

Rapport

TRAFIKUTREDNING, FÄNGELSET 2



Koncept

2023-04-28

1 BAKGRUND OCH SYFTE

OBOS och KlaraBo avser att utveckla totalt 185 bostäder i separata bolag, med lika stora byggrätter på 8000 BTA vardera på fastigheten Fängelset 2.

Som underlag till en bullerutredning samt för att grovt uppskatta hur det omkringliggande nätet kan påverkas av bebyggelsen, tog Tyréns AB, på uppdrag av OBOS Kärnhem, i mars 2022 fram en karta med nya och gamla trafikmätningar samt gjorde en trafikstringsberäkning som underlag för trafiksituationen vid prognosåret 2040.

Efter synpunkter från Kristianstad kommun och vissa förändringar i projektet har Tyréns fått i uppdrag att komplettera den ursprungliga trafikutredningen.

Kompletteringarna består i bedömning av parkeringsbehov och parkeringstillgång i parkeringsgarage inom fastigheten samt uppdaterade trafikstringsberäkningar.

Trafikutredningen kompletteras även med placering av in/utfart till parkeringsgarage i östra delen av kvarteret samt dimensionering av ramp till detta parkeringsgarage.

2 Metod

Kartan redovisar trafikmätningar som är tillhandahållna av Kristianstads kommun.

Trafikmätningar från åren 2020-2021 har medvetet valts bort i denna sammanställning p.g.a. att covid-pandemin under dessa år har påverkat resandet i stor utsträckning. Mätningar från tidigare år har då använts.

Framtagande av trafikstringsberäkningar för planerad bebyggelse som underlag för bedömd trafiksituation vid prognosår 2040.

Beräknat parkeringsbehov enligt Kristianstads parkeringsnorm.

Bedömning av placering av in/utfart till parkeringsgarage i öster samt dimensionering av ramp i enlighet med gällande regelverk och standarder.

3 Trafikmätningar

Sammanställning av tillgängliga trafikräkningar redovisas nedan i karta samt i tabell.



Figur 1 ÅDT samt tung trafik (%) enligt trafikräkningar.

Tabell 1 Gator, delsträckor, trafikmängder samt årtal för trafikräkningar.

Gata	Punkt/Delsträcka	Trafikmängd (fordon/dygn)	Andel tung trafik (%)
1. Kanalparken 2018	Norr om Lasarettboulevarden	6400	4,4
2. Kanalparken 2016	Norr om Nya Boulevarden	5200	5
3. Götgatan 2014	Öster om Kanalparken	2900	3
4. Fästningsgatan 2022	Väster om Österlånggatan	300	2,4
5. Österlånggatan 2022	Söder om fästningsgatan	800	2,2
6. Götgatan 2017	Öster om Österlånggatan	3300	6,9

Nedan redovisas även tidigare trafikmätningar för Kanalparken och Götgatan. Utifrån dessa kan en viss trafikökning över tid på Götgatan (punkt 2 och 3) utläsas. På Kanalparken norr om Nya Boulevarden (punkt 2) har trafikflödet snarare minskat något över tid.

Antalet räkningar är för få, och det saknas räkningar över tid på flera av gatorna runt planområdet (Kanalparken söder om Götgatan punkt 1,

Fästningsgatan punkt 4 och Österlånggatan punkt 5) varför det inte går att dra några slutsatser kring någon generell trafikökning eller minskning på gatunätet.

Tabell 2 ÅDT och tung trafik (%) per år.

Gata/mätpunkt/år 1. Kanalgatan	Punkt/Delsträcka	Trafikmängd (fordon/dygn)	Andel tung trafik (%)
2021	Norr om Nya Boulevarden	4600	4,9
2016		5200	5
2011		6300	-
2009		5800	-

Tabell 3 ÅDT och tung trafik (%) per år.

Gata/mätpunkt/år 2. Kanalgatan	Punkt/Delsträcka	Trafikmängd (fordon/dygn)	Andel tung trafik (%)
2018	Norr om Nya Boulevarden	6300	4,4

Tabell 4 ÅDT och tung trafik (%) per år.

