

RAPPORT
TRAFIKUTREDNING, HALLEN 1 M.FL.



SLUTRAPPORT
2021-06-01

Uppdrag 305955, Trafikutredning, Hallen 1 m.fl.
Titel på rapport: Trafik- och bullerutredning, Hallen 1 m.fl.
Status: Slutrapport
Datum: 2021-06-01

Medverkande

Beställare: Kävlinge kommun
Kontaktperson: Joacim Dahlberg

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Ebbe Borg

Buller och expertstöd: Anna-Karin Nyberg, Sara Jarmakowski Svanbom, Magnus Wallin

Mobilitet, parkering och alstring: Elin Areskoug

Kvalitetsgranskare: Anna-Karin Nyberg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND OCH SYFTE	4
2	FÖRUTSÄTTNINGAR	5
3	BEFINTLIG TRAFIKSITUATION	6
4	FRAMTIDA TRAFIKSITUATION	7
5	BULLERBERÄKNINGAR	8
6	TRAFIKFÖRING OCH SEKTIONER	8
	6.1 TRAFIKFÖRING.....	8
	6.2 SEKTIONER	9
	6.2.1 HUVUDGATA	10
	6.2.2 LOKALGATA MED CYKELBANA	11
	6.2.3 LOKALGATA UTAN CYKELBANA	12
	6.2.4 MINDRE LOKALGATA	13
7	PARKERING	14
	7.1 BERÄKNING AV PARKERINGSBEHOVET.....	14
	7.2 PLACERING AV PARKERINGEN	15
	7.3 MÖJLIGHET TILL SAMNYTTJAN	16
	7.4 REDUCERAT PARKERINGSBEHOV MED MOBILITETSÅTGÄRDER.....	16
8	ANALYS OCH FÖRSLAG FÖR NY PLANSKILD GÅNG- OCH CYKELVÄG UNDER JÄRVÄGEN	19
	8.1 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UTFORMNINGSFÖRSLAG FÖR NY GC-PORT ...	19
	8.2 GENOMFÖRBARHET	20
	8.2.1 ANLÄGGNING	20
	8.2.2 KOSTNAD.....	20
9	SLUTSATS	21

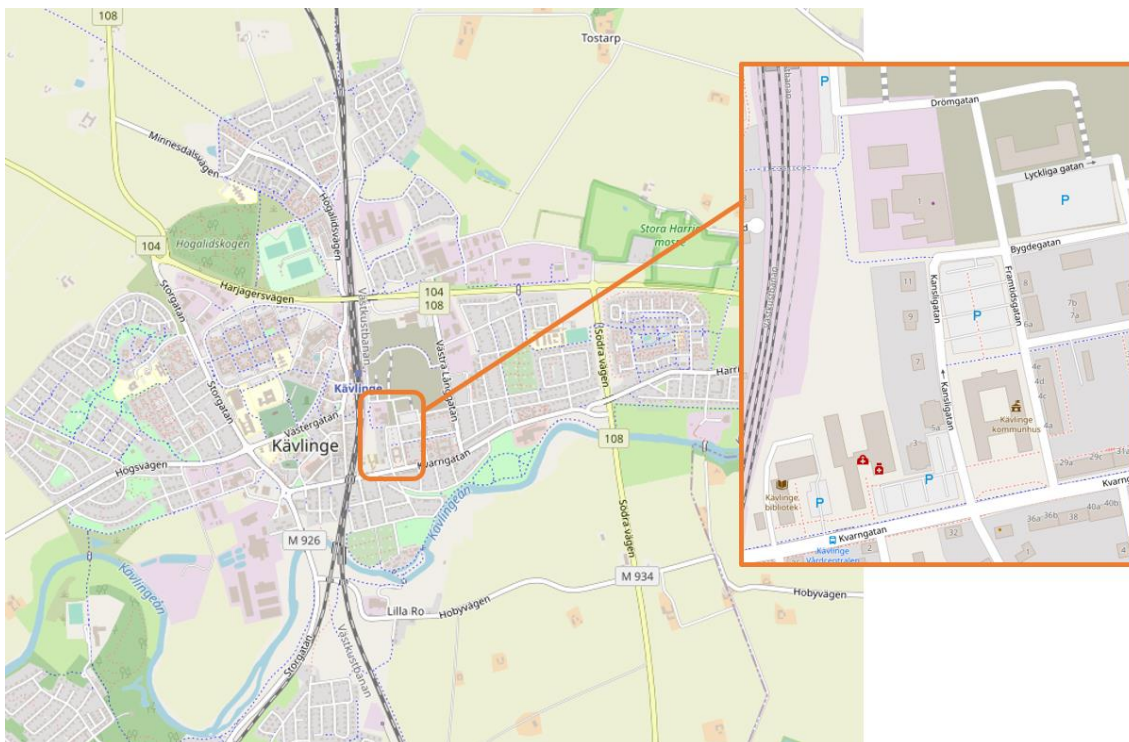
1 BAKGRUND OCH SYFTE

Kävlinge kommun har påbörjat ett detaljplanearbete för Hallen 1 m.fl. (Södra Stationsstaden). Detaljplanen avser i huvudsak bostadsändamål med centrumverksamhet i strategiska lägen. Totalt beräknas ungefär 250–300 nya lägenheter kunna uppföras. Planområdets placering i Kävlinge syns i Karta 1 nedan.

Den övergripande idén för området är att bibehålla känslan av småskalighet och karaktär genom bland annat anpassning av byggnadshöjder, takutformning, materialval och grönska i relation till omkringliggande bebyggelse och gator. Bebyggelsen i de norra delarna av planområdet föreslås få en högre exploatering som anknyter till Stationsstaden i norr. Gatunätet föreslås följa den befintliga gatustrukturen och parkering löses i huvudsak under mark i garage. Vid attraktiva stråk med potential att bli nya målpunkter för Stationsstaden föreslås lokaler för service och handel kunna etableras.

Förslaget delar upp planområdet i fem till sex olika kvarter med varierande våningsantal och byggnadstyper. I underlaget redovisas lägre radhus / townhouses i två våningar, flerbostadshus i tre till fyra våningar samt en större solitärbyggnad i upp till sex våningar med hög arkitektonisk och miljömässig profil. I förslaget ingår även att utreda möjligheten för en ny naturpark med gångstigar som förbinder Kvarngatan mot cykelvägen i norr längs med järnvägen samt en planskild korsning för gång- och cykeltrafik under järnvägen.

Syftet med denna utredning, som är en del av det samlade utredningsunderlaget, är att utreda de frågor som rör trafik och buller.



