

TRAFIKUTREDNING KVARTERET TALLEN

2024-10-22



Sammanfattning

Den här utredningen omfattar en trafikutredning som underlag till ny detaljplan för kvarteret Tallen i centrala Kalix.

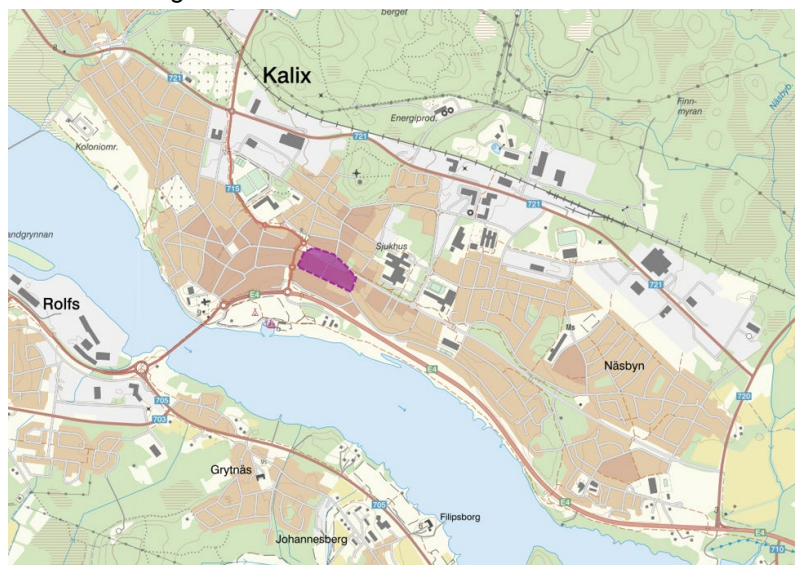
Planförslaget förväntas generera ett trafiktillskott på 500 fordon/dygn i ÅDT som mest. Områdets placering centralt i tätorten har goda förutsättningar för hållbart resande varför det blir viktigt att upprätthålla bra gång- och cykelförbindelser och platser för parkering av cyklar.

Den tillkommande trafikmängden förväntas inte skapa framkomlighetsproblem i den befintliga infrastrukturen. Korsningar och vägnätets länkar kommer även framöver att ha god kapacitet

De åtgärder som kan bli aktuella inom planområdet är gena gånganslutningar, sänkt hastighet på vägnätet samt att minska antalet bilparkeringar jämfört med illustrerat planförslag.

Bakgrund och syfte

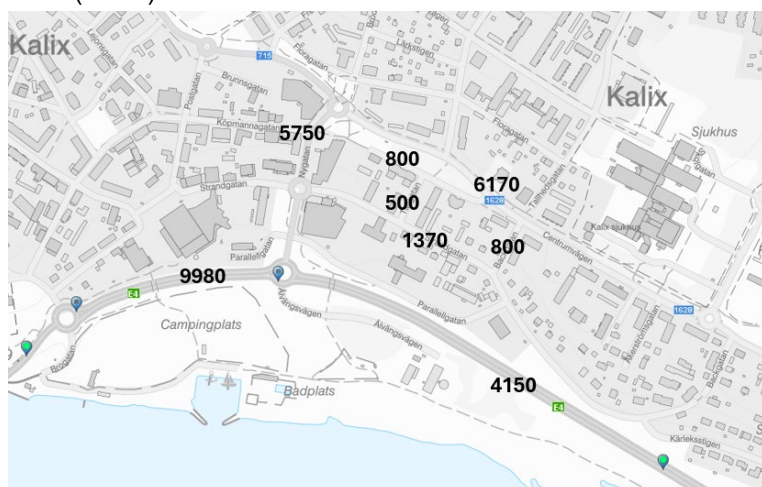
Kalix kommun utreder förutsättningarna att förtäta ett bostadsområde i kvarteret Tallen genom att bygga på flera våningar på befintliga hus samt bygga några nya. Området ligger i Kalix centrum och ungefärliga placeringen framgår av Figur 1. Syftet med den här trafikutredningen är att undersöka om planens tillkommande trafik påverkar på närliggande infrastruktur samt utgöra underlag för bullerutredningen.



Figur 1. Översiktskarta över planområdet.

Dagens trafiksituation

I utredningsområdet finns trafikmätningar för kommunalt och statligt vägnät. Trafikmätningarna är gjorda mellan åren 2016 och 2024. I Figur 2 redovisas de uppmätta värden omräknade till 2024 års trafik (ÅDT¹).