Gata/mätpunkt/år 3. Götgatan	Punkt/Delsträcka	Trafikmängd (fordon/dygn)	Andel tung trafik (%)
2020	Öster om Kanalgatan	2800	7,2
2014		2900	8
2012		2500	-
2011		2400	-

Tabell 5 ÅDT och tung trafik (%) per år.

Gata/mätpunkt/år 6. Götgatan	Punkt/Delsträcka	Trafikmängd (fordon/dygn)	Andel tung trafik (%)
2017	Öster om Österlånggatan	3300	6,9
2012		2400	8

4 TRAFIKMÄNGDER PROGNOŚÅR 2040

Trafikverkets trafikuppräkningsstal kan inte tillämpas på kommunala gator eftersom den exponentiella ökningen i det statliga vägnätet inte är representativt för det kommunala.

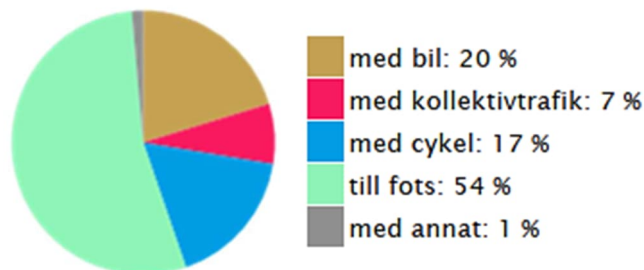
Det finns inte tillräckligt många trafikmätningar från Kristianstads kommun för att påvisa en trend och därmed räkna fram en genomsnittlig ökning för framtida trafikmängder.

Utöver de trafikmängder som de 185+90 nya bostäderna förväntas generera i området, så förväntas inte framtida trafikmängder skilja sig avsevärt i framtiden jämfört med i nuläget.

De tillhandahållna trafikmängderna från kommunens trafikmätningar i kombination med en trafikstringsberäkning för planområdet utgör underlag för prognosår 2040.

4.1 Trafikalstring

Nedan redovisas en trafikstringsberäkning för Fängelset 2 baserat på de **185 nya bostäderna** som ska anläggas.



Tabell 6 Antal resor/dygn och färdmedel för planerade lägenheter.

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning						
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	236	67	98	567	15	982
Totalt	236	67	98	567	15	982

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 236 bilresor.

Uppskattning av antal bilar: 174 bilar (ÅDT)¹.

vilket motsvarar ungefär 193 ÅVD.

¹ Antalet bilresor räknas om till bilar baserat på schablonantaganden kring ärendefördelning och belägningsgrad (antal personer/fordon).

Inklusive nyttotrafik – besökare, leveranser, hantverkare, renhållning etc – beräknas utbyggnaden alstra ca 205 fordon/dygn (ÅDT).

Alstringsberäkning har också gjorts för de **90 studentbostäder** som ska inrymmas i den gamla fängelsebyggnaden. För dessa beräkningar har antagits 1 boende/bostad.

Tabell 7 Antal resor/dygn och färdmedel för studentbostäderna.

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning							
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt	
Lägenhet		64	18	27	154	4	267
Totalt		64	18	27	154	4	267

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 64 bilresor.

Uppskattning av antal bilar: 47 bilar (ÅDT)².

vilket motsvarar ungefär 53 ÅVD.

Inklusive nyttotrafik – besökare, leveranser, hantverkare, renhållning etc – beräknas utbyggnaden alstra ca 55 fordon/dygn (ÅDT).

Totalt beräknas planområdet, planerade lägenheter samt studentbostäder, alstra ca 260 fordon/dygn, in+ut.

4.2 Trafikfördelning

Den alstrade trafiken antas fördela sig jämt på de två parkeringsgarage som planeras för utbyggnaden.

In- och utfart sker från Fästningsgatan. Trafiken har antagits fördelas med 40% mot öster, huvudsakligen Götgatan mot Snapphanevägen, och 60% västerut på Götgatan, varav 20% antas köra mot Nya Boulevarden vidare mot Västra Boulevarden och 40% Kanalgatan mot Södra Kaserngatan och Östra Boulevarden.

Tabell 8 Tillskott av trafik på omgivande gator till följd av den planerad utbyggnaden.

