

Helsingborgs Stad - Stadsbyggnadsförvaltningen

Konsekvensanalys Rååvägen

Helsingborg

Konsekvensanalys Rååvägen

Datum	2016-04-12
Uppdragsnummer	1320020389
Utgåva/Status	Slutversion

Kristoffer Persson
Uppdragsledare

Lars Nilsson
Kristoffer Persson
Handläggare

Johanna Sandström
Granskare

Ramböll Sverige AB
Skeppsgatan 5
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320020389 Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Bakgrund	1
2.	Råå idag	2
3.	Trafikmätningar	3
4.	Boende och verksamheter	4
5.	Trafikalstring	5
6.	Detaljplan Råå	6
7.	Konsekvenser av enkelriktning	6
7.1	Omfördelning	7
8.	Alternativ utformning	10
9.	Lybecksgatan	11
10.	Slutsats	13

Bilagor

Skiss Lybecksgatan

Konsekvensanalys Rååvägen PM

1. Bakgrund

Helsingborg stad planerar att införa superbussstandard på linje 1 mellan Dalhem och Råå/Ättekulla. Införandet av superbuss går under namnet Helsingborgsexpressen. I södra Helsingborg utmed Rååvägen finns problematik med störningar i form av buller och vibrationer som delvis beror på att Rååvägen trafikeras av dubbelriktad busstrafik. Föra att minska störningarna och utvidga Helsingborgsexpressens upptagningsområde kommer Helsingborgsexpressen att trafikera Landskronavägen söderut och Rååvägen norrut.

För att säkerställa en god framkomlighet för Helsingborgsexpressen på Rååvägen krävs dock åtgärder. Denna utredning syftar till att utreda konsekvenserna av två alternativa utformningar av Rååvägen. Utredning syftar även till att utreda effekterna av en ny utformning av Lybecksgatan mellan Rååvägen och Landskronavägen, där sträckan görs trafiksäker och tillgänglig för gående.

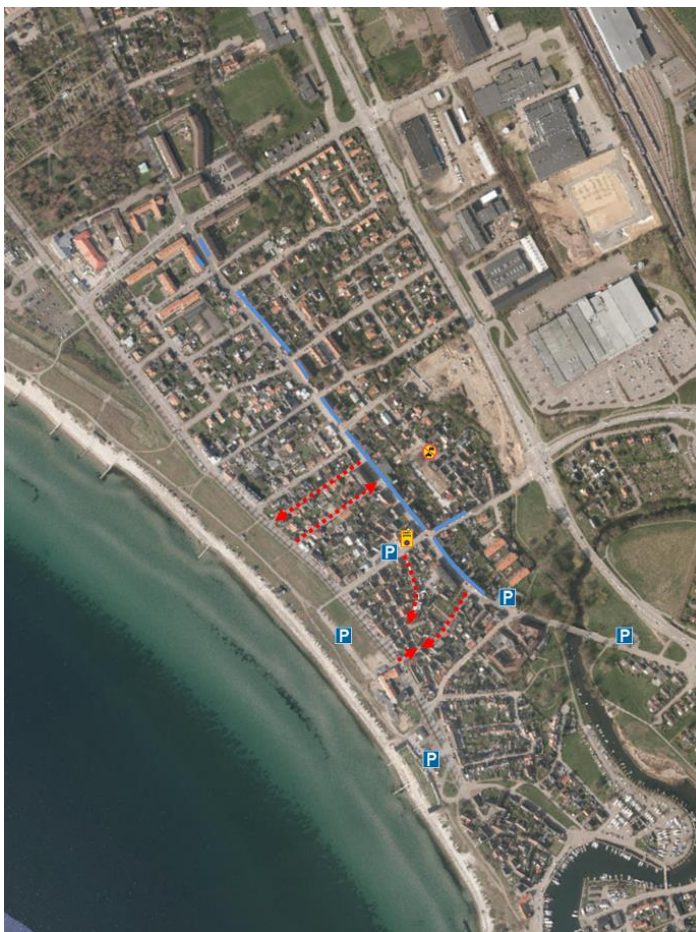
2. Råå idag

Rååvägen utgör huvudgatan genom Råå och utmed sträckan finns ett flertal målpunkter i form av butiker och restauranger.

