

Avsedd för
Kävlinge kommun

Typ av dokument
Rapport

Datum
2022-05-09

TRAFIK- OCH PAKERINGSUTREDNING LINDEN 5 FURULUND



TRAFIK- OCH PAKERINGSUTREDNING LINDEN 5 FURLUND

Projektnamn **Trafikutredning Linden 5 Furlund**
Projekt nr **1320058798**
Mottagare **Kävlinge kommun**
Typ av dokument **Rapport**
Version **Slutversion**
Datum **2022-05-09**
Förberett av **Julia Nyberg**
Kontrollerad av **Emelie Fransson**
Godkänd av **Matilda Brogård**

Ramboll
Lokgatan 8
211 20 Malmö

T +46 (0)10 615 60 00
<https://se.ramboll.com>

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	2
1.1	Bakgrund	2
1.2	Uppdraget	2
2.	Planförutsättningar	3
3.	Nulägesbeskrivning	4
3.1	Området	4
3.2	Kollektivtrafik	5
3.3	Motorfordonstrafik	6
3.4	Gång- och cykel	7
3.5	Parkering	7
4.	Parkering	10
4.1	Bilparkering	10
4.1.1	Ytbehov	10
4.1.2	Samnyttjande	10
4.2	Cykelparkering	11
4.2.1	Ytbehov	11
5.	Trafikutredning	12
5.1	Trafikalstring	12
5.1.1	Lägenheter	12
5.1.2	Verksamhet/livsmedelsbutik	12
5.2	Trafikföring	13
5.3	Angöring för varutransporter	14
5.4	Påverkan på kollektivtrafiken	15

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

Furulund är beläget i Kävlinge kommun med närhet till Kävlinge tätort. I december 2020 invigdes Lommabanan vilket innebar att Furulund fick tillgång till persontågstrafik. De nya pendlingsmöjligheterna till bland annat Lomma och Malmö möjliggör för orten att utvecklas till en attraktiv pendlingsort.

I takt med ortens utveckling tas en ny detaljplan fram för planområdet Linden 5 som är beläget mellan Furulunds tågstation och Kungsgatan som går igenom orten. Den geografiska placeringen medför att Linden 5 är en central plats i Furulund. Det är det första en tågresenär ser vid ankomst till tätorten samtidigt som också både cyklister och bilister samt besökare och invånare passerar platsen. Det planeras i nuläget för 24 mindre lägenheter (max 35 kvm) och 36 större lägenheter (större än 35 kvm) och totalt ca 700 kvm butiksytta i markplan. I samband med framtagandet av den nya detaljplanen har ett behov av en trafik- och parkeringsutredning identifierats.

1.2 Uppdraget

Ramboll har fått i uppdrag att genomföra en trafik- och parkeringsutredning som underlag för den nya detaljplanen Linden 5. Syftet är att utreda trafik- och parkeringssituationen i området.

I trafikutredningen ingår följande moment:

- Förslag på lokalisering av infart till parkeringshus för personbilar
- Förslag på lokalisering av angöring för varutransporter till verksamhetslokalen
- Trafikalstring av tillkommande trafik till området i och med detaljplanens genomförande
- Förslag på trafikföreläggning kring byggnaden

