

TEKNISKT PM, TRAFIKUTREDNING

Badaren 11 - Trafikutredning

SYSTRA AB

01 december 2022

Uppdragsledare: Lars-Erik Andersson

Handläggare: Lucas Hollsten

Allmän information

Kund/Projektansvarig	Hässleholms kommun
Projekt	Badaren 11 Hässleholm – Trafikutredning till detaljplan
Uppdrag	Badaren 11 Hässleholm – Trafikutredning till detaljplan
Typ av dokument	Tekniskt PM
Datum	2022-12-01
Filnamn	Badaren11_Trafik_PM 20221201
Vår beteckning	SE01T22B92
Er beteckning	-
Mallversion	1.2
Antal sidor	17

Godkännande

Version 1	Namn		Roll	Datum	Sign.
	Produktion	Lucas Hollsten	Handläggare	22-11-25	LH
	Granskning	Lars-Erik Andersson	Uppdragsledare	22-12-01	LEA
	Slutgodkännande	Lars-Erik Andersson	Uppdragsledare	22-12-01	LEA

Innehållsförteckning

1.BAKGRUND OCH SYFTE	4
2.FÖRUTSÄTTNINGAR.....	4
2.1 PROJEKTMÅL.....	4
2.2 SAMHÄLLSPÅVERKANDE FAKTORER.....	5
2.2.1 Stadskaraktär.....	5
2.2.2 Trafiksystem	5
2.2.3 Trafikdata	6
2.2.4 Tillgänglighet och framkomlighet	7
2.3 TEKNISKA FAKTORER.....	8
2.3.1 Markfrågor	8
3 BESKRIVNING OCH ANALYS AV ALTERNATIV	8
4 MÅLUPPFYLLELSE.....	12
5 TRAFIKFÖRSLAG	14
6 KONSEKVENSER AV TRAFIKFÖRSLAG	14
6.3 SAMHÄLLSPÅVERKANDE FAKTORER.....	14
6.3.1 Trafiksystem	14
6.3.2 Tillgänglighet och framkomlighet	15
6.3.3 Trafiksäkerhet.....	16
6.4 TEKNISKA FAKTORER.....	16
6.4.1 Markfrågor	16
7 SLUTSATSER.....	17

1. BAKGRUND OCH SYFTE

Länsförsäkringar Göinge – Kristianstad har ansökt om ändring av detaljplan för Badaren 11 i syfte att planlägga område för centrumändamål. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden har 2022-02-23 gett miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta ett förslag till detaljplan för Badaren 11.

Planområdet ska planläggas som centrumverksamhet, där bland annat lättare form av vård, exempelvis vårdcentral, förväntas ingå i användningen i närtid men i och med den flexibla användningen kan detta komma att ändras under årens lopp. Med detta i åtanke kan trafikflödet till och från området förändras, likaså behovet av besöksparkeringar.

Planförslaget antas inte innebära några större förändringar i byggrätten och likt idag kommer bebyggelsen vara reglerad till norra delen av planområdet.

2. FÖRUTSÄTTNINGAR



FIGUR 1. Karta över området Badaren 11, Hässleholm. Karta från Lantmäteriet

Planområdet ligger i Hässleholms tätort, i anslutning till Andra Avenyen i norr, Vallgatan i öst och Östergatan i väst. Fastigheten i sig har stora nivåskillnader. Vallgatan ligger cirka tre meter över Östergatan, vilket i sin tur försvårar tillgängligheten inom fastigheten från öst till väst. Planområdets totala area är cirka 3700 kvm.

2.1 PROJEKTMÅL

Projektet ämnar uppnå nedanstående mål:

- Kartlägga och analysera förväntade rörelsemönster för de olika trafikslagen både inom och till- och från planområdet med identifiering av konfliktpunkter
- Ta fram en optimal lösning för in- och utfarter
- God sikt inom området och vid dess tillfarter
- Kartlägga och analysera fastighetens avfallshantering
- Bedöma trafikflödena som är kopplade till fastigheten

2.2 SAMHÄLLSPÅVERKANDE FAKTORER

2.2.1 Stadskaraktär

Fastigheten Badaren 11 är en del av Hässleholms stadskärna, som präglas av låga flerbostadshus, mindre kontorshus och diverse centrumverksamheter. Hässleholms stadskärna är kraftigt kuperad, och området där fastigheten befinner sig i lutar kraftigt uppåt i sydöstlig riktning. Grannfastigheterna består av flerbostadshus samt en polisstation.

2.2.2 Trafiksystem

Allmänt om fastigheten och det angränsande området

Fastigheten angränsar till vägarna Andra Avenyen, Östergatan och Vallgatan som beskrivs vidare nedan. Korsningen mellan Östergatan och Andra Avenyen är signalreglerad. Signalprioriteringen anpassar sig efter trafiken med hjälp av sensorer. Övergångsställe för gående finns mellan samtliga hörn av korsningen. På Andra Avenyen i riktning öst finns ett separat körfält för högersväng mot Östergatan. Övriga anslutningar består av ett körfält. Korsningens utformning möjliggör att fordon som eventuellt väjer vid vänstersväng kan bli omkörda av fordon bakom. Den främsta målpunkten i området är den planerade vårdcentralen inom fastigheten. Entréer till vårdcentralen finns i dess nordvästra hörn, i öst mot Vallgatan samt mot dess parkeringsyta i syd.

Dimensionerande fordon inom fastigheten är de fordon som ska använda parkeringsytan/angöringsytan intill huvudbyggnadens baksida. Detta fordon är ett ambulansfordon.

