området. Syftet har också varit att studera hur väg 111 påverkas av den tillkommande trafiken samt vilka eventuella åtgärder som kan behöva vidtas inom och i anslutning till det nya detaljplaneområdet.

Totalt beräknas området alstra 400 fordon/dygn. Trafiken antas fördela sig med 10%, 40 fordon/dygn, österut på Åsperösvägen mot väg 1411 i öster. Resterande del, 360 fordon/dygn antas köra västerut mot väg 111, där 60% antas köra norrut mot Höganäs och 40% söderut. Merparten av trafiken riktad söderut antas köra väg 111 förbi Viken och en mindre del antas välja Höganäsvägen in mot Viken.

Planområdets trafik kommer utgöra ca 1% av flödet norrut, respektive söderut på väg 111 vid prognosåret 2040, vilket innebär att tillskottet till trafiken på vägen är mycket litet och bedöms ha marginell påverkan på framkomlighet och trafiksäkerhet utmed vägen.

Trafik från planområdet som ska österut mot Prästavägen bedöms vara så pass liten att den inte kommer att påverka framkomligheten på vägen eller i korsningen med Prästavägen.

Inom planområdet bedöms biltrafikflödet vara lågt. Utformningen ska främja låga hastigheter till fördel för gång- och cykeltrafik. Vid in- och utfarterna rekommenderas upphöjda passager som ger en påtaglig hastighetsdämpning för svängande motorfordonstrafik. Passagera bör hastighetssäkras till 30 km/h.

Resultatet från körspårskontrollen visar att framkomligheten är god på sträckor och i korsningar. Utrymmet i kurvorna är dock begränsat och därför bör inga hinder placeras för nära vägen.

Malmö 230203

Tyréns AB