

RAPPORT
**REVIDERAD TRAFIKUTREDNING FÖR
KV KAKTUSEN OCH ODÉON**



SLUTRAPPORT
2023-02-06

UPPDRAG

329203, Trafikutredning Kv Kaktusen, Höganäs

Titel på rapport:

Reviderad trafikutredning för Kv Kaktusen och Odéon

Status:

Slutrapport

Datum:

2023-02-06

MEDVERKANDE

Beställare:

Höganäs kommun

Kontaktperson:

Emil Sydvar

Konsult:

Tyréns AB

Uppdragsansvarig:

Maria Carping

Kvalitetsgranskare:

Jakob Fahlstedt

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

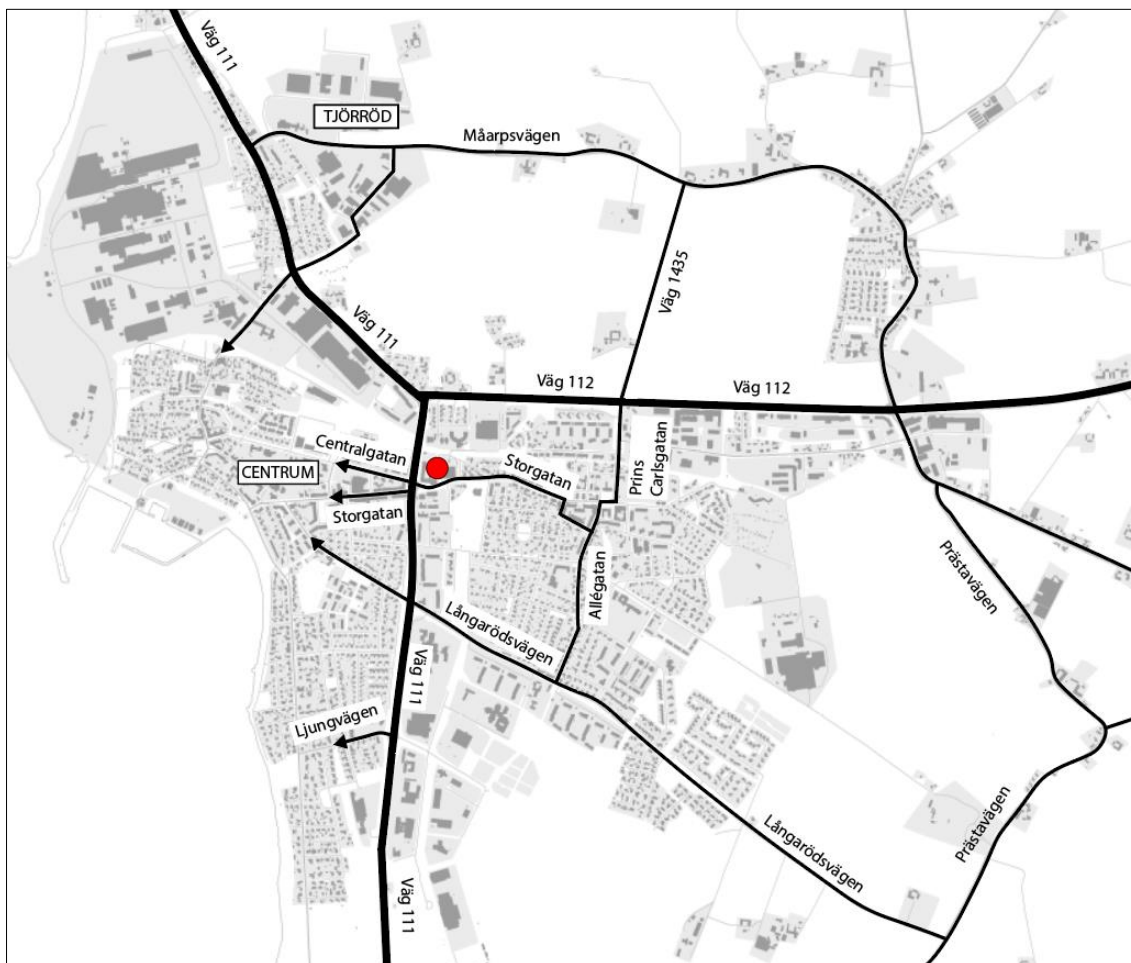
1	BAKGRUND OCH SYFTE	4
2	OMRÅDEFÖRUTSÄTTNINGAR	5
2.1	PLANOMRÅDET	5
2.2	ANDRA UTBYGGNADSPLANER	6
2.3	BILTRAFIK	7
2.4	KOLLEKTIVTRAFIK.....	8
2.5	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	10
2.6	TRAFIKSÄKERHET	12
3	PLANFÖRSLAG	14
3.1	TRAFIKFLÖDEN OCH TRAFIKSAMMANSÄTTNING	15
3.1.1	PÅVERKAN PÅ VÄG 111	16
3.2	ÖVERGRIPANDE TRAFIKSTRUKTUR	17
3.2.1	BILTRAFIK.....	17
3.2.2	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	18
3.2.3	ANGÖRING	18
3.2.4	BILPARKERING	19
3.2.5	CYKELPARKERING	19
3.2.6	AVFALLSHANTERING	20
3.2.7	LEVERANSER.....	21
3.3	TVÄRSEKTIONER	21
3.3.1	BAGERIGATAN	22
3.3.2	STENBOCKSGATAN.....	22
4	SLUTSATSER OCH REKOMMENDATION.....	23

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 äldreboende 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 är en revidering av trafikutredningen som genomfördes år 2021. Utredningen syftar till att uppdatera förutsättningarna och beskriva planförslaget för kvarteren Kaktusen och Odéon.

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.

