

# TRAFIKUTREDNING

## REVISORN 8, KRISTIANSTAD

### SAMRÅDSHANDLING



2024-02-12



# TRAFIKUTREDNING

Revisorn 8, Kristianstad

Uppdragsnamn	Trafikutredning Revisorn 8, Kristianstad
Uppdragsnummer	10364902
Författare	Hanna Lövgren och Andreas Skoog
Datum	2024-02-12

## KUND

**K-fast Holding AB**

## KONSULT

### WSP

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7  
Tel: +46 10-722 50 00  
WSP Sverige AB  
Org nr: 556057-4880  
**wsp.com**

## KONTAKTPERSONER

WSP – Andreas Skoog  
[andreas.skoog@wsp.com](mailto:andreas.skoog@wsp.com)

K-fast Holding AB – Victor Bernhardsson  
[victor.bernhardsson@k-fastigheter.se](mailto:victor.bernhardsson@k-fastigheter.se)

# INNEHÅLL

1	Inledning	4
2	Nuläge och förutsättningar	5
2.1	Markanvändning	5
2.2	Gång- och cykeltrafik	6
2.3	Kollektivtrafik	7
2.4	Biltrafik	8
2.5	Resvanor	8
2.6	Detaljplanen	10
3	Trafikalstringsberäkning	11
4	Parkeringsberäkning	12
4.1	Cykelparkering	12
4.1.1	Jämförelse av efterfrågan på cykelparkering	13
4.1.2	Utformning av cykelparkeringar	14
4.2	Bilparkering	14
4.2.1	Jämförelse av efterfrågan på bilparkering	14
4.2.2	Möjliga åtgärder för reduktion	16
4.2.3	Utformning av bilparkeringar	16
5	Trafikflöden	17
5.1	Befintliga trafikflöden	17
5.2	Uppräkning av trafikflöden	18
5.3	Fördelning av tillkommande trafik	19
5.4	Kapacitetsberäkning	21
5.4.1	Cirkulationsplats 1	22
5.4.2	Cirkulationsplats 2	23
5.4.3	Korsningspunkt	24
6	Analys av vägnätet	25
6.1	Framkomlighet för avfallstransporter och räddningstjänst	25
6.1.1	Riktlinjer avfallstransporter	25
6.1.2	Riktlinjer räddningstjänst	25
6.1.3	Körspårsanalys	26
6.2	Utformning av vägnät	27
6.3	Anslutande vägnät	27
6.4	Risk för parkeringsflykt	28
7	Slutsatser	29

# 1 INLEDNING

En detaljplan för fastigheten Revisorn 8 som ligger i västra delen av tätorten Kristianstad intill Härlövs handelsområde är under framtagande.



Figur 1. Detaljplanen lokaliserad i Kristianstads tätort. Källa grundkarta: Lantmäteriet, 2024.

Planområdet är lokaliserat precis norr om Hässleholmsvägen (väg E22) nordöst om Trafikplats Härlöv och avgränsas i norr och öster av bebyggelse längs Olof Molins väg och Henriks väg. Bebyggelsen som angränsar planområdet består i stor utsträckning av enfamiljshus. Detaljplanen ämnar möjliggöra byggandet av bostäder.

Idag ansluter planområdet till det befintliga vägnätet i öster via Henriks väg. När området exploateras kommer en ny anslutande väg byggas i områdets norra del som planeras gå över fastigheten Revisorn 10 för att sedan ansluta Olof Molins väg. Idag finns ett enfamiljshus på fastigheten Revisorn 10 som då kommer rivas.

I samband med detaljplanens framtagande behöver de trafikala förutsättningarna säkerställas vilket denna trafikutredning syftar till. Utredningen undersöker parkeringsefterfrågan planerad exploatering ger upphov till, hur tillkommande trafik påverkar angränsande vägnät, framkomligheten inom detaljplanen samt förutsättningarna för de olika trafikslagen. Utredningen är avgränsad till detaljplaneområdet med hänsyn till närområdet.

## 2 NULÄGE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

### 2.1 MARKANVÄNDNING

Planområdet är lokaliserat ungefär 2,5 kilometer väster om centrala Kristianstad, fågelvägen, se figur nedan.



Figur 2. Detaljplanen med avståndsmarkeringar. Källa grundkarta: Lantmäteriet, 2024.

Närmast planområdet, inom 1 kilometer, finns bland annat enfamiljshus, extern- och dagligvaruhandel samt för- och grundskola norr om Hässleholmsvägen. På södra sidan Hässleholmsvägen finns ett verksamhetsområde och ett bostadsområde med primärt enfamiljshus. Området är tydligt funktionsuppdelat.

Mellan 1–2 kilometer från planområdet i östlig riktning mot Kristianstads centrum finns ett par bostadsområden med primärt flerbostadshus samt ett verksamhetsområde. Här finns också vårdcentral.

Mellan 2–3 kilometer från planområdet nås hela centrala Kristianstad vilket även inkluderar tätortens tågstation.

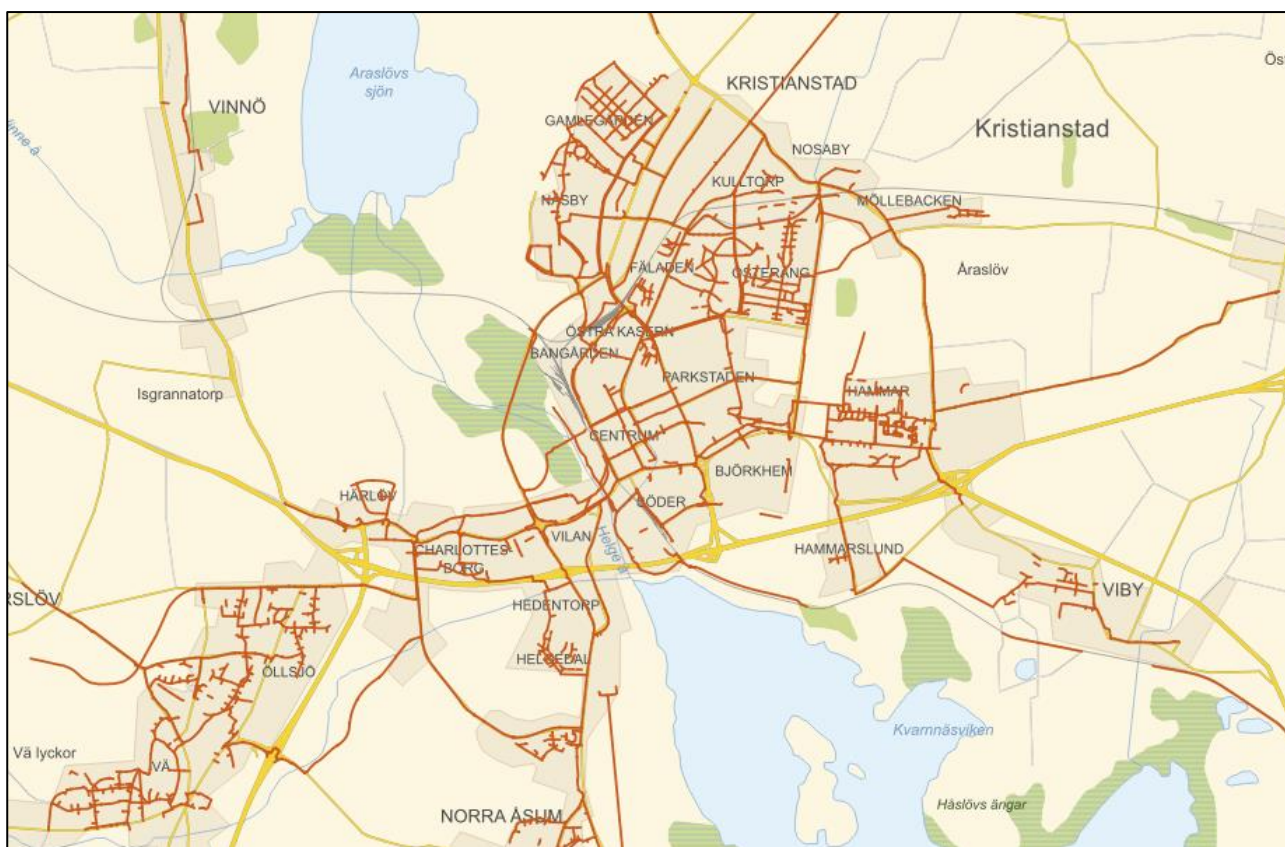
Större delarna av tätorten nås inom 5 kilometer fågelvägen.

## 2.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Gång- och cykelvägnätet mellan planområdet och de centrala delarna av Kristianstad är väl utbyggda. Den gemensamma gång- och cykelbanan längs Långebrogatan som är en del av kommunens övergripande cykelstråk utgör en viktig länk i gång- och cykelvägnätet. Ytterligare en viktiga länkar är den gemensamma gång- och cykelbanan strax norr om Långebrogatan genom det intilliggande verksamhetsområdet och över Naturumbron samt längs Härlövsängaleden som är delar av kommunens huvudnät för cykel.

