

KOMPLETTERING

TRAFIK- OCH BULLERUTREDNING

RÖDA LADAN 1 m.fl, HÖGANÄS



**HÖGANÄS
KOMMUN**



Innehåll

1	Läsanvisning.....	3
2	Flödesfördelning.....	3
3	Kapacitetsanalys.....	4
3.1	Metod.....	4
3.2	Bedömningsgrunder.....	4
3.3	Nuläget.....	5
3.4	Prognosåret 2040.....	7
3.5	Slutsat.....	8
4	Långa lastbilar.....	9
4.1	Bakgrund.....	9
4.2	Bedömning.....	11





1 LÄSANVISNING

Följande handling har utförts av Höganäs kommun och är endast en komplettering till den tidigare trafik- och bullerutredningen utförd av Tyréns AB. Därför bör denna handling endast läsas tillsammans med rapporten ”Röda Ladan, Höganäs, Trafik- och bullerutredning” daterad (2023-06-30).

2 FLÖDEFÖRDELNING

Baserat på befintliga trafikräkningar och Region Skånes resvaneundersökning för Skåne från 2018 har bedömningen gjorts att 65% av trafiken är riktad västerut på Brännerigatan, in mot Höganäs, och 35% österut på Brännerigatan, huvudsakligen mot väg 112. Av de som kör österut bedöms 30% fortsätta norrut till väg 112 via S:t Andreas väg (väg 1422). Resterande 5% bedöms köra söderut via väg 1422. Trafiken som eventuellt kommer att nyttja just den här vägen bedöms alltså vara liten och inryms i den trafikökning som uppräkningsstalen ger. Fördelningen av den nyalstrade trafiken från/till planområdet illustreras i bilden nedan.



Figur 1 Illustration av fördelningen av den nyalstrade trafiken på det omgivande vägnätet. Karta och illustration: Höganäs kommun





3 KAPACITETSANALYS

3.1 METOD

För att undersöka planområdets påverkan på den statliga vägen S:t Andreas väg har en kapacitetsanalys för korsningen Brännerigatan/S:t Andreas väg gjorts. Beräkning av kapaciteten i den här korsningen har utförts med Capcal version 4.8.0.0.

Capcal är ett datorprogram för beräkning av kapacitet, belastningsgrad och framkomlighetseffekter i cirkulationsplatser och korsningar reglerade med stopplikt, väjningsplikt eller trafiksignal. Capcal följer Trafikverkets metodbeskrivning *TRVMB Kapacitet och framkomlighetseffekter* (TRV 2013:64343) samt effektkatalog *Bygga om och Bygga Nytt* (version 2020-06-15).

➤ Definitioner:

Kapaciteten är det största stationära flöde som kan passera ett snitt under rådande, mättade förhållanden (fordon/timme)

Belastningsgraden är kvoten mellan aktuellt flöde och trafikanläggningens kapacitet.

Framkomligheten är ett samlingsbegrepp för kvalitetsmått som beskriver tidsförbrukningen för förflyttningar.

3.2 BEDÖMNINGSGRUNDER

I Trafikverkets planeringsunderlag (TRV publikation 2022:001) *Krav - VGU, Vägars och gators utformning* gällande från 2022-01-01 framgår att vid nybyggnad av väg bör servicenivån, uttryckt som belastningsgrad under dimensionerande timme, i alla delar av väganläggningen uppfylla värden enligt tabellen nedan.