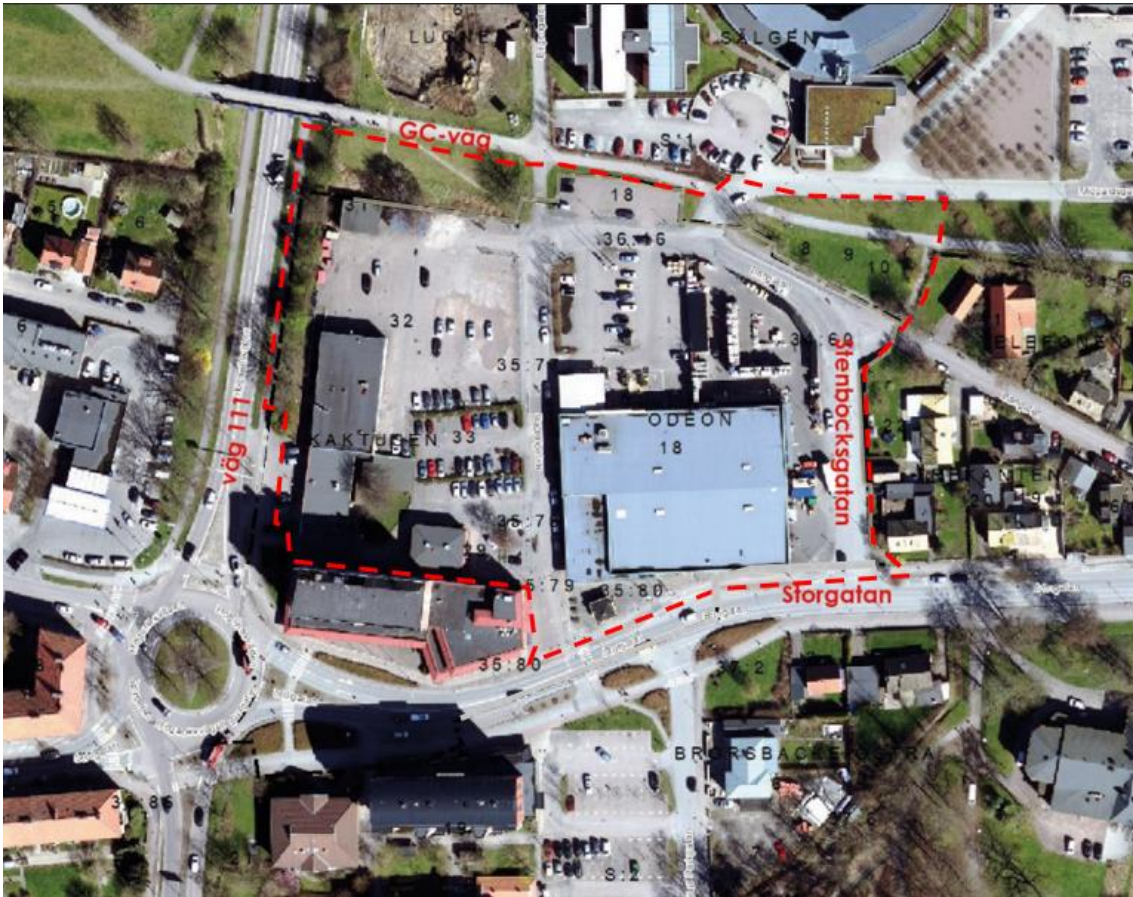


Planområdets lokalisering i Höganäs tätort.

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.



Ungefärlig avgränsning planområdet. Karta: Höganäs kommun.

Kvarteret Kaktusen består idag av bostäder, gym, parkering och handelsverksamhet. Kvarteret Odéon består idag av tomma butikslokaler samt parkering. Planen är att förtäta planområdet med fler bostäder och ett äldreboende. I samband med detta rivs merparten av den befintliga bebyggelsen i området, med undantag av byggnaden längs Storgatan i områdets sydvästra hörn (byggnad utanför planområdet).

Planförslaget med tänkt bebyggelse och tillhörande parkeringsytor och gatustruktur visas i figuren nedan. Den tilltänkta bebyggelsen består av nya bostäder, äldreboende, parkeringsgarage och markparkering.



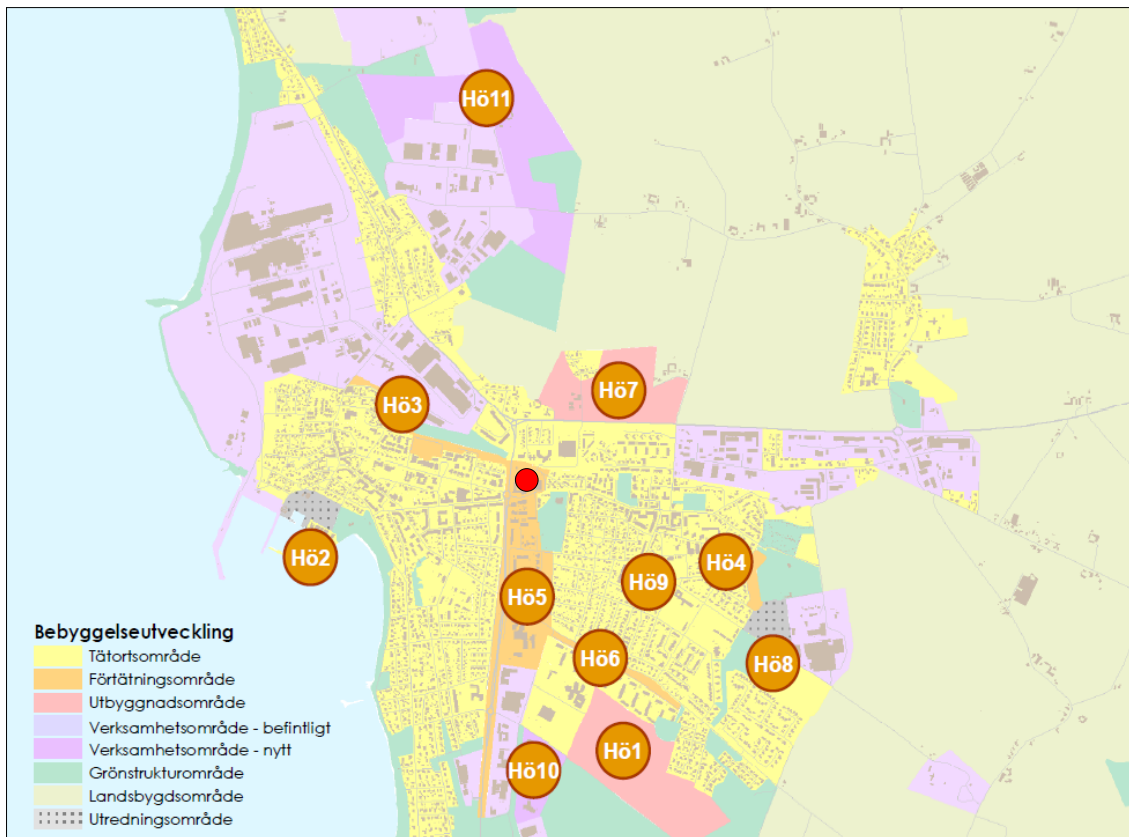
Översikt planområdet. Illustration: FOJAB.