Karta 1. Planområdets placering i Kävlinge (Bild från openstreetmap.org)

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

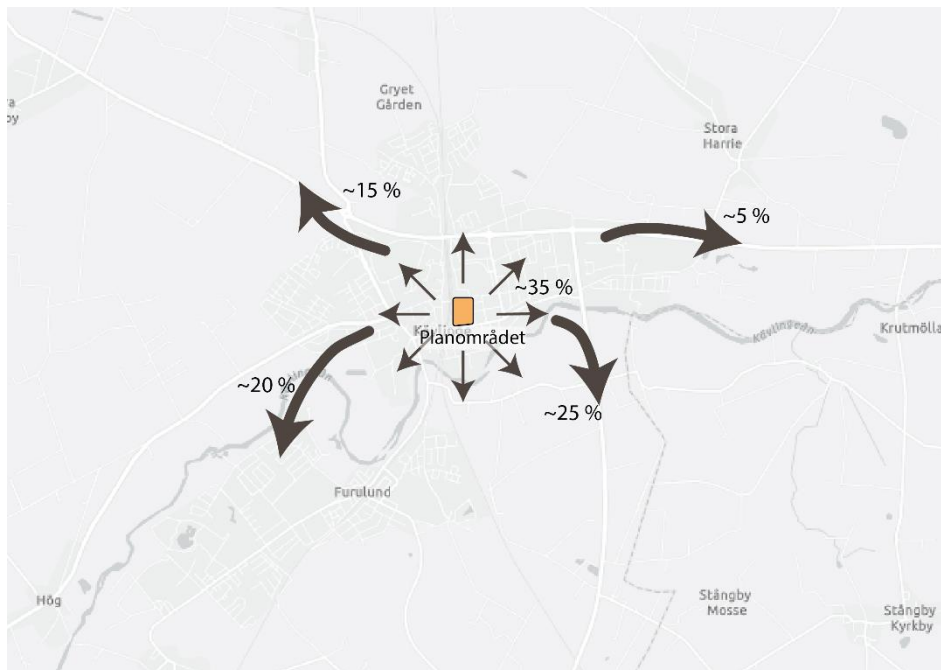
I arbetet med trafikutredningen har en del förutsättningar förelagat. En tanke som ska genomsyra arbetet var just kopplingen till Stationsstaden norr om den studerade detaljplanen. Inte nödvändigtvis ska detaljplanen Hallen 1 m.fl. utformas på samma sätt men en tanke kring kopplingen mellan de båda ska finnas. Samtidigt önskas den lite mer småskaliga känslan kring Hallen 1 bevaras.

Befintlig bebyggelse som ska behållas är förutsättningar för till exempel sektioner, och de föreslagna sektionerna ska testas mot utrymmet i detaljplanens utkast. Detaljplanens användningsområden kan ändras utifrån föreslagna sektioner men den tänkta kvartersstrukturen ska bestå.

Alstring och trafikräkningar som underlag ska prognostiseras för år 2040.

I utredningen kring en planskild korsning mellan gång, cykel och tåg är järnvägsspårens placering fast samt vilken fastighet cykelbanan ansluter till väser om spåret.

Nedan, i figur 1, syns även reserelationer från Resvaneundersökning 2018 (RVU). Detta har varit en förutsättning att ta hänsyn till i arbetet.



Figur 1. visar reserelationer enligt RVU 2018

3 BEFINTLIG TRAFIKSITUATION

I anslutning till planen finns idag bostäder, kontor och verksamheter. I den nordvästra delen av planen ligger en byggvaruhandel vars verksamhet kommer flyttas. I den södra delen av planen ligger Kävlinge kommuns kommunhus, även detta kommer flyttas i samband med planens genomförande. I anslutning till planens sydvästra delar ligger idag ett antal enbostadshus, LSS-boende, vårdcentral och bibliotek. Dessa verksamheter och bostäder kommer ligga kvar. I anslutning till planens sydöstra delar ligger ett antal flerbostadshus, dessa kommer också finnas kvar efter det att planen genomförts. Planen angränsar till gatorna Bygdegatan, Kansligatan, Framtidsgatan och Kvarngatan. För de tre senaste genomfördes trafikmätningar år 2020 som visas i figur 2 nedan.



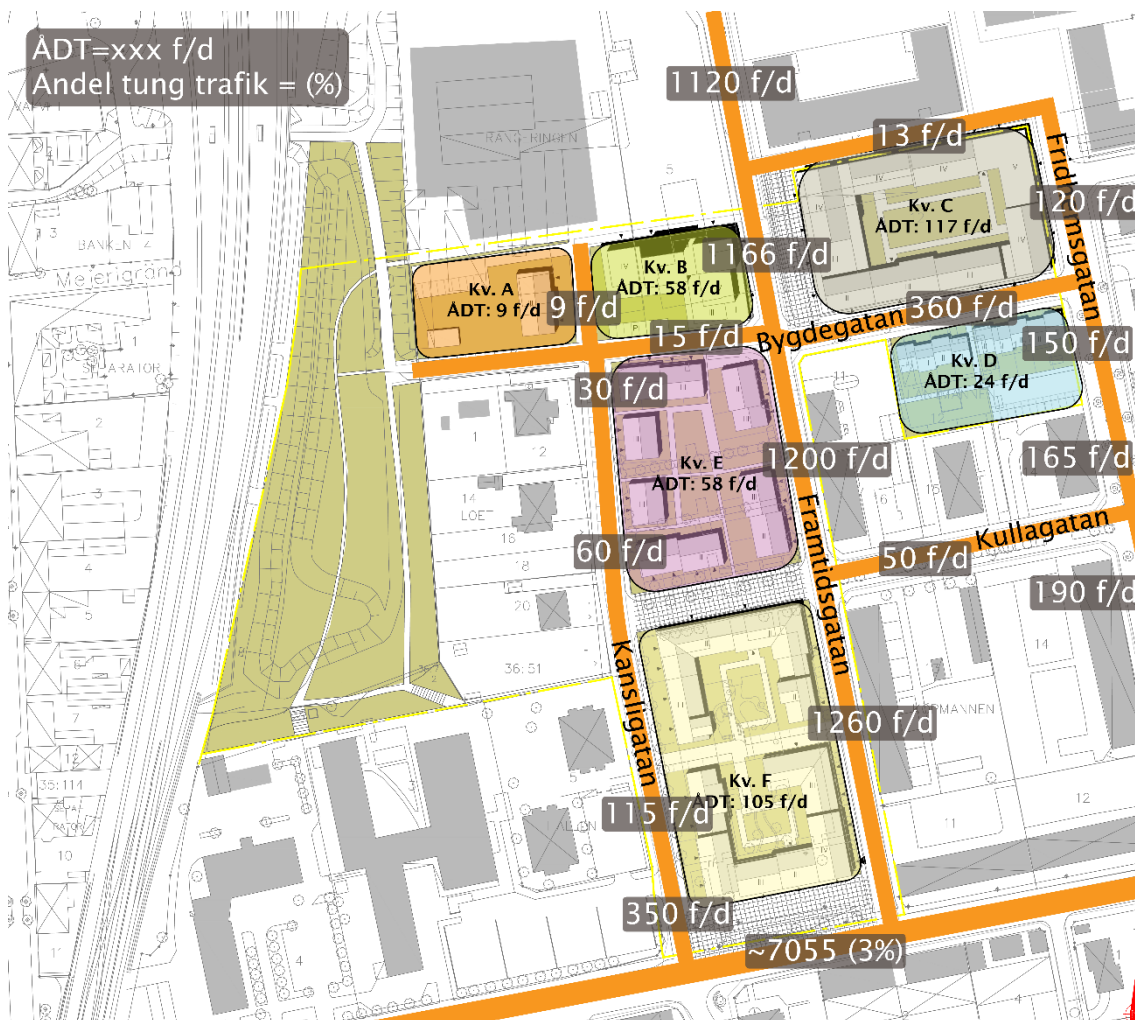
Figur 2. Trafikmätningar från 2020

4 FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

Den framtida trafiksituationen påverkas dels av utbyggnaden av den, för denna utredning, aktuella planen men även av planen "Norra stationsstaden". I figur 3 nedan ges en helhetsbild av trafiksituationen i anslutning till den aktuella planen. Mängden trafik har beräknats med hjälp av RVU Skåne 2018 samt med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg. Beräkningarna har bland annat tagit hänsyn till det mycket stationsnära läget.