Tabell 1 Bedömning av servicenivån enligt TRV 2022:001

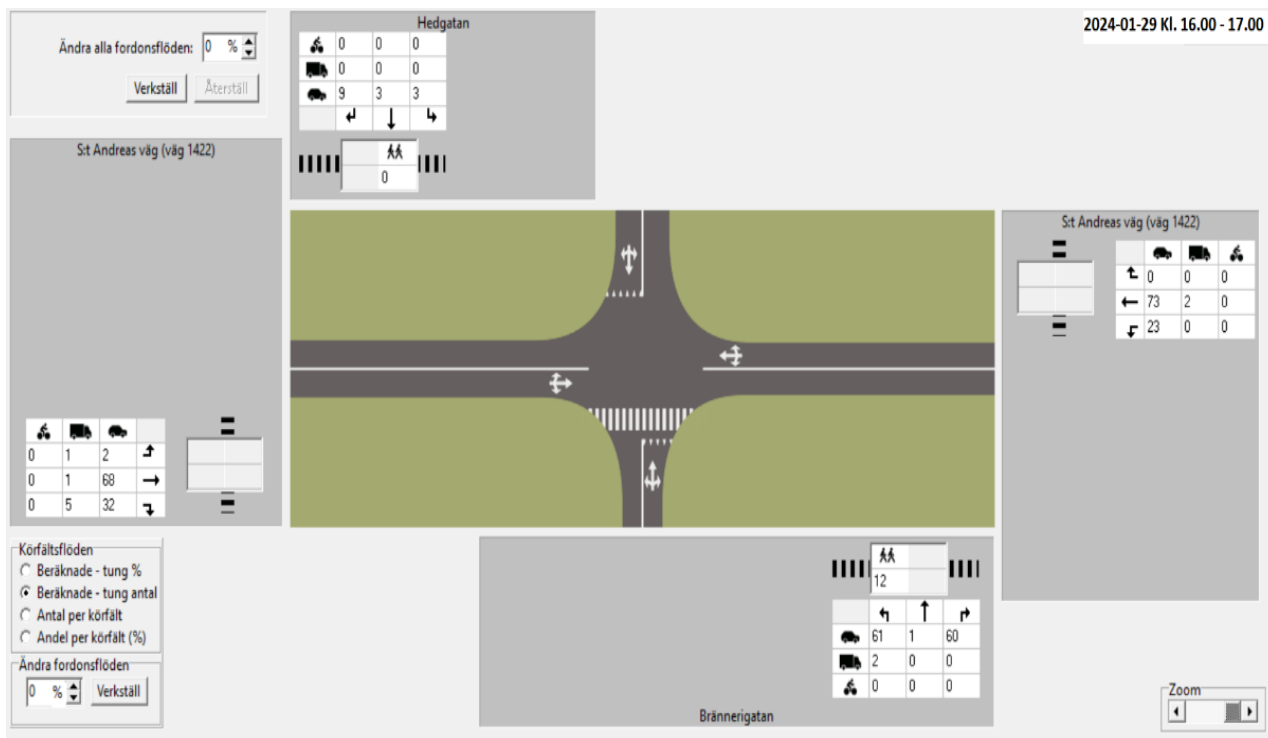
Korsningstyp enligt VGU	Definition	Önskvärd servicenivå	Godtagbar servicenivå
Korsningar typ A, B, C	Vanliga korsningar med väjnings- eller stopplik	Belastningsgrad $(b) \leq 0,6$	Belastningsgrad $(b) < 1,0$
Korsningar typ D	Cirkulationsplatser	Belastningsgrad $(b) \leq 0,8$	Belastningsgrad $(b) < 1,0$

Belastningsgrad upp till 1,0, eller i undantagsfall > 1 , kan dock godtas om investeringen bedöms som lönsam och att det i övrigt finns särskilda skäl.

3.3 NULÄGET

Enligt de tidigare trafikmätningarna infaller maxtimmen mellan klockan 16.00 och 17.00. Kommunen utförde en ny trafikräkning måndagen den 29 januari 2024 under maxtimmen där flödefördelningen också observerades. Resultatet från trafikräkningen redovisas i bilden nedan.





De kapacitetsberäkningar som utförts i Capcal visar på att belastningsgraden på korsningen S:t Andreas väg/Brännerigatan hamnar i nuläge på en önskvärd servicenivå enligt Trafikverkets planeringsunderlag (TRV publikation 2022:001), eftersom den ligger under 0,6. Resultatet av dessa beräkningar presenteras i bilden nedan.

Resultat, en timme.