Utmed Rååvägens östra sida finns längsgående parkeringar, där merparten av platserna är reglerade till en timme under dagtid. Mellan Kaptensgatan i söder och Kielergatan i norr finns omkring 70 parkeringsplatser utmed Rååvägens östra sida.

I anslutning till Rååvägen finns idag en lastplats. Lastplatsen är placerad på Lybecksgatans norra sida direkt väster om korsningen med Rååvägen. På Rååvägen 26 finns en blomsteraffär som får leveranser med större transporter. Blomsteraffären ligger cirka 20-30 meter från befintlig lastplats.

Flera av lokalgatorna är reglerade med enkelriktning, förbud mot motorfordonstrafik eller med förbud mot genomfartstrafik. De viktigaste reglerna kan ses i figur 1 nedan.



Figur 1 Regleringar i anslutning till Rååvägen. Röd pil visar enkelriktning. Blå linje visar kantstensparkering.

3. Trafikmätningar

De senaste trafikmätningarna i Råå är från oktober 2014.



Figur 2 Vardagsdygnstrafiken vid senaste trafikmätning år 2014.

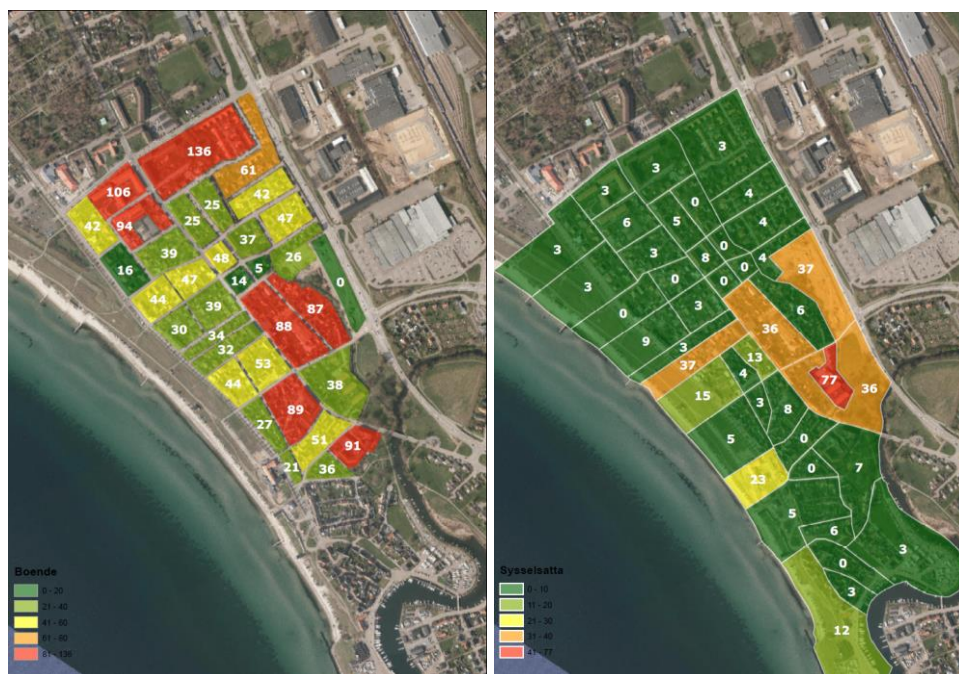
Totalt finns fyra entréer för biltrafik till Råå; Rååvägen i söder, Rååvägen i norr, Kustgatan samt Lybecksgatan. Sammantaget innebär detta att det till och från Råå görs cirka 8 100 bilresor vardagsdygn.

En genomgång av historiska trafikmätningar utmed Rååvägen från år 2008 och 2011 visar på en minskning av biltrafiken. Under perioden 2008-2014 har trafiken på Rååvägen i norr minskat med 1 300 fordon/dygn och i söder med 500 fordon/dygn. Minskningen antas till stor del kunna relateras till etableringen av Ica Maxi år 2008 och att den lokala matbutiken Ica Orient stängde år 2010.

4. Boende och verksamheter

Inom utredningsområdet bor cirka 1 800 personer, då ingår alla som bor norr om Råån och söder om Kielergatan. För de norra delarna har underlag för år 2015 använts och för de södra delarna har underlag från år 2013 använts.