Standarden i kommunens gång- och cykelvägnät skiljer sig åt på olika platser inom tätorten och några tungt belastade bilvägar som till exempel Långebrogatan utgör barriärer och kan upplevas svåra att korsa vissa tidpunkter.

Avståndsmässigt finns det goda förutsättningar för gång och cykel mellan planområdet och målpunkter inom tätorten, se kommunens cykelvägnät i figuren nedan.

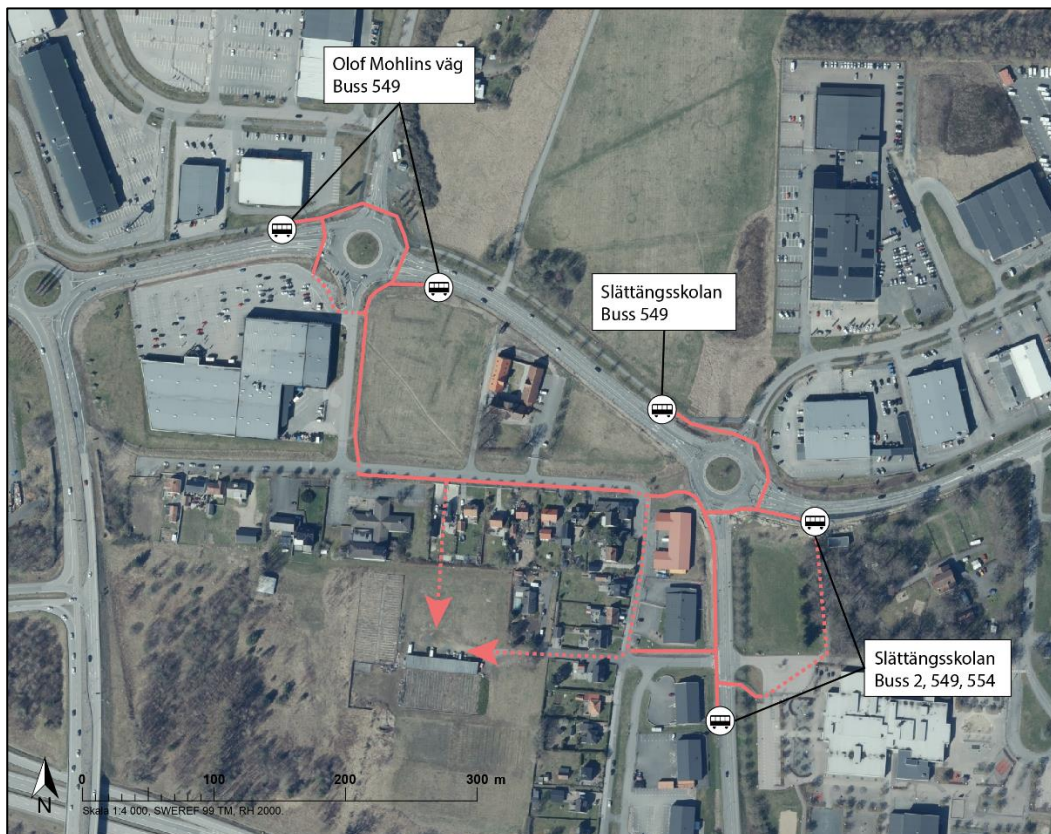


Figur 3. Cykelvägnätet i Kristianstad. Källa: Kristianstads kommun, 2024, Kristianstadskartan.

Kompletterande gång- och cykelinfrastruktur i tätortens gång- och cykelvägnät planeras bland annat mellan planområdet och tätortens centrum för en mer gen sträckning förbi verksamhetsområdet i Långebro. Ytterligare infrastruktur planeras längs Malmövägen söder om Trafikplats Härlöv samt längs Karpalundsvägen norr om Trafikplats Härlöv.

## 2.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Det finns två busshållplatser i anslutning till planområdet – Olof Mohlins väg och Slättängsskolan. Från planområdets mitt nås alla hållplatslägena inom ungefär 350–550 meter gångavstånd, se figur nedan. Acceperat avstånd brukar anses vara 400 meter fågelvägen vilket alla hållplatslägena återfinns inom.



Figur 4. Närliggande busshållplatser med gångvägar till och från detalplaneområdet. Heldragen linje innebär separering från motorfordon samt ordnade korsningspunkter. Streckad linje innebär blandtrafik eller otydlig utformning. Källa grundkarta: Lantmäteriet, 2024.

Turtätheten vid hållplatserna varierar. Linje 2 utgör en stadsbusslinje med 10-minuterstrafik i högtrafik och 15-minuterstrafik övrig tid. Linje 549 går mellan Kristianstad C och Färlöv station med 18 turer fram och tillbaka på vardagar med upp till två turer per timme under rusningstid. Linje 554 går mellan Kristianstad C och Äsphult med 2 turer fram och tillbaka på vardagar med möjlighet till beställningstrafik 3 turer.

I Kristianstad centrum finns också tåg- och busstationen Kristianstad C. Denna nås med alla tre busslinjer som passerar i anslutning till planområdet inom 10 minuter, samma tidsavstånd gäller med bil eller via gång- och cykelvägnätet vilket utgör en sträcka på ungefär 3 kilometer. Från Kristianstad C nås alla kommunala och flera regionala busslinjer samt Pågatåget, Öresundståget och tåg 802 mellan Österport i Danmark och Karlskrona vilka tillsammans skapar goda pendlingsmöjligheter till hela regionen med kollektivtrafiken.

## 2.4 BILTRAFIK

Planområdet har en god tillgänglighet med bil med anledning av dess närhet till trafikplats Härlöv där vägarna E22, väg 21 och väg 19 möter varandra vilket skapar goda pendlingsmöjligheter till stora delar av regionen. I en lokal kontext ligger planområdet i anslutning till Långebrogatan vilken är en del av kommunens huvudvägnät samt en av de huvudsakliga länkarna för fordonsrörelser mellan östra och västra delen av tätorten.

Närheten till Långebrogatan ger en god tillgänglighet till tätortens centrala delar samt tätorten i stort. Långebrogatan har dock haft en del kapacitetsproblem i flera av korsningspunkterna som senaste åren har byggts om för ökad kapacitet längs sträckan. I kommunens översiktsplan är Långebrogatan utpekad som ett utvecklingsstråk som på sikt kan utvecklas till en stadsgata med tyngdpunkt på de östra delarna av sträckan.

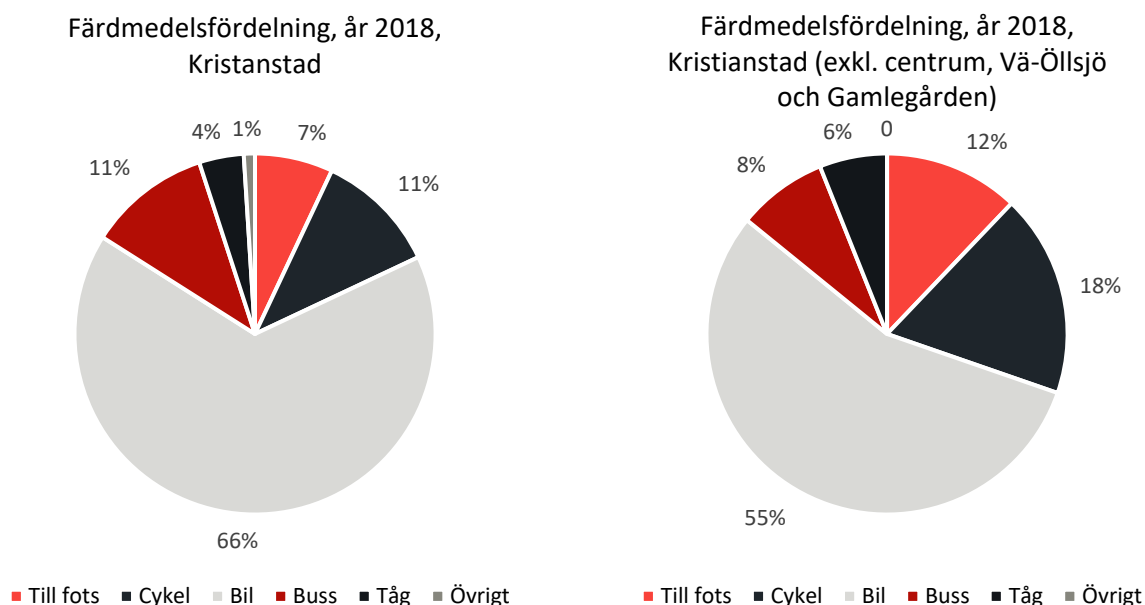
Trafikplats Härlöv har idag kapacitetsproblem och utredning pågår för att bygga om trafikplatsen. Med anledning av detta finns mark precis intill planområdets västra del reserverat för en eventuell ny avfartsramp.

Planområdets närområde präglas i stor utsträckning av biltrafik vilket även skapar barriärer och buller vilket begränsar rörligheten i området. Detta med anledning av den direkta närheten till större och viktiga väglänkar som Hässleholmsvägen (E22) och Långebrogatan samt med anledning av handelsområdet i direkt närhet till planområdet som har ett stort bilberoende med stora parkeringsytor med överkapacitet<sup>1</sup>.