Trafiken på de gator som bedöms vara föremål för genomfartstrafik, det vill säga Kvarngatan och Västra Långgatan, har räknats upp med Trafikverkets uppräkningsstal till år 2040.

Redovisat ÅDT infattar även trafik till den befintliga och kvarstående bebyggelsen så som flerbostadshusen, enbostadshus, LSS-boende, vårdcentral och bibliotek.



Figur 3. Framtida trafiksituation

5 BULLERBERÄKNINGAR

Resultatet i Trafikbullerutredningen visar att grundkravet i trafikbullerförordningen på Leq högst 60 dBA uppfylls vid samtliga byggnaders fasader och våningsplan, vilket innebär att planlösningen i samtliga bostäder kan planeras fritt ur bullersynpunkt.

Det är också möjligt att uppfylla riktvärdena Leq 50 dBA och Lmax 70 dBA för uteplats på delar av området.

Byggnadskroppar som ej uppfyller gällande riktvärden kräver någon form av skärmning. Höjd och utbredning på dessa bestäms när placering av uteplatser finns tillgänglig. Minsta krav på bullerskyddsskärmar är en ytvikt på 15 kg/m² samt att det ska sluta tätt mot mark och mellan sektioner.

Om minst en gemensam uteplats planeras till respektive byggnadskropp är det sedan möjligt att planera för balkonger/individuella uteplatser utan att ta hänsyn till gällande riktvärden för dessa.

Trafikbullerutredningen finns att läsa i sin helhet i "*Trafikbullerutredning Stationsstaden Kävlinge*".

6 TRAFIKFÖRING OCH SEKTIONER

6.1 TRAFIKFÖRING

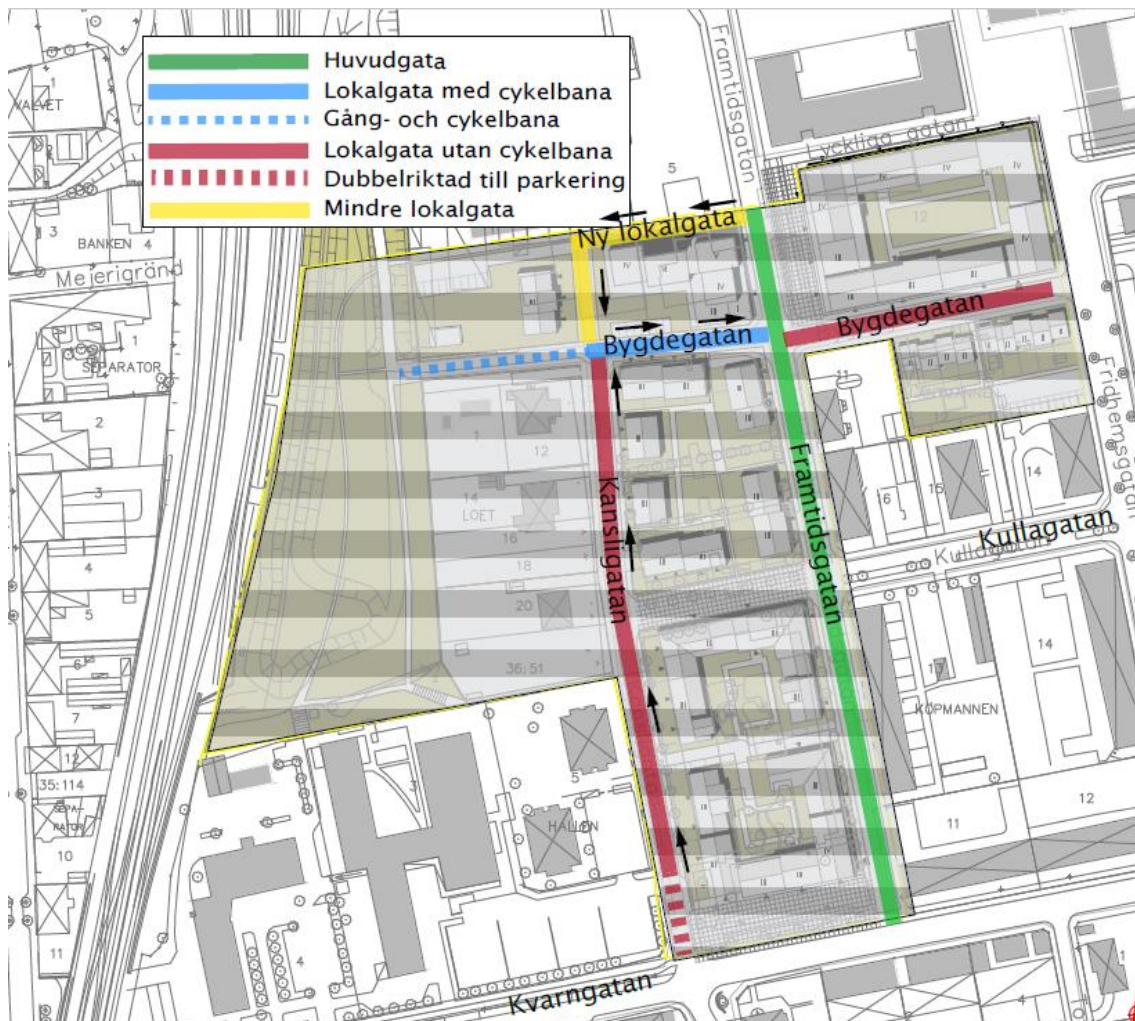
Trafikföringen inom området har delats upp i fyra övergripande kategorier. Dessa är *Huvudgata*, *Lokalgata med cykel*, *Lokalgata utan cykel* samt *Mindre lokalgata*. Då bredderna av tillgängligt utrymme varierar inom planområdet har två av kategorierna, *Lokalgata med och utan cykel*, vissa variationer i hur sektionen disponeras (se under rubrik 5.2 Sektioner). Den föreslagna trafikföringsprincipen syns i figur 4 nedan.

Framtidsgatan utformas som *Huvudgata* med cykelbana. Framtidsgatan är den bredaste gatan i området och har idag känslan av att även vara den största. Utöver det har den en naturlig koppling till stationsstaden i norr och möjliggör således ett sammanhängande gång- och cykelstråk genom de båda planerna.

Bygdegatan västerut från Framtidsgatan utgör kategori *Lokalgata med cykel*. Detta för att nå den befintliga cykelvägen väster om planområdet som i sin tur leder till en underfart. Biltrafiken, på Bygdegatan västerut, slutar sedan i höjd med Kansligatan där endast gång- och cykelbana fortsätter västerut.