Den senaste tillgängliga statistiken över antalet sysselsatta i Råå är från år 2012. Då fanns fortfarande verksamheter på fastigheten i hörnet mellan Landskronavägen och Lybecksgatan vilka idag är nerlagda. I övrigt antas antalet anställda vara ungefär detsamma idag som år 2012 vilket innebär att det totalt sett finns 370 arbetsplatser inom utredningsområdet. Merparten av arbetsplatserna finns utmed Lybecksgatans östra sida och längs Rååvägen mellan Kaptensgatan och Mårtensgatan.



Figur 3 Antal boende i Råå år 2015 och antalet sysselsatta år 2012.

5. Trafikalstring

De boende i området antas generera 1,8-2 bilresor/dygn. Detta antagande ligger något högre än den senaste resvaneundersökningen som genomfördes för hela kommunen år 2013. Antagandet motiveras av områdets karaktär med en stor andel enfamiljshus samt en relativt hög medelålder. För 1 800 boende innebär det att de totalt alstrar 3 200-3 600 bilresor/dygn.

Totalt finns cirka 370 sysselsatta i området. Med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg har en alstring för verksamheterna beräknats. Följande antagande har gjorts kring uppdelning inom olika branscher:

- 120 personer arbetar inom samhällsservice
- 50 personer arbetar med kontorsarbete
- 50 personer arbetar inom restaurang
- 150 personer inom detaljhandel och närbutik.

Enligt Trafikverkets alstringsverktyg genererar verksamheterna cirka 5 000 bilresor/dygn.

En del personer förväntas både bo och arbeta inom Råå vilket innebär att det i trafikalstringsberäkningen förekommer en viss dubbelräkning. För att kompensera för detta har den totala beräknade trafikalstringen minskats med 10 %. Summan av den totala trafikalstringen från boende och verksamheter blir då 7 400-7 700 bilresor/dygn.

Beräknad trafikalstring överensstämmer väl med trafikmätningar från år 2014 som visar på cirka 8 100 bilresor/dygn till och från Råå.

Att beräknad trafikalstring och trafikmätningar överensstämmer pekar på att i princip all trafik inom utredningsområdet är måltrafik vilket innebär att genomfartstrafiken är liten eller obefintlig.

6. Detaljplan Råå

Framtida förändringar inom utredningsområdet innefattas av detaljplan för fastigheten Råå fritidsgård 1 m.fl. Detaljplanen förverkligas nu och enligt beräkningar som gjordes i samband med framtagandet av detaljplanen förväntas en trafikallsträng enligt följande:

- 70 lägenheter + 12 friliggande radhus på Lybecksgatan förväntas generera 250 bilresor/dygn.
- Förskola med fyra avdelningar och 60 barn förväntas generera 100 bilresor/dygn.
- 5 friliggande villor på Repslagaregatan förväntas generera 30 bilresor/dygn.

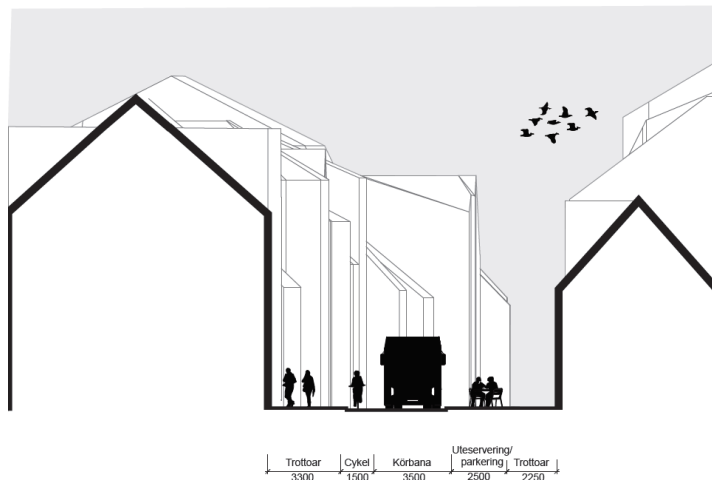
Totalt beräknas utveckling av området enligt detaljplanen alstra 380 bilresor/dygn.

