

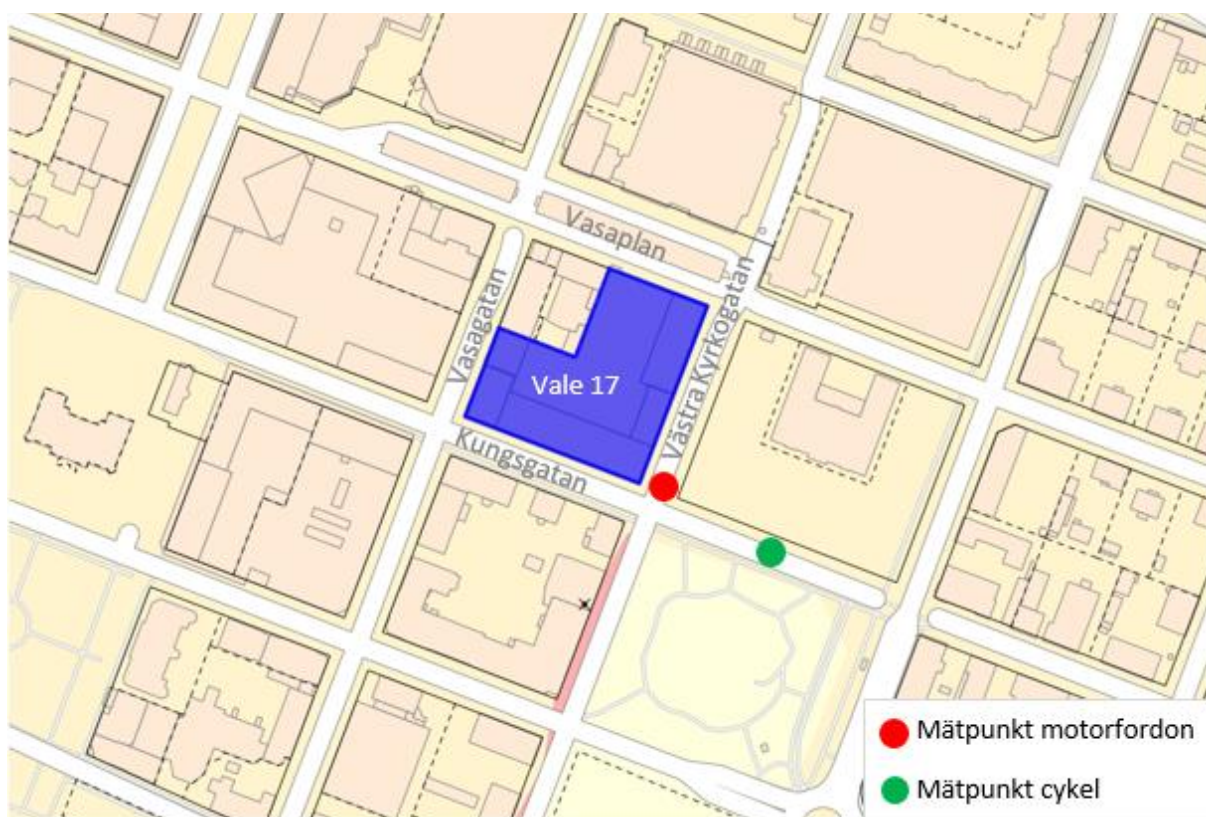
PM – UNDERLAG TRAFIK

Underlag till detaljplan Vale 17

Bakgrund och syfte

Inom fastigheten Vale 17 i centrum planeras en ny byggnad om 13 våningar samt en påbyggnad med två våningar på en befintlig byggnad. Följande innehåll planeras:

- Kommersiella ytor: 1800m² (motsvarar dock befintlig yta som rivs)
- Kontor: BTA 1300 m², LOA 1100 m²
- Bostäder: 80-90 lägenheter, BTA 6600 m², BOA 5000 m²



Syftet med detta PM är att undersöka om det finns risk att de hållbara färd sättens framkomlighet kan påverkas negativt av detaljplanen.

Trafikflöden/Trafiksituationen

Bil

Fastighetens in- och utfart för biltrafik ligger mot Västra Kyrkogatan.

En manuell trafikräkning gjordes en onsdag i maj 2018 klockan 16-17 (maxtimmen) på Västra Kyrkogatan strax norr om Kungsgatan (se kartbild föregående sida). Ett antagande om att maxtimmens flöde utgör 10 % av dygnsflödet ger ett vardagsdygnsflöde på cirka 750 fordon/dygn (exklusive busstrafiken). En stor andel av denna trafik svänger in på parkeringen på fastigheten Mimer 1 eller in till den allmänna parkeringen som finns i Vale 17.