Andra Avenyen

Andra Avenyen är en typisk stadsgata med hastighetsbegränsning 50 km/h. Gatan går från väst till öst och angränsar fastigheten i norr. Denna gata trafikeras av fordonstrafik i körbanan, och gångtrafik på gångbanan. Cyklar har ingen egen infrastruktur och hänvisas således till körbanan. Tung trafik tillåts på denna gata. Kollektivtrafik använder denna gata i form av två busslinjer som svänger till- och från Östergatan i korsningen. Andra Avenyen ansluter till flera delar av centrala Hässleholm. Dimensionerande fordon på gatan är tung trafik (lastbil, sopbil) samt stadsbussar. Längs Andra Avenyen finns idag en parkeringsficka för korttidsparkering på den sida som angränsar fastigheten Badaren 11. På motsatt sida finns fyra snedställda parkeringsplatser varav en är reserverad för funktionshindrade. Från korsningen med Östergatan finns vägvisningsskyltar som hänvisar en söderut mot Östergatan till riksvägarna 21 och 23. Parkeringsförbud gäller längs körbanan. Från kantsten till kantsten varierar vägens bredd mellan 10–11 meter. Det finns ingen målad mittlinje, varpå körfältsbredden kan antas vara halva vägens bredd.

Östergatan

Östergatan är en typisk stadsgata med hastighetsbegränsning 50 km/h. Gatan går i nordsydlig riktning. Fastigheten Badaren 11 ligger på östra sidan om Östergatan. Denna gata trafikeras av fordonstrafik i körbanan, och gångtrafik på gångbanan. Cyklar har ingen egen infrastruktur och hänvisas således till körbanan. Tung trafik tillåts på denna gata. Kollektivtrafik använder denna gata i form av två busslinjer som svänger till- och från Andra Avenyen i korsningen. Östergatan leder in trafik till centrala Hässleholm från Kristianstadsvägen. Dimensionerande fordon på gatan är tyngre trafik som lastbilar under 12m samt stadsbussar. Från Kristianstadsvägen fram till ungefär där den nya planerade utfarten ska anläggas gäller kantstensparkering, därefter gäller parkeringsförbud fram till den signalreglerade korsningen. Från korsningen finns vägvisning till C-ring både till vänster och höger, samt till centralstationen. I riktning mot Kristianstadsvägen gäller parkeringsförbud hela sträckningen. Från kantsten till kantsten är vägens bredd cirka 9,5m. Det finns ingen målad mittlinje, varpå körfältsbredden kan antas vara halva vägens bredd. Stopplinjen före den signalerade korsningen med Andra Avenyen är belägen cirka 10 meter innan korsningen.

Vallgatan

Vallgatan är en enkelriktad gata som ansluter till Andra Avenyen, vid fastighetens östra sida. Hastighetsbegränsningen längs Vallgatan är 50 km/h. Tung trafik tillåts på denna gata. Dimensionerande fordon på gatan är tyngre trafik som lastbilar under 12m och sopbilar. Vallgatan är tänkt att användas av de fastigheter som ligger i direkt anslutning, bland annat Badaren 11. Från Vallgatan är det möjligt att svänga både höger och vänster på Andra Avenyen. Möjlighet till kantstensparkering gäller från bensinstationen vid Kristianstadsvägen upp till Andra Avenyen. Körbanan regleras med parkeringsförbud. Körbanans bredd från kantsten till kantsten är cirka 5,2 meter, varav cirka 2,2 meter är avsedd för kantstensparkering.

2.2.3 Trafikdata

Flöden

Flödet till och från vårdcentralen uppskattas bero av följande:

- Vårdcentralen får 45 000 årliga besökare
- Idag är cirka 12 600 personer listade på vårdcentralen
- Antalet anställda på vårdcentralen beräknas vara mellan 65–70 stycken

En trafikmätning har utförts på Östergatan 27. Resultat presenteras nedan.

Trafikmätning Östergatan 27

Antal passager i båda riktningar: 29 250

- Riktning Nordost: 18 150 (62%)
- Riktning Sydväst: 11 100 (38%)

Andelen tung trafik: 5,9%

Dygnstrafik: 4 178

- Vardag: 4 537
- Helgdag: 3 281

Max-timme: 498 (2020-10-02 16:00)

- Förmiddag: 367 (2020-10-02 11:00)
- Eftermiddag: 498 (2020-10-02 16:00)

Medelhastighet: 34 km/h

- 15-percentilen: 30 km/h
- 85-percentilen: 40 km/h

Antal hastighetsöverträdelser: 555 (2%)

- Medelöverträdelsehastighet: 55 km/h

Antal transporter som beräknas angöra området:

- Tömning av brännbart 1 ggr/månaden
- Övriga kärl töms varannan vecka
- Förråd och tvätt 1 ggr/vecka
- Hämtning av prover 2 ggr/dag

- Övriga transporter dagligen, längsta fordon 12m
- Ambulans angör sällan området och då oftast om någon insjuknat på vårdcentralen

Vårdcentralen har bedömt att ambulansfordon kan dela utrymme med eventuella leveranser

2.2.4 Tillgänglighet och framkomlighet

Leveranser

Idag angör leveranser fastigheten längs Östergatan, primärt efter parkeringsförbudsskylten före den signalreglerade korsningen. Längs Vallgatan finns ingen möjlighet för tung trafik att angöra fastigheten utan att hindra framkomligheten för övrig trafik. Längs Andra Avenyn har tung trafik möjlighet att angöra fastigheten vid parkeringsfickan vid gatans södra sida. Denna yta är dock i dagsläget avsedd för korttidsparkering och inte för tung trafik/leveranser.

Gående

Gående angör fastigheten via entréerna vid Andra Avenyn, Vallgatan, samt baksidan av huset vid parkeringsplatsen. Varje entré kan nås från gångbanor som kopplar till övriga Hässleholm. Tillgängligheten för rörelsehindrade anses vara god.