Trafikflöden i anslutning till planområdet är sammanställda i kapitel 5.

## 2.5 RESVANOR

År 2018 genomförde Region Skåne en resvaneundersökning för Kristianstads kommun<sup>2</sup>. I figuren nedan är färdmedelsfördelningen för kommunen som helhet samt delområdet detaljplaneområdet hör till sammanställt.

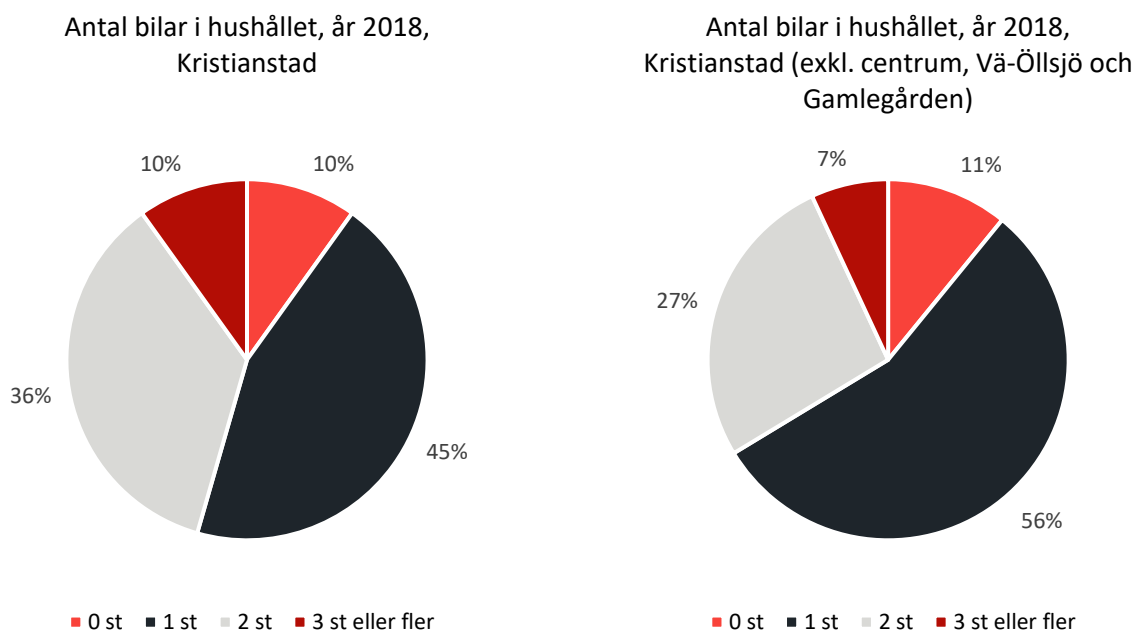


Figur 5. Färdmedelsfördelningen för Kristianstads kommun till vänster och delområdet detaljplanen ligger inom till höger. Källa: Region Skåne, 2018.

<sup>1</sup> Kristianstads kommun (2021). *Översiktsplan för Kristianstad stad. Del A – Planförslag*.

<sup>2</sup> Region Skåne (2018). *Så reser vi i Kristianstads kommun – Resvaneundersökningen 2018*.

För området detaljplanen är lokaliserad inom, Kristianstad exkl. områdena centrum, Vä-Öllsjö och Gamlegården, har 89 procent av hushållen tillgång till minst 1 bil. Antalet bilar per hushåll för samma delområde är sammanställt i figuren nedan.



Figur 6. Antal bilar i hushållet för Kristianstads kommun till vänster och delområdet detaljplanen ligger inom till höger. Källa Region Skåne, 2018.

I resvaneundersökningen från 2018 framgår också att av resorna som utförs av boende i kommunen så sker ungefär 60 procent av resorna inom kommunen och ungefär 20 procent ut från kommunen och ungefär 20 procent in till kommunen. När det gäller pendlingsresor sker 80 procent av resorna inom Kristianstads kommun, 7 procent till/från Hässleholms kommun 5 procent till/från Östra Göinge kommun, 4 procent till Bromölla kommun och 4 procent till Malmö kommun.

## 2.6 DETALJPLANEN

Exploateringen ämnar möjliggöra bostadsbebyggelse. Bebyggelsen kommer uppföras i två plan för större delen av området bestående av flerfamiljshus – radhus i två plan kan också komma att förekomma. Två flerfamiljshus i fyra plan planeras också i planområdets sydvästra del. Exploateringen planeras utgöra 10 700 kvm BTA, se strukturplan i figuren nedan.



Figur 7. Situationsplan daterad 2023-05-03. Källa: K-fastigheter.

### 3 TRAFIKALSTRINGSBERÄKNING

Syftet med en trafikstringsberäkning är att kvantifiera den trafik som exploateringen kommer generera när området är utbyggt. En alstringsberäkning innebär alltid ett visst mått av osäkerhet eftersom det är flera faktorer som påverkar resvanor och val av transportmedel som är osäkra i ett tidigt skede. Faktorer som är okända i ett tidigt skede vid bostadsexploatering men påverkar trafikvolymerna och när på dygnet resor kommer ske är till exempel antal boende per bostad, typ av sysselsättning för de boende, hushållets tillgång till olika färdmedel och närhet till service, med flera faktorer.

Trafikalstringsberäkningen för planområdet har skett med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg. Planerat antal kvm BTA har använts som indata till verktyget och kategorin flerbostadshus har använts. Kategorin flerbostadshus uppskattar planerad exploatering om cirka 10 700 kvm BTA att motsvara 155 lägenheter med 1,79 personer per hushåll som gör 2,97 resor per dygn. Om en andel av byggnaderna i stället skulle byggas i form av radhus kan antalet bostadsenheter och antalet hushåll antas minska och där med också trafiken till och från området.

Totalt skattas området alstra 825 resor per dygn.

Av de resorna som alstras har ärendefördelningen<sup>3</sup> och antalet personer per fordon<sup>4</sup> antagits i linje med Trafikverkets alstringsverktyg. Enligt den senaste resvaneundersökningen från 2018 så skedde 55 procent av resorna av boende inom området som detaljplanen är lokaliserad inom med bil<sup>5</sup>, vilket har antagits gälla för planområdet. Nyttotrafik motsvarande 10 procent av biltrafiken beräknas också tillkomma.

Totalt skattas området generera 367 fordonsrörelser per dygn.

---

<sup>3</sup> 35 % arbetsresor, 23 % inköps-/serviceresor och 42 % fritidsresor

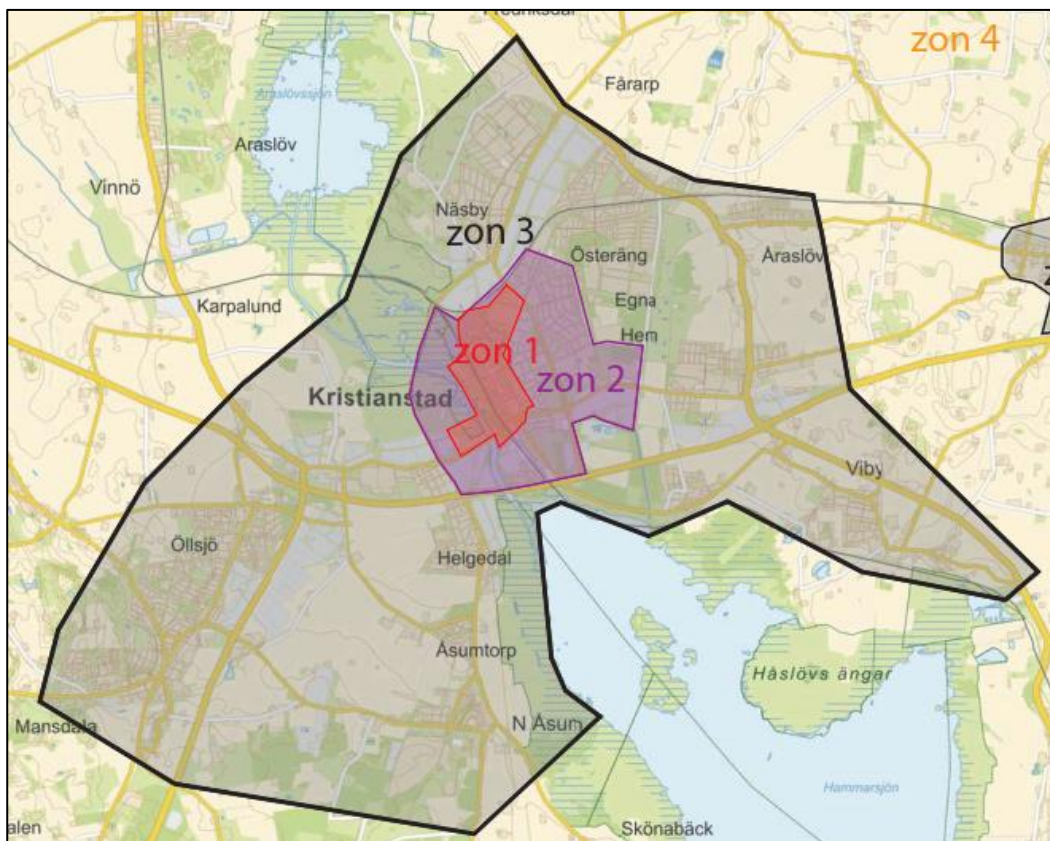
<sup>4</sup> 1,2 personer vid arbetsresor, 1,4 personer vid inköps-/serviceresor och 1,5 personer vid fritidsresor

<sup>5</sup> Region Skåne (2018). *Så reser vi i Kristianstads kommun – Resvaneundersökningen 2018*.