Figur 2. Senast uppmätta trafikmängder i utredningsområdet.

¹ Årsdygnstrafik

Hastighetsbegränsningar för vägnätet och hållplatslägen för kollektivtrafik redovisas i Figur 3.



Figur 3. Gällande hastighetsgränser (NVDB september 2024).

Gång- och cykelvägar och passager redovisas i Figur 4. Figuren är ett utsnitt ur Kalix kommuns gång- och cykelplan där även planerade objekt fram till år 2030 är illustrerade med rödstreckade linjer.



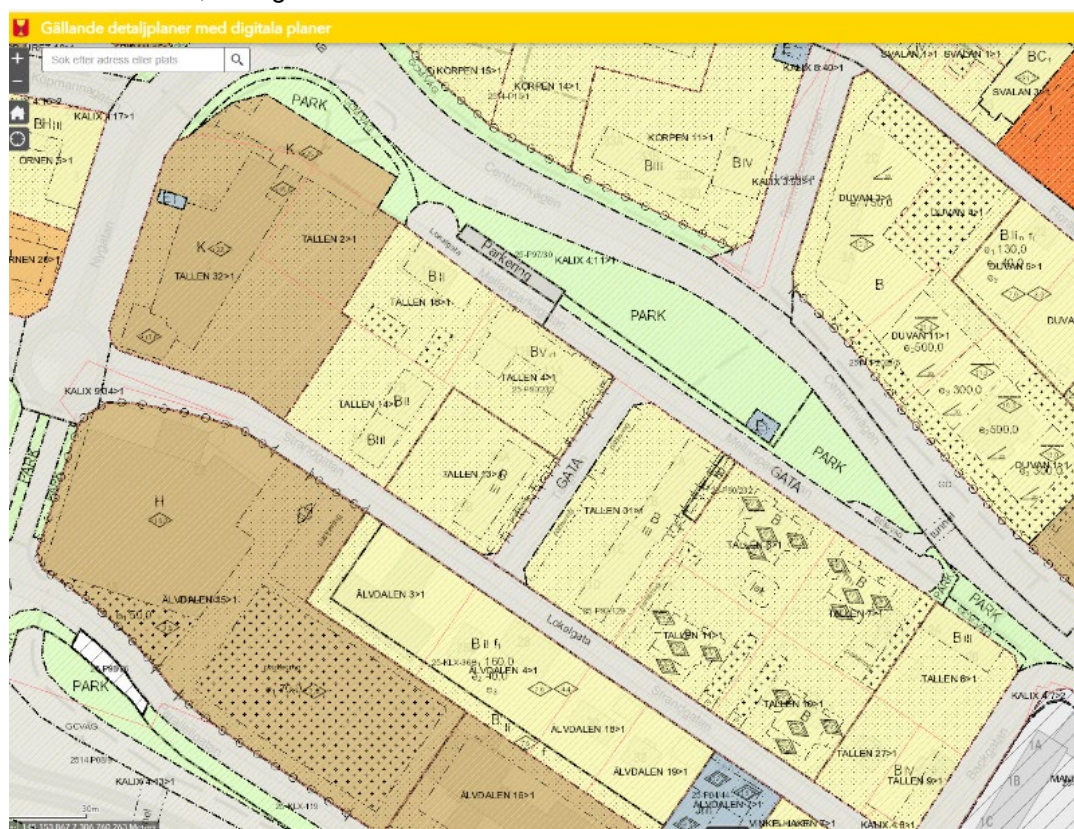
Figur 4. Gång- och cykelvägar samt passager. Gröna passager är säkra, gul/röd bör förbättras.

Parkeringar

Idag finns 130 parkeringar inom planområdet och 101 parkeringar på kommunens mark vid kommunhuset samt intill Mellanparksgatan. Antalet befintliga parkeringar är dimensionerade efter kommunens parkeringsnorm som säger att det ska finnas 8 boendeparkeringar och 2 besöksparkeringar per 1 000 kvm bostadsarea (BOA). Kommunens parkeringar är uppdelade i två ytor varav en nås från Strandgatan och en från Centrumvägen via en egen anslutning från Centrumvägen. En inventering via flygfoton/satellitbilder/Streetview visar att 60 % av parkeringarna nyttjas idag, varav de kommunala parkeringarna har högre nyttjandegrad. Viss osäkerhetsfaktor finns, men bilderna är tagna vid olika tidpunkter och olika årstider och exploatören har angivit uppgifter om att befintliga parkeringar inte är fullbelagda.