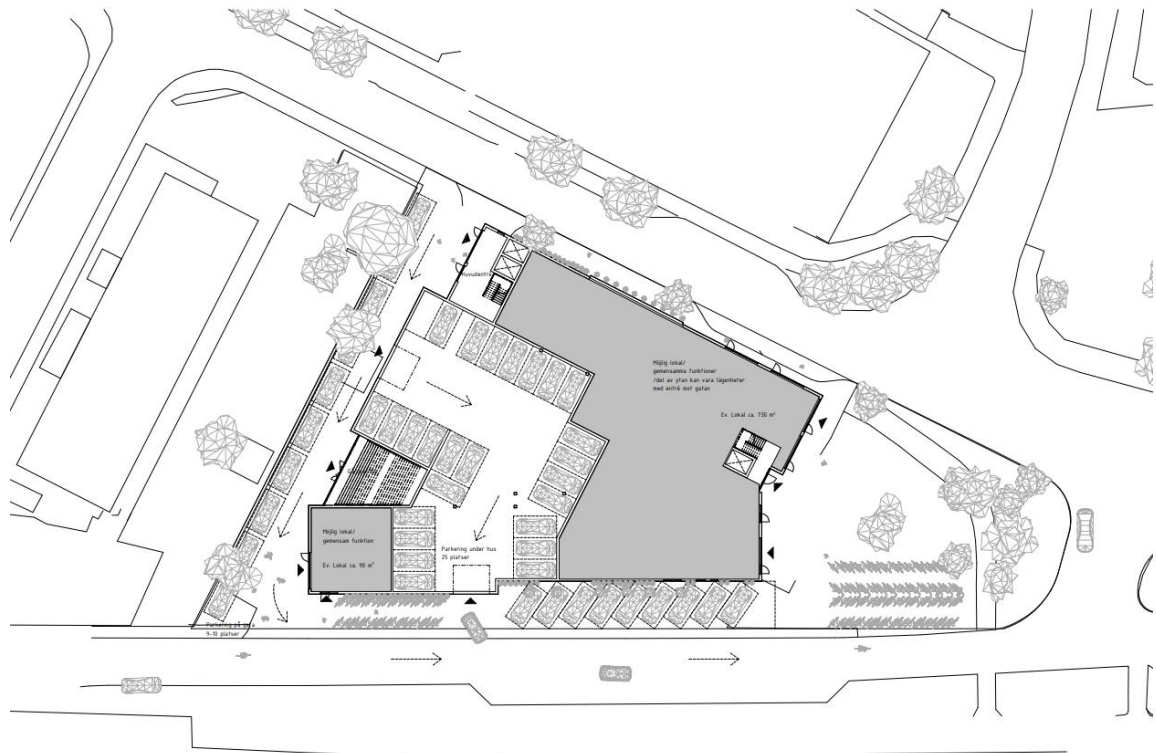
I parkeringsutredningen ingår följande moment:

- Beräkning av yta för parkering baserat på befintligt förslag till ny parkeringsnorm och parkeringsstrategi för Kävlinge kommun
- Förslag på lokalisering av besöksparkering för verksamheter
- Framräkning av behov av antal cykelparkeringar och möjlig lokalisering

2. PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

På planområdet planeras för ett flerfamiljshus med tillhörande verksamhetslokaler i markplan. Byggnaden som föreslås är triangelformad och består av totalt 60 nya lägenheter i varierande storlekar mellan 1–3 rum och kök. Butiksytan i bottenvåningen väntas bli 700 BTA och innehålla en livsmedelsbutik. Butiksytan är planerad i planområdets östra del med entréer vända mot öst. I byggnadens sydvästra delar planeras för en möjlig lokal alternativt en gemensam funktion för de boende i huset.

För att hantera efterfrågan på boendeparkering till flerfamiljshuset planeras ett parkeringshus i markplan samt markparkeringar i planområdets västra del. För besökare till verksamheten planeras snedställda parkeringar i söder längs med fastigheten. Angöring till området för fordonstrafik planeras ske via Järnvägsgatan i söder och Kungsgatan i norr.



Figur 1. Tidigt skissad planritning över planområdet. Källa: Tengbom arkitekter

3. NULÄGESBESKRIVNING

3.1 Området

Området är beläget i Furulunds östra delar med närhet till både tågpendling, mindre verksamheter och bostadsområden med villor. Avståndet till kommunens huvudort Kävlinge är drygt 2 km. Norr om planområdet går Kungsgatan som sträcker sig igenom Furulund och söder om planområdet ligger Järnväggsgatan. Mellan planområdet och Bantorget på väster sida ligger ett flerfamiljshus och öster om planområdet finns en pendlarparkering. Byggnaden som finns på planområdet idag (se figur 3) inrymmer en hår- och hudvårdssalong och en loppmarknad. I övrigt är utbudet av publika verksamheter och samhällsservice i Furulund begränsat.



Figur 2. Översikt av området kring planområdet.



Figur 3. Byggnad på planområdet idag.