## 4 PARKERINGSBERÄKNING

För beräkning av parkeringsefterfrågan exploateringen ger upphov till har Kristianstads kommuns parkeringsnorm använts<sup>6</sup>. Med anledning av det tidiga skedet när flera förutsättningar fortfarande är osäkra har beräkningen utgått från antal planerade kvm BTA och kategorin flerfamiljshus vilket är den mest alstrade situationen sett till trafikrörelser och parkeringsbehov för att säkerställa att behovet kan uppfyllas oavsett bostadstyp.

Planområdet är lokaliserat inom parkeringszon 3 vilken utgörs av bostads- och verksamhetsområden i Kristianstads ytterområden.



Figur 8. Parkeringszoner i Kristianstad. Källa: Kristianstads kommun, 2018.

### 4.1 CYKELPARKERING

Parkeringsstalet i zon 3 för cykel är 33 platser per 1 000 kvm BTA enligt Kristianstads parkeringsnorm vilket för planerad exploatering innebär en efterfrågan på 353 cykelparkeringar. 70 procent av platserna vilket motsvarar 247 stycken är menade för de boende och 30 procent av platserna är menade för besökare vilket motsvarar 106 stycken.

Riktlinjen i GCM-handboken för att bedöma efterfrågan på cykelparkeringar vid nybyggnation är att säkerställa minst en plats per boende och för besökare minst 0,2 plats per bostad. För genomsnittet på sverigenivå innebär riktlinjen att man bör planera för 2 platser per bostad<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Kristianstads kommun (2018). *Parkeringsnormer för Kristianstads kommun*.

<sup>7</sup> Sveriges Kommuner och Regioner och Trafikverket (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning*.

#### 4.1.1 Jämförelse av efterfrågan på cykelparkering

Efterfrågan på cykelparkering beräknad med Kristianstad kommuns parkeringsnorm har även jämförts med parkeringsnormer från andra kommuner, se sammanställningen i tabellen nedan.

För att bedöma zontillhörigheten i de jämförande normerna har avståndet till centrum skattats motsvarande detaljplanens avstånd till centrala Kristianstad (det vill säga ungefär 2,5 kilometer). I de normer som parkeringstalet uppges "per lägenhet" i stället för "per 1 000 kvm BTA" har det skattade antalet lägenheter för exploateringen använts (det vill säga 155 lägenheter), se alstringsberäkningen i kapitel 3.

Tabell 1. Antal cykelparkeringar, jämförelse med andra tätorter och parkeringsnormer för dessa.

Tätort	Befolkning år 2020 <sup>8</sup>	År normen antogs	Zontillhörighet i normen	Parkeringstal	Vad parkeringstalet skulle motsvara för Revisorn 8 (varav boende/besökare)
Kristianstad	41 000	2018 <sup>9</sup>	Zon 3	33 cpl. per 1 000 kvm BTA	353 cpl. (247 / 106)
Ystad	20 000	2021 <sup>10</sup>	Zon B	Baseras på lägenhetsstorlek	Ej möjligt att jämföra
Trelleborg	31 000	2020 <sup>11</sup>	Zon 3	Baseras på lägenhetsstorlek + 1 cpl. för besök per lgh	Ej möjligt att jämföra
Landskrona	33 000	2016 <sup>12</sup>	Zon B	2,1 cpl. per lgh	326 cpl. (279 / 47)
Karlskrona	37 000	2017 <sup>13</sup>	Zon B	20 + 10 = 30 cpl. per 1 000 kvm BTA	321 cpl. (214 / 107)
Kalmar	42 000	2016 <sup>14</sup>	Zon C	24 + 12 = 36 cpl. per 1 000 kvm BTA	385 cpl. (257 / 128)
Halmstad	71 000	2016 <sup>15</sup>	Zon 2	Baseras på lägenhetsstorlek + 0,5 cpl. för besök per lgh	Ej möjligt att jämföra
Växjö	71 000	2019 <sup>16</sup>	Zon C	30 + 0 = 30 cpl. per 1 000 kvm BTA	321 cpl. (321 / 0)
Lund	94 000	2018 <sup>17</sup>	"Övriga zonen"	30 cpl. per 1 000 kvm BTA	321 cpl. (289 / 32)

Då detaljplanen befinner sig i ett tidigt skede är lägenhetsstorlekar inte beslutade för exploateringen och det är därmed svårt att jämföra de parkeringsnormer som utgår från lägenheternas storlekar. Det är däremot möjligt att jämföra sverigesnittet enligt GCM-handbokens riktlinjer samt parkeringsnormerna som gäller för Landskrona, Karlskrona, Kalmar, Växjö och Lund.

<sup>8</sup> SCB (2020). *Tätortsbefolkning, antal efter region, kön, ålder och vart 5:e år.*

<sup>9</sup> Kristianstads kommun (2018). *Parkeringsnormer för Kristianstads kommun.*

<sup>10</sup> Ystads kommun (2018). *Strategier och riktlinjer för parkering.*

<sup>11</sup> Trelleborgs kommun (2020). *Uppdatering av parkeringsnorm.*

<sup>12</sup> Landskrona stad (2016). *Parkeringsnorm Landskrona stad.*

<sup>13</sup> Karlskrona kommun (2016). *Riktlinjer för parkering – Cykel och bil.*

<sup>14</sup> Kalmar kommun (2016). *Riktlinjer för parkering i Kalmar kommun – detaljplan och bygglov.*

<sup>15</sup> Halmstads kommun (2016). *Parkeringsnorm för Halmstads kommun.*

<sup>16</sup> Växjö kommun (2019). *Nya P-tal 2019. För ett grönare och mer tillgängligt Växjö.*

<sup>17</sup> Lunds kommun (2018). *Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun.*

Viktigt att notera är att förutsättningarna i Kristianstad skiljer sig från förutsättningarna i de jämförande tätorterna varför det inte är möjligt att direkt applicera dessa i Kristianstads kontext utan jämförelsen kan endast ge en indikation.

Jämförelsen, inklusive Kristianstad, visar efterfrågan som ett spann mellan 321–385 cykelparkeringsplatser med ett medeltal på 338 cykelparkeringsplatser för en exploatering om cirka 10 700 kvm BTA. Kristianstads norm utgör den näst största efterfrågan med 353 cykelparkeringsplatser. För sverigesnittet är motsvarande efterfråga på 310 cykelparkeringsplatser varav 279 för de boende och 31 för besökare.

#### 4.1.2 Utformning av cykelparkeringar

Kristianstads parkeringsnorm tydliggör att cykelparkeringarna ska lokaliseras nära bostäderna och upplevs trygga och säkra<sup>18</sup>. Med fördel kan cykelparkeringar lokaliseras närmare bostädernas entréer än bilparkeringarna och så pass nära, gärna inom 25 meter, att de upplevs attraktiva för att inte riskera att felparkerade cyklar begränsar framkomligheten och tillgängligheten för gående och cyklister till och från planområdet. GCM-handboken menar att cykelparkeringarna bör vara under tak och gärna i låsta utrymmen samt med möjlighet till ramlåsning väl förankrat i marken för att minska stöldrisken<sup>19</sup>. Om parkeringarna placeras i låsta utrymmen, antingen inomhus eller i någon typ av lösning utomhus, behöver det vara lätt att ta in och ut cykeln på ett smidigt sätt för daglig användning. En andel av parkeringarna, mellan 5–10 procent kan med fördel även utformas för utrymmeskrävande cyklar som trehjulingar, lastcyklar, cyklar med dragkärra, större elcyklar, med flera cykeltyper då dessa blir allt vanliga<sup>20</sup>.

Besöksparkeringarna kan gärna placeras synligt och inte i låsta utrymmen. Besöksparkeringarna bör även lokaliseras så nära bostadsentréerna som möjligt då besökare oftast kräver ännu kortare avstånd mellan parkering och entré för att cykelparkeringen ska upplevas attraktiv, i relation till boendeparkeringar. Det bör även finnas möjlighet till ramlåsning och gärna vara placerad under tak<sup>21</sup>.

## 4.2 BILPARKERING

Parkeringsstalet i zon 3 för bil är 16 platser per 1 000 kvm BTA enligt Kristianstads parkeringsnorm vilket för planerad exploatering innebär en efterfrågan på 171 bilparkeringar. 90 procent av platserna vilket motsvara 154 stycken är menade för boende och 10 procent av platserna är menade för besökare vilket motsvarar 17 stycken.