Cykeltrafik

Cykeltrafik hänvisas till körbanan längs samtliga kringliggande gator. Cyklister har god tillgänglighet då fastigheten ligger i centrala Hässleholm och har vägar och samt gångbanor som ansluter till alla dess entréer och kringliggande gator. Östergatan och Andra Avenyn kan korsas vid den signalreglerade korsningen.

Parkering

Inom detaljplaneområdet finns idag 40 parkeringsplatser för normalstora bilar. Utöver dessa förekommer gatuparkering längs Östergatan, Vallgatan och Andra Avenyn. Då området är i centrala Hässleholm finns det gott om parkeringsmöjligheter inom gångavstånd längs övriga gator i staden. Det finns, enligt en studie i Google Maps, tre cykelställ. Ett större cykelställ med tak finns intill miljörummet, samt ett mindre oskyddat cykelställ uppe vid Vallgatan. Vid huvudentrén intill den signalreglerade korsningen finns ett cykelställ med plats för fem cyklar. Totalt bedöms att det finns parkeringsutrymme för cirka 20 cyklar i dagsläget.



FIGUR 2 & 3. Befintlig snedställd HKP längs Andra Avenyn i västlig riktning. Vy från gata samt ovan, se röd ring.

Längs Andra Avenyn, i västlig riktning, före korsningen med Östergatan finns en parkeringsplats reserverad för rörelsehindrade. Från parkeringsplatsen kan man ta sig till vårdcentralen med det handikappanpassade

övergångsstället som korsar Andra Avenyen. Denna parkeringsplats kan eventuellt räknas med för nyttjande till vårdcentralen. Se figur 2 & 3 för exakt position.

Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats är Fisktorget ca. 100m från huvudentrén till det studerade området. Från Fisktorget avgår busslinjerna 1 och 3. Hässleholms Centralstation ligger ca. 300m från huvudentrén till det studerade området. Från Hässleholms Centralstation avgår samtliga busslinjer som trafikerar Hässleholm, pendeltågslinjer, regionaltåg och fjärrtåg.

Sikt vid in- och utfarter

I dagsläget är sikten relativt god till- och från fastighetens infarter och utfarter vid både Östergatan och Vallgatan. Den delade in- och utfarten mot Östergatan kan stundvis ha begränsad sikt åt norr när man kör ut ifall ett större fordon står parkerat längs kantstensparkeringen.

2.3 TEKNISKA FAKTORER

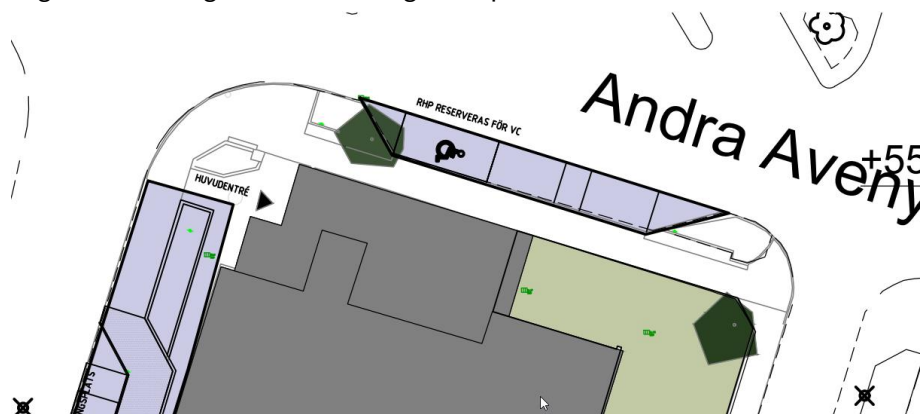
2.3.1 Markfrågor

Fastigheten Badaren 11 ägs och förvaltas av Länsförsäkringar Göinge - Kristianstad. Kringliggande fastigheter och miljö antas inte påverka projektet.

3 BESKRIVNING OCH ANALYS AV ALTERNATIV

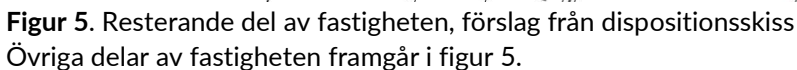
Beskrivning av nollalternativ

Nollalternativet antas i detta PM vara den dispositionsskiss som presenterades och levererades av kommunen inför detta uppdrag. Nedan framgår en beskrivning av dispositionsskissen.



Figur 4. Fastighetens norra sida, förslag utifrån dispositionsskiss.

Den norra sidan av fastigheten ansluter direkt till Andra Avenyen i norr på kortsidan, och Östergatan respektive Vallgatan på vardera långsidor. Huvudentrén till fastigheten antas vara placerad i det nordvästra hörnet enligt figur 4. Denna entré är avsedd att användas av besökare och eventuellt personal. Längs Andra Avenyen finns en cirka 25 meter långa parkeringsficka. I denna parkeringsficka är en parkeringsplats reserverad för funktionshindrade till vårdcentralen föreslagen.



Längs Östergatan byggs en ny infektionsentré (utöver den tidigare nämnda) som ansluter till Östergatans gångbana med en ramp. Intill denna entré planeras parkeringsförbud avsedd för tyngre leveranser i körbanan. Parkeringsplatsen som är reserverad för funktionshindrade norr om lastzonen i dispositionsskissen utgår. Sophämtning, samt andra större transporter som angör till fastigheten, angör vid den markerade lastzonen. För sophämtning innebär det att det blir en gångsträcka strax över 30 meter enkelväg till miljörummet från den parkerade sopbilen.