3.2 Kollektivtrafik

Pendlingen till och från planområdet med kollektivtrafik är god. Precis söder om Järnvägsgatan ligger Furulunds tågstation. Stationen trafikeras av Pågatåg var 30:e minut i högtrafik och en gång i timmen under lågtrafik. Tågen går i riktning mot Malmö eller Kävlinge med restid på 20 minuter till Malmö C, 29 minuter till Malmö Hyllie och 4 minuter till Kävlinge station.

I området finns även tillgång till buss. Från Kungsgatan, i planområdets nordvästra del, avgår buslinje 123 mot Lund C eller Stävie. Bussen avgår två gånger i timmen under rusningstid och en gång i timmen vid lågtrafik. Hållplatsläget har god tillgänglighet och är utrustat med väderskydd, se figur 4 .



Figur 4. Hållplatsläge för buss i planområdets nordvästra del.



Figur 5. Busshållplats söder om planområdet vid Furulunds tågstation.

3.3 Motorfordonstrafik

Tillgången till planområdet med motorfordonstrafik är i nuläget god. Med bil går det att nå planområdet via Kungsgatan eller vid Järnvägsgatan. Det senare alternativet är endast möjligt för fordon som kommer västerifrån eftersom det är förbud att köra in på gatan österifrån enligt figur 7. Hastigheten är begränsad till 40 km/timme.



Figur 6. Nuvarande trafikföring kring planområdet.



Figur 7. Järnvägsgatan sett från öster.

3.4 Gång- och cykel

Tillgängligheten till planområdet med cykel kan anses vara god. Norr om planområdet kopplar en gång- och cykelbana ihop planområdet med Furulunds norra delar och sydöst om planområdet kopplar en nybyggd cykelväg ihop stationsområdet med Furulunds södra genom en planskild passage där cyklisterna och gående leds under järnvägen. I östlig och västlig riktning finns trottoarer för gående längs med Kungsgatan. Det gör att besökare som tar sig till planområdet gåendes eller med cykel har god förbindelse till planområdet och kan ta sig till planområdet från samtliga håll.



Figur 8. Gång- och cykelbanor i närheten av planområdet.

3.5 Parkering

På planområdet finns i dagsläget endast anvisad parkering för motorfordon. Totalt finns ca 15 parkeringsplatser längs med västra och södra sidan av planområdet. I och med den nära kopplingen till stationsområdet finns det parkeringsplatser både för bil och cykel precis invid planområdet.

Öster om planområdet, på andra sidan Lackalängavägen finns en bilparkering med ca 40 platser (se figur 2). Vid tidpunkten för ett platsbesök i samband med utredningen var beläggningen en vardag förmiddag ungefär 40%. Främst var parkeringsplatserna närmast tågstationen belagda (se figur 9). Söder om planområdet invid perrongen finns även två parkeringsplatser för rörelsehindrade och en lastplats (se figur 10). Norr om planområdet finns två parkeringsfickor på Kungsgatan med tidsreglering om max 30 minuter dagtid.



Figur 9. Samlad markparkering för bilar öster om planområdet.



Figur 10. Parkering för rörelsehindrade och lastzon söder om planområdet.

Vid tågstationen finns flera cykelparkeringar (figur 11). På södra sidan av Järnväggsgatan finns totalt cirka 70 cykelparkeringar med möjlighet till ramlåsning. De östra delarna av cykelparkeringen har låg beläggning på ungefär 30% medan de västra delarna vid platsbesöket stod helt tomma (se figur 12). Ytterligare cykelparkering finns ännu längre västerut där beläggningen var högre vid platsbesöket. Ingen cykelparkeringarna med anslutning till tågstationen var däremot helt fullbelagda vid platsbesöket. Norr om befintlig byggnad finns ytterligare ca 15 cykelparkeringar.



Figur 11. Befintlig cykelparkering vid planområdet markerat i orange.



Figur 12. Till vänster: Östra delarna av cykelparkeringen söder om planområdet. Till höger: Västra delarna av cykelparkeringen söder om planområdet.