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 motorfordonstrafiken på Storgatan vid planområdet beräknas öka från ca 6 500 fordon/dygn (ÅDT) vid år 2015 till ca 7 100 fordon/dygn (ÅDT) vid år 2040. Detta är en trafikökning på ca 9 %.

På samma sätt beräknas motorfordonstrafiken på väg 111 norr om Storgatan öka från ca 10 300 fordon/dygn (ÅDT) vid år 2017 till ca 14 300 fordon/dygn (ÅDT) vid år 2040 och söder om Storgatan beräknas motorfordonstrafiken öka från ca 12 700 vid år 2017 till ca 17 600 fordon/dygn (ÅDT) vid år 2040. Det ger en trafikökning på ca 39 % på väg 111 i anslutning till Storgatan.



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.

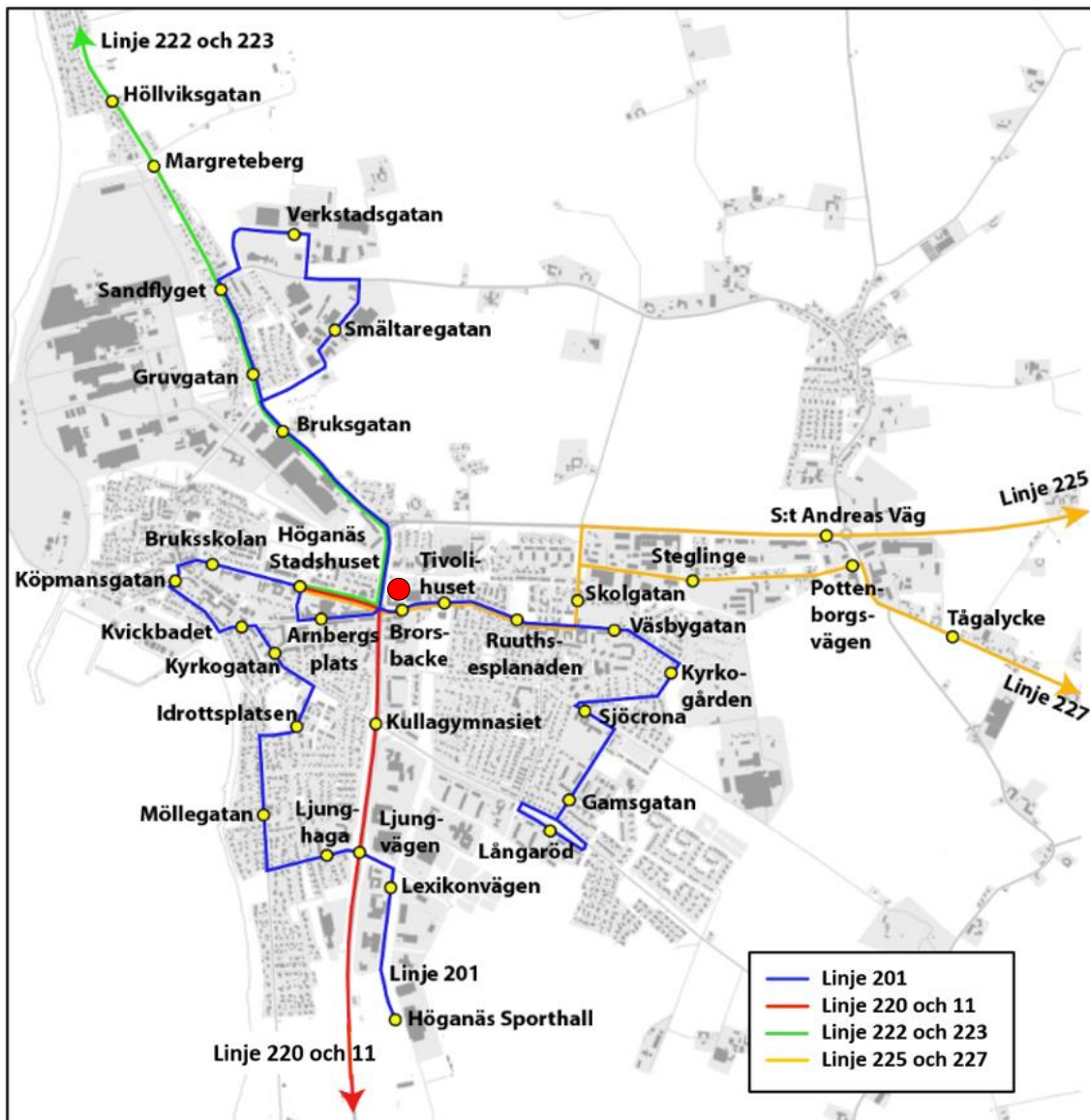
2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

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 oreglert övergångsställe med cykelpassage.