7. Konsekvenser av enkelriktning

I utredning av Helsingborgsexpressen föreslås Rååvägen enkelriktas norrut mellan Kaptensgatan och Mårtensgatan. Då Rååvägen på denna sträcka är kullerstensbelagd och har en smalare sektion bedöms sträckan som lämplig. Om framkomligheten för Helsingborgsexpressen ska kunna upprätthållas kan sträckan med enkelriktning inte kortas ner. Att förlänga enkelriktningen bedöms inte heller som lämpligt då det skulle innebära omotiverade omvägar för boende i norra delarna av Råå.

Att påbörja enkelriktningen på en sträcka av Rååvägen i norr där det inte finns några lämpliga alternativa vägar ställer höga krav på tydlig reglering. Mårtensgatan som idag främst har funktionen av en lokalgata är inte ett lämpligt alternativ för trafik som ska vidare söderut. För att undvika trafik på lokalgatorna i Råå är det viktigt med en tydlig reglering redan i korsningen mellan Rååvägen och Kielergatan. Därtill bör även förvarning om enkelriktningen finnas och vägvisning mot Råå centrum bör övervägas.

Risken för att få en permanent genomfartstrafik på lokalgatorna bedöms som låg. Främst torde detta vara ett problem initialt i samband med införandet av en enkelriktning. Efterhand bedöms trafikanterna lära sig att alternativa mer trafiktåliga gator är att föredra. Skulle ett permanent problem med genomfartstrafik uppstå på någon av lokalgatorna kan detta regleras bort genom ett förbud för genomfartstrafik. Denna typ av förbud finns redan idag inom Råå.



Figur 4 Föreslagen sektion från utredning av Krook & Tjäder.

Föreslagen sektion med en stopphållplats på Rååvägen innebär att biltrafik inte kan passera en buss som stannat vid hållplats. Detta begränsar framkomligheten för biltrafiken men skapar bättre förutsättningar för gående att korsa gatan på ett trafiksäkert sätt. Att begränsa ytan för biltrafik bidrar också till att hålla nere tempot utmed Rååvägen.

7.1 Omfördelning

Tidigare slutsats om att i princip all trafik i Råå är måltrafik betyder att ingen trafik kommer att försvinna till följd av enkelriktningen, trafiken kommer istället att omfördelas.

I dagsläget ligger all parkering utmed Rååvägen på dess östra sida, vilket innebär att vägen redan idag har en utformning som stödjer enkelriktning. Till viss del kan trafiken antas köra likt en norrgående enkelriktning redan idag för att enklast ta sig till parkering utmed Rååvägen.

För att få en uppfattning om konsekvenserna av en enkelriktning har utredningsområdet delats upp i fem delområden. Inom varje område bedöms hur trafiken till och från området påverkas. Inom de fem områdena kan finnas vissa skillnader i påverkan som beskrivs i den löpande texten.

För boende i nordvästra hörnet är påverkan av enkelriktningen liten. Tillgängligheten till området är oförändrad medan trafik som ska söderut får köra Kustvägen eller Landskronavägen. Till viss del bedöms detta mönster finnas redan idag beroende på var i området man är bosatt.



För boende i nordöstra hörnet påverkas inte tillgängligheten till området av enkelriktningen. För trafik som ska söderut är Landskronavägen det enda rimliga alternativet. Till viss del bedöms detta mönster finnas redan idag beroende på var i området man är bosatt.

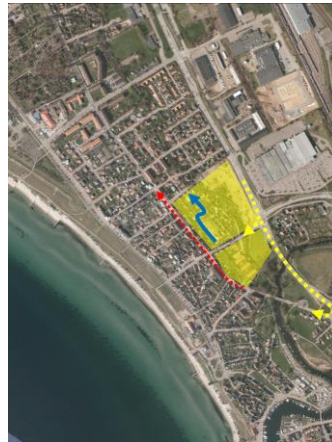


För det västra området måste trafiken till området norrifrån köra via Kustgatan eller Lybecksgatan. Trafik som kommer söderifrån påverkas inte av enkelriktningen.

Trafiken som ska från området vidare söderut kör via Kustgatan och/eller Lybecksgatan. Ett alternativ är att köra Rååvägen norrut, vidare på Kielergatan och Landskronavägen söderut. Denna färdväg bedöms dock inte vara attraktiv på grund av lång omväg.