#### 4.2.1 Jämförelse av efterfrågan på bilparkering

En enklare jämförelse av framräknad efterfrågan på bilparkering med parkeringsnormer från andra kommuner har också gjorts, se sammanställningen i tabellen nedan.

För att bedöma zontillhörigheten i de jämförande normerna har avståndet till centrum skattats motsvarande detaljplanens avstånd till centrala Kristianstad (det vill säga ungefär 2,5 kilometer). I de normer som parkeringstalet uppges ”per lägenhet” i stället för ”per 1 000 kvm BTA” har det skattade antalet lägenheter för exploateringen använts (det vill säga 155 lägenheter), se alstringsberäkningen i kapitel 3.

---

<sup>18</sup> Kristianstads kommun (2018). *Parkeringsnormer för Kristianstads kommun*.

<sup>19</sup> Sveriges Kommuner och Regioner och Trafikverket (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning*.

<sup>20</sup> Sveriges Kommuner och Regioner och Trafikverket (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning*.

<sup>21</sup> Sveriges Kommuner och Regioner och Trafikverket (2022). *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning*.

Tabell 2. Antal bilparkeringar, jämförelse med andra tätorter och parkeringsnormer för dessa.

Tätort	Befolkning år 2020 <sup>22</sup>	År normen antogs	Zontillhörighet i normen	Parkeringsstal	Vad parkeringstalet skulle motsvara för Revisorn 8
Kristianstad	41 000	2018 <sup>23</sup>	Zon 3	16 bilpl. per 1 000 kvm BTA	171 bilpl.
Ystad	20 000	2021 <sup>24</sup>	Zon B	0,7 + 0,1 = 0,8 bilpl. per lgh	124 bilpl.
Trelleborg	31 000	2020 <sup>25</sup>	Zon 3	9 + 1 = 10 bilpl. per 1 000 kvm BTA	107 bilpl.
Landskrona	33 000	2016 <sup>26</sup>	Zon B	0,8 + 0,1 = 0,9 bilpl. per lgh	140 bilpl.
Varberg	36 000	2012 <sup>27</sup>	Zon 3 / "övriga kommunen"	10 + 1 = 11 bilpl. per 1 000 kvm BTA	118 bilpl.
<b>Karlskrona</b>	<b>37 000</b>	<b>2017<sup>28</sup></b>	<b>Zon B</b>	<b>9 + 1 = 10 bilpl. per 1 000 kvm BTA</b>	<b>107 bilpl.</b>
Falun	39 000	2014 <sup>29</sup>	Hela kommunen	8 bilpl. per 1 000 kvm BTA	86 bilpl.
Skövde	40 000	2019 <sup>30</sup>	"Halvcentralt läge"	12 bilpl. per 1 000 kvm BTA	128 bilpl.
<b>Kalmar</b>	<b>42 000</b>	<b>2016<sup>31</sup></b>	<b>Zon C</b>	<b>11 + 1 = 12 bilpl. per 1 000 kvm BTA</b>	<b>128 bilpl.</b>
Borlänge	45 000	2017 <sup>32</sup>	Zon 3	13 bilpl. per 1 000 kvm BTA	139 bilpl.
Östersund	53 000	2016 <sup>33</sup>	Zon 3	8 + 1 = 9 bilpl. per 1 000 kvm BTA	96 bilpl.
<b>Halmstad</b>	<b>71 000</b>	<b>2016<sup>34</sup></b>	<b>Zon 2</b>	<b>8 bilpl. per 1 000 kvm BTA</b>	<b>86 bilpl.</b>
<b>Växjö</b>	<b>71 000</b>	<b>2019<sup>35</sup></b>	<b>Zon C</b>	<b>9,9 + 0,5 = 10,4 bilpl. per 1 000 kvm BTA</b>	<b>111 bilpl.</b>

<sup>22</sup> SCB (2020). *Tätortsbefolkning, antal efter region, kön, ålder och vart 5:e år.*

<sup>23</sup> Kristianstads kommun (2018). *Parkeringsnormer för Kristianstads kommun.*

<sup>24</sup> Ystads kommun (2018). *Strategier och riktlinjer för parkering.*

<sup>25</sup> Trelleborgs kommun (2020). *Uppdatering av parkeringsnorm.*

<sup>26</sup> Landskrona stad (2016). *Parkeringsnorm Landskrona stad.*

<sup>27</sup> Varbergs kommun (2012). *Parkeringsnorm för Varbergs kommun.*

<sup>28</sup> Karlskrona kommun (2016). *Riktlinjer för parkering – Cykel och bil.*

<sup>29</sup> Falu kommun (2014). *Parkeringsnorm för bil och cykel för Falu kommun.*

<sup>30</sup> Skövde kommun (2019). *Riktlinjer för att beräkna parkeringsbehov inom Skövde kommun.*

<sup>31</sup> Kalmar kommun (2016). *Riktlinjer för parkering i Kalmar kommun – detaljplan och bygglov.*

<sup>32</sup> Borlänge kommun (2017). *Parkeringsstal för Borlänge kommun.*

<sup>33</sup> Östersunds kommun (2016). *Parkeringspolicy för ett hållbart Östersund. Inklusive flexibla parkeringstal.*

<sup>34</sup> Halmstads kommun (2016). *Parkeringsnorm för Halmstads kommun.*

<sup>35</sup> Växjö kommun (2019). *Nya P-tal 2019. För ett grönare och mer tillgängligt Växjö.*

Jämförelsen, exklusive Kristianstad, visar en efterfrågan som ett spann mellan 86–140 bilparkeringsplatser med ett medeltal på 119 bilparkeringsplatser för en exploatering om cirka 10 700 kvm BTA. Kristianstads norm utgör en högre efterfrågan på 171 bilparkeringsplatser.

Eftersom de jämförande tätorterna skiljer sig åt när det kommer till bland annat tätorternas markanvändning, vägnätets uppbyggnad, bilanvändande, tillgång till kollektivtrafik, socioekonomiska aspekter och pendlingsmönster med flera aspekter vilket även innefattar kommunala målsättningar är det inte möjligt att direkt applicera en annan kommuns parkeringsnorm i Kristianstads kontext. Resultatet från jämförelsen visar dock att Kristianstad har ett högre parkeringstal än jämnstora tätorter samt tätorter kommunen vanligen brukar jämföra sig med.

#### **4.2.2 Möjliga åtgärder för reduktion**

Parkeringsnormen för Kristianstad kommun möjliggör en reducering av antalet bilparkeringsplatser om beteendepåverkande åtgärder för exploateringen genomförs eller om samnyttjande av parkeringar sker. Detta är ett frivilligt steg för exploatören och kräver att en reservplan kan uppvisas för kommunen motsvarande de reducerade bilparkeringsplatserna och som kan förverkligas om förväntad effekt utebli.

Beteendepåverkande åtgärder av typen "Mobility Management" kan generera ett avdrag på antal bilparkeringsplatser med 10 procent. Minst tre långsiktiga åtgärder behöver då godkännas av kommunen och genomföras av exploatören, detta skulle kunna vara åtgärder som till exempel en standardhöjning av cykelparkeringar, inrättande av lånesystem, plattform för samåkning eller anpassning för hemleveranser.

Om samnyttjande kan ske med till exempel verksamheterna eller en skola i närområdet kan antalet bilparkeringsplatser som behöver byggas minska. Detta kräver dock avtal och vidare utredning av befintlig parkering. Hur stor reduktion samnyttjande skulle kunna innebära beräknas med hjälp av kommunens samnyttjandetablell.

#### **4.2.3 Utformning av bilparkeringar**

Parkeringsnormen tydliggör att minst tre procent av bilparkeringarna, vilket motsvarar fem stycken av framräknad efterfrågan, behöver utgöras av parkeringar för rörelsehindrade (RHP) vilka ska lokaliseras inom 25 meter från bostadsentréerna men gärna inom 10 meter. Ytkraven för en RHP är något större än för en vanlig bilparkering och bör vara minst 5 meter bred och 5 meter lång för att möjliggöra i- och urlastning av en rullstol från sidan<sup>36</sup>.

För att uppmuntra hållbart resande är det positivt att samla parkeringarna på gemensamma ytor för att bilen därmed inte ska finnas i direkt anslutning till bostaden. I parkeringsnormen tydliggörs att boendeparkeringar kan anläggas med ett maximalt gångavstånd på 600 meter från bostäderna och besöksparkeringar till bostäder med ett maximalt gångavstånd på 400 meter. Om parkeringsplatserna samlas en bit från bostaden är det dock lämpligt att möjliggöra angöring inom 25 meter från bostadsentréerna som kan nyttjas vid större leveranser eller vid särskilda tillfällen.