Bygdegatan, österut från Framtidsgatan, samt Kansligatan utgör Kategori *Lokalgata utan cykelbana* och har två olika utformningar. På Kansligatan föreslås gångbana på ena sidan, enkelriktad biltrafik samt långsgående parkering rymmas inom sektionen. På Bygdegatan österut föreslås gångbanor på båda sidor om en dubbelriktad körbana samt en grönremsa. Med cykelbanor längs de två tidigare kategorierna syns inget direkt behov av ytterligare cykelbanor på dessa gator. Inte heller krävs det enligt rekommendationer i förhållande till trafikmängderna, istället föreslås den småskaligare utformningen med grönt och gång.

Den fjärde kategorin, *Mindre lokalgata*, rymmer en enkelriktad körbana samt trottoar. Då dessa gator inte har några större målpunkter utöver enskilda boende samt ligger nära övriga större gång- och cykelbanor anses utformningen tillräcklig för ändamålet och passar bra i de föreslagna sektionsbredderna.



Figur 4. Trafikföringsprinciper

6.2 SEKTIONER

Sektionerna som föreslås nedan är utformade efter trafikföringsprinciperna, trafikmängder och funktioner i förhållande till detaljplanens egna område men även omkringliggande målpunkter och gatunät. I och med det tidiga skedet kan sektionerna komma att ändras om detaljplanens användningsområden eller andra förutsättningar förändras.

Sektionerna förutsätter att avvattnings sker under mark med rännstensbrunnar, varpå inget utrymme för avvattnings i dike eller stödremisor lagts till bredderna i sektionerna.

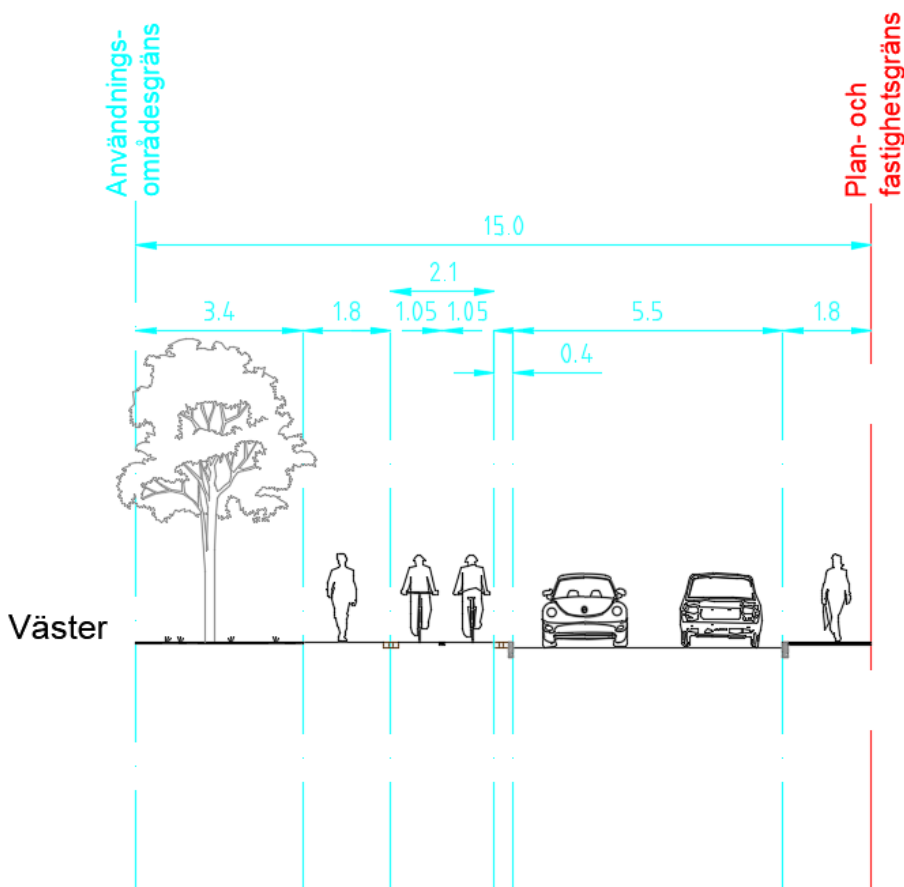
I detaljplanens utkast låg ett möjligt förslag till gångfartsområde mellan Kansligatan och Framtidsgatan, i höjd med Kullagatan. För kapaciteten i området behövs ingen koppling för bil utan utredningen föreslår att ytan istället utformas som en plats fredad från motorfordon. Eventuellt kommer gång- och cykelbanor passera ytan, speciellt om en ny planskild korsning för gång och cykel anläggs under järnvägen. För att möjliggöra angöring till området med fordon föreslås att det i senare skeden utreds om långsgående avlämningsfickor vid det tidigare föreslagna gångfartsområdet är möjligt. Dessa kan regleras efter behov, till exempel 10 eller 30 minuter.

6.2.1 HUVUDGATA

Framtidsgatan, som föreslås bli huvudgata genom området, utformas enligt sektionen i figur 5 nedan. Sektionen har tagit hänsyn till befintlig gräskant i direkt anslutning till trädallén på västra sidan, vilken ska bevaras i allra möjligaste mån. I öster begränsas sektionen av detaljplanegränsen samt befintliga byggnader. Byggnaderna på östra sidan har entréer direkt ut mot trottoar/gata varpå en gångbana på 1,8 meter föreslås finnas kvar. I och med det begränsade utrymmet är samtliga mått för trafiken enligt minimumbredder. Väster om den västra gångbanan är utrymmet dock luftigt och bör bidra till en tryggare känsla i möte mellan gång och cykel. Mellan cykelbana och gata föreslås en buffert på 0,4 m.

I denna utformning försvinner dagens längsgående parkering utmed gatan.