Gata	Trafiktillskott från Fängelset 2
Fästningsgatan	+130 fordon/dygn
Österlånggatan	+130 fordon/dygn
Götgatan öst om Österlånggatan	+104 fordon/dygn
Götgatan väst om Österlånggatan	+130 fordon/dygn
Kanalgatan norr om Götgatan och Nya Boulevarden	+130 fordon/dygn
Nya Boulevarden	+52 fordon/dygn
Kanalgatan söder om Götgatan	+104 fordon/dygn
Södra Kaserngatan	+104 fordon/dygn

² Antalet bilresor räknas om till bilar baserat på schablonantaganden kring ärendefördelning och belägningsgrad (antal personer/fordon).

4.3 Sammanställning av bedömd trafik vid prognosår 2040

Trafikmängder på gatunätet kring planområdet inklusive tillskott från den planerade utbyggnaden bedöms uppgå till följande vid prognosåret 2040.

Tabell 9 Bedömda trafikmängder på omgivande gatunät vid prognosåret 2040.

Gata	Trafikmängd (fordon/dygn) 2040	Andel tung trafik (%) 2040
1. Kanalgatan	6500	4,4
2. Kanalgatan	5300	5
3. Götgatan	3000	4
4. Fästningsgatan	400	2,5
5. Österlånggatan	900	2,2
6. Götgatan	3400	6,8

Den planerade utbyggnaden medför en ökning av trafikflödet på det omgivande gatunätet på runt 100 fordon/dygn.

Den relativa skillnaden är störst utmed Fästningsgatan där dagens trafikflöde enligt räkningarna ökar med ca 30-40%. Trafikflödet på gatan är dock litet, ca 300 fordon/dygn i nuläget, och bedöms ha liten påverkan på framkomlighet, trafiksäkerhet eller trafikbullernivåerna.

Tillskottet på övriga gator är relativt sett mindre och påverkan på framkomlighet, trafiksäkerhet och trafikbullernivåerna mycket små.

5 Parkering

5.1 Parkeringsbehov

Den planerade utbyggnaden parkeringsbehov har beräknats utifrån Kristianstads parkeringsnorm. Planområdet ligger i zon 2 men på gränsen till zon 1. Miljö- och stadbyggnadsförvaltningen har, under framtagandet av planbeskrivningen, med hänvisning till områdets direkta närhet till stadskärnan, bedömt att parkeringstalen för zon 1 ska vara vägledande för parkeringsbehovet.

De planerade lägenheterna kommer att vara "normalstora", ca 60-70 kvm, inga stora lägenheter planeras. Parkeringstalet för standardlägenhet i tabellen ovan kan därmed vara vägledande, men som en jämförelse görs även beräkning enligt 1000 kvm BTA.

Följande parkeringstal gäller för bostäder i zon 1:

Tabell 10 Gällande parkeringstal i zon 1. Källa: Kristianstad kommuns parkeringsnorm.

Flerbostadshus	Cykel	Bil
Per 1000 kvm BTA	33	10
Per lägenhet "standard"	2,3	0,7
Per liten lägenhet <40 kvm	1,3	0,3

För studentlägenheterna används parkeringstalet för liten lägenhet.

Tabell 11 Beräknat parkeringsbehov för cykel och bil.

Typ	Antal	Parkeringsbehov cykel	Parkeringsbehov bil
Antal lägenheter	185	426	130
BTA 1000 kvm	16	528	160
Studentbostäder	90	117	27

Parkeringsbehovet beräknas uppgå till 543-645 cykelplatser samt 157-187 bilplatser.

Cykelplatser ska placeras inom eller i direkt anslutning till fastigheten. Cykelparkeringen bör innehålla möjlighet till att låsa fast cykeln i ramen, någon typ av väderskydd som håller cykeln torr, placering nära entré eller målpunkt, plats för bredare cyklar som ex lådcyklar.

Av bilplatserna ska 3%, 5-6 stycken, vara för rörelsehindrade. Dessa ska vara placerade i närhet av entréer, normalt inom 25 m.

Övriga bilplatser kan placeras på andra platser men inom 600 m gångavstånd från fastigheten.