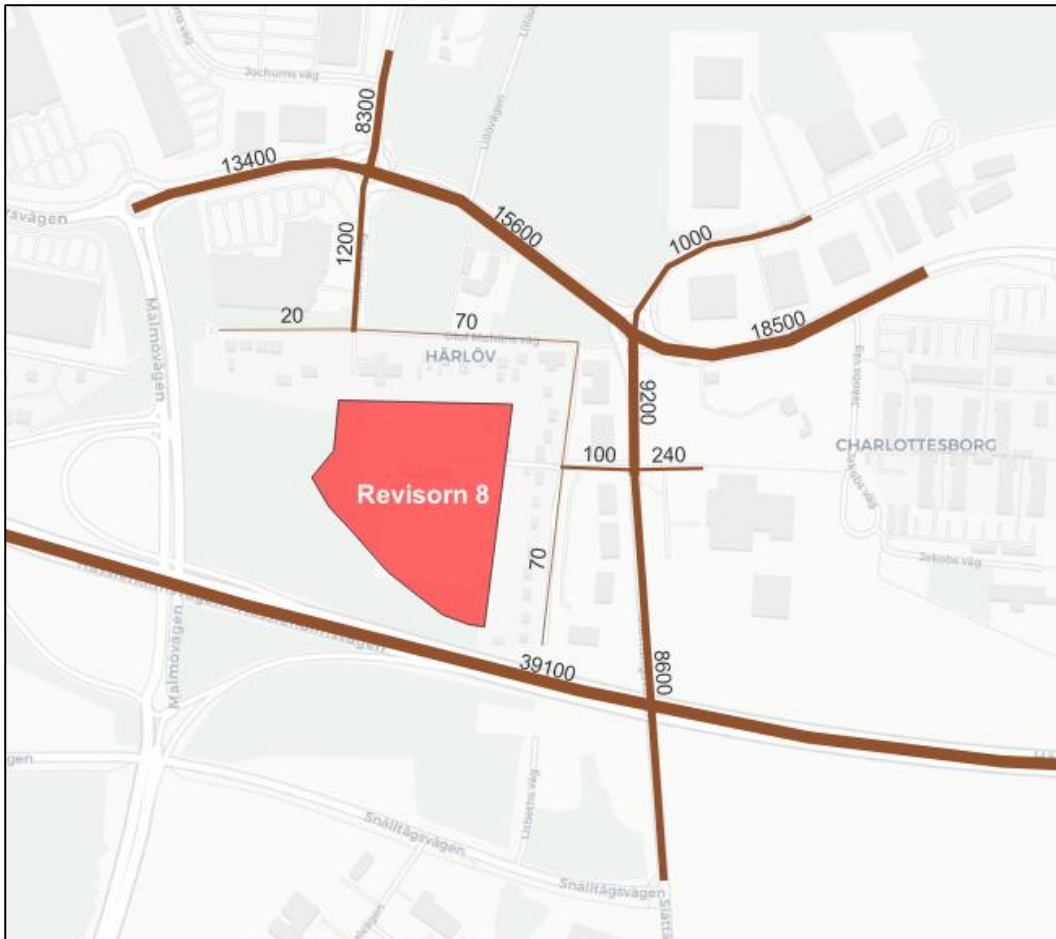
---

<sup>36</sup> Trafikverket (2022). Krav – VGU, *Vägars och gators utformning*.



## 5.2 UPPRÄKNING AV TRAFIKFLÖDEN

Trafikflöden för år 2040 har baserats på befintliga trafikflöden med en uppräkningsfaktor om 1,37 procent per år baserat på Trafikverkets tillväxttal.<sup>37</sup> Uppräkningen har genomförts för de vägar där trafiken kan tänkas öka som en följd av befolkningsutvecklingen, dessa vägar är Hässleholmsvägen, Långebrogatan, Slättängsvägen, Sävsvägen samt Herluf Trolles väg.



Figur 10. Förväntade trafikvolymer prognosticerat år 2040 utan exploatering.

<sup>37</sup> Trafikverket (2020). *Trafikuppräkningsstat - Väganalys EVA och manuella beräkningar*.

## 5.3 FÖRDELNING AV TILDKOMMANDE TRAFIK

För att förstå hur vägnätet påverkas av den tillkommande trafiken som exploateringen kan förväntas alstra har en nätutläggning gjorts. En nätutläggning innebär att en skattning av trafikflödets fördelning i vägnätet görs. Hur trafiken fördelar sig beror på flera faktorer, primärt vart målpunkten för resan är lokaliserad men om flera alternativ finns tillgängliga spelar också subjektiva uppfattningar av vägnätet in där faktorer som till exempel upplevd genhet, hastighet, trafiksäkerhet, risk för köbildning, det kringliggande landskapet, vägnätets utformning, med flera faktorer spelar roll.

En nätutläggning av trafiken från planområdet har gjorts med hjälp av lokalisering av målpunkter i tätorten samt resrelationer som identifierats i senaste resvaneundersökningen<sup>38</sup>. Skattad nätutläggning är sammanställd i tabellen nedan.

Tabell 3. Nätutläggning av fordonsflöden som exploateringen alstrar. Se korsningarnas lokalisering i **Fel! Hittar inte referenskälla.**

Analyserade korsningar	Korsning 1: Långebrogatan / Herluf Trolles väg/Herr Ivars väg			Korsning 2: Olof Mohlins väg / Slättängsvägen	
DP ansluter Olof Mohlins väg	Västerut			Österut	
FM, maxtimme	90%			10%	
EM, maxtimme	90%			10%	
Riktning i analyserade korsningar	Västerut	Norrut	Österut	Norrut	Söderut
FM, maxtimme	45%	0%	55%	35%	65%
EM, maxtimme	40%	10%	50%	35%	65%

Genom att addera fördelningen av den tillkommande trafiken med befintliga trafikflöden respektive prognosticerade trafikflöden för år 2040 kan framtida trafikvolymerna med planområdet redovisas enligt kartbilderna nedan.

<sup>38</sup> Region Skåne (2018). *Så reser vi i Kristianstads kommun – Resvaneundersökningen 2018*.



Figur 11. Förväntade trafikvolymner nuläge med exploatering.



Figur 12. Förväntade trafikvolymner prognosticerat år 2040 med exploatering.

## 5.4 KAPACITETSBERÄKNING

Kapaciteten i ett vägnäts korsningspunkter har stor betydelse för hur god framkomligheten i vägnätet är. För att förstå hur tillkommande fordonstrafik från planområdet kan komma att påverka det befintliga bilvägnätet har därför tre viktiga korsningspunkter identifierats. Cirkulationsplatsen precis norr om planområdet där Herr Ivars väg, Långebrogatan och Herluf trolles väg möts, cirkulationsplatsen nordöst om planområdet där Långebrogatan, Slättängsvägen och Sävvägen möts samt fyrvägskorsningen precis öster om planområdet där Slättängsvägen och Olof Mohlins väg möts. Dessa korsningspunkter illustreras i bilden nedan.



Figur 13. Analyserade korsningar.

Utifrån uppräknningen av befintliga trafikflöden samt tillkommande trafik från planområdet beskrivet i föregående kapitel har kapaciteten i de tre korsningspunkterna beräknats med hjälp av verktyget Capcal. Capcal användas för att beräkna kapacitet, belastningsgrad och framkomlighet för korsningar och cirkulationsplatser i enlighet med Trafikverkets Metodbeskrivning för beräkning av kapacitet och framkomlighet i vägtrafiken (TRV2013/64343). Beräkningarna återger bland annat belastningsgrad i korsningens tillfart vilket ger en indikation på hur stor del av den totala kapaciteten som beräknas upptas.

Belastningsgraden under dimensionerande timme delas enligt VGU upp i tre olika grader av servicenivå där belastningsgraden bör vara lägre än 0,8 för en cirkulationsplats och lägre än 0,6 för en fyrvägskorsning för att den ska erbjuda acceptabel standard avseende framkomlighet för motorfordon.

- Belastningsgrad under 0,6 motsvarar god standard
- Belastningsgrad mellan 0,6–0,8 motsvarar mindre god standard
- Belastningsgrad över 0,8 motsvarar låg standard

Kapacitetsberäkningar har genomförts utifrån 5 olika scenarion för respektive cirkulationsplats där det 5:e scenariot motsvarar en känslighetsanalys. Dessa scenarion är:

- Nuläge
- Nuläge med tillkommande trafikallstring från planområdet
- Prognosticerade trafikflöden år 2040
- Prognosticerade trafikflöden år 2040 samt tillkommande trafikallstring från planområdet
- Prognosticerade trafikflöden år 2040, tillkommande trafikallstring samt ökning om 10 %

### 5.4.1 Cirkulationsplats 1

Cirkulationsplatsen norr om planområdet, Herr Ivars väg/Långebrogatan/Herluf Trolles väg, har tidigare varit högt belastad med de relativt stora trafikvolymerna som passerar cirkulationsplatsen. Cirkulationsplatsen är en viktig nod inom Kristianstads vägnät med dess koppling till E22 och handelsområde varför denna har byggts om för att kunna hantera de höga trafikflödena.

Belastningsgraden för cirkulationsplatsen är som högst 0,19 för det östra benet och 0,18 för det västra benet. Detta påvisar att det finns mycket god kapacitet kvar och belastningen är mycket låg.