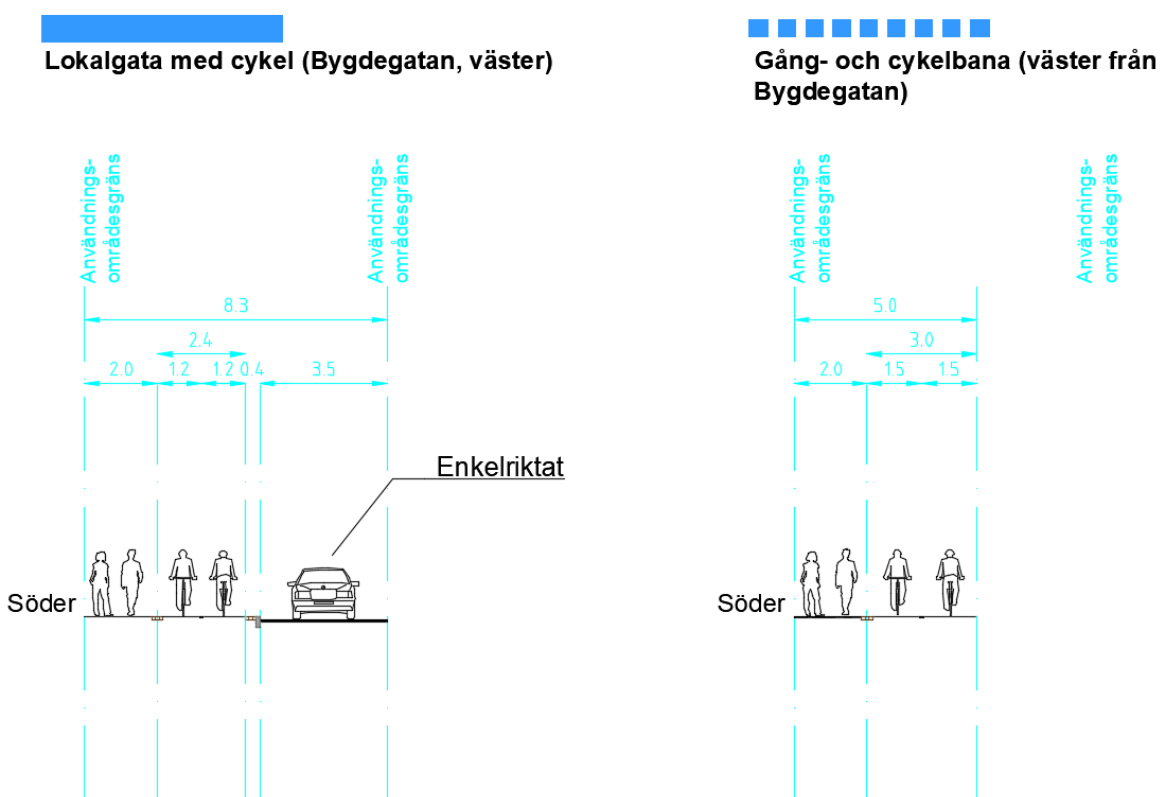
Huvudgata med cykel (Framtidsgatan)



Figur 5. Sektion huvudgata

6.2.2 LOKALGATA MED CYKELBANA

I denna sektion finns möjlighet att bredda gatan för att samtliga trafikslag ska få plats med önskvärd bredd. Sektionen nedan föreslår en breddning i förhållande till detaljplanens första utkast. Med gång, cykel, buffert och enkelriktad gata längs med Bygdegatan, västerut från Framtidsgatan, behövs 8,3 meter. Beroende på vad som planeras norr om sektionen kan en stödremsa på 0,25 meter eventuellt tillkomma. Väster om Kansligatan fortsätter sektionen endast för gång och cykel och ansluter till befintlig gång- och cykelbana som leder till gång- och cykelporten under järnvägsspåren samt stationen. Befintlig sektion här är tillräckligt bred för god standard för gång och cykel.



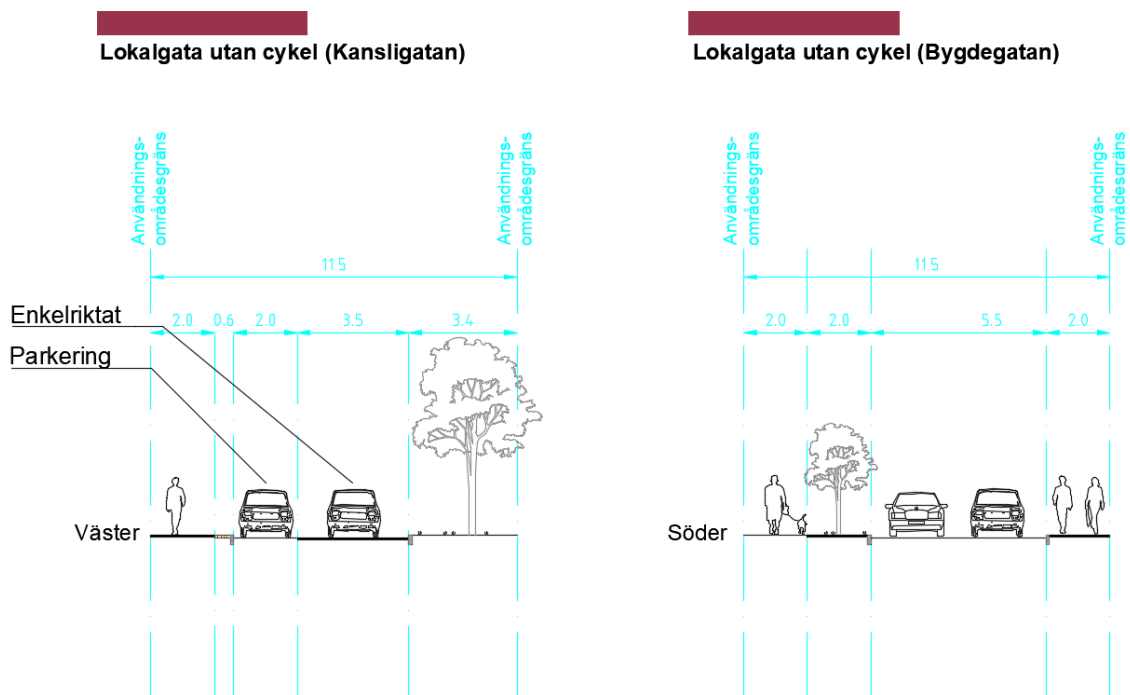
Figur 6. Sektion Lokalgata med cykelbana

6.2.3 LOKALGATA UTAN CYKELBANA

I sektionen *lokalgata utan cykelbana* är bredden tillräcklig för funktionerna. Eventuellt kan sektionen i detaljplanen minskas ned en aning till förmån för kvartersmark. Då på bekostnad av grönyttans bredd, beroende på vad den slutliga användningen av denna blir.

På Kansligatan är befintliga träd öster i sektionen begränsande men gång, långsgående parkering och enkelriktad gata får plats. På västra sidan om gatan ligger ett äldreboende samt ett fåtal villor med in- och utfart mot Kansligatan och på östra sidan kommer ny bebyggelse uppföras. Det är ännu ej fastställt om gångbana ska ligga på västra eller östra sidan, beroende på vilken sida den gör bäst nytta. Oavsett sida så bör passager/övergångsställen placeras så den ena sidans trafikanter kan ta sig till gångbana från kvartersmark på ett eller annat sätt. Ett alternativ är att bredda sektionen ytterligare för att få plats med en gångbana på allmän platsmark öster om trädallén.

Den mest södra delen av Kansligatan förblir dubbelriktad, som idag, på grund av åtkomst till befintlig parkering väster om gatan.