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

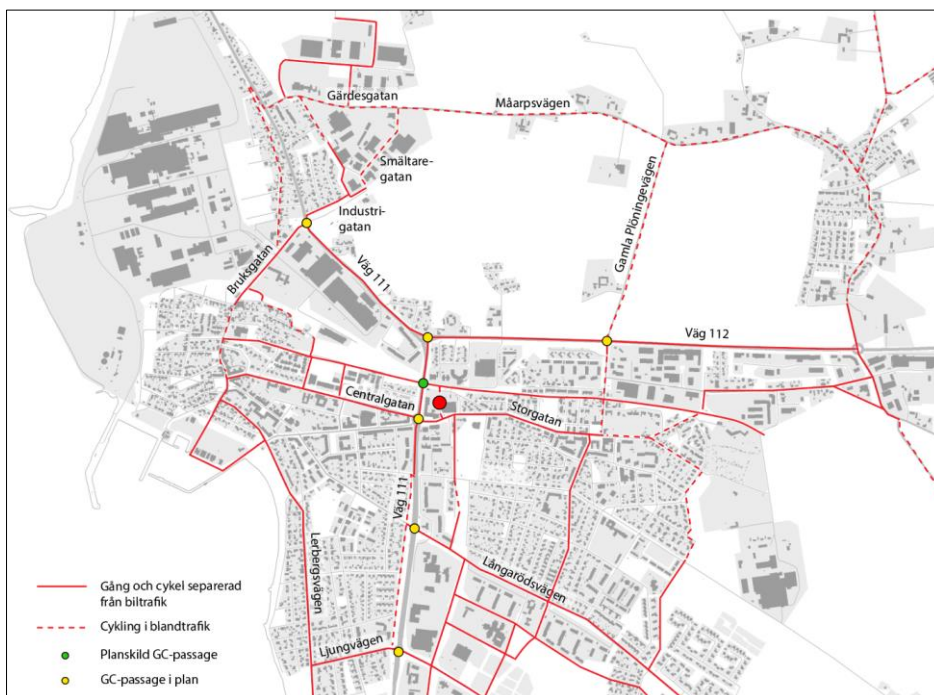
Från hållplatsen Höganäs stadshus som ligger ca 400 meter väst om planområdet avgår även ett flertal busslinjer som kan användas vid resor utanför Höganäs tätort. Linjerna kör bland annat till Helsingborg, Viken, Nyhamnsläge, Mölle, Arild, Höganäs, Jonstorp och Ängelholm. En översikt av alla busslinjerna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



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

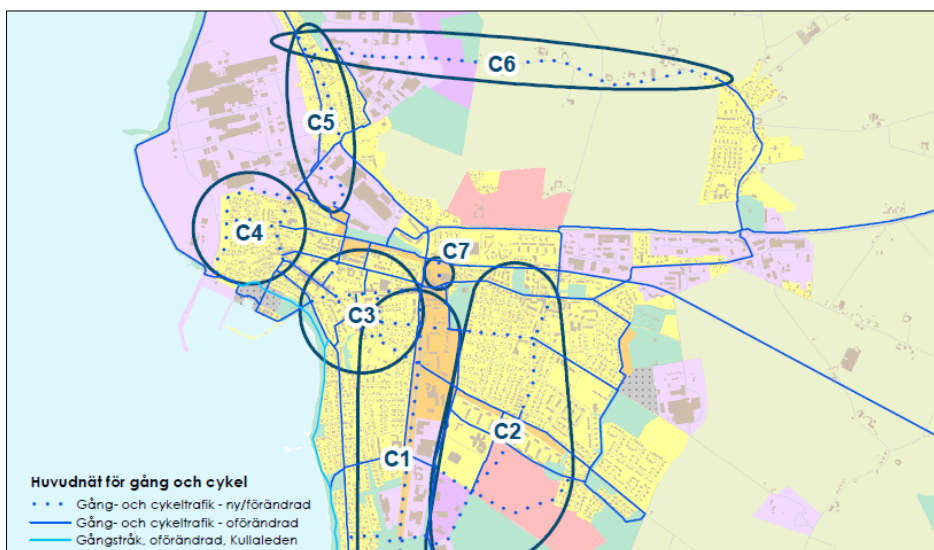
2.5 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

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.

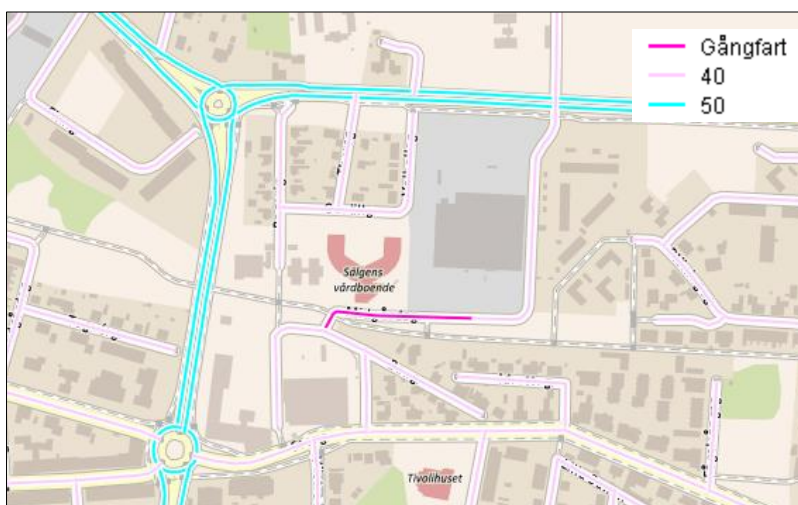


Osäker korsning mellan bilvägen Midgårdsgatan och gång- och cykelstråket norr om planområdet. Ortofoto: Höganäs kommun, 2016.