Kapacitet och kölängder per körfält

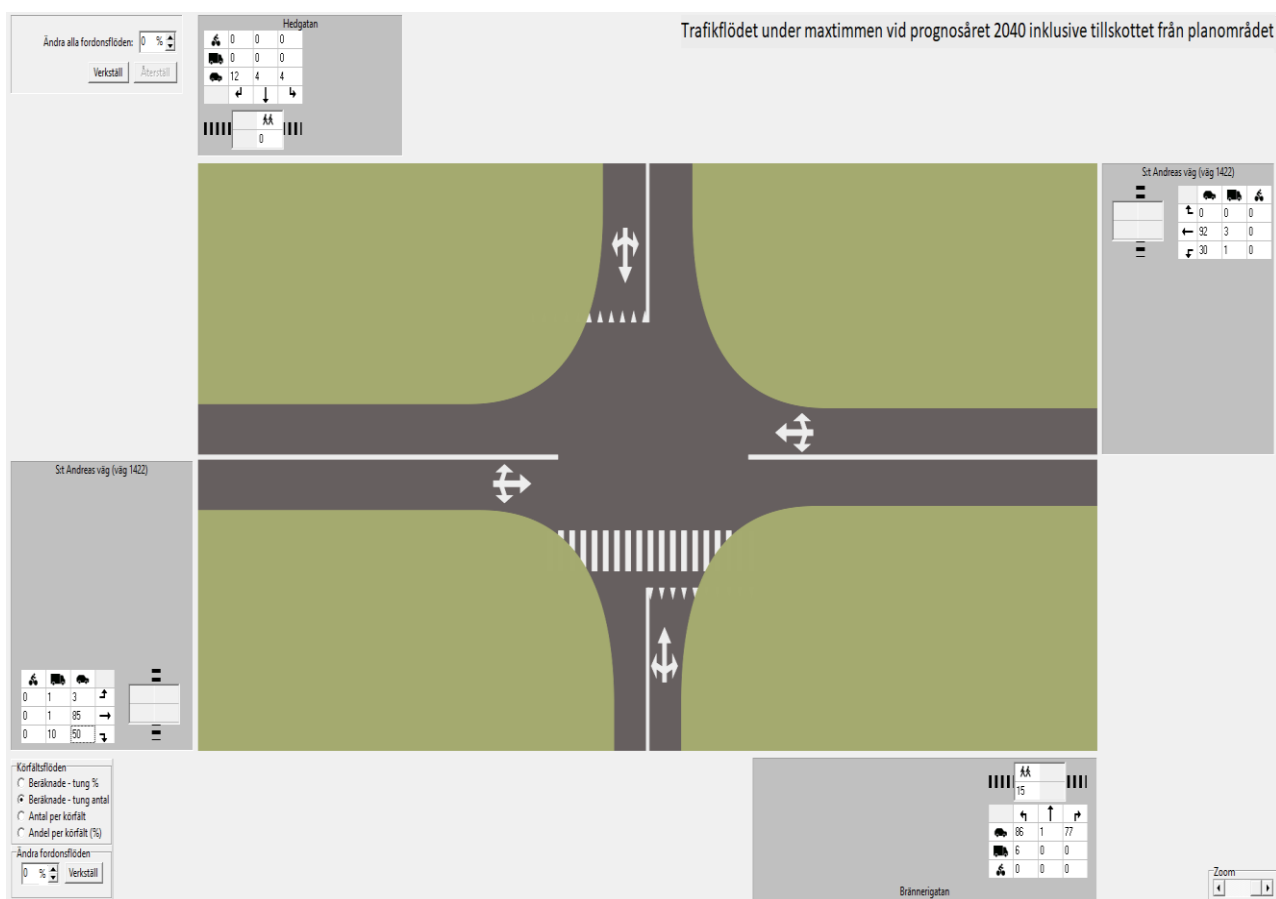
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
S:t Andreas väg (väg 1422)	1	HRV	109	1833	0.06	0.0	0.0
Hedgatan	1	HRV	15	1038	0.01	0.0	0.0
S:t Andreas väg (väg 1422)	1	HRV	98	1611	0.06	0.0	0.0
Brännerigatan	1	HRV	124	971	0.13	0.1	0.1





3.4 PROGNOŚÅRET 2040

Dagens trafikflöde på korningen har räknats upp till prognosåret 2040 med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal gällande från 2023-04-01. Enligt Trafikverkets basprognos ökar personbilstrafiken i Skåne med 1,4 % per år samt 1,6 för den tunga trafiken. Det trafikflöde som använts i beräkningarna inkluderar även den trafik som planområdet bedöms alstra. En antagande om att 10% av den alstrade trafiken förväntas uppstå under maxtimmen har gjorts. Trafikflödet år 2040 inklusive tillskottet från planområdet illustreras i bilden nedan.





