

Gällivare kommun

Detaljplan för Vassara 10 - Trafikutredning

Malmö 2017-02-22

Detaljplan för Vassara 10 - Trafikutredning

Datum	2017-02-22
Uppdragsnummer	1320022609
Utgåva/Status	1.0

Frida Svedin
Uppdragsledare

Catrin Vestman
Handläggare

Jonas Standar
Granskare

Ramboll Sverige AB
Skeppsgatan 5
211 11 Malmö

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

Unr 1320022609 Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
2.	Nulägesbeskrivning	1
2.1	Lokalisering	1
2.2	Markanvändning idag	2
2.3	Trafik	2
3.	Planförslag	3
4.	Trafikalstring	4
4.1	Utgångspunkter	4
4.2	Befintlig trafik	4
4.3	Tillkommande trafik	5
5.	Flödesfördelning.....	5
6.	Slutsatser.....	6

1. Inledning

Gällivare kommun planlägger för upp till 60 nya lägenheter i kvarteret Vassara 10 i centrala Gällivare. Under detaljplanens samrådsskede inkom synpunkter som visar att det finns en oro bland boende i närområdet gällande planens påverkan på trafiken. Denna trafikutredning redogör för den biltrafikalstring som planförslaget kan väntas ge och hur biltrafiken kan antas fördela sig i närområdet. Baserat på detta görs en bedömning av planförslagets påverkan på trafiksituationen. Utredningen hanterar endast bil- och nyttotrafik.

Planförslaget innebär att antalet parkeringsplatser i området reduceras. Då det inte har genomförts några djupare analyser kring parkeringssystemet som helhet ingår inte någon bedömning av planförslagets påverkan på parkering i denna utredning.

2. Nulägesbeskrivning

2.1 Lokalisering

Planområdet ligger söder om Tingshusgatan och väster om Föreningsgatan i Gällivare centrum. På andra sidan Föreningsgatan ligger kommunhuset.



Figur 1. Planområdets lokalisering (bild baserad på karta från Lantmäteriet).

2.2

Markanvändning idag

Inom planområdet finns i nuläget en kontorsbyggnad placerad längs med Föreningsgatan. Utöver detta används planområdet som parkeringsplats för kommunanställda och fordon tillhörande den kommunala verksamheten. Parkeringen rymmer 120 parkeringsplatser varav 107 för anställda och 13 för tjänstefordon. Fastigheten har utfart både mot Tingshusgatan samt Föreningsgatan.

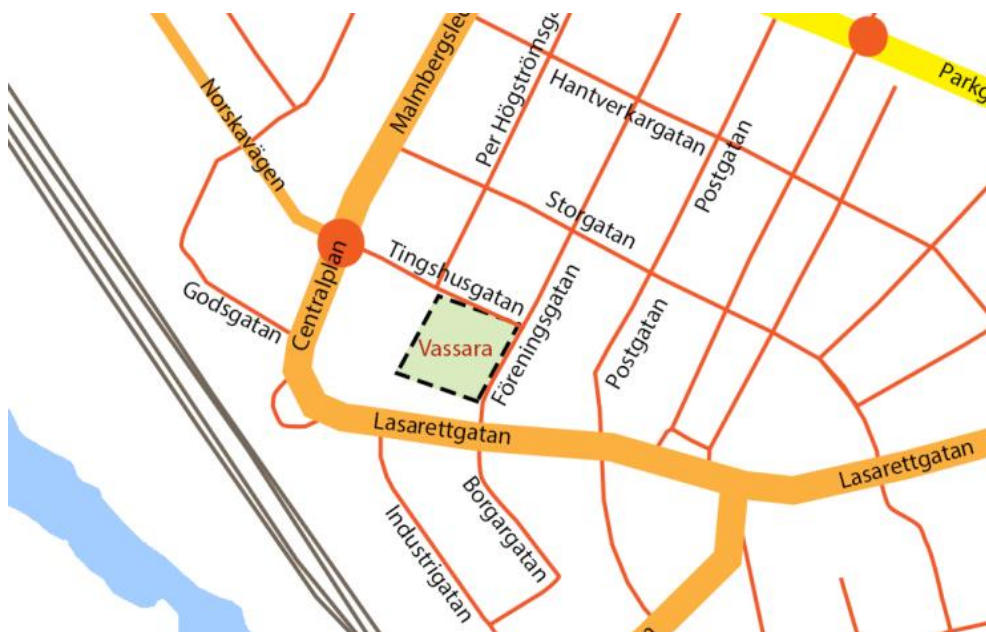


Figur 2. Vy över parkering och befintlig kontorsbyggnad (röd länga). I bakgrunden syns kommunhuset.

