

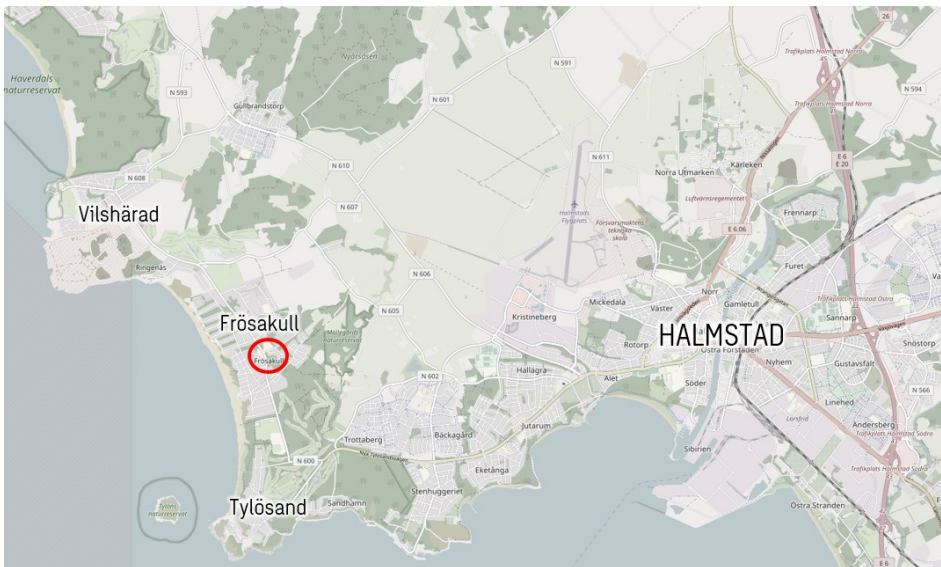
PM

Detta PM ska läsas ihop med ritning *T-30-1-01, Utformningsförslag*

Upprättad av: Pontus Jörgensen, Anna Wiklander
 Uppdragsnummer: 30064246
 Uppdrag: Trafik- och parkeringsutredning Frösakull
 Kund: Aktiebolaget Frösakulls Havsbad
 Uppdragsledare: Joakim Bengtsson
 Granskad av: Joakim Bengtsson
 Godkänd av: Joakim Bengtsson

Inledning

Detaljplanen för fastigheten Fammarp 8:3 i Frösakull (se figur 1) är under ombearbetning. På fastigheten finns idag vårdcentral, apotek, skönhetssalong, tandklinik, restaurang, ICA-butik, fiskbutik samt kontor. Enligt framtida detaljplan skall bebyggelsen fortsatt innehålla blandade verksamheter samt kompletteras med bostäder i form av lägenheter.



Figur 1. Översiktsskarta med utredningsområdet markerat. (Källa: © OpenStreetMap)



Figur 2. Befintlig bebyggelse på området. (Källa: karta.halmstad.se)

Syftet med utredningen är att uppnå en utformning på de gemensamma ytorna inom fastigheten som ger en säker och välfungerande trafiksituation för gående, cyklande, de som reser med buss eller bil samt leveranser.

Metoden har varit att rita utformning som både uppfyller gällande krav och ger en god upplevelse av platsen. Utformningen har justerats i flera omgångar utifrån kommentarer från landskapsarkitekter, arkitekter och beställaren.

Uppdragsnummer 30064246
Uppdrag Trafik- och parkeringsutredning Frösakull

Förutsättningar

Fordonstrafik

Vid den senaste mätningen av trafikflödet (år 2016) på Kungsvägen uppgick vardagsdygnsflödet till knappt 1900 fordon. Mätpunkten var lokaliserad söder om Onsjövägen, norr om utredningsområdet.

Utbyggnaden av Kronolundsvägens förlängning mot Kustvägen kommer att avlasta södra delarna av Kungsvägen. Beroende på hur mycket bostäder och verksamheter som byggs och vilka färdmedel folk väljer bedöms Kungsvägen söder om Kronolundsvägen landa i intervallet 1100–2700 fordon per dygn, norr om Kronolundsvägen 2700–3700 fordon per dygn. Framtida trafikflöden har prognosticerats genom att addera förändringen vid olika framtidsscenarier till befintliga mätningar.