Kapacitetsberäkningarna utförda i Capcal visar på att belastningsgraden på korsningen kommer också att hamna på den önskvärda servicenivån enligt Trafikverkets planeringsunderlag (TRV publikation 2022:001) vid prognosåret 2040. Belastningsgraden förväntas alltså ligga under 0,6 efter exploateringen och med trafikmängd för prognosåret 2040. Resultatet av dessa beräkningar presenteras i bilden nedan.

Resultat, en timme.							
Kapacitet och kölängder per körfält							
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
S:t Andreas väg (väg 1422)	1	HRV	150	1804	0.08	0.0	0.0
Hedgatan	1	HRV	20	987	0.02	0.0	0.0
S:t Andreas väg (väg 1422)	1	HRV	126	1569	0.08	0.0	0.0
Brännerigatan	1	HRV	170	915	0.19	0.2	0.3

3.5 SLUTSAT

Kapacitetsanalysen visar på att belastningsgraden på korsningen S:t Andreas väg/Brännerigatan ligger långt under den önskvärda servicenivån på samtliga anslutningar både i dagsläge och vid prognosåret 2040. Sammanfattningsvis innebär bedömningen att korsningen S:t Andreas väg/Brännerigatan förväntas behålla tillräcklig kapacitet och god framkomlighet även efter den planerade exploateringen och med den förväntade trafikmängden fram till prognosåret 2040. Det innebär att inga åtgärder behöver vidtas vid denna korsning som en följd av genomförandet av detaljplanen.