Gällande markanvändning

Dagens markanvändning i och i anslutning till planområdet består av bostäder, småindustri och samhällsservice, se Figur 5.

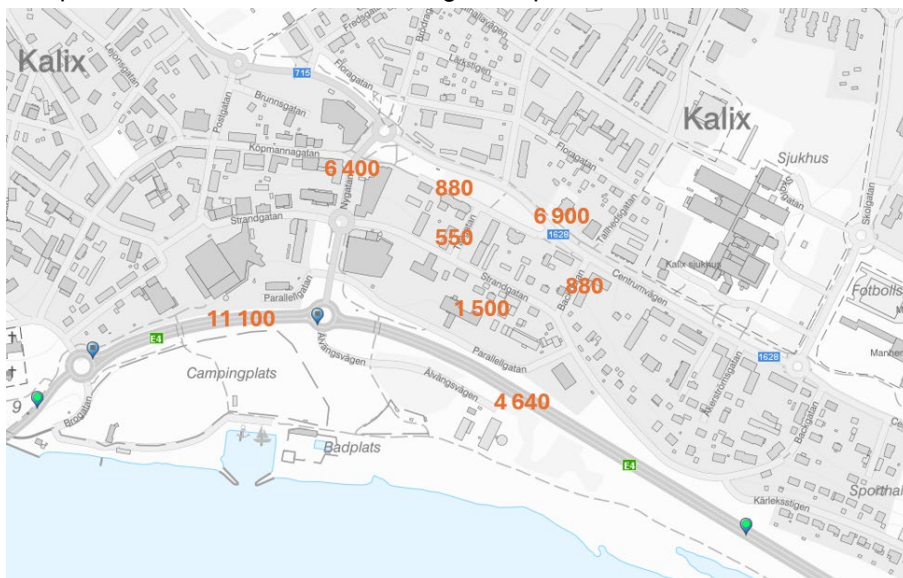


Figur 5. Planmosaik med gällande markanvändning för utredningsområdet.

Framtida trafik

För prognosår 2045 har trafikmängderna beräknats med trafikstringstal för Norrbottens län (EVA för manuella beräkningar aktuell 2024-04-01). Trafikarbetet för vägtrafik i Norrbotten förväntas öka med

0,44% för personbil och 1,13% för tung trafik. I Figur 6 redovisas jämförelsealternativ för trafikmängder runt planområdet om markanvändningen för planområdet bibehålls.



Figur 6. Jämförelsealternativ (JA) prognosår 2045. ADT.