Varuleveranser förutsätts ske på liknande sätt som i dag, med 12 meter lastbilar utan släp (typfordon Lbn).

Framtida bebyggelse

Skiss på föreslagen utformning av byggnaderna är framtagen av Möller Arkitekter och redovisas i figur 2 nedan. De befintliga tvåvåningshusen kompletteras med högre hus som skall inrymma kontor och bostäder. Den planerade BTA för respektive hus och verksamhetstyp finns presenterade i

tabell 1. Observera att BTA är exklusive inglasade partier samt källarplan. Bostäderna kommer bestå av lägenheter med två till fyra rum och kök. Fördelningen av lägenhetstyper finns presenterat i tabell 2.



Figur 3. Första skissen på framtida bebyggelse. (Källa: Möller Arkitekter)

Tabell 1. Framtida BTA.

FRAMTIDA BTA (KVM)	HUS A	HUS B
Bostad	1416	1404
Kontor	218	1169
Daglighandel	0	1226
Sällanhandel	2094	422
Restaurang	402	360
SUMMA	4131	4581

Tabell 2. Fördelning av lägenhetstyper.

LÄGENHETSTYPER	HUS A	HUS B
4 rok eller större	3	0
3 rok	10	9
2 rok	1	6
SUMMA	14	15

Parkeringsnorm

Beräkningarna av parkeringsbehovet för cykel och bilar baseras på Halmstads kommuns parkeringsnorm som presenteras i tabell 3. Området ligger inom zon 2.

Uppdragsnummer 30064246
Uppdrag Trafik- och parkeringsutredning Frösakull

Tabell 3. Parkeringsnorm för Halmstads kommun ¹.

PARKERINGSNORM				
Verksamhet	Bil		Cykel	
Bostad >= 4 rok	8	platser /1000 kvm BTA	4	platser/lägenhet
Bostad 3 rok			3	platser/lägenhet
Bostad 2 rok			2,5	platser /lägenhet
Bostad 1 rok			2	platser /lägenhet
Kontor	18	platser /1000 kvm BTA	10	platser /1000 kvm BTA
Handel (dagligvaror)	25	platser /1000 kvm BTA	20	platser /1000 kvm BTA
Handel (sällanköpsvaror)	Särskild utredning krävs i varje enskilt fall.			
Restaurang, Café	28	platser /1000 kvm BTA	20	platser /1000 kvm BTA

Kollektivtrafik

I den norra delen av området finns busshållplatsen Kronolund som trafikeras av stadsbuss nummer 1 mot Vallås (via centrum) respektive Gullbrandstorp. Bussarna går under vardagar två gånger per timme i respektive riktning.

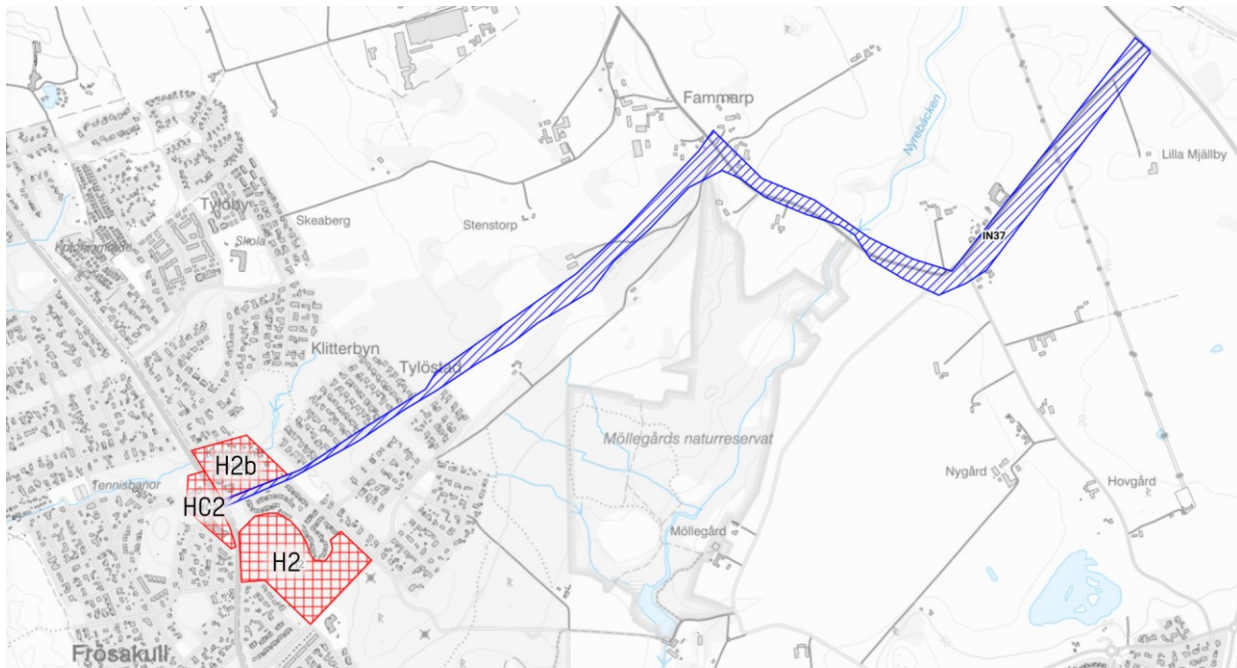
¹ Parkeringsnorm för Halmstads kommun (2016) §139