Antalet bilplatser kan reduceras genom att olika mobilitetstjänster tillhandahålls, t ex bilpool, cykelfaciliteter mm. Även tillgång till god kollektivtrafik samt genomförande av påverkansåtgärder kan ge möjlighet till reduktion av antalet bilplatser. Det är kommunen som godkänner eventuella reduktioner av antalet bilplatser. Antalet cykelplatser kan dock aldrig reduceras.

5.2 Parkeringstillgång

Antalet maximalt möjliga parkeringsplatser i respektive parkeringsgarage i fastighetens västra och östra del har översiktligt bedömts. Parkering kan anläggas under byggnaderna och under delar av gårdsytan. I bedömningen har hänsyn tagits till rampen i det östra garaget samt har det uppskattats en körväg in/ut i det västra garaget.

För att uppskatta hur många parkeringsplatser som kan anordnas i de planerade parkeringsgaragen har det utgått ifrån en grov skiss med grund i endast storleken och formen på garagen. Det östra garagets storlek

uppmättes till ca 2750 kvm och det västra garagets storlek uppmättes till ca 3800 kvm. I respektive garage har det sedan placerats ut parkeringsplatser på ett förenklat sätt.

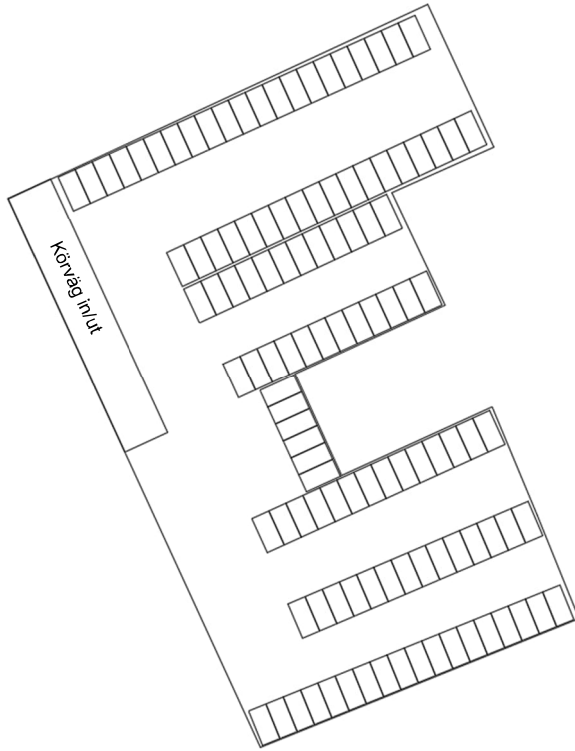
Placeringen av parkeringsplatserna har inte tagit hänsyn till placering av pelare, utgångar, hiss/trapphus eller andra behov av utrymmen då kunskap kring detta saknas i nuläget. Därmed har parkeringsplatserna placerats schematiskt och inte på en optimeringsnivå.

Storleken på parkeringsplatser och parkeringsgator har utformats med god standard enligt Parkeringslexikon - En handbok för arkitekter, ingenjörer och planerare.

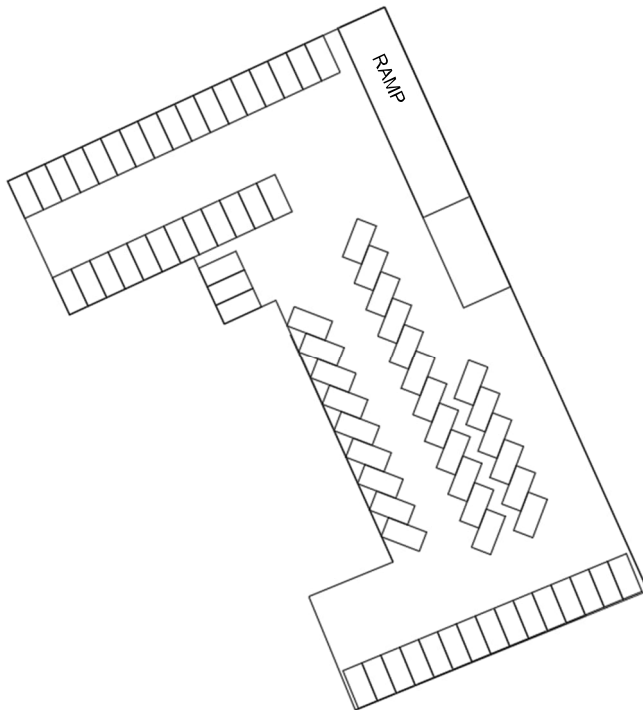
I det fortsatta arbetet kommer därför antalet och storleken av platserna samt placering/utformning att behöva justeras efter pelare, utgångar, hissar samt övriga utrymmen. Bland annat är parkering för rörelsehindrade större än en vanlig parkeringsplats och behöver placeras i närheten av en utgång eller hiss/trapphus, vilket kan få konsekvenser för placering av övriga parkeringsplatser.