4. PARKERING

I och med att planområdet förändras kommer även efterfrågan på parkering förändras. Under 2021–2022 arbetar Kävlinge kommun med att ta fram en ny parkeringsstrategi och parkeringsnorm. Vid denna utrednings genomförande är dokumentet inte antaget, däremot har parkeringstalen använts för beräkning av efterfrågan på parkering till planområdet.

4.1 Bilparkering

Planen med 24 små lägenheter (max 35 kvm) och 36 lägenheter över 35 kvm ger en total efterfrågan på 35 bilplatser för boende. För verksamheten om 700 BTA efterfrågas totalt 18 bilplatser, varav 20 för besökare och 6 för verksamma. Utöver detta kan det finnas möjlighet att genomföra mobilitetsåtgärder för att reducera antalet parkeringsplatser för bil.

I tabell 1 och tabell 2 visas beräkningen för efterfrågan på parkering för bostäder respektive verksamheten per 1 000 BTA. Parkeringstalet är baserat på tal från parkeringsstrategin och parkeringsnormen som kommunen tagit fram under 2021–2022 men som inte är antagen vid utredningens genomförande.

Tabell 1. Efterfrågan på bilparkering för bostäder.

Bilparkering bostäder				
Antal lägenheter	BTA	Snittyta/lägenhet	P-tal per 1 000 BTA	Efterfrågan på parkering (inkl. +10% för besökare)
24	840	35	5	5
36	3 080	86	9	30
				Total: 35

Tabell 2. Efterfrågan på bilparkering för verksamheten.

Bilparkering verksamheten			
BTA	P-tal per 1 000 BTA för besökare	P-tal per 1 000 BTA för verksamma	Efterfrågan på parkering
700	20	6	Total: 18

4.1.1 Ytbehov

En parkeringsplats för bil kräver inte bara yta för uppställning av bilen, utan också yta för angöring. Därför används standardmättet 25–30 kvm för att bedöma den totala åtgången på yta per parkeringsplats i en parkeringsanläggning. För planområdet bedöms den totala efterfrågan på bilparkering för därför vara 53 vilket innebär att ca 1 460 kvm behövs för att tillgodose efterfrågan på parkering (varav 960 kvm för boende och ca 500 kvm för verksamheten). Inom planområdet ska majoriteten av boendeparkeringen lösas i ett garage i fastigheten (se figur 1).

4.1.2 Samnyttjande

I och med planområdets centrala lokalisering i Furulund finns viss samnyttjandepotential vilket kan effektivisera användningen av parkering. Den låga beläggningen på pendlarparkeringen öster om området ger möjligheter för att parkeringen kan samnyttjas av besökare till verksamheterna under kvällar och av pendlare dagtid. Vid platsbesök användes endast 40% av de ca 40 platserna, vilket ger ett överskott på 16 platser. Den totala efterfrågan på bilparkeringsplatser för verksamheten är 18 platser. Då det i nuläget planeras för ca 9 besöksparkeringsplatser (se figur

1) för bil i närheten av entrén till verksamheten bedöms det finnas tillräckligt med parkering för att lösa efterfrågan i området.

I första hand är det enligt plan- och bygglagen samt kommunens parkeringsnorm upp till fastighetsägaren att lösa parkering inom den egna tomten, samtidigt är det kommunens ansvar i bygglovsskedet att se till att kravet om att parkering "i skälig utsträckning" ordnas. I det här fallet är kommunen samstämmiga med utredningen och ser samnyttjandepotential i pendlarparkeringen och fördelar med att inte riskera att anlägga ett för högt antal parkeringar i området som inte kommer att användas.

4.2 Cykelparkering

Även efterfrågan på cykelparkering kommer att förändras i och med ombyggnationen av detaljplanen. Precis som för beräkningen för efterfrågan på bilparkering är parkeringstal taget från parkeringsstrategin och parkeringsnormen som kommunen tagit fram under 2021–2022 (ej antagen vid tidpunkten för utredningen). Framräkningen visar att 102 cykelplatser efterfrågas av boende (inklusive besökare) och totalt 12 platser efterfrågas av verksamheten, varav 5 för verksamma och 12 för besökare.