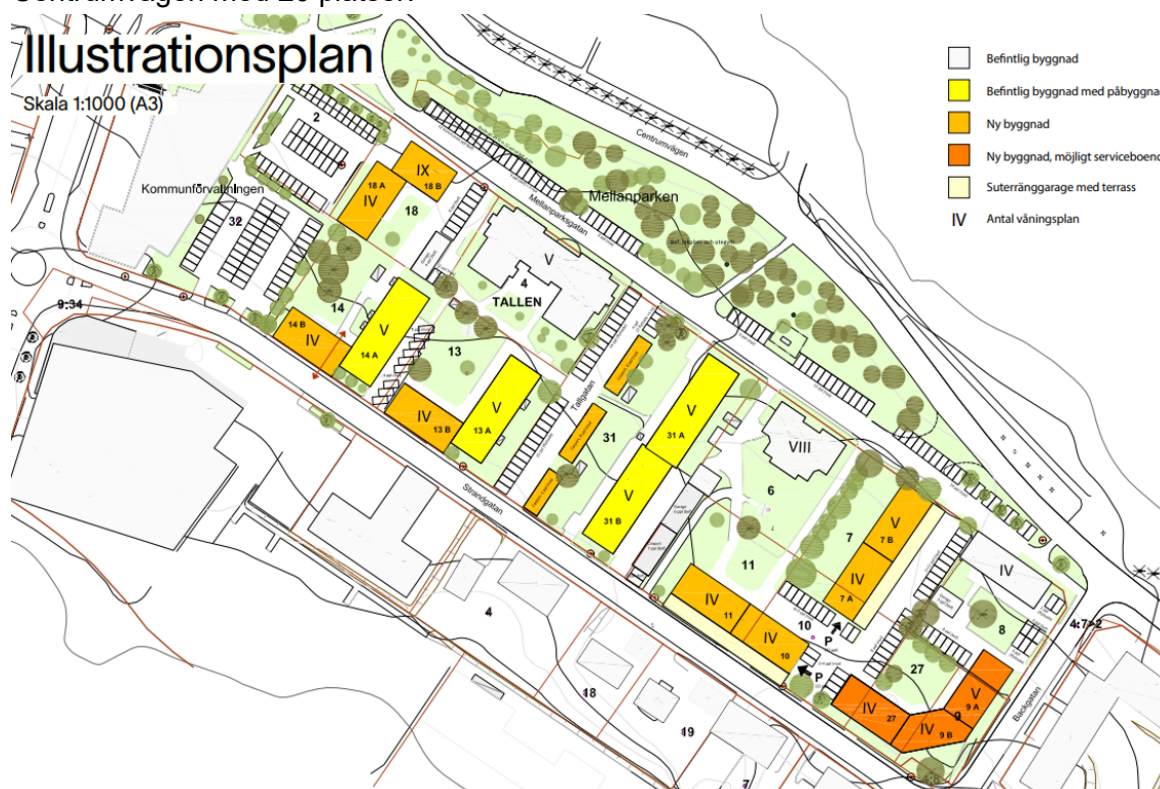
Planförslag

Utkast till planförslag redovisas i Figur 7.



Figur 7. Utkast till planförslag aktuell augusti 2024.

Planförslaget innebär 243 nya lägenheter, 48 stycken i påbyggnader på befintliga hus och 195 stycken i nya hus. Med kommunens parkeringsnorm skulle antalet parkeringar som behövs vara 136 stycken tillkommande, vilket har redovisats i illustrationen, totalt 211 parkeringar + eventuellt parkeringsdäck på kommunhusparkeringen som nås via Centrumvägen med 20 platser.

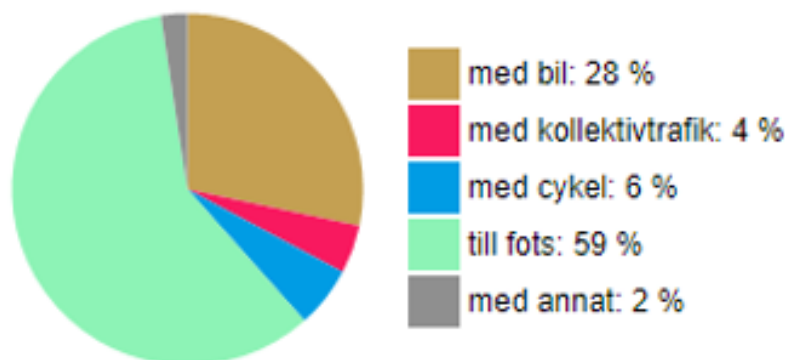


Figur 8. Illustrationsplan till planförslaget.

Trafikalstring

Planförslagets trafiktillskott har skattats med Trafikverkets trafikalstringsverktyg. Färdmedelsfördelningen fördelas enligt skattningen bli i enlighet med Figur 9.

Skattad färdmedelsfördelning



Figur 9. Skattad färdmedelsfördelning.

Antalet resor som den tillkommande bebyggelsen alstrar uppskattas till 1 250 stycken per dygn. Områdets placering i tätorten gynnar hållbara trafikslag och färdmedelsfördelningen har låg osäkerhet. För att ändå inte underskatta andelen bilresor med eventuell annorlunda boendekategorier i de tillkommande lägenheterna jämfört med dagens har en bilandel av resorna på 50 % använts i beräkningen av trafiktillskott.

Totalt skattas området generera som mest 630 resor med bil per dygn vilket avrundat ger ett årsdygnsmedelvärde (ÅDT) på 500, 740 resor till fots, 75 resor med cykel och 50 resor med kollektivtrafik.