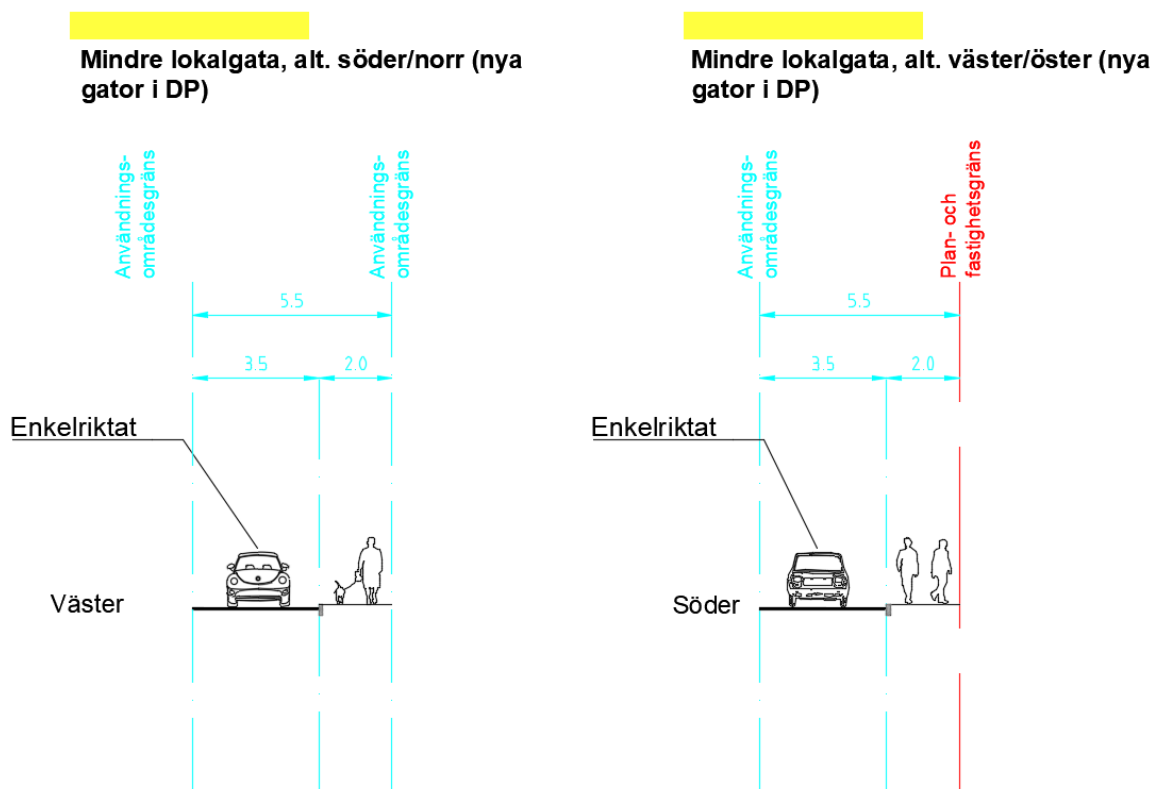
Figur 7. Sektion Lokalgata utan cykelbana

6.2.4 MINDRE LOKALGATA

För den söder-/norrgående delen av sektionerna kan det föreslagna användningsområdet för gata minska ned medan den väst-/östgående sektionens bredd behöver öka med 0,5 meter, till 5,5 meter. Bredden på sektionerna nedan är utan stödremsa inräknad.

Gångbanan är illustrerad på västra respektive norra sidan. Detta kan ändras beroende på vilka eventuella andra målpunkter man vill nå. Det har funnits diskussioner om en koppling för gång från den väster-östergående gatan till befintlig gång och cykelbana närmare järnvägen. Vid en sådan koppling placeras gångbanan med fördel enligt sektionerna nedan. Även Kansligatans utformning kan ha påverkan på vilken sida gångbana placeras.

Sektionen möter i norr en parkeringsyta inom stationsstadens tidigare detaljplaner - avgränsningen mellan sektionen och parkeringen bör utformas med eftertanke och rymmas inom parkeringens detaljplan.



Figur 8. Sektion Mindre lokalgatan

7 PARKERING

Parkering kan vara ett kraftfullt verktyg för att stötta mål på både lokal, regional och nationell nivå. Hur parkeringsfrågorna hanteras har i stor grad inverkan på både stadsmiljö, folkhälsa och klimat.

Till exempel bör hanteringen av parkeringsfrågorna verka för att de nationella miljömålen uppfylls. Detta innebär bland annat att man bör verka för mindre användning av fossila bränslen och ämnen som är miljö- och hälsofarliga men även en god bebyggd miljö. Detta kan bland annat innebära att man strävar efter ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresenärer men även att sociala värden såsom jämställdhet, estetik och social hållbarhet samt trafikbullernivåer utomhus vid bostadsmiljö beaktas i planeringen.

Målen kan till exempel stöttas genom att man samlar parkeringen i parkeringsanläggningar, undviker mark- och gatuparkering och tillämpar flexibla parkeringstal (reduktion genom mobilitetsåtgärder).

7.1 BERÄKNING AV PARKERINGSBEHOVET

Enligt Kävlinge kommuns riktlinjer för planering av parkering, "Parkeringstal för bil och cykel i Kävlinge kommun", uppgår det sammantagna parkeringsbehovet för Hallen 1 till 235 parkeringsplatser för bil och 642 parkeringsplatser för cykel.

Parkeringsbehovet är beräknat utifrån att området ligger i zon A enligt ovan angivna riktlinjer. Ytmässigt motsvarar detta knappt 6000 kvm bilparkering och cirka 1000 kvm cykelparkering. Figur 6 visar parkeringsbehovet per kvarter beräknat utifrån Kävlinge kommuns riktlinjer.

Eftersom området ligger i ett mycket kollektivtrafiknära läge med både god tillgång till regionbusstrafik och regional- och nationell tågtrafik bedöms förutsättningarna för ett lägre bilägande och bilanvändande inom området som goda. Inom Kävlinge tätort finns även majoriteten av service som används på daglig basis så som förskola, skola, vårdcentral, matvarubutiker med mera. Denna service ligger i majoriteten av fallen inom rimligt gång- och cykelavstånd vilket stärker förutsättningarna för ett lågt bilägande och bilanvändande i området.



Figur 6. Parkeringsbehov per kvarter enligt Kävlings kommuns riktlinjer

7.2 PLACERING AV PARKERINGEN

Enligt kommunens riktlinjer måste boende kunna nå sin parkeringsplats inom 400 meter. I detta fall innebär det att parkeringen för bonde kan placeras i stort sett var som helst inom planen och fortfarande uppfylla detta krav. 16 % av de boendes parkeringsplatser ska vara av ändamål besöksparkering. Denna parkering bör placeras maximalt 200 meter från målpunkten. Den enda plats inom planen som uppfyller detta krav för alla kvarter är den norra delen av kvarter E. Placeras parkeringen någon annanstans, till exempel i kvarter F, måste ett fåtal kvarter, i detta fall D, kunna lösa parkering för besökare på annan närmre plats.

Parkering till handel måste anläggas inom ett gångavstånd om 300 meter vilket innebär att den kan placeras var som helst inom planen och fortfarande uppfylla detta kriteriet.

Angöringsparkering måste anläggas max 75 meter från målpunkten. Exakt var dessa ska finnas bör ses över för varje kvarter i bygglovsprocessen.

Sammantaget är parkeringens placering inom planen flexibel och stora delar av parkeringen skulle kunna anläggas på samma plats med undantag för besöks- och angöringsparkering, beroende på var den gemensamma anläggningen placeras.

7.3 MÖJLIGHET TILL SAMNYTTJAN

Inom planen bedöms det vara möjligt att reducera antalet parkeringsplatser genom att samnyttja parkeringsplatserna mellan bostäderna och handeln. För att samnyttjan ska kunna ske måste parkeringen ske i samlade och öppna anläggningar. Att samla parkeringen i till exempel parkeringshus ger även positiva effekter på stadsmiljön. I de fall all parkering kan samnyttjas fullt ut reduceras behovet av bilparkeringsplatser inom plan till 179 platser (tidigare 235).