Alternativ lösning

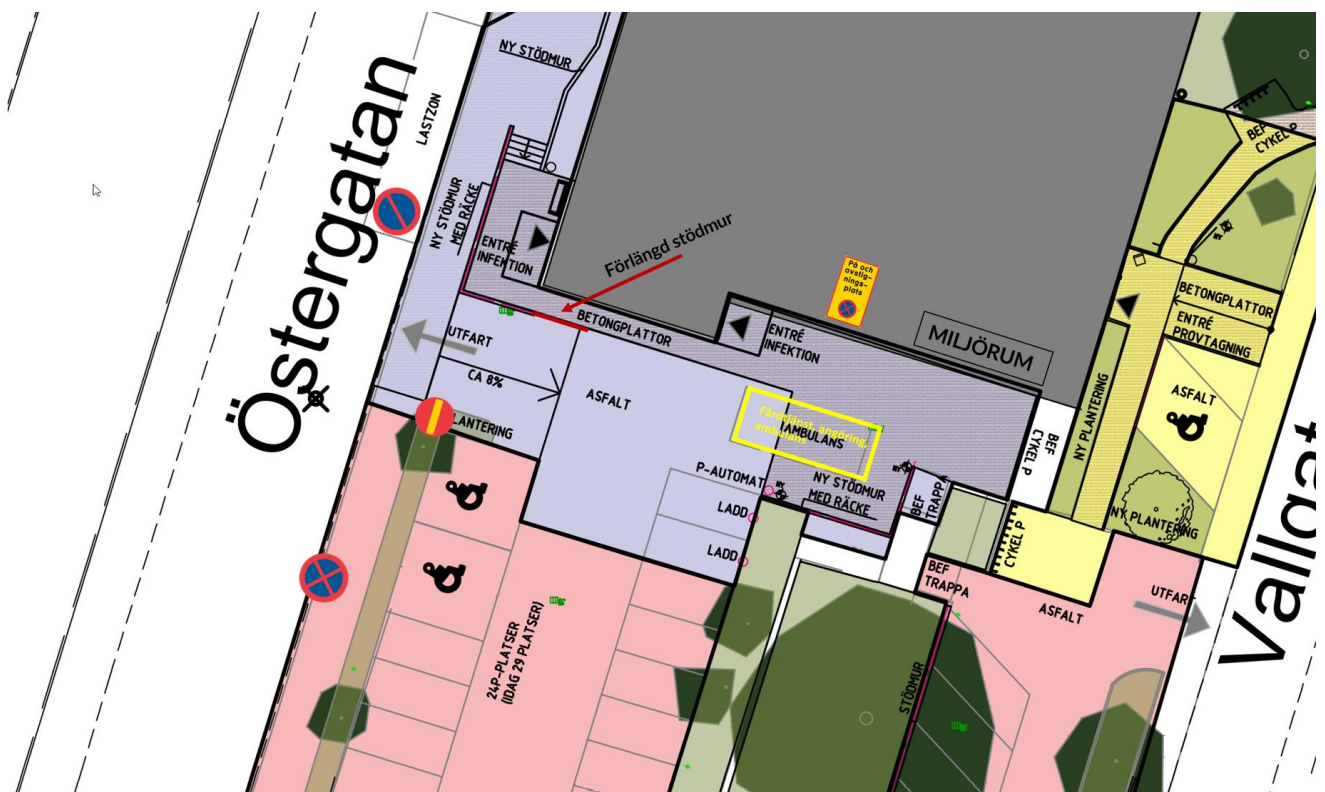
Den alternativa lösningen bygger till stor del på dispositionsskissen som är nollalternativet. Förändringarna illustreras främst i figur 6, 7 och 8 nedan. Lösningen utgår från att besöks- och leveransentré möjliggörs från husets baksida (en södra entré) då en stor del av fordonsangöringen sker från just baksidan. Vidare antas att fastigheten behöver en parkeringsplats per 100 kvadratmeter, vilket innebär minst 37 stycken, och lika många parkeringsytor för cykel.



Figur 6. Alternativ utformning, norra delen av fastigheten

I figur 6 framgår den alternativa lösningen för den norra delen av fastigheten i form av en modifiering av dispositionsskissen för nollalternativet. Som tidigare beskrivits är nivåskillnaden 3m mellan Östergatan och Vallgatan. Denna nivåskillnad tas upp på ca 50m vilket innebär en genomsnittlig lutning på 6% eller 1:17. Riktlinjen för lutningar ur tillgänglighetssynpunkt är 1:50. Eftersom lutningen överskrider riktlinjerna föreslås HKP utgå. En kraftig lutning medför att exempelvis rullstolsburna inte kan angöra fastigheten på ett säkert vis. HKP längs Andra Avenyen föreslås ersättas med en ny HKP vid husets baksida. Detta innebär även att färdtjänst ej rekommenderas att använda denna parkeringsficka, utan bör hänvisas till baksidan av huset där en angöringsplats rekommenderas att anläggas (se figur 7).

Parkeringsfickan föreslås att förbli korttidsparkering, alternativt en på- och avstigningszon eller lastzon. Inom den yta som i dispositionsskissen klassades som HKP föreslås att man anlägger cirka 10 stycken cykelplatser skyddade från körbanan, med anslutning från gångbanan. Trottoarkanten behöver anpassas för denna typ av cykelparkering. Eftersom platsen är belägen på kommunens mark behöver den föreslagna cykelparkeringen anordnas i samråd med kommunen.



Figur 7. Alternativ utformning, mellersta delen av fastigheten.