Pågående detaljplan öster om Kungsvägen

Öster om Kungsvägen finns ytterligare två pågående omarbetningar av detaljplaner, H2 samt H2b. Båda ska justeras för att tillåta att fler bostäder byggs. I området H2b finns idag flerfamiljshus men den planeras att förtätas. Området H2 är i dagsläget obebyggt.

Uppdragsnummer 30064246

Uppdrag Trafik- och parkeringsutredning Frösakull



Figur 4. Omkringliggande detaljplansområden samt utredningsområdet HC2. Det blåmarkerade området är ett vägreservat. (Källa: karta.halmstad.se)

Trafikföringsprinciper i föreslagen utformning

Hur de olika trafikslagen skall förflytta sig inom området finns presenterat i figur 5 nedan. Fotgängare och cyklister korsar Kungsvägen vid befintlig överfart samt vid en ny hastighetssäkrad i söder. Inom fastigheten finns dedikerad bana för gång- och cykeltrafik längs infartsvägen, mot huvudentrén till Hus B samt mellan Hus B och ny passage vid södra infarten. Längs husfasaderna löper ett stråk där gångtrafik är prioriterad, men som även kommer att medge cykling fram till cykelparkeringar.

Busstrafiken rör sig längs Kungsvägen. Biltrafiken är dubbelriktad inom fastigheten för att uppnå maximal flexibilitet i vägnätet inom området. Varutransporter till Hus B representeras av den röda linjen. Precis som i nuläget behöver lastbilarna backa in till lastkajen för leveranser. Detta sker dock på en tydligt avgränsad yta för att värna om trafiksäkerheten för övriga trafikanter. Leveranser till Hus A sker som i nuläget genom att lastbilar kör runt parkeringsytan.