Vidare måste det även utföras körspårsanalyser för att kontrollera att varje parkeringsplats uppfyller sin funktion när övriga delar och funktioner i parkeringsgaraget är framtagna. Det som också påverkar antalet samt placeringen av parkeringsplatserna är val av storlek på ramp samt in- och utfart.

Figur 2 visar en skiss på ett utformningsförslag för det västra garaget. Figur 3 visar sedan skissen för utformningsförslaget för det östra garaget.



Figur 2. Utformningsförslag för det västra garaget.



Figur 3. Utformningsförslag för det östra garaget.

En översiktlig bedömning av maximala tillgången på parkeringsplatser uppgå till följande:

Västra garaget 115 parkeringsplatser

Östra garaget 74 parkeringsplatser

Den totala uppskattningen av antalet parkeringsplatser som kan anordnas i de planerade parkeringsgaragen uppgår till maximalt 189 st.

Cykelparkering anordnas på innergård och vid fasad mot Fästningsgatan. Vid närmare projektering av parkeringsgaragen kan det eventuellt resultera i att även viss cykelparkering kan anordnas i garagen.

5.3 Befintlig kantstensparkering

Utmed Fästningsgatan finns i nuläget 52 parkeringsplatser, 34 på södra sidan och 18 på norra sidan av gatan. Platserna är avgiftsbelagda på vardagar 9-18 samt lördagar 9-14.

5.4 Slutsats parkering

Parkeringsbehovet för bil uppgår till 157-187 bilplatser. Då utbyggnadsplaner inte omfattar några större lägenheter bör den lägre nivån, 157 platser, kunna vara vägledande för fastighetens parkeringsbehov.

I de planerade parkeringsgaragen bedöms att maximalt 189 platser kan anordnas. Detta innebär ett överskott på 2 platser för den övre gränsen, samt ett överskott på 32 platser för den lägre gränsen. Då 157 platser skulle kunna ses som ett rimligt behov för fastigheten, visar utredningen att parkeringsbehovet kan tillgodoses med marginal i de planerade parkeringsgaragen, även efter framtida justeringar för behov av pelare, hiss/trapphus mm.

Placeringen av in- och utfarterna till de båda parkeringsgaragen innebär att 3-4 befintliga platser i anslutning till parkeringsgaragens in/utfarter utmed Fästningsgatans utgång. Det är endast på den södra sidan behovet finns för att reducera antal befintliga parkeringsplatser.