	Nu	Nu + alstring	2040	2040 + alstring	2040 + alstring + 10%
K1	0.03	0.03	0.04	0.04	0.04
K2	0.02	0.02	0.02	0.02	0.03

	K1	K2
Nu	0.13	0.13
Nu + alstring	0.13	0.13
2040	0.16	0.16
2040 + alstring	0.16	0.16
2040 + alstring + 10%	0.18	0.18



	K1	K2
Nu	0.13	0.13
Nu + alstring	0.13	0.13
2040	0.16	0.16
2040 + alstring	0.17	0.17
2040 + alstring + 10%	0.19	0.19

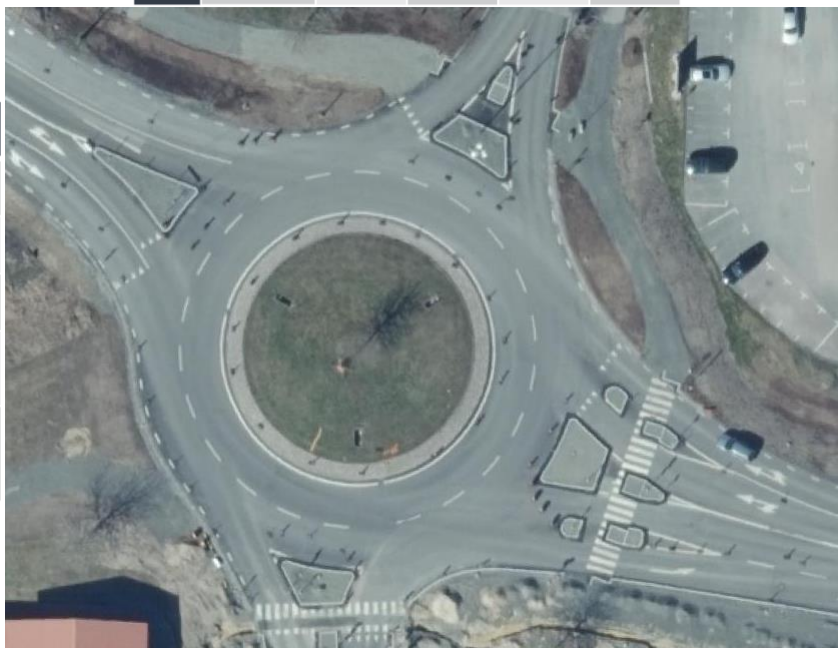
	Nu	Nu + alstring	2040	2040 + alstring	2040 + alstring + 10%
K1	0.01	0.04	0.02	0.06	0.07

## 5.4.2 Cirkulationsplats 2

Cirkulationsplatsen nordöst om planområdet, Långebrogatan/Slättängsvägen/Sävvägen, har ett starkt flöde i öst-västlig riktning som en förlängning av förgående cirkulationsplats koppling mot centrala Kristianstad samt koppling söderut på Slättängsvägen där ett relativt stort trafikflöde uppmätts. Belastningsgraden för cirkulationsplatsen uppgår till 0,67 samt 0,69 i det västra respektive södra benet i känslighetsanalysen vilket tyder på att framkomlighetsproblem kan komma att uppstå på längre sikt. Denna belastningsökning beror på den generellt uppräknade trafiken och kan inte härledas till planområdets alstring.

	Nu	Nu + alstring	2040	2040 + alstring	2040 + alstring + 10%
K1	0.07	0.07	0.12	0.12	0.15

	K1	K2
Nu	0.4	0.4
Nu + alstring	0.41	0.41
2040	0.57	0.57
2040 + alstring	0.58	0.58
2040 + alstring + 10%	0.67	0.67



	K1	K2
Nu	0.36	0.36
Nu + alstring	0.36	0.36
2040	0.49	0.49
2040 + alstring	0.49	0.49
2040 + alstring + 10%	0.55	0.55

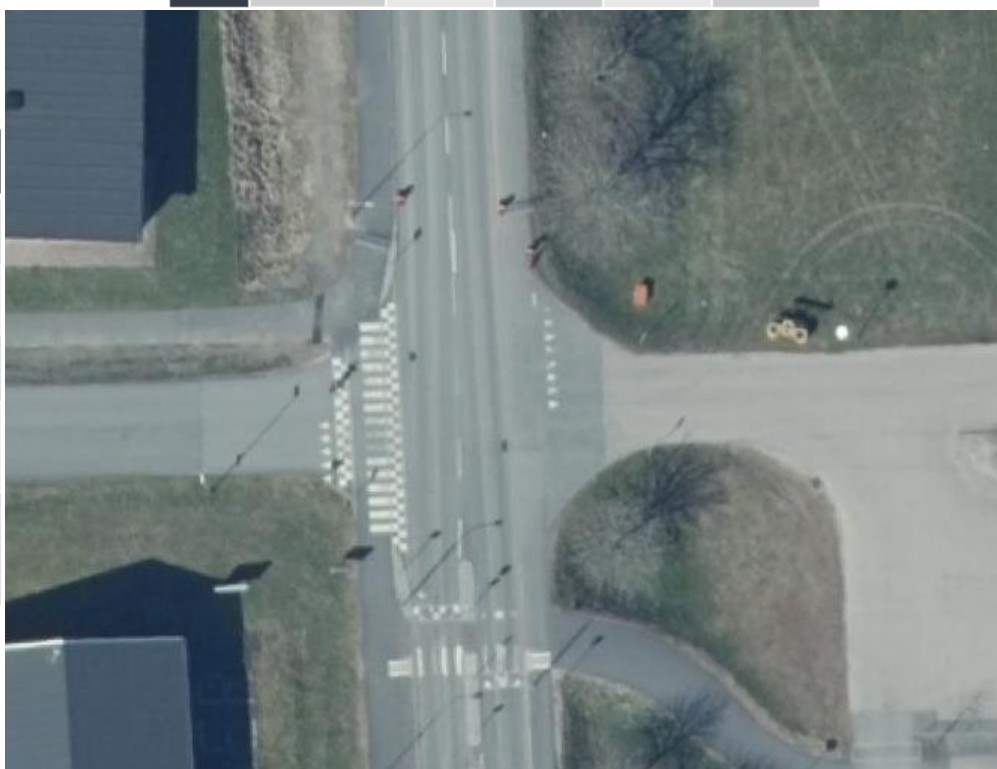
	Nu	Nu + alstring	2040	2040 + alstring	2040 + alstring + 10%
K1	0.41	0.41	0.59	0.59	0.69

### 5.4.3 Korsningspunkt

Korsningspunkten öster om planområdet, Slättängsvägen/Olof Mohlins väg, är planområdets koppling till Slättängsvägen. Slättängsvägen har ett relativt högt uppmätt trafikflöde vilket skulle kunna härledas till dess förlängda koppling till Åhus. Fyrvägskorsning, vilket detta är, har en lägre kapacitet än cirkulationsplatser och belastningsvärdet bör ej överstiga 0,6. Då Slättängsvägen har ett högt flöde genom korsningspunkten och Olof Mohlins väg har ett mycket lågt flöde blir belastningen i korsningspunkten knappt märkbar. Kapacitetsberäkningar för korsningspunkten visar tydligt att det finns god marginal kvar.

	Nu	Nu + alstring	2040	2040 + alstring	2040 + alstring + 10%
K1	0.26	0.26	0.34	0.34	0.38

	K1
Nu	0.02
Nu + alstring	0.03
2040	0.04
2040 + alstring	0.05
2040 + alstring + 10%	0.06



	K1
Nu	0.1
Nu + alstring	0.1
2040	0.15
2040 + alstring	0.15
2040 + alstring + 10%	0.17

	Nu	Nu + alstring	2040	2040 + alstring	2040 + alstring + 10%
K1	0.2	0.2	0.25	0.26	0.28

## 6 ANALYS AV VÄGNÄTET

### 6.1 FRAMKOMLIGHET FÖR AVFALLSTRANSPORTER OCH RÄDDNINGSTJÄNST

#### 6.1.1 Riktlinjer avfallstransporter

Framkomligheten för avfallstransporter ska fungera smidigt och med en god trafiksäkerhet. Backande hämtningsfordon ska minimeras och undvikas vid bland annat gång- och cykelbanor samt bostadsentréer.

Enligt Avfall Sverige<sup>39</sup> så ska vägen där avfallstransporter ska ta sig fram vara minst 5,5 meter bred när den är dubbelriktad och 3,5 meter bred när den är enkelriktad och varken växtlighet, snövallar eller liknande får inkräkta på vägbredden. Längs transportvägen behöver även en frihöjd motsvarande 4,7 meter säkerställas om inte fordonet är lägre än 4,5 meter, då kan en lägre höjd accepteras efter godkännande av kommunen. På återvägsgator behöver det vara möjligt för fordonet att vända och med fördel utan att backa. Vändplatsen behöver då ha en radie på minst 9 meter och en hinderfri remsa på 1,5 meter runtom. Med den nuvarande utformningen av vägnätet inom planområdet kommer inte någon vändplan för avfallstransporter krävas då de kommer ha möjlighet att köra genom området.