Enkelriktningen kommer att medföra liten påverkan på trafiken till det östra området. Boende i området bedöms främst komma från väst via Lybecksgatan och kan göra så också i framtiden. Eftersom parkeringen ligger på den östra sidan av Rååvägen bedöms merparten av de som har sin målpunkt där komma från Lybecksgatan redan idag. Boende utmed Repslagaregatan och en del av de boende utmed Östergatan måste alltid köra norrut på grund av ett förbud mot motorfordonstrafik söderut på del av Östergatan (blå pil i figuren till höger). Boende utmed Rååvägen söder om Lybecksgatan måste köra in söderifrån för att komma till sina bostäder.



Trafiken till det södra området från söder påverkas inte av enkelriktningen. För att ta sig till området från norr finns tre alternativ; Kustgatan, Lybecksgatan samt Rååvägen söderifrån. Trafiken till området förväntas till stor del använda dessa färdvägar redan idag.

För de boende på Rååvägen 19-21 (blå markering) finns en parkering med drygt 20 platser, där all trafik till parkeringen måste komma söderifrån.

Trafiken från området påverkas i princip inte alls av enkelriktningen.



Sammantaget kommer enkelriktningen främst att påverka Lybecksgatan, Kielergatan och Kustgatan vilka kommer få ett ökat trafikflöde till följd av enkelriktningen. Sett till de relativt begränsade trafikmängderna idag och att trafiken till stor del kan köra likt dagens situation bedöms en enkelriktning få begränsade effekter.

Kustgatan och Kielergatan bedöms grovt få en trafikökning på 200-400 fordon/dygn. Lybecksgatan bedöms få en trafikökning på 700-1000 fordon/dygn varav 380 rörelser kommer från tillkommande detaljplan. Trafikökningen på den västra delen av Lybecksgatan blir mindre.

8. Alternativ utformning

För att skapa god framkomlighet och komfort för Helsingborgsexpressen kan ett alternativ till att införa enkelriktning på Rååvägen vara att enbart reglera vilken riktning tung trafik kör på Rååvägen. Eftersom Helsingborgsexpressen enbart kommer att köra norrut på Rååvägen kan ett alternativ vara att även övrig tung trafik endast tillåts köra på ett liknande sätt. Med en sådan lösning kan den friktion som uppstår när två tunga fordon möts idag förhindras.

Den enda lastplatsen som finns i anslutning till Rååvägen ligger idag utmed Lybecksgatans norra sida, väster om korsningen med Rååvägen. En enkelriktning norrut bedöms därför ha liten effekt på varuleveranser till verksamheterna i Råå. Hur arbetet med sophämtning bedrivs påverkas oavsett vilken lösning som väljs och bör i ett tidigt skede diskuteras med NSR för att skapa samsyn.



Figur 5 Lastplats på Lybecksgatan sett från väster.

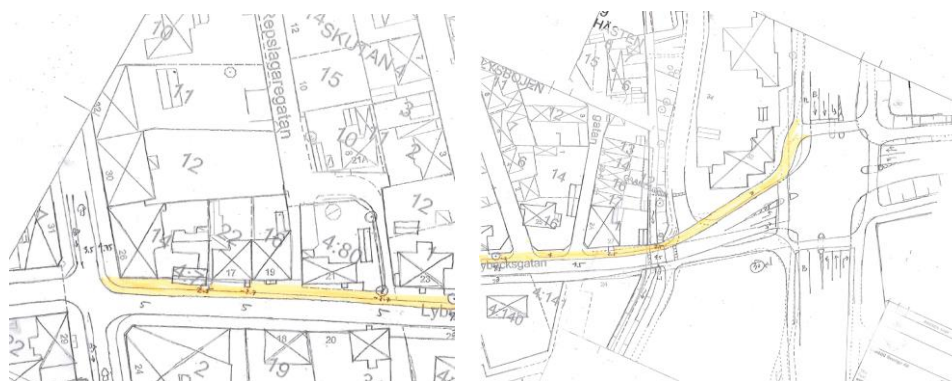
Om tung trafik förbjuds i södergående riktning bedöms befintlig sektion med en körbana på 7,5 meter, där kantstensparkering ingår, ge god framkomlighet för bussen. Tillgängligheten för biltrafiken blir oförändrad där omvägar för biltrafiken kan undvikas och bilisterna således kan välja närmsta vägen till sin målpunkt. Situationen för cyklister antas blir något bättre än idag med mer utrymme.