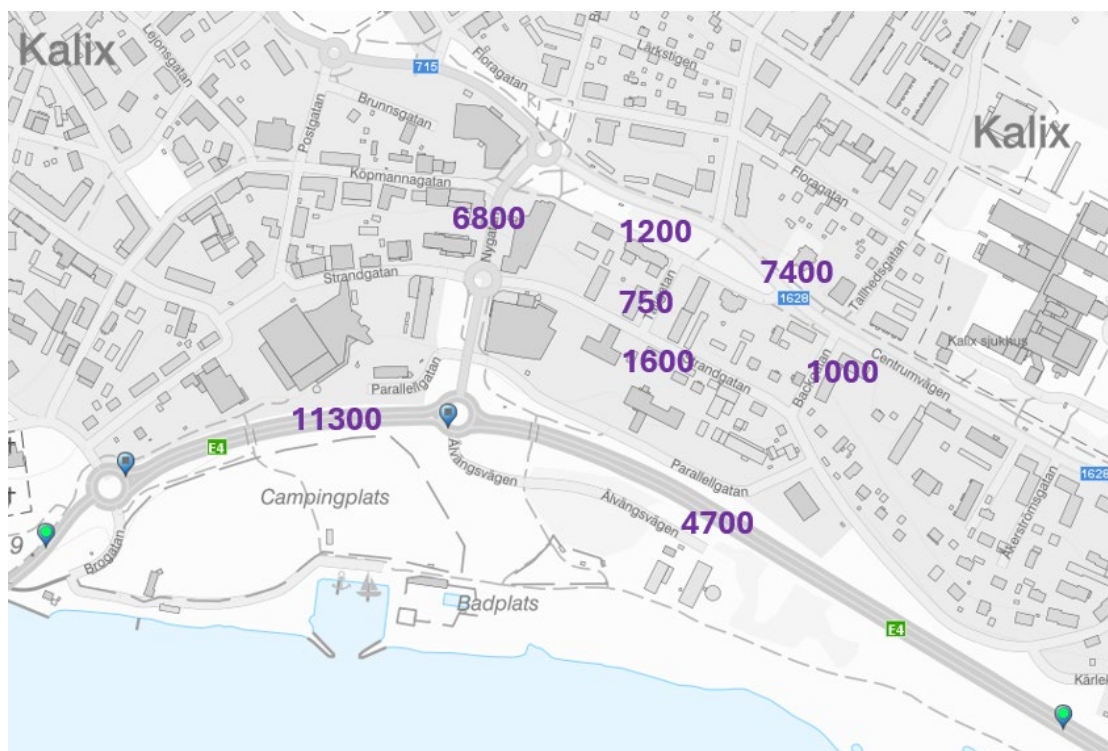
I bullerberäkningar och för att skatta behov av skyddsåtgärder behövs även en prognos (år 2045) för tung trafik uppdelat i medeltunga och mycket tunga fordon. Antalet fordon per kategori och vägdel redovisas i Tabell 1.

Tabell 1. Tung trafik prognos 2045 med exploatering

Väg	Antal medeltunga fordon			Antal mycket tunga fordon		
	Per dygn, 0-24	Under natt, 22-06	Medeltimme dag/kväll	Per dygn, 0-24	Under natt, 22-06	Medeltimme dag/kväll
E4, väster rondell	158	10	9	633	64	38
E4, öster rondell	39	3	2	525	55	31
Nygatan	136	10	8	544	38	33
Strandgatan	26	2	2	6	0	0
Tallgatan	12	1	1	3	0	0
Backgatan	16	1	1	4	0	0
Mellanparksgatan	10	1	1	2	0	0
Centrumvägen	133	9	8	89	6	5

Nätutläggning

Tillkommande trafik från planområdet har fördelats ut på befintligt vägnät enligt troliga målpunkter trafiken har samt avvägning om vägval på grund av vägnätets kvalitetsnivå. Trafiken 2045 med fullt utbyggd detaljplan och maximal andel biltrafik från planområdet redovisas i Figur 10.



Figur 10. Nätutläggning av trafiken, totala trafikmängder (ÅDT) vid fullt genomförd detaljplan 2045.

Rekommenderat skyddsavstånd farligt gods

Längs E4, Nygatan och Centrumvägen är andelen tung trafik relativt hög, vilket indikerar att det även finns en del transporter med farligt gods på vägarna – E4 är den enda vägen i området som är utpekad rekommenderad väg för farligt gods. Intill utpekade transportleder för farligt gods krävs vid viss mängd tung trafik att skyddsavstånd upprätthålls och ibland även åtgärder för byggnader beroende på typ av markanvändning. (*"Riktlinjer för fysisk planering - Skyddsavstånd till transportleder för farlig gods i Norrbottens och Västerbottens län 2019"*). Flerbostadshus kategoriseras tillsammans med vård och skola som "känslig markanvändning" och benämns kategori D i tabellen nedan.