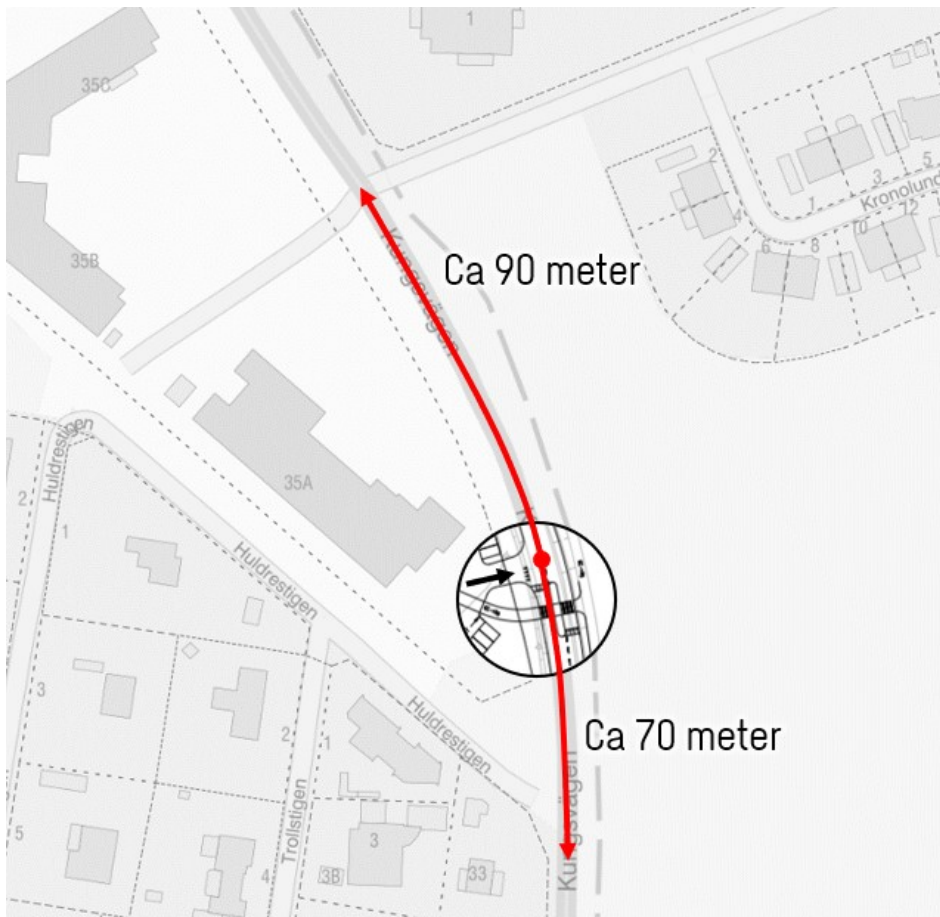
Figur 5. Trafikföringsprinciper.

Anslutningar till allmänna vägnätet

Förutom den befintliga anslutningen mot Kungsvägen kommer det anläggas en ny anslutning i den södra delen av området. Den nya anslutningen har god sikt ungefär 90 meter åt vänster/norr, se figur 7, och 70 meter åt höger/söder, se figur 8. Detta överstiger kraven² på sikt vid väjningsplikt där den anslutande vägen skall ha minst 5 meter god sikt. Enligt VGU³ (figur 10.5) är önskvärd siktlängd 85 meter och en minsta godtagbar längd 60 meter.

Uppdragsnummer 30064246

Uppdrag Trafik- och parkeringsutredning Frösakull



Figur 6. Siktlängd.

² *TF standard plan* (2011) Teknik- och fritidsnämnden, Halmstads kommun.

³ *Krav – VGU, Vägar och gators utformning* (2022) Trafikverket.

20234-02-09

Uppdragsnummer 30064246
Uppdrag Trafik- och parkeringsutredning Frösakull



Figur 7. Sikt åt vänster/norr från ny anslutning till Kungsvägen.



Figur 8. Sikt åt höger/söder från ny anslutning till Kungsvägen.

Cykelparkering

Behovet av cykelparkeringar har beräknats baserat på parkeringsnormen för Halmstads kommun samt uppgifter från Möller Arkitekter.

Cykelparkeringsbehovet för verksamheter som säljer sällanköpsvaror har baserats på en uppskattning hur mycket personal befintliga verksamheten sysselsätter och hur många kunder/patienter verksamheten genererar. Då denna verksamhet omfördelas mellan husen fördelas parkeringsplatserna procentuellt baserat på BTA. Färdmedelsfördelningen för dessa resor hämtas från resvaneundersökningen för Halmstads kommun⁴. Frösakull ligger i område I vilket ger att 20 procent av resorna sker med cykel.

Tabell 4. Parkeringsbehov cykel.