2.6 TRAFIKSÄKERHET

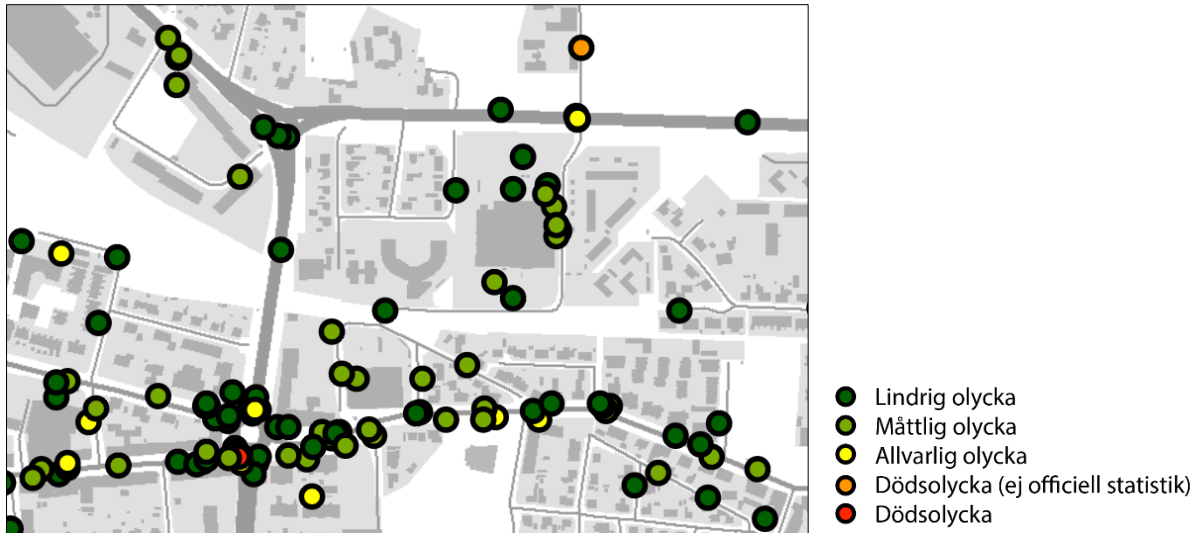
Kartan nedan visar ett utdrag från NVDB som visar hastighetsgränserna på gatanätet i anslutning till planområdet. Hastigheten är reglerad till 40 km/h både inom planområdet och på Storgatan. Midgårdsgatan var tidigare reglerad som gångfartsområde men har på senare år reglerats om till hastighetsgräns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



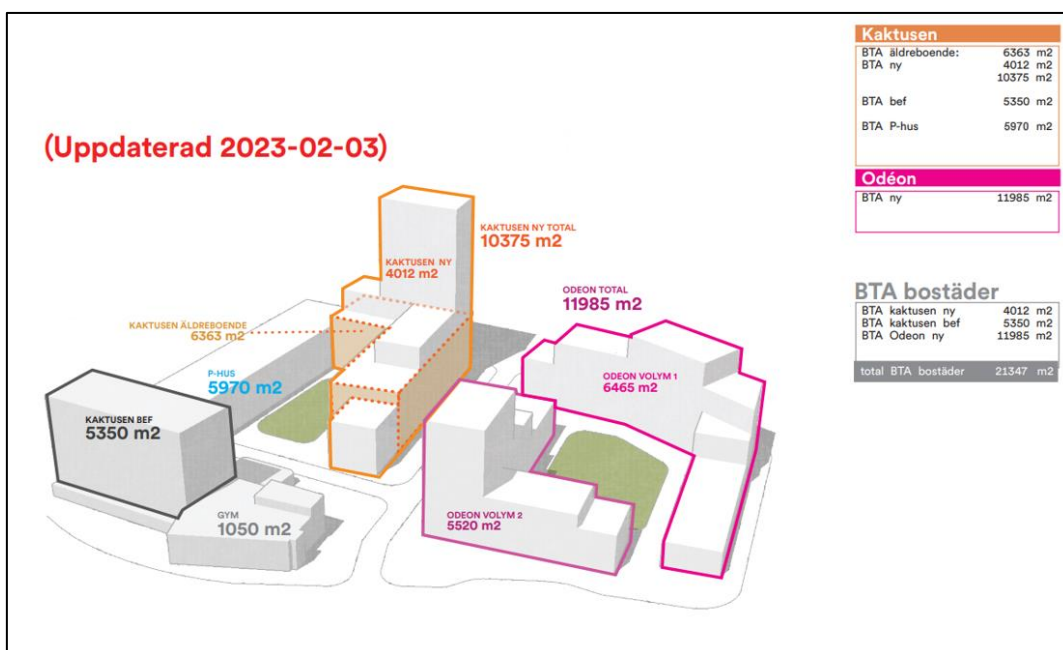
Översiktsskarta som visar registrerade olyckor på gatunätet i anslutning till planområdet under tidsperioden 2010-2019. Karta: Bakgrundsillustration från Höganäs kommun, redigerad av Tyréns.

3 PLANFÖRSLAG

Planförslaget med tänkt bebyggelse och tillhörande parkeringsytor och gatustruktur visas i figurerna nedan. Den tilltänkta bebyggelsen består av 16 000 BTA nya bostäder samt 6 400 BTA äldreboende. Utöver detta byggs 5 970 BTA parkeringsgarage med cirka 220 bilparkeringsplatser samt markparkering med cirka 20 platser. I kvarteret Kaktusen behålls ca 5 400 BTA befintliga bostäder samt 1 050 BTA befintlig gymverksamhet.



Översikt planområdet. Illustration: FOJAB.



Fördelning av BTA inom planområdet. Illustration: FOJAB

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 trafikalstring från befintlig handelsverksamhet som försvinner samt beräknad trafikalstring från tillkommande bebyggelse. Trafikalstringen är beräknad med hjälp av Trafikverkets trafikalstringsverktyg och baserar sig på att planområdet är lokaliserat centralt i Höganäs tätort. Trafikalstringen inkluderar förutom personresor även ett tillskott för nyttotrafik på 15 % för bostäderna och 5 % för verksamheterna, där nyttotrafiken omfattar leveranser, service, gods, mm. Området förväntas ge upphov till ca 530 fordon/dygn (ÅDT) inklusive nyttotrafik. Till detta kommer 180 fordon/dygn (ÅDT) för de parkeringsplatser i parkeringshuset som vänder sig till allmänheten (45st). Jämförelsen visar att den nya bebyggelsen förväntas alstra fler gående och cyklister, men färre fordon än den befintliga verksamheten.

Kategori	BTA	Trafikalstring (antal rörelser/dygn)		
		Fordon	Gående	Cyklister
Detaljhandel	- 3 600	- 950	- 1 700	- 260
Bostäder (lägenheter)	+ 16 000	+ 260	+ 710	+ 120
Samhällsservice (äldreboende)	+ 6 400	+ 460	+ 1610	+ 310
Parkeringshus (allmän, 45st)		+ 180		
Totalt	18 800	- 50	620	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 äldreboenden 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 uträttar 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 äldreboendet 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.