I figur 7 framgår den alternativa lösningen för den mellersta delen av fastigheten i form av en modifiering av dispositionsskissen för nollalternativet. Längs Östergatan är en lastzon föreslagen. Denna lastzon föreslås inte vara markerad eller skyltad som en sådan utan kommer att definieras av ett parkeringsförbud med vägmärke C35 som möjliggör av- och pålastning. Denna yta är främst avsedd för sophämtning, samt fordon av liknande storlek, som inte kan angöra fastighetens baksida. Detta innebär en 30 m lång gångsträcka, via utfartsrampen, till miljörummet från sopbilen. I dag stannar sopbilen på samma ställe vilket innebär att gångsträckan mellan sopbilen och miljörummet kommer att bli samma som idag. Dagens parkeringsförbud medför inga större problem för den signalreglerade korsningen Östergatan/Andra Avenyen då fordon kan passera fritt i båda riktningar även när en lastbil eller sopbil står parkerad längs parkeringsförbudet.

Den yta som i skissen markeras som AMBULANS är i förslaget användbart som på- och avstigningsplats av ambulansfordon, färdtjänst samt övrig angöring till fastigheten. Vägmärke C40-6 används för att definiera zonen. Som tidigare förklarat krävs denna zon då lutningen är för kraftig längs Andra Avenyen. Lastzonen på Östergatan lämpar sig ej för detta ändamål då färdtjänstens tillgänglighet inte kan säkras, samt att trottoaren behöver särskilt anpassad för rörelsehindrade.

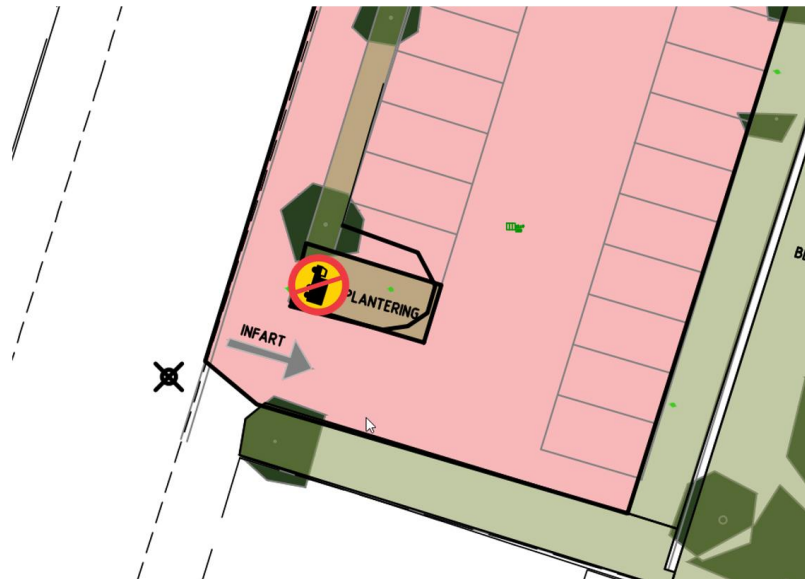
Ytterligare en HKP läggs till den befintliga HKP i dispositionsskissen. Denna tar två P-platser i anspråk, och ersätter den borttagna HKP vid fastighetens norra sida. Utfarten är enbart tillgänglig för trafik som lämnar fastigheten ut mot Östergatan och är därmed enkelriktad med vägmärke C1.

Söder om utfarten, längs Östergatan, placeras vägmärke C39 som påbörjar stoppförbud. Stoppförbudet sträcker sig fram tills lastzonen. Anledningen till detta stoppförbud är för att förbättra sikten för trafik som ska användas sig av den planerade utfarten ut mot Östergatan.

En stödmur avgränsar rampen mot gångvägen till entrén. Stödmuren bör av säkerhetsskäl förlängas till den punkt där rampen övergår till plan mark.

Totalt antal parkeringsplatser inom fastighetens gränser blir 24 stycken mot Östergatan, varav två är HKP och två är laddplatser. Vid Vallgatan finns elva parkeringsplatser, varav en är HKP. Totalt inom fastigheten erbjuds 35 parkeringsplatser. Detta är under det rekommenderade antalet (37) för en fastighet av denna

storlek. Dock anses det ej vara ett problem då tillgängligheten till kollektivtrafik i området anses vara mycket god.



Figur 8. Alternativ utformning, sydvästra delen av fastigheten.

I figur 8 framgår den alternativa lösningen för den södra delen av fastigheten i form av en modifiering av dispositionsskissen för nollalternativet. Infarten föreslås enbart vara avsedd för trafik som ansluter till parkeringsplatsen från Östergatan. Vägmärke C7 som förbjuder tung trafik placeras vid infarten. Tung trafik hänvisas till parkeringsförbudsytan längs Östergatan (se figur 7).

4 MÅLUPPFYLLELSE

Mål – Rörelsemönster

- Kartlägga och analysera förväntade rörelsemönster för de olika trafikslagen både inom och till- och från planområdet med identifiering av konfliktpunkter

Gående

Gående är de som på något vis går till, från eller inom fastigheten. De fotgängarrörelser till och från fastigheten som förväntas i det föreslagna alternativet är

1. Gående från utanför fastighetens gränser direkt till någon av fastighetens entréer.
2. Gående från parkerat fordon inom fastighetens gränser till någon av fastighetens entréer.

Den första kategorin väntas ansluta till fastighetens nordvästra entré, vilket medför att den främsta konfliktpunkten sker om den signalreglerade korsningen behöver korsas.

Den andra kategorin väntas ansluta till antingen huvudentrén, med fotgängarrörelser från parkeringsytan inom fastigheten vid Östergatan eller till entrén vid Vallgatan med fotgängarrörelser från parkeringsytan inom fastigheten vid Vallgatan. De främsta konfliktpunkterna kommer ske när man går från sitt fordon till entrén vid Östergatan då angöringsytan kan användas av exempelvis andra besökares fordon, leveransfordon och färdtjänstfordon. Avsedd gångyta saknas i förslaget vilket innebär att gående delar utrymme med dessa fordon.