TYP	Enhet	Hus A		Hus B	
		Antal/BTA	P-behov	Antal/BTA	P-behov
Bostad >= 4 rok	Antal	3	12	0	0
Bostad 3 rok	Antal	10	30	9	27
Bostad 2 rok	Antal	1	3	6	15
Bostad 1 rok	Antal	0	0	0	0
Kontor	BTA	218	2	1169	12
Handel (dagligvaror)	BTA	0	0	1226	25
Handel (sällanköpsvaror)	BTA	2094	7	422	1
Restaurang, café	BTA	402	8	360	7
SUMMA			62		87

Utformningsförslaget ger 135 cykelparkeringsplatser utomhus, vilket innebär ett krav på att minst 14 platser anordnas i källare. Det rekommenderas dock att cirka 30 – 40 platser anordnas i källare, med hänsyn till boendes behov. Då verksamheterna behöver parkering främst under dagen och de boende under kväll/natt kan parkeringsplatserna samnyttjas.

⁴ Resvaneundersökning i Halmstads kommun Jämförelserapport (2018-12-14) Halmstad Kommun.

Bilparkering

Behovet av bilparkeringar har beräknats baserat på parkeringsnormen för Halmstads kommun samt uppgifter från Möller Arkitekter. Bilparkeringsbehovet för verksamheter som säljer sällanköpsvaror har baserats på en uppskattning hur mycket personal befintliga verksamheten sysselsätter och hur många kunder/patienter verksamheten genererar. Då denna verksamhet omfördelas mellan husen fördelas parkeringsplatserna procentuellt baserat på BTA. Färdmedelsfördelningen för dessa resor hämtas från resvaneundersökningen för Halmstads kommun⁵. Frösakull ligger i område I vilket ger att 62 procent av resorna sker med bil. Förutom ovanstående verksamheter behöver hemtjänsten 12 parkeringsplatser vid hus A och släputhyrningsaktör 9 parkeringsplatser vid hus B.

Uppdragsnummer 30064246

Uppdrag Trafik- och parkeringsutredning Frösakull

Tabell 5. Parkeringsbehov bil.

TYP	Enhet	Hus A		Hus B	
		BTA	P-behov	BTA	P-behov
Bostäder	BTA	1416	12	1404	12
Kontor	BTA	218	4	1169	21
Handel (dagligvaror)	BTA	0	0	1226	31
Handel (sällanköpsvaror)	BTA	2094	20	422	4
Restaurang, café	BTA	402	11	360	10
Hemtjänst			12		0
Hyrsläp			0		9
SUMMA			59		87

Utformningsförslaget ger 149 bilparkeringsplatser varav 8 platser för rörelsehindrade. Detta innebär ett överskott av 3 platser jämfört med kravet på 146 platser. Då verksamheterna behöver parkering främst under dagen och de boende under kväll/natt kan parkeringsplatserna samnyttjas.

⁵ Resvaneundersökning i Halmstads kommun Jämförelserapport (2018-12-14) Halmstad Kommun.

Övriga kommentarer och motiv till föreslagen utformning

Den nya utformningen innebär många förbättringar för gång- och cykeltrafiken inom området bland annat genom fler och förbättrade gångvägar samt en ny hastighetssäkrad passage över Kungsvägen. Skyddsremsor i form av gröna eller hårdgjorda refuger separerar gång- och cykelbanan mot körbanan samt parkeringen vilket skyddar mot dörruppslag. Trädplanteringarna skapar ett behagligt gaturum för de oskyddade trafikanterna och en sammanhållen yta med prioritering av gångtrafiken skapas framför entréerna. Entréområdena fungerar även som sociala mötesplatser med bänkar för besökare och anställda. Där entréstråket korsar bilväg och cykelbana görs korsningspunkten upphöjd för farddämpning och tydlig prioritering. Olika material uppmärksammar stråket ytterligare (dock ej gatsten på gångytor).

Yta för utomhusvistelse möjliggörs i goda syd/västlägen vid både hus A och hus B. Den nya anslutningen i söder avlastar och ger en enklare trafiksituation vid den norra infarten. Flytten av den norra anslutningen (ca 7 meter norrut) ger bättre symmetri mot korsningspunkten och skapar bättre ytor för oskyddade trafikanter på södra sidan om in- och utfarten och ger även bättre fördelning av platser till Hus B kontra Hus A. Parkering för rörelsehindrade finns nära entréer.

Ytan för inlastning av varuleveranser till Hus B får en tydligare utformning och avgränsning. Lastbilar till Hus A kan köra runt via parkeringen som i nuläget.