Tabell 2. Skyddsavstånd för tvåfältsväg, 30 – 50 km/h

ÅDT LASTBIL (2040)	ÅTGÄRDER	SKYDDSAVSTÅND		
		Zon B	Zon C	Zon D
100	Inga	-	-	-
	Invallning	-	-	-
	Brandfasad	-	-	-
300	Inga	-	-	20
	Invallning	-	-	10
	Brandfasad	-	-	-
600	Inga	-	-	30
	Invallning	-	-	15
	Brandfasad	-	-	-

Befintlig byggnad i korsningen Centrumvägen - Backgatan är den byggnaden inom planområdet som ligger närmast väg med farligt gods (12 meter). Redan idag går det mer än 100 tunga fordon per dygn på Centrumvägen och om prognosen faller in behövs åtgärder vidtas runt vägen – skyddsåtgärder eller omledning av trafik med farligt gods. Planområdet genererar inte något ytterligare tillskott av tung trafik utan det är den generella trafiktillväxten som kan innebära behov av skyddsåtgärder.

Åtgärder

Föreslagna åtgärder redovisas i Figur 11. De viktigaste åtgärderna inom planområdet är att se till att det är enkelt och bekvämt att promenera från bostad till centrumfunktioner, busshållplatser, skolor och arbetsplatser i närheten.

Den planerade gång- och cykelvägen längs Mellanparksgatan (*föreslagen åtgärd i GC-planen, ej tidsbestämt objekt*) ska ges utrymme på södra delen av gatan. Inom planområdet bör det skapas en gångväg mellan den anslutande gång- och cykelvägen (A) genom området med målpunkt Strandgatan – Coop (B). Från korsningspunkten mellan Tallgatan, gång- och cykelvägen (A) och Mellanparksgatan bör det även anslutas en gångväg upp mot busshållplatsen vid Centrumvägen (C).

Mellan infarten till Tallen 7, 10, 8 och 27 och Backgatan (D) ska det endast vara tillåtet med gång- och cykeltrafik. Illustrerade parkeringar på sträckan tas bort. I framtiden kan det bli aktuellt med vall mot Centrumvägen på platsen. Det bör anordnas bra cykelparkeringsmöjligheter i närheten av entréer till bostäderna, gärna väderskyddade och med goda fastlåsningsmöjligheter.



Figur 11. Föreslagna åtgärder i planområdet och dess närhet.

Då nyttjandegraden av parkeringarna idag är ungefär 60 % kan man initialt bygga färre parkeringar än de illustrerade som motsvarar parkeringsnormen. Ytor med parkeringar i orange kan sparas och byggas till om behov uppstår. Ytorna är numrerade i prioritetsordning utifrån trafiksäkerhetsaspekten. På Tallgatan bör det endast vara parkeringar på en sida av gatan. Innan parkeringarna byggs bör samordningsmöjligheter med de kommunala parkeringarna undersökas. Nu råder parkeringsförbud mellan 01 och 07 på alla parkeringar med infart Strandgatan, en viss andel parkeringar kanske kan

omvandlas till nattparkering för boende som arbetspendlar för bättre nyttjandegrad. Förslag på parkeringsdäck på den kommunala parkeringen med infart från Centrumvägen kan ersätta befintliga parkeringar längs Mellanparksgatan och skapa möjligheter till förädling av parken och höja trafiksäkerheten.

Gällande bilvägnät är det positivt att utfart E mot Centrumvägen tas bort. Stängningen minskar externtrafik på Mellanparksgatan som istället blir dedikerad bostadsgata för planområdet till stor del. Den nya anslutningen från Centrumvägen bör göras tydligare, gäller hela området F där det är svårt att uppfatta vad som är bilväg, gångväg och cykelväg. Kan lösas med skyltning och målning. För hela bostadsområdet bör hastighetsbegränsning om 30 km/h övervägas.

Om utfart E mot Centrumvägen istället hålls öppen kommer 13 parkeringar vid utfarten inte kunna anläggas och parkering 1 och del av parkering 2 behöver anläggas direkt. Förutom trafik till bostadsområdet kan anslutning E nyttjas för trafik till kommunhusets parkering, men den bör styras till anslutning F som är kortare och där det inte finns backrörelser från parkeringar på sträckan.

Den befintliga infrastrukturen för biltrafik bedöms vara tillräckligt robust för att hantera den ökade trafikvolymen till följd av exploateringen, utan att det uppstår kapacitetsbrist i någon länk eller korsning, varken inom eller utanför planområdet. Korsningspunkterna för gång- och cykeltrafik på Centrumvägen bör hastighetssäkras med avsmalning och eller farthinder. Vid anslutning A bör cykelöverfart övervägas. Länken A bör rustas upp i samband med byggnation av gång- och cykelväg längs Mellanparksgatan.