Om dagens sektion bibehålls kommer även de brister som finns idag för gående utmed Rååvägen, där trottoaren i vissa sektioner är smal, att kvarstå. Inskränkningarna på trottoaren beror främst på trappor från fastigheterna utmed Rååvägen. Lösningen innebär också att inga ökade kvalitéer för vistelse i gaturummet eller ytterligare utrymme åt verksamheterna utmed Rååvägen skapas.

Att all tung trafik enbart kör norrut skapar mer utrymme för biltrafik vilket kan bidra till att tempot utmed Rååvägen ökar. Lösningen möjliggör även omkörning av buss.

9. Lybecksgatan

För att säkerställa god tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter mellan hållplatslägena på Rååvägen och Landskronavägen har Lybecksgatans utformning setts över.



Figur 6 Skiss över utformning av Lybecksgatan, se även bilaga 1.

För att knyta samman de båda hållplatslägena föreslås att gångbanan breddas på den norra sidan av Lybecksgatan. För att möjliggöra breddningen tas korttidsparkeringen på den norra sidan av Lybecksgatan bort. Idag finns där cirka nio platser som är reglerade till 15 minuter. Kanstenslinjen på den södra sidan föreslås ligga kvar i samma läge.

För att skapa ett attraktivt gångstråk krävs att körbanans bredd begränsas till 4,5-5 meter. Vid bron över Lussebäcken är utrymmet begränsat varför körbanan här görs 4,5 meter bred, för att sedan breddas till 5 meter längre västerut. Inom 4,5 meter kan två personbilar mötas. Kantstenen på den norra sidan föreslås fasas av för att underlätta möte mellan personbil och sopbil.



Figur 7 Smal sektion vid bro över Lussebäcken. Gångbanorna på vardera sida är idag 1,1 meter breda.

I detaljplanen för Råå fritidsgård 1 m.fl. föreslås ett gångstråk utmed Lussebäcken norr om Lybecksgatan. För att knyta samman stråket med befintligt gångstråk på den södra sidan föreslås att passagen över Lybecksgatan höjs upp. På så sätt säkerställs också en låg hastighet för biltrafiken som kommer från väst.

Gångbanans bredd kommer att variera på sträckan på grund av att träd, trappor och husknutar begränsar det tillgängliga utrymmet. Gångbana som inte påverkas av hinder får en bredd på 3-4 meter. Vid smala sektioner kommer gångbanans bredd att minska till 2-2,5 meter.



Figur 8 Exempel på smala sektioner idag. Belysningsstolpen i högra bilden begränsar utrymmet för gående ytterligare.

10. Slutsats

Att säkerställa Helsingborgsexpressens framkomlighet och komfort bedöms kunna uppnås oavsett vilken lösning som väljs. Vilka övriga kvalitéer som önskas uppnås utmed sträckan blir därför styrande.

En enkelriktning av Rååvägen ger förutsättningar för tillskapande av större ytor för vistelse, gående och för verksamheter. Trafiksäkerheten utmed Rååvägen förbättras genom ett lägre tempo och tvingande stopp för bilar bakom bussar vid hållplats. Enkelriktningen bidrar till positiva effekter avseende buller och vibrationer.

För biltrafiken försämras tillgängligheten och för vissa boende kan enkelriktningen innebära längre omvägar. Speciellt viktigt att tänka på är boende med parkering mot Repslagaregatan och norra delen av Östergatan samt boende med parkering vid Rååvägen 19-21.

Att enbart införa enkelriktning för tung trafik innebär att tillgängligheten för bil förblir fortsatt god. Lösningen bedöms som enkel att förstå för trafikanterna och skapar en tydlighet där omvägar för bilister och söktrafik kan undvikas.

Gällande buller och vibrationer bedöms enkelriktning för enbart tung trafik ge små eller inga effekter. Utrymme för gående, vistelse och verksamheter påverkas inte jämfört med idag. Trafiksäkerheten utmed sträckan kan påverkas negativt med ett högre tempo i biltrafiken.