2.3

Trafik

Omgivande gatunät presenteras i Figur 3 nedan.



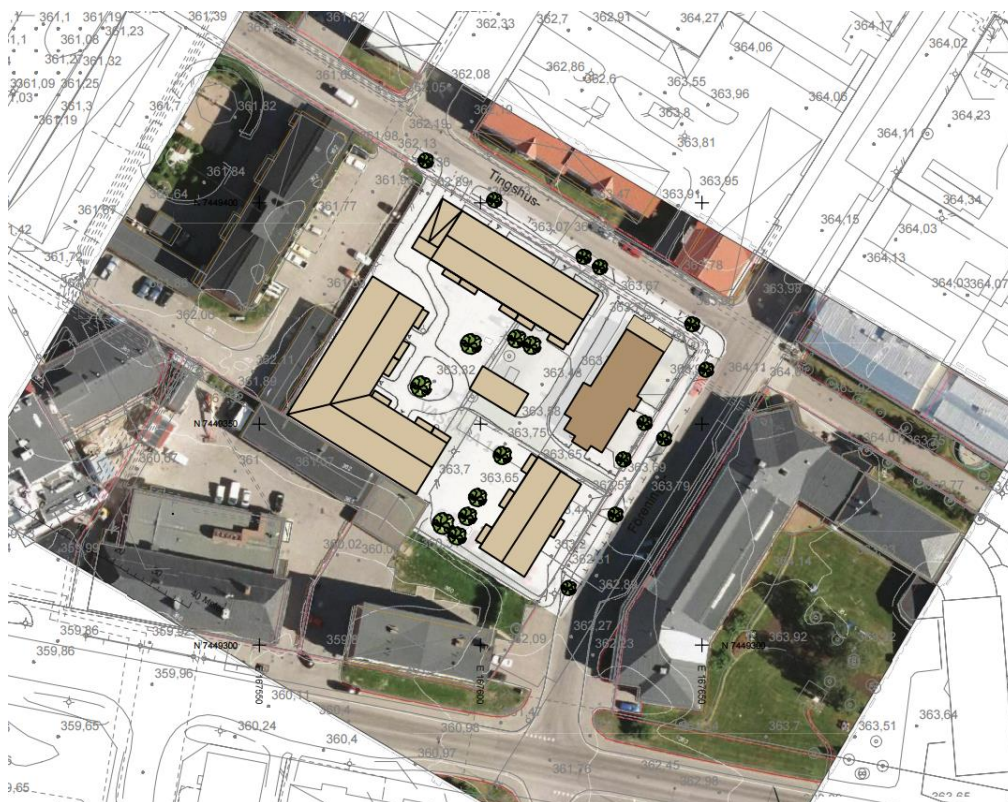
Figur 3. Omgivande vägnät.

Tingshusgatan och Föreningsgatan är kommunala gator. Det finns inga uppgifter om trafikmängd på gatorna. Tingshusgatan ansluter till en cirkulationsplats en bit väster om planområdet, vilken leder trafiken vidare till Centralplan/ Malmbergsvägen som utgör en huvudväg i staden. Tingshusgatan upphör för biltrafik öster om Föreningsgatan, där en gång- och cykelväg tar vid. Föreningsgatan går i sydlig till nordlig riktning och följer ett kvartersmönster med fyrvägs korsningar mellan kvarteren i nordlig riktning. Föreningsgatan ansluter i söder till Lasarettsgatan som utgör en huvudväg i staden.

3. Planförslag

Detaljplanen ger möjlighet att bygga ca 60 nya bostäder i flerbostadshus på fastigheten. Den befintliga byggnaden ska primärt användas som kontorsbyggnad, i enlighet med dagens användning, men ska sekundärt kunna inrymma bostäder.

Genomförandet av detaljplanen innebär att personalparkeringen måste flyttas till annan plats i närområdet. Parkering för de nya bostäderna ska ordnas inom planområdet, aktuell parkeringsnorm på 1,1 bilplatser per lägenhet ska följas vilket motsvarar ca 66 bilplatser.