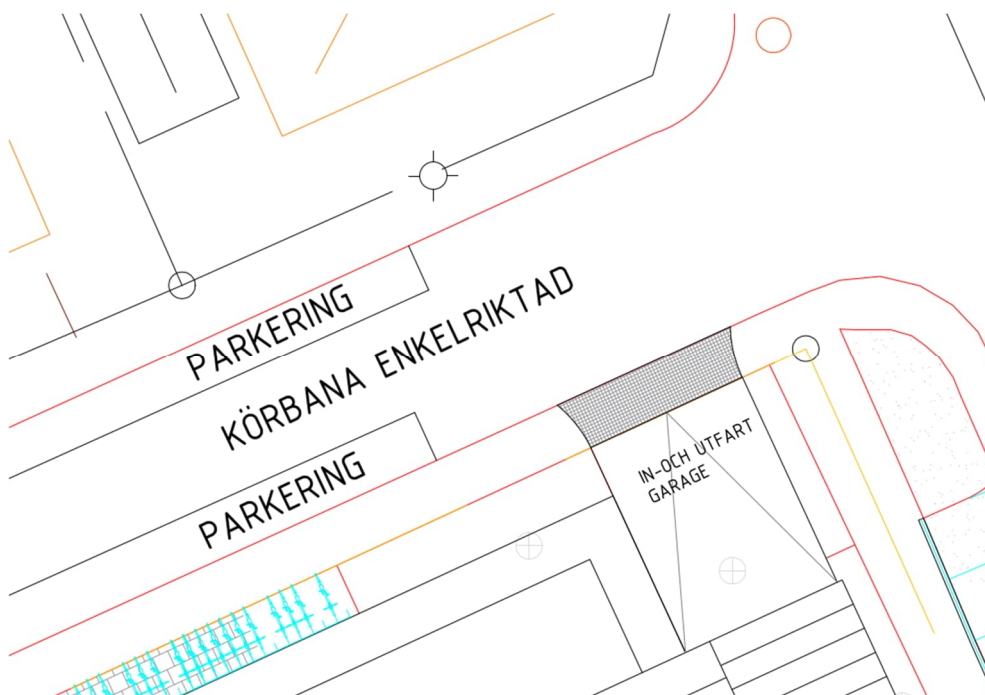
6 Utformning

6.1 Infart- och utfart

Placering av in- och utfarten till det östra parkeringsgaraget har studerats. Då Fästningsgatan är enkelriktad mot öster kommer all trafik som ska ner i garaget att ansluta från väster. Detta innebär att in- och utfarten kan placeras nära korsningen Fästningsgatan/Österlånggatan utan att detta påverkar framkomligheten. Förslagsvis placeras in-och utfarten en billängd ifrån korsningen så att minst en bil kan stå och vänta. Söder om in-och utfarten finns befintliga parkeringsplatser utmed gatan, där det föreslås att en parkeringsplats tas bort för att säkerställa sikten intill in-och utfarten.

Då in- och utfarten medför att bilar kommer att korsa en gångväg, kan det vara bra att markera korsningspunkten så att bilar och gående blir mer uppmärksamma. En sådan typ av markering kan vara att byta beläggning till exempelvis smågatsten eller liknande. Bredden på in-och utfarten är satt till 6,3 meter, vilket är standard för dubbelriktad trafik, samt så matchar det bredden till in-och utfarten i det västra garaget.

Se Figur 4 för en skiss på utformningsförslag av in-och utfarten för det östra garaget.



Figur 4. Skiss på utformningsförslag östra parkeringsgaraget

6.2 Dimensionering av ramp

En ramp består vanligtvis av ett första övergångsplan, själva rampdelen och sedan ett andra övergångsplan (*Parkeringslexikon - En handbok för arkitekter, ingenjörer och planerare*).

Till rampen kan det anslutas ett stannplan. Stannplan används vid extern anslutning och ska placeras inom fastigheten. Stannplanets syfte är att ge föraren möjlighet att uppfatta den trafiksituation denna möter när den kommer upp för rampen, samt göra det enklare att vid behov av att stanna där efter starta utan att riskera att rulla bakåt i rampen. Stannplanet ska vara 5 meter långt och ha en lutning på 1:25 för god standard eller 1:20 för låg standard.

Det görs ett antagande om att höjdskillnaden mellan markplan och garageplan är minst 2,8 meter och maximalt 3,5 meter. Det grundar sig i avståndet mellan två plan inklusive utrymme för bjälklag och installationer (*Parkeringslexikon - En handbok för arkitekter, ingenjörer och planerare*).

Detta betyder att rampen måste klara ett höjdupptag om minst 2,8 meter och maximalt 3,5 meter.

Det antas att rampen är rak inne i huskroppen och kan således förväntas vara snö- och isfri. Enligt gällande standard och rekommendationer (*Parkeringslexikon - En handbok för arkitekter, ingenjörer och planerare*) bör rampen utformas med en lutning på 1:10 för god standard eller en lutning på 1:8 i de fall låg standard kan anses acceptabelt.

Rampbredden kan variera mellan 5,5 meter vid låg standard och 6,3 meter vid god standard.