På uppställningsplatsen ska hämtning kunna ske utan några återkommande hinder som till exempel parkerade bilar samt att platsen ska snöröjas. Avfallsbilen ska inte hindra annan trafik vid hämtning och uppställningsplatsen ska vara tillräckligt stor för att personalen ska kunna arbeta på ett säkert och effektivt sätt. Det inkluderar ett maximalt dragavstånd till avfallsytan på 10 meter där dragvägen ska utformas så att avfallskärl och annan utrustning ska kunna förflyttas utan svårigheter.

#### 6.1.2 Riktlinjer räddningstjänst

I plan- och bygglagen ställs krav på framkomlighet för utryckningsfordon som räddningstjänst och ambulans. För att räddningstjänsten ska anses ha tillträde till en byggnad får avståndet mellan uppställningsplatsen och angreppspunkten vilket utgörs av ingångar till byggnaden vara för långt. Avståndet bör inte överstiga 50 meter för att räddningstjänsten ska kunna angöra med ett släckfordon och nå byggnaden med sin utrustning. Om avståndet till byggnaden är för långt behöver en särskild räddningsväg anläggas. Vägen mellan uppställningsplatsen och angreppspunkten ska vara fri från fasta hinder som till exempel trappor, trånga passager, höjdskillnader och staket.

En uppställningsplats kan utgöras av allmän väg eller motsvarande körbar yta. I vissa fall kan även räddningstjänsten stegutrustning användas som utrymningsväg och för att säkerställa dess användning behöver fastighetsmarken utformas så att en stege eller höjdfordon kan ställas upp intill byggnaderna. För höjdfordon krävs en uppställningsplats inom 9 meter från byggnaden och de fönster eller balkonger som ska fungera som utrymningsväg. Lämpliga mått på en uppställningsplats för räddningstjänst är 5 meter bred, 12 meter lång och en maximal lutning på 8,5 procent.

---

<sup>39</sup> Avfall Sverige (2018). *Handbok för avfallsutrymmen – Riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation.*



## 6.2 UTFORMNING AV VÄGNÄT

En förutsättning för utredningen och planområdet är att in- och utfart för fordonstrafik sker i norra delen av planområdet via fastigheten Revisorn 10 och Olof Mohlins väg i huvudsaklig riktning mot Herr Ivars väg. Bilparkeringarna för området samlas även i planområdets västra delen med möjlighet att vända i planområdets södra del. Det kommer dock finnas en smalare väg motsvarande ett körfält in bland bostadshusen och planområdets mitt samt en utfart i planområdets östra del i riktning mot Slättängsvägen som blockeras av en bom eller liknande. Utfarten är endast menad att nyttjas av avfallstransporter eller vid undantagsfall som till exempel större leveranser. Längs den smalare vägen mellan bostäderna kommer det inte vara möjligt för två fordon att mötas om bilparkering tillåts längs stora delar av sträckan, om bilparkering anordnas bör i så fall vägen enkelriktas. Om bilparkeringar anordnas längs denna sträcka kommer även fordonstrafiken bland bostäderna öka vilket inte är önskvärt vid utformandet av en trevlig utomhusmiljö mellan bostäderna där det finns möjlighet till vistelse och lek. Utformningen med en bom eller liknande vid utfarten i planområdets östra del blir också viktig för att säkerställa att denna inte utgör ett alternativ för biltrafiken till och från bostadsområdet. Den östra utfarten utgör dock den genaste gång- och cykelvägen till stadsbuss 2 vid Slättängsskolan samt i riktningen mot centrala Kristianstad varför den med fördel kan utformas på ett attraktivt sätt för gångare och cyklister.

## 6.3 ANSLUTANDE VÄGNÄT

När det gäller gång- och cykeltrafik till och från planområdet är det viktigt att cykelparkeringarna länkar samman med det befintliga gång- och cykelvägnätet samt att gångvägarna länkar samman med närliggande målpunkter som till exempel busshållplatser för att på så vis utgöra attraktiva alternativ till personbilen. Med anledning av detta har två korsningspunkter identifierats där gång- och cykeltrafikens prioritet skulle kunna stärkas genom anläggande av anordnade passager. Korsningspunkterna är markerade i figuren nedan.



Figur 15. Identifierade korsningspunkter där nya övergångsställen skulle förbättra framkomligheten i gång- och cykelvägnätet.

När det gäller fordonstrafiken till och från området innebär det en ökning av trafiken längs Olof Mohlins väg, Herr Ivars väg och cirkulationsplatsen längs Långebrogatan precis norr om planområdet. En viss ökning kan även förväntas i korsningen där Olof Mohlins väg möter Slättängsvägen.

Exploateringen kan förväntas generera ungefär 367 fordonsrörelser per dygn. Om 35 procent av dessa skulle ske under förmiddagens maxtimme så skulle det innebära 128 fordonsrörelser vilket kan skattas utgöra en 10-procentig ökning av det nuvarande trafikflödet på Herr Ivars väg. Med anledning av det närliggande vägnätets utformning och det låga trafikflödet på de berörda vägarna torde inte detta utgöra något problem för området och angränsande fastigheter.

## 6.4 RISK FÖR PARKERINGSFLYKT

Om framräknad parkeringsefterfrågan på bilparkeringar inte tillgodoses, alternativt om utformningen eller prissättningen inte är tillfredsställande för de som är tilltänkta att nyttja bilparkeringen så finns en risk för parkeringsflykt. Parkeringsflykt innebär att parkerade bilar tillhörande exploateringen hamnar utanför den egna fastigheten och parkeras på andra ställen. Konsekvensen av detta kan vara en undanträngning av de bilar som parkerar på dessa platser idag eller att bilarna hamnar på offentliga ytor som är menade att nyttjas för allmänheten vilket även kan leda till trafiksäkerhets-, tillgänglighets- eller framkomlighetsproblem. Det kan också leda till ökad söktrafik i området vilket både är negativt för utsläppen från vägtrafiken, de boendes närmiljö samt trafikmiljön.

I anslutning till detaljplanen finns flera möjligheter till bilparkering vilket skulle kunna utgöra attraktiva alternativ för parkeringsflykt. Det är bland annat möjligt att parkera längs Olof Mohlins väg och längs Henriks väg då dessa vägar inte är reglerade med parkeringsförbud. Det finns även parkeringsytor till verksamheterna i närområdet samt handelsområdet norr om detaljplanen, dessa parkeringsytor tillhör egentligen verksamheterna men skulle kunna utnyttjas av boende eller besökare till detaljplanen. Störst risk torde dock parkering längs Olof Mohlins väg och Henriks väg utgöra.

Den sammanvägda bedömningen är att det finns en viss risk för parkeringsflykt från exploateringen eftersom det finns goda möjligheter att parkera i närområdet. Risken bedöms dock som relativt låg om framräknad parkeringsefterfrågan tillgodoses. Resvaneundersökningen från 2018 visar att 56 procent av hushållen inom samma delområde som detaljplanen befinner sig inom har en bil per hushåll. 27 procent har två bilar och 11 procent har ingen bil<sup>40</sup>. Med kommunens ambitioner med minskad andel bilresor i kommunen och ökat hållbart resande<sup>41</sup> kan andelen med flera bilar per hushåll minska i takt med att förutsättningarna för hållbart resande förbättras.

---

<sup>40</sup> Region Skåne (2018). *Så reser vi i Kristianstads kommun – Resvaneundersökningen 2018*.

<sup>41</sup> Kristianstads kommun (2019). *Trafikplan för Kristianstads kommun*.

## 7 SLUTSATSER

Trafikutredningen har visat följande:

- Det finns god tillgänglighet till gång- och cykelvägnätet samt kollektivtrafik till och från planområdet.
- Exploateringen skattas alstra 825 resor per dygn vilket motsvarar 367 fordonsresor.
- Efterfrågan på cykelparkering för exploateringen beräknad med Kristianstads parkeringsnorm (33 cykelparkeringar per 1 000 kvm BTA) är 353 cykelparkeringsplatser.
- Efterfrågan på bilparkering för exploateringen beräknad med Kristianstads parkeringsnorm (16 bilparkeringar per 1 000 kvm BTA) är 171 bilparkeringsplatser. Minst fem av dessa ska utformas för rörelsehindrade.
- Den alstrade fordonstrafiken till och från exploateringen bedöms inte generera några kapacitetsproblem i anslutande korsningspunkter.
- Körspårsanalys av bilvägnätet inom planområdet visar att ett par mindre justeringar kan göras för ökad framkomligheten för avfallstransporter och räddningstjänst.
- Lokaliseringen av parkeringarna inom planområdet kan med fördel samlas i västra delen och inte anläggas mellan byggnaderna för att minska fordonstrafiken där oskyddade trafikanter rör sig och sociala ytor finns.
- Den alstrade fordonstrafiken till och från planområdet som exploateringen genererar bedöms inte ha någon större negativ inverkan på befintligt bostadsområde som angränsar planområdet.
- Risken för parkeringsflykt bedöms vara låg.
- Det finns möjlighet att förbättra gång- och cykeltrafikens framkomlighet till och från planområdet genom att länka samman vägnätet med övergångsställen på ett par ställen längs Olof Mohlins väg.

## VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 55 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

**wsp.com**

### WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10-722 50 00  
Org nr: 556057-4880  
**wsp.com**