Figur 4. Illustrationskarta från detaljplanen, där den ljusbeige nyansen innebär nybyggnad av bostäder, medan den mörkare avser befintlig kontorsbyggnad.

4. Trafikalstring

4.1 Utgångspunkter

WSP har för kommunens räkning gjort en trafikmodell för Gällivare som visar att ca 66 % av alla resor görs med bil. Detta redovisas i rapporten "Modellverktyg för trafikanalyser i Gällivare" från juli 2015.

Ingen resvaneundersökning har gjorts för Gällivare kommun och det finns därför ingen säkerställd uppgift om hur många resor varje person i genomsnitt gör per dygn. Undersökningar i Luleå, Umeå och Piteå visar att man gör ca 2,4-3 resor per person och dygn. Det finns variationer i landet även om det finns en begränsning i hur många resor man har behov av att göra. För Gällivare används tre resor per person och dygn som utgångspunkt.

Enligt Statistiska Centralbyrån bor det i snitt 2,05 personer per hushåll i Gällivare kommun. Om varje person i snitt gör tre resor per dygn innebär det att antalet resor per hushåll uppgår till ca 6,15 per dygn. Observera att detta är resor med alla trafikslag och inte enbart biltrafik. Med en bilandel på 66 % gör varje hushåll i snitt ca 4 bilresor per dygn.

4.2 Befintlig trafik

Befintlig parkeringsplats rymmer 120 bilar varav 107 för kommunanställda och 13 för tjänstefordon. Vid en inventering som kommunen gjorde 2015 fanns det minst 30 parkeringsplatser lediga vid alla mättider. Med det som utgångspunkt baseras trafikstringsbedömningen för befintlig situation på att 90 parkeringsplatser används totalt, varav 77 av anställda och 13 av tjänstefordon. Om 77 av platserna används av kommunanställda och dessa gör en resa till jobbet och en hem motsvarar det ca 155 fordonsrörelser per dag. Användningen av tjänstefordon varierar troligen beroende på vilken del av den kommunala verksamheten som använder fordonen. Om varje tjänstefordon används två gånger per dag skulle det motsvara ca 50 fordonsrörelser per dag. Trafiken som parkeringen genererar kan därmed antas uppgå till ca 200 fordonsrörelser per dygn.

Befintlig byggnad är en enplanslänga med vind varav bottenplanet förutsätts användas för verksamheten. Den uppskattade arean utvändigt är ca 270 m². Enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg, som baseras på insamling av data och erfarenheter, motsvarar den kontorsytan ca åtta anställda. Varje anställd kan antas göra en resa till arbetet och en hem, dvs. två resor per person och dag. Med en bilanvändning på 66 % motsvarar det ca 11 bilresor per dygn. Med tanke på kontorets centrala läge bedöms andra bilresor under dagen, t ex för lunchärenden, vara marginella. Viss nyttotrafik kan dock förekomma, liksom ett antal resor som genereras av besökare till verksamheten. Med marginal bedöms den befintliga trafikstringen av kontorsverksamheten uppgå till ca 20 fordonsrörelser per dygn.

Baserat på ovanstående resonemang uppskattas befintlig användning av planområdet generera ca 220 fordonsrörelser per dygn.

4.3

Tillkommande trafik

Baserat på givna utgångspunkter genererar varje hushåll i genomsnitt 6,15 resor per dygn varav ca 4 med bil. Detaljplanen möjliggör ca 60 bostäder vilket ger en trafikallsträng på ca 240 bilresor per dygn. Nyttotrafik i form av sophämtning, postlämning och eventuellt andra transporter tillkommer. Bostädernas totala trafikallsträng avrundas därför till 250 bilresor per dygn.

Kontorsverksamheten förändras inte och bidrar fortsatt med en trafikallsträng om ca 20 bilresor per dygn. Det ger en total trafikallsträng på ca 270 fordon per dygn för planområdet. Ökningen i jämförelse med nuläget blir ca 50 fordon per dygn.

Ökningen på 50 fordon per dygn gäller bara trafiken till och från planområdet och inte trafiksystemet som helhet. En stor del av de som idag parkerar på fastigheten kommer sannolikt att fortsätta färdas med bil till och från sin arbetsplats och söka parkering någon annanstans i centrum. De ca 200 fordonsrörelser som de genererar kommer därmed fortsatt att belasta trafiknätet i centrum. Med hänsyn till det kan trafiken i centrum antas öka med ca 250 fordon per dygn till följd av planförslaget.