6.2.1 Ramputförningsförslag, höjdupptag 2,8 meter

Vid god standard med en lutning på 1:10 behöver rampens längd uppgå till 30,5 meter för att klara ett höjdupptag på 2,8 meter. Detaljerad redovisning av rampen och dess lutningsförhållande redovisas i Tabell 12.

Tabell 12. Ramp med god standard och ett höjdupptag på 2,8 meter.

	(1:a) Övergångslutning(1:2n)	(2:a) Övergångslutning (1:2n)	Rak ramp (1:n)	Totalt
Längd (m)	2,5	2,5	25,5	30,5
Lutning (1:n)	1:20	1:20	1:10	
Lutning	0,050	0,050	0,100	
Höjd (m)	0,13	0,13	2,55	2,80
Ack. Höjd (m)	0,13	0,25	2,80	2,80

Vid låg standard med en lutning på 1:8 behöver rampens längd uppgå till 25,4 meter för att klara ett höjdupptag på 2,8 meter. Detaljerad redovisning av rampen och dess lutningsförhållande redovisas i Tabell 13.

Tabell 13. Ramp med låg standard och ett höjdupptag på 2,8 meter.

	(1:a) Övergångslutning(1:2n)	(2:a) Övergångslutning (1:2n)	Rak ramp 1:n	Totalt
Längd (m)	3	3	19,4	25,4
Lutning (1:n)	1:16	1:16	1:8	
Lutning	0,063	0,063	0,125	
Höjd (m)	0,19	0,19	2,43	2,80
Ack. Höjd (m)	0,19	0,38	2,80	2,80

6.2.2 Ramputförslagsförslag, höjdupptag 3,5 meter

Vid god standard med en lutning på 1:10 behöver rampens längd uppgå till 37,5 meter för att klara ett höjdupptag på 3,5 meter. Detaljerad redovisning av rampen och dess lutningsförhållande redovisas i Tabell 14.

Tabell 14. Ramp med god standard och ett höjdupptag på 3,5 meter.

	(1:a) Övergångslutning 1:2n	(2:a) Övergångslutning 1:2n	Rak ramp 1:n	Totalt
Längd (m)	2,5	2,5	32,5	37,5
Lutning	1:20	1:20	1:10	
Lutning	0,050	0,050	0,100	
Höjd (m)	0,13	0,13	3,25	3,50
Ack. Höjd (m)	0,13	0,25	3,50	3,50

Vid låg standard med en lutning på 1:8 behöver rampens längd uppgå till 31 meter för att klara ett höjdupptag på 3,5 meter. Detaljerad redovisning av rampen och dess lutningsförhållande redovisas i Tabell 15.

Tabell 15. Ramp med låg standard och ett höjdupptag på 3,5 meter.

	(1:a) Övergångslutning 1:2n	(2:a) Övergångslutning 1:2n	Rak ramp 1:n	Totalt
Längd (m)	3	3	25	31
Lutning	1:16	1:16	1:8	
Lutning	0,063	0,063	0,125	
Höjd (m)	0,19	0,19	3,13	3,50
Ack. Höjd (m)	0,19	0,38	3,50	3,50

6.2.3

6.2.4 Sammanfattning ramputformning

I Tabell 16 redovisas de olika ramputformningsförslagen med lutningsförhållande beroende på standard och vilket höjdupptag, alltså vilken höjd som är aktuell i garaget.

Tabell 16. Ramputformningsförslag med olika höjdupptag och lutningar

Höjdupptag (m)	Standard	Lutning	Ramplängd(m)
2,8	God	1:10	30,5
2,8	Låg	1:8	25,4
3,5	God	1:10	37,5
3,5	Låg	1:8	31

Då in- och utfarten till garaget ska ansluta till extern intilliggande fastighet ska det finnas ett stannplan som ansluter till rampen. Stannplanet ska vara 5 meter långt med en lutning på 1:25 vid god standard eller 1:20 vid låg standard. Stannplanet ska placeras inom den aktuella fastigheten.

Då det har föreslagits en bredd på in-och utfarten på 6,3 meter, se avsnitt 6.1, kan rampen med fördel följa samma bredd.