7.4 REDUCERAT PARKERINGSBEHOV MED MOBILITETSÅTGÄRDER

Med utgångspunkt i att området bedöms ha goda förutsättningar för ett minskat bilägande och behov av att använda bil bedöms det vara möjligt att reducera antalet parkeringsplatser genom mobilitetsåtgärder.

Mobilitetsåtgärder kan komma i många former och kan till exempel innebära att det ges möjlighet till medlemskap i bilpoolar, tillgång till cykelpool, tillgång till leveransboxar med olika funktioner så som kylfunktion med mera. Fler exempel redovisas i tabell 1.

En del av mobilitetslösningarna kan integreras i parkeringshuset och på så vis skapa en variant av ett mobilitetshus. Till exempel skulle bilpool och cykelpool kunna placeras här. Andra möjliga åtgärder skulle kunna vara en större återvinningscentral för att minska behovet av att köra till en sådan. Mobilitetshuset kan även innehålla andra lösningar som underlättar vardagen, till exempel utrymme för leveranser av mat och gods.

Mobilitetshus utformas ofta på ett sådant vis att de bidrar positivt till stadsmiljön, till exempel genom gröna fasader, butiker i entréplan med mera. Detta är ett positivt och trevligt inslag för kvarteren men inget som har direkt påverkan på mobiliteten i sig.

Man kan även göra mobilitetsåtgärder inom varje fastighet i syfte att reducera parkeringstalen, till exempel genom att anordna attraktiv cykelparkering bland annat i form av väderskyddad, säker, lättillgänglig och trygg plats för cykeluppställning, realtidsskärmar i trapphus med mera. Vid genomförande av mobilitetsåtgärder bör möjligen antalet cykelplatser justeras upp jämfört med riktlinjerna i syfte att säkerställa att alla som har behov av en cykel kan parkera denna på lämplig plats.

Med utgångspunkt i andra kommuners parkeringsnormer skulle till exempel en viss omfattning av mobilitetsåtgärder kunna ge 15 % reduktion på antalet platser. I tabell 1 nedan visas en inspirationslista till möjliga mobilitetsåtgärder för att uppnå reduktionen:

Bilpool <ul style="list-style-type: none"> - Medlemskap i X antal år - Kommunen bör fastställa lämpligt antal bostäder/bilpoolsbil
Attraktiv cykelparkering och cykelservice <ul style="list-style-type: none"> - Kan till exempel innebära möjlighet att själv tvätta och serva sin cykel - Cykelparkering som är säker, väderskyddad, trygg och lättillgänglig anordnas - Platser för platskrävande cyklar - Möjligheter att ladda elcykel inomhus
Cykelpool <ul style="list-style-type: none"> - Kan innehålla till exempel elcykel, ellådcykel med mera - Kommunen bör fastställa lämpligt antal bostäder/lånecykel
Leveranstjänster <ul style="list-style-type: none"> - Till exempel förvaringsboxar
Bilparkering i öppen anläggning <ul style="list-style-type: none"> - All parkering löses i öppna anläggningar
Mobilitetspott/kollektivtrafikkort <ul style="list-style-type: none"> - Till exempel årskort hos Skånetrafiken
Självfinansierad parkering <ul style="list-style-type: none"> - Kostnaden för parkeringen synliggörs genom att den binds till den som nyttjar platsen och betalas via separat avi. (Bör alltså till exempel inte ingå i hyran)
Informationskampanj till nyinflyttade <ul style="list-style-type: none"> - Nyinflyttade informeras om vilka mobilitetslösningar som finns i området
Utvärdering <ul style="list-style-type: none"> - Kontinuerlig utvärdering av mobilitetsåtgärdernas effekt genomförs i samråd med kommunen
Grovsop-/avfallshantering <ul style="list-style-type: none"> - Möjlighet till att kontinuerligt slänga grovsopor och avfall i närheten av bostaden ges
Realtidsinformation om kollektivtrafikavgångar

Tabell 1. Möjliga mobilitetsåtgärder

Figur 7 visar antal parkeringsplatser per kvarter i de fall 15 % reduktion ges samt att antalet cykelparkeringsplatser justeras upp med 18 %. Figur 8 visar skillnaden i antalet bil- och cykelplatser per kvarter om mängden bilparkeringar reduceras med 15 % och mängden cykelparkeringar höjs. I de fall det är möjligt att samnyttja all parkering uppgår det sammantagna behovet av bilparkeringsplatser till 161 platser (tidigare 179). Detta skulle innebära att man kan spara knappt 600 kvadratmeter i parkeringsytor till bil. Om man väljer att öka antalet cykelplatser i detta scenario tar dessa upp en motsvarande yta om drygt 100 kvadratmeter. Nettovinsten i yta uppgår således till cirka 500 kvadratmeter i detta scenario.



Figur 7. Behov av parkeringsplatser vid 15 % reduktion



Figur 8. Skillnad i antal parkeringsplatser vid reduktion om 15 %

8 ANALYS OCH FÖRSLAG FÖR NY PLANSKILD GÅNG- OCH CYKELVÄG UNDER JÄRVÄGEN

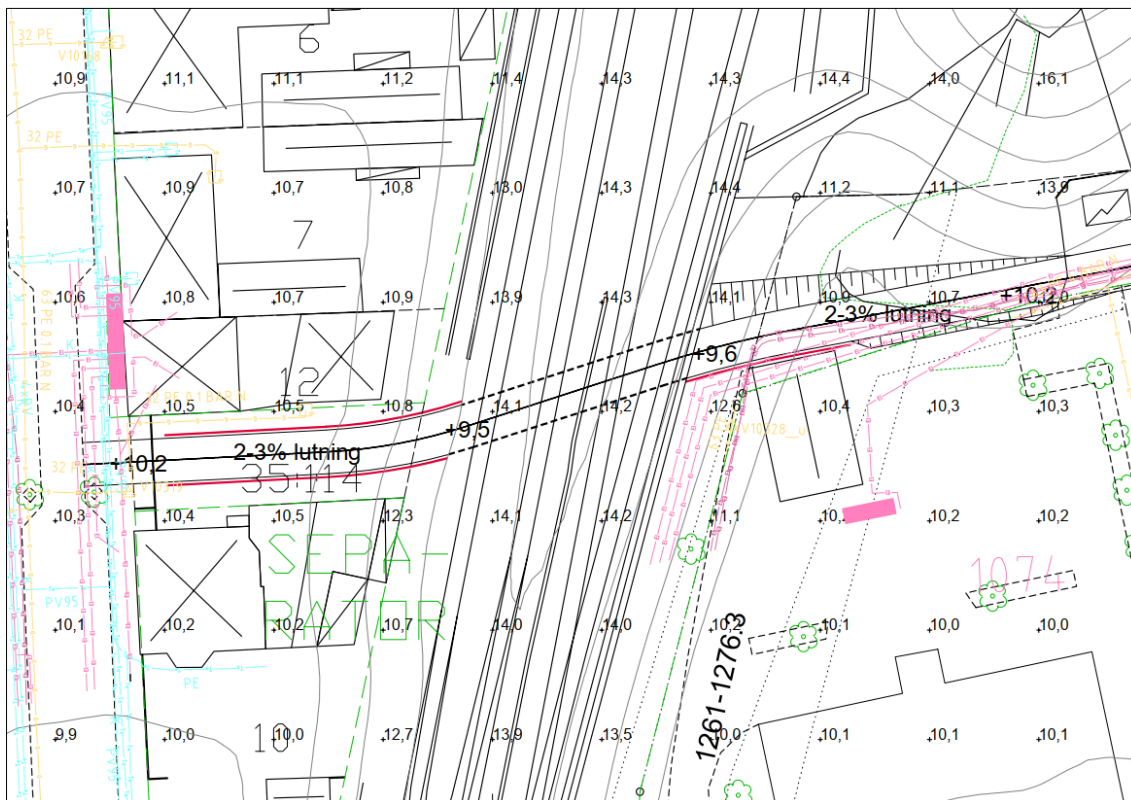
Syftet med denna analys är att utreda vilka eventuella svårigheter och tekniska komplikationer som anläggandet av en ny gång- och cykelport under järnvägen (Väst kustbanan) skulle innebära och utifrån detta bedöma genomförbarheten samt göra en grov kostnadsbedömning.