Tabell 3. Efterfrågan på cykelparkering för boende.

Cykelparkering bostäder				
Antal lägenheter	BTA	Snittyta/lägenhet	P-tal per 1000 BTA	Efterfrågan på parkering (inkl. +20% för besökare)
24	840	35	24	24
36	3 080	86	21	78
				Total: 102

Tabell 4. Efterfrågan på cykelparkering för verksamheten.

Cykelparkering verksamhet			
BTA	P-tal per 1 000 BTA för besökare	P-tal per 1 000 BTA för verksamma	Efterfrågan på parkering
700	12	5	Total: 12

4.2.1 Ytbehov

Ytbehovet för cykelparkering, både uppställning och angöring, är ca 2,5–2,8 kvm per cykel. För Linden 5 innebär det att totalt ca 295 kvm behöver avsättas för cykelparkeringsplatser. Av dessa platser bör en del av cykelparkeringen för boende placeras inomhus för att uppnå god standard. För verksamheten bör cykelparkeringar placeras så nära entrén som möjligt. Vädskydd och möjlighet till ramlåsningen kan vara aktuellt. Även platser för lådcyklar bör placeras i närheten av verksamhetens entré, denna typ av cykelparkering är mer platskrävande.

5. TRAFIKUTREDNING

5.1 Trafikalstring

Utifrån exploateringen på planområdet har en trafikalstring tagits fram med hjälp av Trafikverkets trafikalstringsverktyg¹. Trafikalstring har även gjorts utifrån en manuell bedömning där två resor per lägenhet har antagits vara rimligt för platsen.

5.1.1 Lägenheter

Trafikalstringsverktyget uppskattar att det till området alstras 139 fordonsrörelser årsdygnstrafik (ÅDT) och inklusive nyttotrafik (15%) är motsvarande siffra 160 ÅDT.

139 ÅDT motsvarar att de 35 framräknade parkeringsplatserna för bostäder i avsnitt 4 skulle omsättas ca 2 gånger per dag (2 bilresor/dag och parkeringsplats). Det innebär att ca fyra fordonsrörelser genomförs per parkeringsplats och dag. Detta bedöms vara något högt för mindre lägenheter.

Trafikalstringsverktyget					
Lägenheter					
	<i>Antal</i>	<i>BTA</i>	<i>ÅVDT</i>	<i>ÅDT</i>	<i>ÅDT inklusive nyttotrafik (15%)</i>
	24 (mindre än 35 kvm)	840	51	46	53
	36 (större än 35 kvm)	3 080	103	93	107
Total:		3 920	154	139	160

Därför har även en manuell bedömning genomförts baserat på antalet framräknade parkeringsplatser. Bedömningen är att varje parkeringsplats omsätts 1–1,5 gång per dag, det vill säga att varje parkeringsplats genererar 2–3 fordonsrörelser per dag (en från och en till platsen/dag samt ytterligare två fordonsrörelser varannan dag). Det ger istället 70–105 ÅDT, inklusive nyttotrafik alstrar området ca 80–115 fordon per dygn. Det bedöms vara mer rimligt sett till platsens lokalisering och förutsättningar. En trafikökning med cirka 100 nya fordon bedöms inte vara ett problem för platsen och gatorna runt planområdet.

5.1.2 Verksamhet/livsmedelsbutik

Tillkommande trafik för verksamheten (livsmedelsbutik) har också uppskattats med hjälp av Trafikalstringsverktyget. En 700 kvm stor närbutik alstrar enligt verktyget 57 ÅDT (60 ÅDT inklusive nyttotrafik).

Trafikalstringsverktyget					
Verksamhet					
<i>Antal</i>	<i>BTA</i>	<i>ÅDVT</i>	<i>ÅDT</i>	<i>ÅDT inklusive nyttotrafik (15%)</i>	
1	700	64	57	60	

¹ <https://trafikstring.ea.trafikverket.se/trafikstring/>

Bedömningen är att Trafikverkets alstringsverktyg är något lågt för platsen. Furulund är en geografiskt utspridd by där det som längst är upp till 2 km för boende att ta sig till butiken, dessutom är den kommande livsmedelsbutiken den enda livsmedelsbutiken i tätorten. Bedömningen är därför att livsmedelsbutiken kommer att alstra något fler fordon, ca 80–100 ÅDT. Denna trafikökning bedöms inte heller påverka gatorna runt området då merparten kan parkera på anvisade platser på tomten eller på pendlarparkeringen.