De garage som ligger i planen kan antas fungera som låsta garage, alltså garage som ska brukas av boende dagligen eller ofta. Brukarna blir då vaneförare och lär sig manövrera i miljön. Detta medför att det eventuellt kan accepteras en låg standard.

6.3 Körspår

En körspårsanalys har utförts för in-och utfarterna till både det östra och västra garaget. Det typfordon som varit dimensionerande är personbil.

Körspårsanalysen visar att det finns gott om utrymme för personbilar att köra och in och ut ur respektive garage. Bilar kan till och med mötas för att köra in eller ut samtidigt.

Körspåren visar också att det inte finns behov för att reducera antal parkeringsplatser på den norra sidan av Fästningsgatan. Personbilar kan svänga ut ur parkeringsgaraget utan att svepa in i parkerade bilar.

7 Sammanfattande slutsats

Genomförda trafikräkningar visar att trafikmängder på Fästningsgatan och Österlånggatan är begränsade. På Götgatan och Kanalgatan är trafikmängderna större. Trafikräkningar bakåt i tiden visar inte på någon tydlig generell trafikökning på gatorna i området.

Fästningsgatan är en enkelriktad, vilket innebär att en del av Fästningsgatan trafikmängd inklusive tillskottet från den planerade utbyggnaden bidrar till trafikmängderna på Österlånggatan och Götgatan m fl gator.

Utbyggnaden av de planerade 185+90 nya bostäderna kommer att bidra till en ökning trafikmängden på gatunätet kring planområdet med ca 130 fordon/dygn. Andelen tung trafik bedöms påverkas marginellt då marken enbart ska nyttjas för byggandet av nya bostäder som alstrar mycket lite tung trafik.

Någon generell trafikökning på gatunätet kring planområdet har inte kunnat påvisas varför trafiksituationen vid prognosåret 2040 antas utgöras av dagens trafik med tillskott för den trafik som planområdet beräknas alstra.

Trafikökningen är begränsad och bedöms ha marginell inverkan på framkomlighet, trafiksäkerhet och trafikbullernivåer på gatorna kring planområdet.

Parkering för bil avses att ske i två parkeringsgarage i västra respektive östra delen av planområdet med in- och utfart mot Fästningsgatan i norr. Parkeringsbehovet för bil uppgår till 157-187 bilplatser. Då utbyggnadsplaner inte omfattar några större lägenheter bör den lägre nivån, 157 platser, kunna vara vägledande för fastighetens parkeringsbehov.

I de planerade parkeringsgaragen bedöms att maximalt 189 platser kan anordnas. Detta innebär ett överskott på 2 platser för den övre gränsen, samt ett överskott på 32 platser för den lägre gränsen. Då 157 platser skulle kunna ses som ett rimligt behov för fastigheten, visar utredningen att parkeringsbehovet kan tillgodoses med marginal i de planerade parkeringsgaragen, även om antalet möjliga platser minskar under det fortsatta arbetet.

Cykelplatsbehovet är beräknat till ca 545 platser. Cykelparkering anordnas inom planområdet, på gårdarna och vid fasad mot Fästningsgatan.

Placering av infarten till det östra parkeringsgaraget har studerats. Då Fästningsgatan är enkelriktad mot öster kommer all trafik som ska ner i garaget att ansluta från väster. Detta innebär att in- och utfarten kan placeras nära korsningen Fästningsgatan/Österlånggatan utan att detta påverkar framkomligheten.

Utredningen har även omfattat dimensionering av in/utfartsrampen i det östra parkeringsgaraget för att bedöma vilket utrymme rampen tar i garaget och hur detta påverkar antal och placering av bilplatser i garaget. Då garagen antas fungera som låsta garage, leder det till att förarna blir vana vid miljön och lär sig manövrera i det utrymme som finns. Detta medför att det eventuellt kan accepteras en låg standard.

En körspårsanalys har utförts för in-och utfarterna till både det östra och västra garaget. Körspårsanalysen visar att det finns gott om utrymme för personbilar att köra och in och ut ur respektive garage. Körspåren visar också på att det inte finns behov för att reducera antal parkeringsplatser på den norra delen av Fästningsgatan.

Malmö 230427

Tyréns AB