Cyklister

Cyklister väntas parkera antingen vid huvudentrén, parkerings- och angöringsytan som ansluter till Östergatan samt vid Vallgatan. Den främsta konfliktpunkten sker när en cyklist behöver angöra till cykelparkeringen inom parkerings- och angöringsytan vid Östergatan på grund av en potentiellt aktiv trafikmiljö utan avsedda rörelseytor för cyklistar.

Privatbilar

Privatbilar väntas antingen parkera utanför fastigheten eller inom fastigheten. De som parkerar utanför fastigheten betraktas som gående. De som parkerar inom fastigheten är de som nyttjar parkering inom parkeringsytan vid Östergatan samt ytan vid Vallgatan. Intill Vallgatan bedöms inga större konflikter ske. Inom parkeringsytan vid Östergatan kan det förekomma många backande fordon, gående och cyklistar inom en delad yta vilket kan komma att bidra till en dynamisk miljö om alla rörelser sammanfaller samtidigt.

Yrkestrafik

Yrkestrafik antas vara färdtjänst, sophämtning, ambulans, taxi och leverantörer med lätt eller tung lastbil. Färdtjänst väntas använda sig av på- och avstigningszonen och även parkeringsförbudet längs Östergatan. Ifall minst en av infektionsentréerna är öppen för övriga besökare minskar sträckan från fordon till entrén. Söpbilar antas angöra längs Östergatan, och sedan ta sig till miljörummet vid byggnadens sydöstra hörn. Sträckan är 30 meter lång och kräver att utfartsrampen beträds med kärnen. Ambulanser angör vid på- och avstigningszonen och antas använda sig av en av infektionsentréerna. Lätta lastbilar angör vid på- och avstigningszonen och antas använda sig av en av infektionsentréerna, eller huvudentrén vid transport av lättare föremål. Tyngre transporter angör Östergatans parkeringsförbud och antas använda sig av en av infektionsentréerna, eller den entré som lämpar sig för transportens syfte.

Mål – In- och utfarter

Med en dedikerad infart och utfart blir det ett naturligt trafikflöde inom parkerings- och angöringsytorna vilket minskar risken för konflikter. Entrén anpassas så att tung trafik ej leds in. Sammantaget är separata in- och utfarter bättre än en gemensam in- och utfart då färre vändningsmanövrar krävs inne på området

Mål - Siktförhållanden

Den nya utfarten kan komma att drabbas av problem med sikt, dock bör det föreslagna stoppförbudet 10 meter innan utfarten i norrgående riktning längs Östergatan att minimera eventuella siktproblem. Vid de fall som parkeringsförbudsytan längs Östergatan används kan de fordon som står där hindra sikten från utfarten, dock ej för gång- och cykelbanan. Inom fastigheten anses sikten var god. För att angöra ambulans krävs att fordon antingen backar in eller ut inom en yta som är tänkt att användas av gående, vilket är mindre gynnsamt.

Mål - Avfallshantering

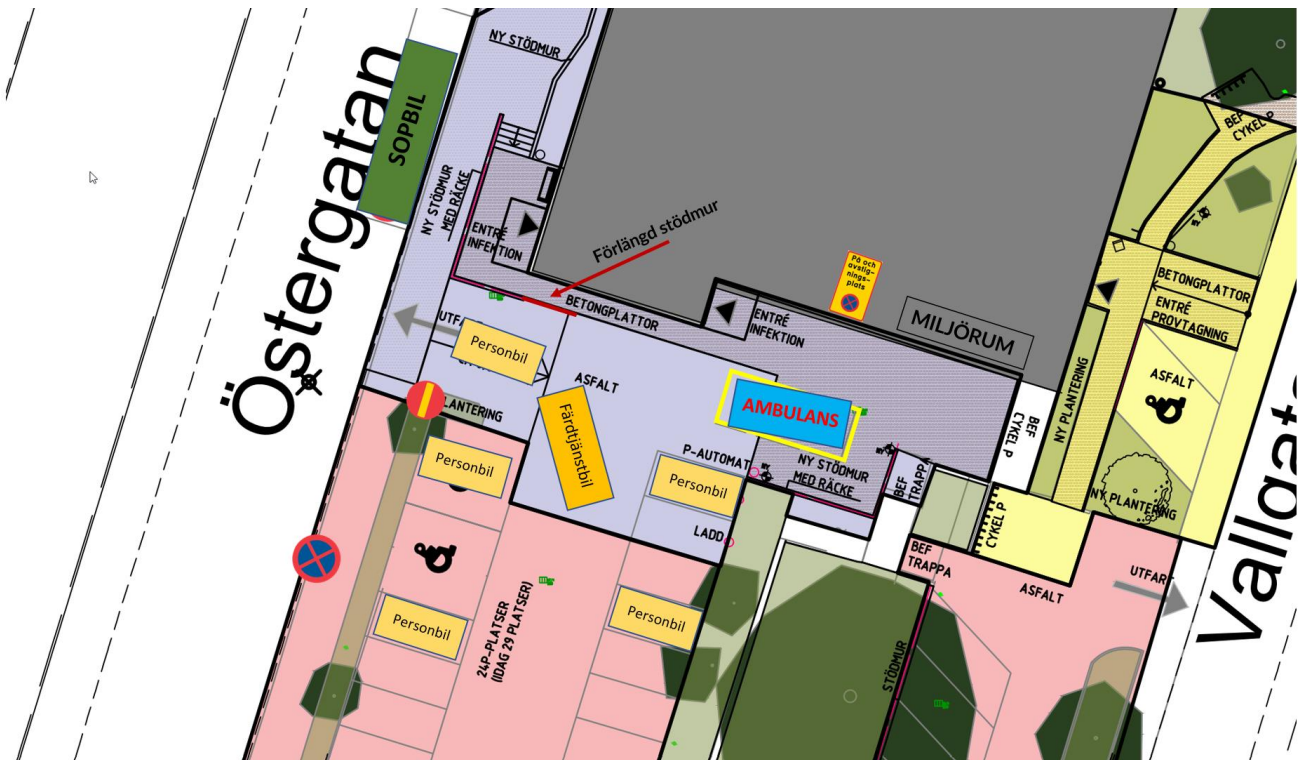
Mycket lång sträcka mellan sopbil och miljörum (30 meter jämfört med rekommenderat 10 meter). Utöver distansen behöver kärnen transporteras över en ramp med 8% lutning vilket i princip är den övre lagstadgade gränsen. Kantsten behöver även anpassas så att kärnen kan tas ner på asfalten. Sammanfattningsvis bidrar dessa faktorer till en mindre tillfredsställande arbetsmiljö för de som arbetar med avfallshanteringen.