Cykel- och gångtrafik

Fastigheten ligger i anslutning till Kungsgatan som ingår i huvudvägnätet för gång och cykel. Kungsgatan är Umeås största cykelstråk med 5300 cyklist/vardagsdygn (mät punkt, se kartbild föregående sida).

I fastighetens närhet finns många målpunkter vilket innebär att ett stort antal fotgängare rör sig kring fastigheten.

Kollektivtrafik

Fastigheten ligger i direkt anslutning till Vasaplan, boende och verksamheter i fastigheten kommer därför att ha tillgång till samtliga lokalbusslinjer i Umeå.

Tre av Vasaplans hållplatslägen ligger längs Västra Kyrkogatan, dvs i närheten av fastighetens utfart. Från dessa tre hållplatslägen avgår dagligen 307 bussar (vardagar), under maxtimmen är det 30 avgångar per timme, kvällstid färre avgångar.

Trafikalstring

En trafikstring har gjorts med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg. Trafikstringen har enbart gjorts för tillkommande ytor, dvs ej för de kommersiella lokalerna eftersom de i storlek motsvarar dagens lokaler och därför inte antas generera någon tillkommande trafik jämfört med idag.

Enligt kommunens parkeringsnorm är friköp ett krav för verksamheter inom centrumfyrkanten vilket innebär att den biltrafik som verksamheterna genererar ej kommer att köra Västra Kyrkogatan, därmed har inte heller kontorslokalerna räknats med i trafikstringen.

Trafikalstringen har således enbart gjorts för de nya bostäderna. Nyttotrafiken har antagits uppgå till 15 % av den totala trafiken.

Indata

BTA 6600 m² och 90 lägenheter (det högre värdet).

Resultat

Trafikalstringsverktyget ger ett tillkommande biltrafikflöde på cirka 80 fordon/dygn (årsdygnstrafik, ÅDT). Antalet kollektivtrafikresor har beräknats till cirka 40 resor/dygn, cykelresor till cirka 80 resor/dygn, resor till fots cirka 270 resor/dygn samt cirka tio övriga resor/dygn (ÅDT).

En årsdygnstrafik på 80 fordon/dygn motsvarar cirka 90 fordon/vardagsdygn (med ett antagande om att årsdygnstrafiken utgör 90 % av vardagsdygnstrafiken).

Trafikalstringsverktyget kan underskatta antalet bilresor. En jämförelse har därför gjorts med kommunens senaste resvaneundersökning samt de mål för färdmedelsfördelning som kommunen har. Detta ger ett årsdygnsflöde på cirka 110 fordon/dygn samt ett vardagsdygnsflöde på cirka 120 fordon/dygn.

Påverkan på kollektivtrafikens framkomlighet

Eftersom det finns busshållplatser i närheten av fastighetens utfart är det viktigt att kollektivtrafiken inte hindras av den tillkommande trafiken.

90–120 tillkommande motorfordon på vardagar är ett litet tillskott som inte bedöms påverka kollektivtrafiken negativt. Västra kyrkogatan är cirka nio meter bred vilket innebär att en bil kan svänga in på fastighetens infart även om en buss står inne på hållplats. Det är därför inte någon stor risk att bilar blir stående längs vägen och hindrar kollektivtrafikens framkomlighet.

Påverkan på fotgängares framkomlighet och tillgänglighet

Fastigheten är bebyggd ända ut till fastighetsgräns. Det är därför extra viktigt att fastighetens cykelparkeringar är lättillgängliga och har en attraktiv utformning, annars finns risk att cyklar istället parkeras på gångbanan längs husfasad i anslutning till entréer. Både på Vasaplan och längs Västra Kyrkogatan rör sig många människor och olämpligt parkerade cyklar kan hindra både framkomligheten och tillgängligheten för dessa.

Cykelparkeringar kan med fördel anläggas inomhus i markplan i nära anslutning till entréer (< 25 m).

Slutsats

Risken för störningar hos kollektivtrafiken bedöms vara låg. För att ytterligare minimera risken för störningar kan åtgärder som gröna parkeringsköp tillämpas i fastigheten.

För att inte riskera problem med parkerade cyklar längs gångbanor bör detaljplanen reglera fastighetens cykelparkeringar.

Hanna Ahnlund

Trafikplanerare