3.1.1 PÅVERKAN PÅ VÄG 111

Baserat på utredningen för Höganäs tätort innebär de planerade utbyggnadsplanerna att motorfordonstrafiken på Storgatan vid planområdet beräknas öka från ca 6 500 fordon/dygn (ÅDT) vid år 2015 till ca 7 100 fordon/dygn (ÅDT) vid år 2040. Detta är en trafikökning på ca 9 %.

På samma sätt beräknas motorfordonstrafiken på väg 111 norr om Storgatan öka från ca 10 300 fordon/dygn (ÅDT) vid år 2017 till ca 14 300 fordon/dygn (ÅDT) vid år 2040 och söder om Storgatan beräknas motorfordonstrafiken öka från ca 12 700 vid år 2017 till ca 17 600 fordon/dygn (ÅDT) vid år 2040. Det ger en trafikökning på ca 39 % på väg 111 i anslutning till Storgatan.

Till siffrorna ovan antas planområdet alstra drygt 530 fordon/dygn. Till detta kommer 180 fordon/dygn för de parkeringsplatser i parkeringshuset som vänder sig till allmänheten. Detta innebär att även om all trafik från området skulle ta sig ut via cirkulationsplatsen på väg 111 skulle detaljplaneområdets trafik endast utgöra ca 5 % av flödet norr om Storgatan och ca 4 % av flödet söder om Storgatan vid prognosåret 2040. Planområdets tillskott till trafiken på väg 111 är därmed mycket litet och bedöms i sig ha liten påverkan på framkomlighet och trafiksäkerhet utmed vägen.

Hur stor del av tillskottet som ingår i Trafikverkets uppräkningsstal och hur stor del som eventuellt skulle tillkomma utöver en generell trafikökning är svårt att bedöma. Det kan dock konstateras att den tillkommande trafik som beräknas alstras inom planområdet ingår i den trafikökning som uppräkningsstalen ger.

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) samt i den trafikutredning som tagits fram Höganäs tätort (Trafikutredning Höganäs tätort 201111, rev 210119 ver 3.0) för samtliga utbyggnader i hela Höganäs i enlighet med kommunens översiktsplan.

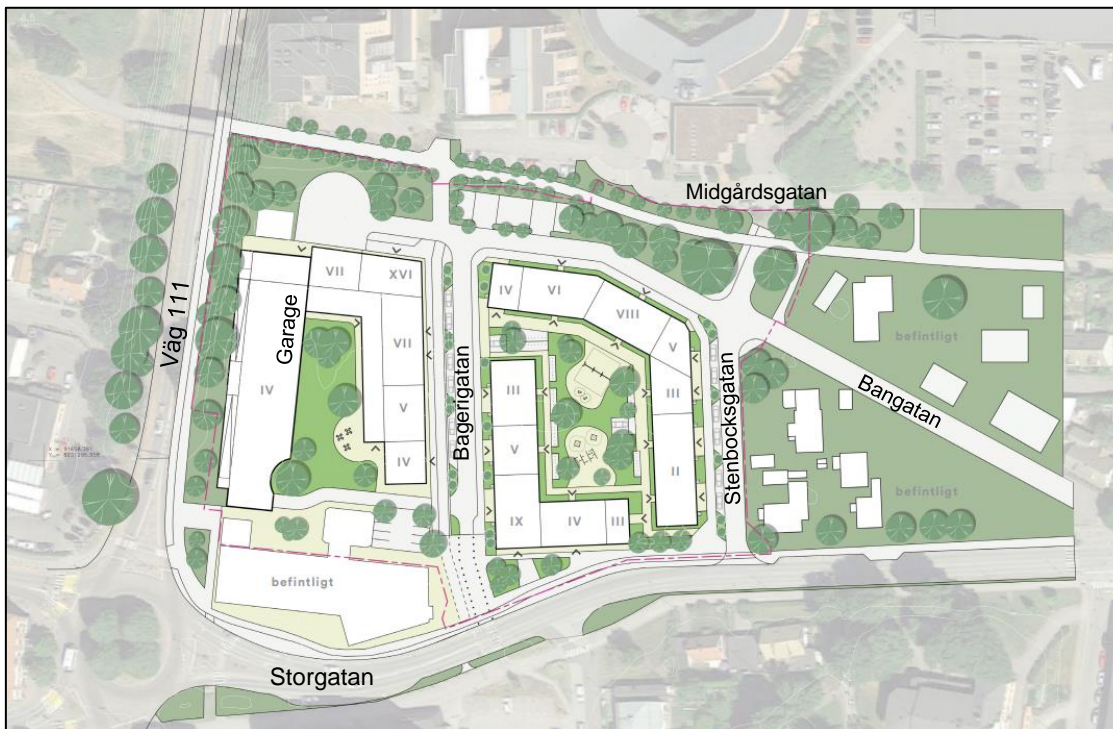
Resultaten från ovan utredningar indikerar på att om inga åtgärder genomförs i området kan framkomlighetsproblem förväntas uppstå i väg 111:s korsning med Centralgatan/ Storgatan i form av köer och tidsfördröjningar på väg 111 oavsett tillskott av planområdets trafik.

De båda utredningarnas åtgärdsförslag kommer delvis i konflikt med varandra, där ÅVS:en föreslår att båda busshållplatslägena förläggs söder om cirkulationsplatsen medan trafikutredningen för hela Höganäs föreslår att cirkulationsplatsen kompletteras med ytterligare ett körfält från söder på väg 111 för att kapaciteten i korsningen ska klaras med framtida utbyggnader.

Bedömningen är att det i framtiden kan uppstå behov av kapacitetsförstärkande åtgärder i korsningen med väg 111, inte bara vid Storgatan utan även i andra korsningar, men att utbyggnaden av planområdet inte medför att det kommer att krävas åtgärder i korsningen i närtid.

3.2 ÖVERGRIPANDE TRAFIKSTRUKTUR

3.2.1 BILTRAFIK



Översikt planområdet med gatunamn. Illustration: FOJAB.