8.1 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH UTFORMNINGSFÖRSLAG FÖR NY GC-PORT

Som grund för denna genomförbarhetsanalys har nedanstående placering av gång- och cykelporten föreslagits, se figur 9 nedan. För att utreda om det finns några viktiga ledningar eller kablar i planerat broläge har en begäran av kartunderlag på befintliga ledningar gjorts via Ledningskollen. Dessa ledningar och kablar är redovisade i färg i figur 9 (OBS. I Ledningskollen ingår inte Kävlinge kommuns samt Trafikverkets VA-ledningar och kablar).

Följande förutsättningar har antagits.

- Brons konstruktionshöjd antas till 1,4 meter
- Fri höjd 3,2 meter i gång- och cykelport
- Gång- och cykelväg lutar ca 2–3% mot cykelport
- Bredd gång- och cykelväg 4,0 meter, schablonmässigt räknat



Figur 9. Förslag på placering och utformning av ny planskild gång- och cykelport under järnvägen.

8.2 GENOMFÖRBARHET

Att anlägga en planskild korsning under järnvägen innebär ett antal stora tekniska utmaningar. I denna analys kommer vi att resonera kring följande:

- Hur ska bron anläggas för att minimera påverkan på befintliga tågtrafik på Västkustbanan?
- Vad kommer en ny planskild gång- och cykelpassage under Västkustbanan att kosta?

8.2.1 ANLÄGGNING

Vad gäller brons anläggande ser vi två möjliga tekniska lösningar: Antingen byggs bron på plats direkt i sitt slutliga läge eller så byggs den vid sidan av, i en tillfällig byggrop, och lanseras (skjuts in) på plats.

I föreslaget läge finns det begränsat med utrymme för att anlägga en bro vid sidan av spåren. Dessutom ligger inte gång- och cykelporten vinkelrätt under spåren. Båda dessa faktorer gör att bron sannolikt behöver byggas på plats i slutligt läge.

Vid ett sådant förfarande kan man låta tågtrafiken passera över arbetsplatsen på tillfälliga spårbroar under tiden som den permanenta bron byggs undertill.

Över planerat broläge passerar idag fyra spår och under ett byggskede skulle tågtrafiken troligtvis behöva begränsas till att enbart trafikera två av dessa, växelvis. Detta gäller framförallt vid arbetets början och slut då de provisoriska spårbroarna ska läggas ut samt tas bort i samband med anslutning/påkoppling av spåren mot den färdigställda bron.

Oavsett val av teknisk lösning och de utmaningar de medför kommer den största utmaningen förmodligen bestå i att få Trafikverkets godkännande, då det redan idag finns två möjligheter att passera under spårområdet i närheten. Dels via en befintlig underfart cirka 200 meter norr om planerat broläge samt via Kvarngatan cirka 100 meter söder om.

En annan utmaning är tidsaspekten då en ansökan om att få stänga av tågtrafiken tillfälligt, vid till exempel påkopplingen av den färdigställda bron, troligtvis ska ske minst två år i förväg.

8.2.2 KOSTNAD

Att anlägga en ny gång- och cykelport i föreslaget läge kommer att bli både tekniskt komplicerat, som nämnts ovan, och kostsamt. De stora kostnadsposterna kommer att bli själva brokonstruktionen samt kostnaderna för provisorier för att tågtrafiken ska kunna passera arbetsplatsen under byggtiden. Här kommer troligtvis läggandet av tillfälliga spårbroar att utgöra den största kostnaden. Vid läggandet av dessa kommer det mest troligt krävas spontning och grundläggning i form av pålning.

Även kostnader för tillfälliga anordningar och omledning av tågtrafik kommer att vara en stor, men svårbedömd, kostnad.

En grov kostnadskalkyl har tagits fram, se *Bilaga 2. Kostnadskalkyl för gång- och cykelunderfart* för detaljerade poster, där anläggningskostnaden för en ny underfart i föreslaget läge uppskattats till cirka **19 Mkr**. Dock är osäkerheten kring denna summa relativt stor.

9 SLUTSATS

Den framtida trafiksituationen som antas i trafikutredningen fungerar bra ihop med omkringliggande bebyggelse – dels Stationsstadens norra del men även befintliga kvarter omkring planområdet. Områdets alstring av trafik förväntas inte ge några komplikationer på kapaciteten på gatunätet då antalet fordon är normalt i förhållande till bebyggelsen. Likaså kan den planerade strukturen i detaljplanen genomföras med hänsyn till buller då grundkraven uppfylls.

De föreslagna bredderna på sektioner i detaljplanens utkast kommer i viss mån behöva justeras men inte i någon större utsträckning. I stället får vidare arbete med funktionernas placering inom sektionerna fastställas i kommande skeden. Med föreslagen trafikföring syns dock inga hinder vad gäller framkomlighet för sektionerna.

Vad gäller parkering finns det goda möjligheter att skapa ett område med ett lägre bilinnehav och behov av bilen. Utifrån platsens kollektivtrafiknära läget bedöms parkeringsbehovet inom planen ligga i ett spann om 161-235 bpl beroende grad av samnyttjande och på mängden mobilitetsåtgärder som implementeras i området/fastigheterna. Inom området bedöms det finnas mycket goda förutsättningar för att samnyttja parkeringsplatser mellan bostäder och handel.

Utredningen av den planskilda korsningen mellan gång, cykel och järnväg visar på stora kostnader, omfattande arbete och eventuellt långa ledtider då andra aktörer, som Trafikverket, måste inkluderas i ett sådant projekt. Kostnaden är kalkylerad i ett tidigt skede men med tanke på de förhållandevis närliggande befintliga underfarterna bör den samhällsekonomiska nyttan utredas vidare i ett sådant projekt.

I stort verkar platsen vara väl förenlig med den föreslagna bebyggelsen utifrån aspekterna som tagits upp i utredningen.