5.

Flödesfördelning

Utan en djupare trafikallanalys går det bara att resonera kring hur den genererade trafiken fördelar sig i närområdet.

Tingshusgatan och Föreningsgatan angränsar till planområdet och berörs direkt av trafikökningen. De är stadsgator som ingår i centrumets struktur med jämna kvarter och fyrvägs korsningar mellan kvarteren. Den samhallna kvartersstrukturen avgränsas av Centralplan/Malmbergsvägen i väster, Lasarettsgatan i söder och E45 i norr och öster. Dessa vägar kan ses som ett omgripande huvudvägnät som leder trafik in och ut från centrum.

Trafikmängd och fördelning av trafik innanför huvudvägnätet är beroende av var olika målpunkter finns lokaliserade. Avstånden från planområdet och andra platser inom centrum understiger en kilometer, varför biltrafiken mellan målpunkter inom området kan antas vara begränsad. En begränsad del av trafiken antas därför röra sig i nordlig riktning utmed Föreningsgatan och Per Högströmsgatan. Eftersom Tingshusgatan är stängd för biltrafik öster om Föreningsgatan ger planförslaget ingen påverkan på trafiken österut. Större delen av trafiken som genereras av planområdet bedöms därmed fördela sig på Tingshusgatan mellan planområdet och Centralplan/Malmbergsvägen samt på Föreningsgatan mellan Tingshusgatan och Lasarettsgatan, och vidare utmed huvudvägnätet.

Hur trafiken fördelar sig mellan Tingshusgatan och Föreningsgatan påverkas av var infarterna till planområdet placeras. I dagsläget finns infarter från både Tingshusgatan och Föreningsgatan varför trafikflödet kan antas vara relativt jämnt spritt mellan gatorna. I detaljplanens beskrivning anges att infart till parkering

bedöms kunna ske från två platser, *antingen* i planområdets nordvästra del mot Tingshusgatan *eller* från planområdets sydöstra del mot Föreningsgatan. Trafiken kommer främst att belasta den gata som ansluts till planområdet och den andra gatan kommer sannolikt att bli mindre belastad. Om planområdet likt idag får infarter mot båda gatorna bör trafikflödena sprida sig jämnare.

Den ökning på ca 50 fordon per dygn som planområdet genererar bedöms vara så liten att trafiksituationen inte bör påverkas i något större utsträckning oavsett om trafiken belastar Tingshusgatan eller Föreningsgatan. Den ändrade användningen innebär dock mer trafik på helgen i förhållande till nuläget.

Det är idag inte känt var anställda till kommunhuset kommer att parkera om planförslaget genomförs, eller var kommunens tjänstefordon ska parkeras. Var denna parkering sker påverkar trafikens fördelning i trafiknätet och bör utredas i samband med att parkeringsfrågan hanteras.

6. Slutsatser

Trafiken till och från planområdet kan antas öka med ca 50 fordon per dygn vid ett genomförande av detaljplanen. Hur trafiken till och från planområdet fördelar sig påverkas av var utfarter lokaliseras. Tingshusgatan och/eller Föreningsgatan belastas direkt av ökningen och i förlängningen ökar trafiken i stadens huvudvägnät. Trafikmängden på huvudvägnätet bedöms vara så hög att ökningen på 50 fordon per dygn får liten effekt.

Den totala trafikökningen i centrum kan antas öka med ca 250 fordon per dygn då de som idag parkerar inom planområdet måste parkera någon annanstans. 250 fordon per dygn är inte en hög trafikmängd i förhållande till centrumgators normala trafikering. Hur trafiken fördelar sig i centrum beror till största delen på var parkering för kommunens anställda och tjänstefordon hänvisas i stället. Det finns därför behov av att utreda parkeringssituationen i centrum djupare. En sådan utredning bör om möjligt hantera staden som helhet med utbud, beläggning och möjlighet till samnyttjande. Med hänsyn till kommunhusets avstånd till stadens resecentrum för tåg kan det vara möjligt att påverka de anställda till att välja andra färd sätt än bilen till och från arbetet, vilket kan minska trafikökningen.