Planområdet föreslås nå Storgatan via dubbelriktade anslutningar via Stenbocksgatan och Bangatan samt en enkelriktad utfart via Bagerigatan. Befintlig bilanslutning till Midgårdsgatan behålls men rätas ut något.

Infarten till garaget är förlagd i nordvästra hörnet av planområdet och nås via Bangatan. Utfarten till garaget ansluter söderut till Bagerigatan. Denna utformning leder biltrafiken ut på Storgatan via Bagerigatan, att biltrafiken kör Bagerigatan och norrut, via Midgårdsgatan, (utan ärenden åt det hållet) bedöms inte troligt då det kommer att upplevas som en omväg.

Den föreslagna utformningen bedöms leda biltrafiken genom området och fördela trafiken på ett jämnt sätt och minskar biltrafikens påverkan i området och skapar en god boendemiljö. 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*).

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.

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 gångytor 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.

Planområdet föreslås få gångbanor på bägge sidor om Bagerigatan och utmed ena sidan av Stenbocksgatan. Bangatan föreslås få en gångbana längst den södra sidan av gatan utmed planområdet. Gångbanorna skapar en god tillgänglighet inom och i anslutning till planområdet.

Ett huvudcykelstråk anläggs längs med Bagerigatan västra sida. 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.

Cykelstråkets placering längs Bagerigatans västra sida kopplar dessutom 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, där cykling sker i blandtrafik. Syftet med detta är att 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. Den nya kopplingen till Midgårdsgatan innebär att bilanslutningen rätas ut något och den nya utformningen antas leda till en mer samlad och trafiksäker korsning mellan bilvägen och gång- och cykelstråket längs banvallen. I korsningen ges prioritet åt gång- och cykeltrafiken då biltrafiken har väjningsplikt.

3.2.3 ANGÖRING

BBR anger nedan krav om angöring och parkering inom tomter:

- En angöringsplats för bilar ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade, RHP, 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 på kvartersmark. Utöver angöringsplatser för persontrafik behöver det även finnas angöringsplatser för avfallsfordon (läs mer om detta i *kapitel 3.2.6 Avfallshantering*).

Inom planområdet anläggs angöringsplatser utmed gatorna i området i form av angöringsfickor. Inom planområdet finns även garage och markparkering som kan användas till angöring och parkeringsplatser för rörelsehindrade. Det är viktigt att både angöring och parkeringsplatser för rörelsehindrade finns på rätt plats och i tillräckligt god omfattning. Tillräckligt antal parkeringsplatser för rörelsehindrade ska anläggas på kvartersmark, det är möjligt att angöring även kan komma att anläggas på gatans angöringsfickor. I nordvästra hörnet av planområdet anläggs en vändplats. På norra sidan av äldreboendet anläggs en angöringsficka för persontransporter, varuleveranser och avfallshantering.

3.2.4 BILPARKERING

På västra sidan av planområdet föreslås ett parkeringshus. I tillägg till parkeringshuset finns markparkering i planområdets norra del samt södra del som kan nyttjas av boende och besökare till området. Utöver detta finns gatuparkering/angöringsplatser längs Bagerigatan, Bangatan (norr om äldreboendet) och Stenbocksgatan.

Inom planområdet har ett parkeringsbehov om 189 bilparkeringsplatser tagits fram av kommunen (enligt föreslagen parkeringsnorm (ej antagen) med 8 platser/1000 kvm BTA, varav en är besöksplats) . Detta antal täcker parkeringsbehovet för både befintliga och nya bostäder, den befintliga gymverksamheten samt det nya äldreboendet.

Inom planområdet anläggs totalt cirka 240 bilparkeringsplatser. Garaget föreslås inrymma cirka 220 platser och cirka 20 platser föreslås anläggas som markparkering.

3.2.5 CYKELPARKERING

Cykelparkering anläggs för de nytilkommande bostadshusen med en norm på 28 platser/1000 kvm BTA (varav 5% lastcykelparkering), undantaget äldreboendet där p-talet är väsentligt lägre. Se mer detaljerad fördelning nedan. Vid vidare arbete med projektering av äldreboendet kan extra platser för promenadskoter (permobil) behöva ses över.

Kv Kaktusen

Totalt 150 cykelparkeringsplatser (25 platser för äldreboende och 125 platser för övrigt boende), varav 8 lastcykelparkeringsplatser.

Fördelning inom kvarteret ger 96 platser i byggnad och 54 platser på gård (delvis två våningar).

Kv Odéon

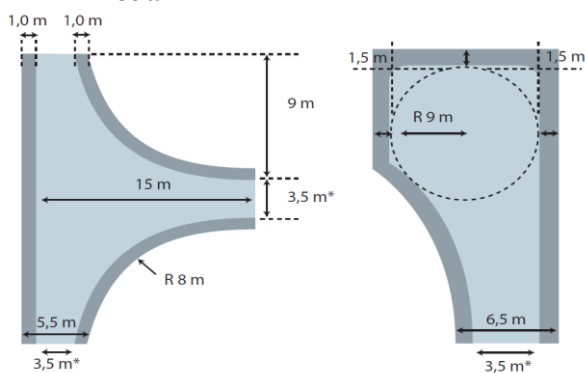
Totalt 335 cykelparkeringsplatser, varav 17 lastcykelparkeringsplatser.

Fördelning inom kvarteret ger 112 platser i skyddsrum, 75 platser i byggnad och 148 platser på gård (varav 84 platser på mark och 64 platser i två våningar).

3.2.6 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 bygglov. Följande gäller för gångvägen:

- Placera avfallsutrymme så nära angöringsplatsen som möjligt. Det totala dragavståndet dividerat med antalet hushåll får inte överstiga 24 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



Illustration över hur sophanteringen inom planområdet är tänkt. Illustration: Höganäs kommun.

Ovan är en illustration över hur sophanteringen kan lösas inom planområdet. Generellt bestäms placeringen av sophus 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 soppilen antingen angöra området via korsningen Storgatan/Bagerigatan eller via Storgatan/Stenbocksgatan. Angöring med avfallsfordon görs antingen i gata eller på gård (fordonet backar in och hämtar i miljörum på gården). Angöring på gård kan därmed, i vissa fall, innebära backrörelser över gång- och cykelbana men ska så långt det är möjligt försöka undvikas.