Mål - Trafikflöde

- Bedömning av trafikflödena som är kopplade till fastigheten

Flödena väntas ej vara signifikanta, och en återkommande konfliktsituation mellan flera trafikslag samtidigt anses vara osannolik. Tung trafik hålls utanför fastighetens gränser vilket medför en tryggare miljö för gående och cyklistar. Andelen leveranser som angör fastigheten under en vecka anses ej bidra till utrymmesbrist för leveransfordonens angöring.

5 TRAFIKFÖRSLAG



Figur 9. Alternativt förslag med exempel av verkligt nyttjande av ytor.

I figur 9 illustreras hur det alternativa förslaget kan komma att nyttjas i verkligheten. Underlaget utgår från figur 7. Den trafik som antas använda parkerings- och angöringsytan är personbilar, färdtjänstbilar och ambulanser. Färdtjänstbilar och ambulanser är i princip alltid samma storleksklass som lätt lastbil, och därför är även lättare transporter representerade i detta förslag. Förslaget utgår inte från exakta mått, utan är uppskattade utifrån måtten i dispositionsskissen. Sopbilen angör parkeringsförbudet på Östergatan, då den kategoriseras som ett tungt fordon och därmed ej har möjlighet att angöra inom fastighetens område.

6 KONSEKVENSER AV TRAFIKFÖRSLAG

6.3 SAMHÄLLSPÅVERKANDE FAKTORER

Områdets karaktär bedöms inte påverkas nämnvärt jämfört med nollalternativet

6.3.1 Trafiksystem

Det föreslagna trafikförslaget antas leda in mer trafik till fastighetens parkerings- och angöringsyta än nollalternativet, vilket kommer att öka den generella aktiviteten i detta område samt minska manöverytan på grund av fler uppställda fordon. Den trafik som tillkommer är främst färdtjänstfordon som ej kan använda angöringen längs Andra Avenyen på grund av gatans kraftiga lutning, samt övrig transport av rörelsehindrade.

Möjligheten att nå de huvudsakliga målpunkterna, vilket är entréerna, förändras på så sätt att fler kommer angöra husets baksida och därmed nyttja en eventuell entré där. Alternativt kommer fler att gå från husets

baksida till huvudentrén i fastighetens nordvästra hörn. I dagsläget finns enbart en huvudsaklig entré för kunder till banken, vilket är entrén i det nordvästra hörnet intill korsningen. I detta trafikförslag antas fler nyttja en eller flera entréer av de entréer som i dispositionsskissen benämns som infektionsentréer.

I det alternativa förslaget kommer dels mer cykelparkering att erbjudas, vilket tar (parkyta/p-platser) i anspråk. En HKP på Andra Avenyen försvinner och ersätts med en ny HKP vid husets baksida som tar två befintliga P-platser i anspråk. Totalt minskar antalet parkeringsplatser med två i det föreslagna alternativet. En på- och avstigningszon tillkommer vid husets baksida. Ifall den snedställda HKP vid Andra Avenyens norra sida kan räknas med till vårdcentralens nyttjande bör krav för rörelsehindrade uppfyllas. Huvudman för parkeringen inom fastigheten regleras av fastighetsägaren.

De nya förändringarna antas inte avsevärt påverka omgivningen jämfört med nollalternativet. Potentiellt blir ytan för gående mindre, speciellt kring entréerna ifall ett större fordon är uppställt vid på- och avstigningsplatsen.

Befintlig vägvisning till nuvarande vårdcentral Vänhem på Frykholmsgatan behöver tas bort och placeras så att det leder fordon till Östergatan. En sådan skylt är placerad på Andra Avenyen intill Östergatan 22, samt ytterligare en skylt utanför Andra Avenyen 20 (Polishuset).

Då dagens verksamhet är en fastighetsförmedling så väntas omvandlingen till vårdcentral innebära en ökning av trafiken till fastigheten. Även typen av trafik kommer att förändras. Främst kommer fler transporter, både tunga och lätta, att behöva angöra fastigheten. Färdtjänst och taxifordon kommer att angöra fastigheten i en större utsträckning. Ambulanser angör fastigheten relativt sällan, men framkomligheten behöver ändå säkras under alla tider av dygnet.