5.2 Trafikföring

Nuvarande trafikföring presentas i figur 6 ovan och förslag till framtida trafikföring illustreras i figur nedan. Bedömningen är att det inte finns behov av att förändra dagens reglering av Bantorget och Järnvägsgatan eftersom framtida trafikflöden förväntas bli små.

I framtaget planförslag kommer infart för boende till planområdet ske från Kungsgatan. Här förväntas cirka 50 fordonsrörelser per dygn. Trafik från planområdet föreslås köra ut via Järnvägsgatan och vidare österut. Ut från planområdet förväntas också ca 50 fordonsrörelser per dygn. Utöver trafik genererad av boende kommer butiken att generera viss trafik på Bantorget och Järnvägsgatan. Bedömningen är att ytterligare 50 fordonsrörelser per dygn tillkommer till följd av butiken. En viss andel av besökarna till butiken väntas angöra befintlig pendlarparkering. Totalt sett förväntas trafiken öka med ca 100 fordonsrörelser per dygn på Järnvägsgatan och ungefär 50 fordonsrörelser per dygn på Bantorget.



Figur 13. Förslag på framtida trafikföring visas i gult. Svart markering visar möjlig placering av infart/utfart till tänkt parkeringshus.

Det har förts diskussioner om att reglera Järnvägsgatan till bussgata. Konsekvensen av en sådan reglering blir att boende måste både köra in- och ut via Kungsgatan vilket i praktiken inte bedöms inte vara något problem då flödena är små. Däremot kan regleringen få konsekvenser för garaget utformning då bilar måste kunna vända i garaget och inte köra in via Kungsgatan och ut via Järnvägsgatan enligt nuvarande förslag.

En bussgata på Järnvägsgatan leder också till konsekvenser för framtaget parkeringsförslag till butiken samt lastplatsen som nu båda finns inritade på Järnvägsgatan. Besöksparkering och lastplats måste i så fall anordnas på annan plats, vilket bedöms vara svårt med föreliggande planförslag. Den samlade bedömningen är att det i dagsläget inte finns behov av att reglera om Järnvägsgatan som bussgata då trafikökningen till följd av exploateringen bedöms vara liten.

5.3 Angöring för varutransporter

Angöring av varutransporter bör ta hänsyn till att undvika backande fordonstransporter för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som rör sig kring tågstationen och till planområdet. Likaså bör en lastplats anläggas så nära varuintaget som möjligt, men inte längre än max 50 meter dragväg från varuintag.