3.2.7 LEVERANSER

De enda varuleveranserna som sker till området är till äldreboendet som är lokaliserat i Kv Kaktusens nordöstra hörn. En vändplats är placerad i planområdets nordvästra hörn och på norra sidan av äldreboendet anläggs en angöringsficka för persontransporter, varuleveranser och avfallshantering. 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:

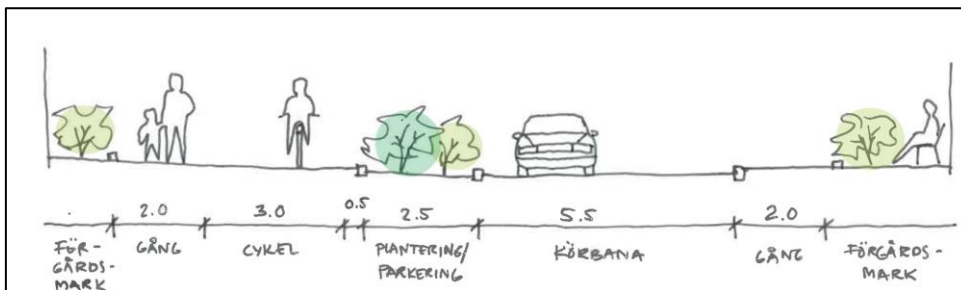
- Minsta totalbredd på en gata är 5,5 m med hänsyn tagen till utryckningsfordon.
- Körfältsbredden ska vara minst 3,5 m mellan hinder för att underlätta för vinterväghållningen och för att inte öka slitaget på konstruktionen genom att fordonen kör i samma spår.
- Ur tillgänglighetssynpunkt ska en upphöjd 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 föreslagna tvärsektioner för Bagerigatan och Stenbocksgatan.

3.3.1 BAGERIGATAN

Bagerigatan utgör ryggraden i planområdet och har primärt funktion av lokalgata. Gatan föreslås få en gatubredd om 15,5 m, fördelat på 2 m gångbana på vardera sida, 3 m cykelbana, 0,5 m skiljeremsa, 2,5 m planterings- och parkeringszon, samt 5,5 m dubbelriktad körbana.



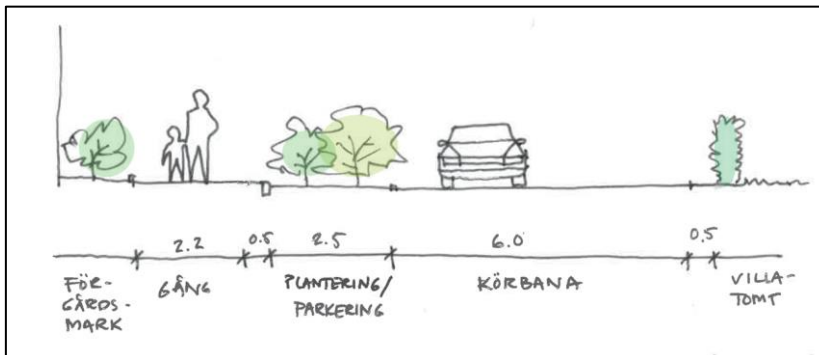
Föreslagen gatusektion för Bagerigatan.

Bagerigatans anslutning till Storgatan föreslås utformas enkelriktad ut från planområdet. Platsen föreslås utformas med gångbana om 2 m och cykelbana om 3 m samt en körbana om 4 m, på östra sidan ansluter en torgyta.

3.3.2 STENBOCKSGATAN

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

Stenbocksgatan föreslås få en gatubredd om 11,7 m, fördelat på 2,2 m gångbana på västra sidan, 0,5 m skiljeremsa, 2,5 m planterings- och parkeringszon, 6 m dubbelriktad körbana, samt en 0,5 m bred skiljeremsa på östra sidan. Cykling sker i blandtrafik.



Föreslagen gatusektion för Stenbocksgatan.

4 SLUTSATSER OCH REKOMMENDATION

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

Flera bilanslutningar till planområdet skapar god tillgänglighet till området och minskar biltrafikens påverkan inne i området genom jämn fördelning av trafiken. Inne i området rätas den befintliga bilanslutningen till Midgårdsgatan ut något. Den nya sträckningen blir en liten förändring för biltrafiken jämfört med befintlig men den nya utformningen antas leda till en mer samlad och trafiksäker korsning mellan bilvägen och gång- och cykelstråket längs banvallen. Den nya sträckningen antas alltså inte upplevas som mer gen för biltrafiken men den får en betydligt mer trafiksäker utformning. I kombination med att utfarten från garaget ansluter söderut, och därmed gör korsningen Bagerigatan/Storgatan till den primära utfarten från området, antas risken för genomfartstrafik (dvs trafik som inte har ärende i området) vara mycket låg.

Bagerigatan föreslås utformas som huvudcykelstråk och stråket bedöms skapa ett större mervärde för planområdet i form av ökad tillgänglighet samtidigt som befintliga stråk kopplas samman. 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. Utöver detta anläggs även ny gångbana längs gatan som skapar tillgänglighet till planområdets entréer som är vända ut mot gatan.

Planområdets tillskott till biltrafiken på väg 111 är mycket litet och bedöms i sig ha liten påverkan på framkomligheten och trafiksäkerhet utmed vägen. Framtida framkomlighetsproblem på väg 111 förväntas leda till att trafikanterna väljer andra vägar eller andra tider att köra på. Detta kan medföra ökad trafik på lokalgator som inte är anpassade för genomfartstrafik. Då kapacitetsproblem ofta uppstår över en längre tid hinner trafikanterna vanligtvis anpassa sig efter trafiksituationen. Detta innebär att den verkliga belastningen i korsningarna förväntas vara något lägre än beräknat.

Bedömningen är dock fortsatt att det i framtiden kan uppstå behov av kapacitetsförstärkande åtgärder i korsningen med väg 111, inte bara vid Storgatan utan även i andra korsningar, men att utbyggnaden av planområdet inte medför att det kommer att krävas åtgärder i korsningen i närtid.