4 LÅNGA LASTBILAR

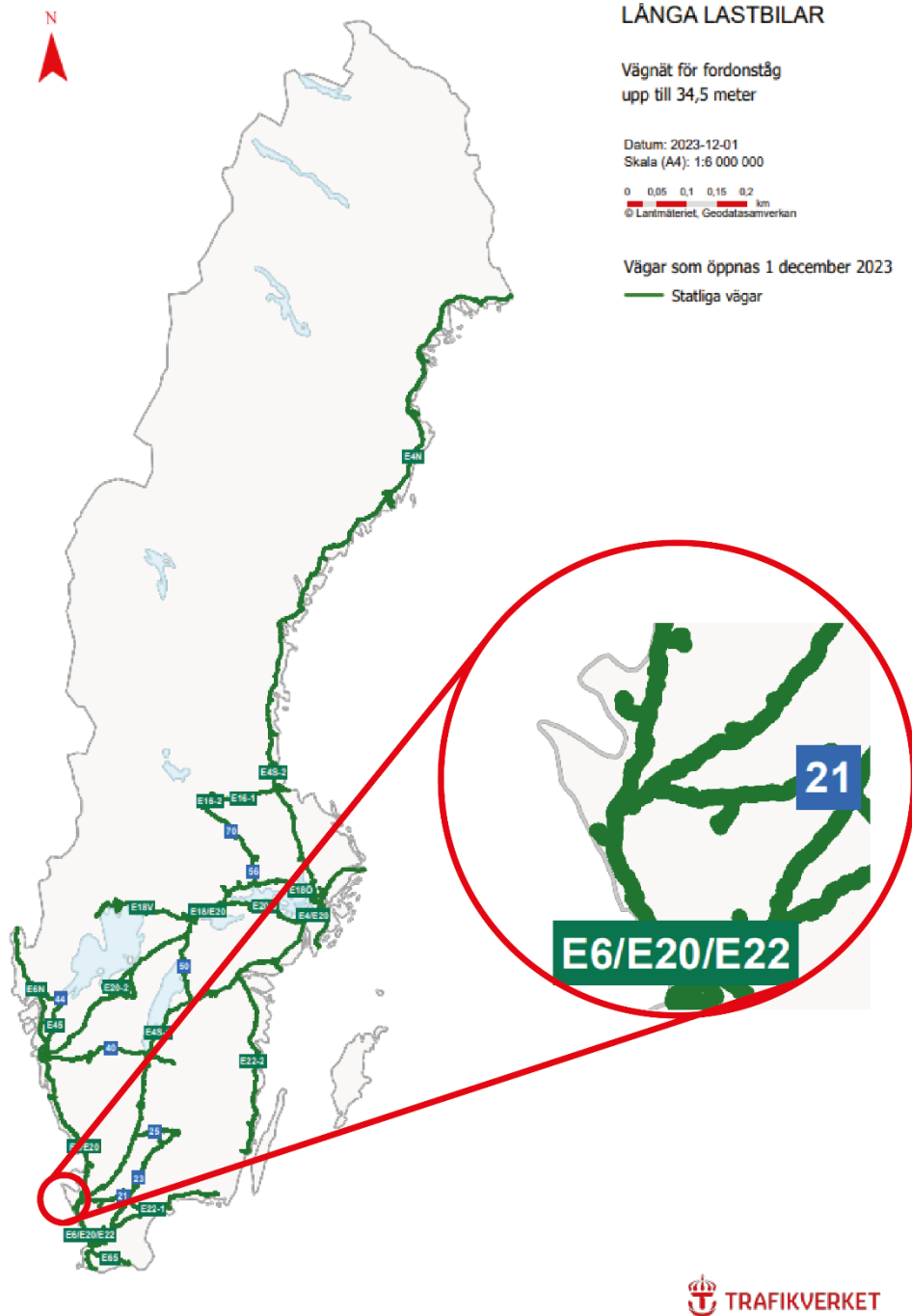
4.1 BAKGRUND

Trafikverket har nyligen öppnat upp ett utpekade vägnät för långa lastbilar, även kända som fordonståg, för att effektivisera godstransporterna. Denna åtgärd syftar till att minska antalet lastbilar som behövs för att transportera samma mängd gods. Enligt Trafikverkets uppskattningar förväntas detta leda till en minskning av utsläppen från den tunga lastbilstrafiken med mellan 4 och 6 procent. Från och med den 1 december 2023 tillåts 34,5 m långa lastbilar, mot tidigare 25,25 m på det utpekade vägnätet. Aktuellt vägnätet består av ett huvudvägnät på cirka 450 mil väg och cirka 140 mil statliga anslutningsvägar som identifierats i samråd och dialog med de 160 kommuner som på något sätt berörs av det utpekade vägnätet. Totalt handlar det om cirka 590 mil statliga vägar som öppnas 1 december 2023 (se kartan nedan). Utöver detta tillkommer även alla de kommunala anslutningsvägar som identifierats i samarbete med kommuner.

Trafikverkets riktlinjer för anslutningsvägar innebär:

- Anslutningsvägen bör vara max 10 km från det utpekade vägnätet
- För tvåfältsväg med separat GC – minsta totala körbanebredd, 7,0 m
- För tvåfältsväg med blandtrafik gäller nedan;
 - 80 km/h – Minsta totala körbanebredd, 8,5 m
 - 60/70 km/h – Minsta totala körbanebredd, 8,0 m
 - 40/50 km/h – Minsta totala körbanebredd, 7,0 m





Figur 2 Statliga vägar för fordonståg upp till 34,5 meter Bild: Trafikverket Illustration: Höganäs kommun





4.2 BEDÖMNING

Planområdet ligger ca. 17 km från det utpekade vägnätet för långa lastbilar (34,5 m) och bedöms därför inte vara aktuellt för sådana typer av lastbilar i framtiden. Eftersom planområdet ligger långt från det utpekade vägnätet för långa lastbilar kan det finnas en begränsad eller ingen efterfrågan på dessa fordon inom området. Att inkludera dem i detaljplanen bedöms av kommunen inte ge någon betydande nytta för området eller dess användare. Kommunen har dessutom svårt att säkerställa att vägarna runt planområdet kan hantera de extra kraven som långa lastbilar medför. Att ha långa lastbilar som opererar på vägar som inte är optimerade för dem kan öka risken för olyckor och störningar i trafikflödet.