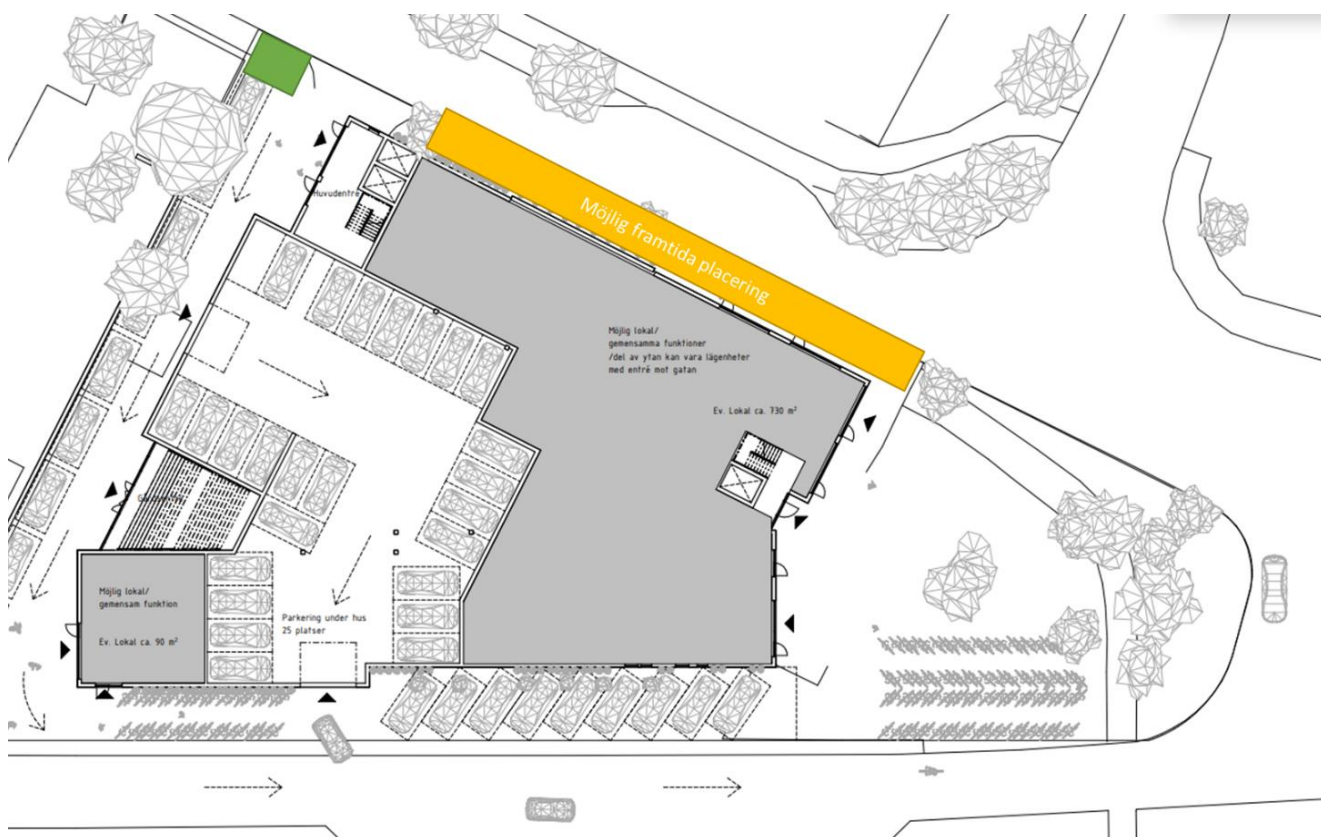
Varutransporter föreslås använda nuvarande lastplats som finns på Järnvägsgatan intill tågstationen, se figur 14. Då möjliggörs en relativt kort dragväg om uppskattningsvis ca 20 meter (beroende på varuintagets placering) utan att fordon behöver backa. Nuvarande reglering där Järnvägsgatan är enkelriktad möjliggör även för ett varuintag på vänster sida om gatan, något som däremot föreliggande planförslag inte möjliggör i och med placeringen av besöksparkering och cykelparkering. En flytt av besöksparkeringen kan möjliggöra lastplats närmare byggnaden på vänster sida av vägen.



Figur 14. Förslag på angöring för varutransporter.

5.4 Påverkan på kollektivtrafiken

Exploateringen av planområdet påverkar det befintliga hållplatsläget på Kungsgatan. Hållplatsen som idag uppfyller standarder för tillgänglighet och väderskydd, kommer inte att rymmas när exploateringen av planområdet genomförs. Dagens väderskydd står på fastighet Linden 5 och med planerad exploatering kan väderskyddet inte stå kvar. För att inte försämra utformningen och standarden av hållplatsen behövs ett nytt hållplatsläge säkerställas. Förslagsvis kan hållplatsen flyttas österut på Kungsgatan, då bör det redan i detta skede säkerställas att plats finns för en tillgänglighetsanpassad hållplats med väderskydd. Hållplatsens nuvarande placering och möjlig framtida placering presenteras i figur 15. En flytt av hållplatsen längre österut kan också vara positivt för verksamheterna på planområdet som kan få både avstigande och påstigande som potentiella kunder.



Figur 15. Nuvarande hållplatsläge visas i grönt och möjligt framtida hållplatsläge presenteras i gult.