6.3.2 Tillgänglighet och framkomlighet

Sophämtning, övrig angöring från Östergatan till baksidan

Vid sophämtning och transport av tyngre gods till/från Östergatan till Miljörummet behöver utfartsrampen användas. Rampen har en lutning på 8% vilket är den maximala lutningen enligt lagkravet för en ramp som ska användas för bland annat sophämtning. Detta, i samband med att sträckan till miljörummet är 30 meter jämfört med de 10 meter som anges i riktlinjerna, kan bidra till en försämrad arbetsmiljö för sophämtare. Det är dock en laglig lösning och innebär samma förhållande som i dag.

Framkomlighet och tillgänglighet för funktionshindrade

Utfartsrampen har en lutning om 8% vilket är den maximala lutningen enligt lagkravet. Tillgängligheten till husets baksida anses därför vara tillfredsställande med konsekvensen att rampen kan vara svår att beträda. Tillgängligheten till byggnadens huvudentré är däremot god såvida funktionshindrade ej angör vid husets baksida, då rampen behöver nyttjas till Östergatans gångbana.

Gångtrafikanter

Gångtrafikanter som lämnar husets baksida från ett parkerat fordon med byggnadens huvudentré som mål behöver beträda den oskyddade parkeringsytan vilket kan leda till konflikter med fordon och cyklister.

Cyklister

Cyklister som angör husets baksida behöver beträda den oskyddade parkeringsytan vilket kan leda till konflikter med fordon och cyklister.

Kollektivtrafik

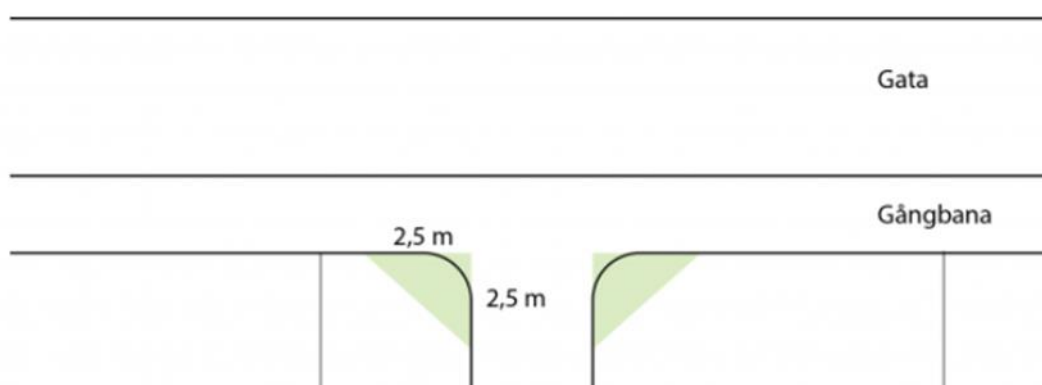
Kollektivtrafiken anses inte påverkas av detaljplaneförslaget.

Biltrafik

Möjliga konflikter är inom parkeringsytan vid husets baksida med låga hastigheter, samt in- och utfarten. Infarten anses ha god sikt. Utfarten har god sikt då stoppförbud gäller 10 meter söderut. När parkeringsförbudet norr om utfarten nyttjas av tyngre trafik är sikten begränsad i den riktningen. Den antas dock nyttjas relativt sällan och sikten begränsas endast under korta perioder.

6.3.3 Trafiksäkerhet

Förslaget innebär öppnandet av en ny utfart mot Östergatan. För att inte trafiksäkerheten ska försämrats behöver sikten vid utfarten tillgodoses. Detta säkerställs genom att tillräckliga siktsträckor skapas. I denna tätbebyggda stadsmiljö är inte de dimensionerande siktsträckorna enligt kraven i VGU möjliga att uppfylla. Kommuner som behöver anlägga utfarter i tätbebyggda stadsmiljöer har därför i många fall tagit fram egna riktlinjer. Göteborgs stad har tagit fram riktlinjer på hur de vill att utfarter från parkeringar ska utformas i stadsmiljö. Exemplet nedan gäller för utfart som korsar en gångbana innan körbanan nås.

Utfart på gata med gångbana

Figur 10. Exempel på riktlinjer för utfart, Göteborgs stad.

Genom att införa ett förbud att stanna 10 m innan utfarten och parkeringsförbud efter utfarten kan en god sikt erhållas.

Cyklisterna som angör husets baksida och gångtrafikanter som går mellan ett parkerat fordon vid husets baksida och byggnadens huvudentré behöver beträda den oskyddade parkeringsytan vilket kan leda till konflikter med fordon och cyklisterna. Den största risken för gående och cyklisterna är backningsrörelser från fordon men dessa rörelser bedöms vara få och sker i mycket låga hastigheter.

6.4 TEKNISKA FAKTORER**6.4.1 Markfrågor**

Gällande detaljplan för kv. Badaren 11 har ett utfartsförbud där den föreslagna utfarten är placerad. För att kunna anlägga utfarten behöver därför detaljplanen ändras.

7 SLUTSATSER

Sammanfattningsvis kan man dra slutsatsen att detaljplaneförslaget kommer att delvis förändra den befintligt byggda miljön vilket medför nya konsekvenser. Dessa konsekvenser har diskuterats i detta PM, och de bedöms ej avsevärt påverka detaljplaneförslaget. De konflikter som kan uppstå mellan de olika fordonsslagen anses ej vara optimala, i synnerhet vid husets baksida inom parkeringsområdet, men ej kritiska nog för att hindra genomförbarheten av förslaget då hastigheterna hålls låga inom området vilket medför en god trafiksäkerhet.

Jämfört med dagens utformning kommer detaljplaneförslaget främst att påverka trafiken inom detaljplaneområdet. Övrig gatumiljö påverkas direkt av fastighetens in- och utfarter vid Östergatan och Vallgatan, samt leveranser och sophämtning som angör fastigheten utanför detaljplaneområdet.