

PM Mobilitetshus Barlastgatan

Uppdrag

I samband med planerad exploatering för Södra Kvarnholmen har det framkommit att fler parkeringsplatser behöver tillsättas i området. För att optimera parkeringssituationen planeras det för ett mobilitetshus.

Mobilitetsenheten ska se över hur ett mobilitetshus vid Barlastgatan påverkar vägnätet och trafikflödena för Södra Kvarnholmen. Både motorfordonstrafik samt gång- och cykeltrafik ska behandlas.

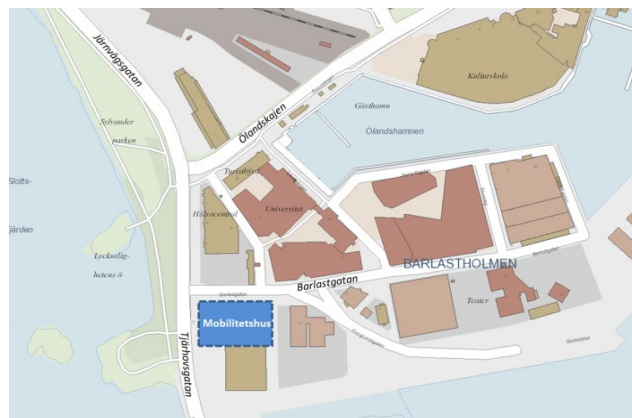
Syfte

Genom att studera det planerade mobilitetshusets påverkan på kringliggande vägnät kan lämpliga åtgärder identifieras för att skapa en bra trafiksituation vid färdigställt mobilitetshus.

Bakgrund

För södra delen av Kvarnholmen planeras det för exploatering av både hotell, kontor, handel och bostäder. Det nya universitetsområdet utgör en del av Södra Kvarnholmen och är det första av flera byggprojekt.

Vid planeringen av Södra Kvarnholmen har det identifierats ett behov av att öka antalet parkeringsplatser för området. Då ytorna är begränsade har det föreslagits att anlägga ett mobilitetshus i området. Föreslagen placering är på Barlastgatan längs Tjärhovsgatan (se *figur 1*). Antalet parkeringsplatser är i dagsläget inte fastställt, men det finns två alternativ. Det ena alternativet omfattar cirka 500 parkeringsplatser och det andra cirka 1000 parkeringsplatser.

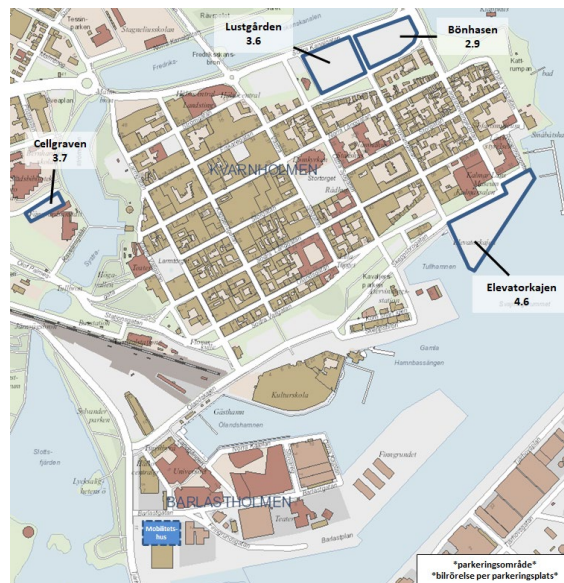


Figur 1: Mobilitetshusets föreslagna placering

Trafikflöde Barlastgatan

En framtida prognos för trafikflödet på Barlastgatan visar att gatan kommer att ha cirka 2500 ÅDT med 16 % tung trafik, år 2035. Prognosen har inte mobilitetshuset inräknat.

För att beräkna fram mobilitetshusets förväntade trafikflöde har beläggingsgraden på olika, jämförbara, parkeringar på Kvarnholmen studerats. Beläggingsgraden baseras på en uträkning utifrån trafikflödet för mars år 2019 (se figur 2).



Figur 2: Bilrörelse-snitt per parkeringsplats

Det är svårt att med säkerhet säga hur mycket mobilitetshuset kommer att generera med trafik, men med hänsyn till de jämförbara parkeringsplatsernas beläggning bedöms mobilitetshuset att generera 3.5 bilrörelser/dag per parkeringsplats.

För Barlastgatan, år 2035, blir således det totala beräknade trafikflödet med mobilitetshuset inräknat:

Barlastgatan + Mobilitetsbus (500 p-platser): 4250 ÅDT

Barlastgatan + Mobilitetsbus (1000 p-platser): 6000 ÅDT

Trafikflöde Tjärhovsgatan

Tjärhovsgatan kommer liksom Barlastgatan att påverkas av mobilitetshuset. Prognosen för år 2035 medger att Tjärhovsgatan kommer att ha cirka 3500 ÅDT med 17 % tung trafik. Mobilitetshuset ej inräknat.

Med mobilitetshuset inräknat förväntas Tjärhovsgatan få följande ÅDT år 2035:

Tjärhovsgatan + Mobilitetsbus (500 p-platser): 5250 ÅDT

Tjärhovsgatan + Mobilitetsbus (1000 p-platser): 7000 ÅDT

Förslag

Oavsett om mobilitetshuset får 500 eller 1000 parkeringsplatser föreslås att samma typer av åtgärder behövs för att kunna hantera det ökade trafikflödet. Nedan följer utformningsförslag på de platser som bedöms behöva åtgärdas för att kunna hantera den ökade trafikmängden.

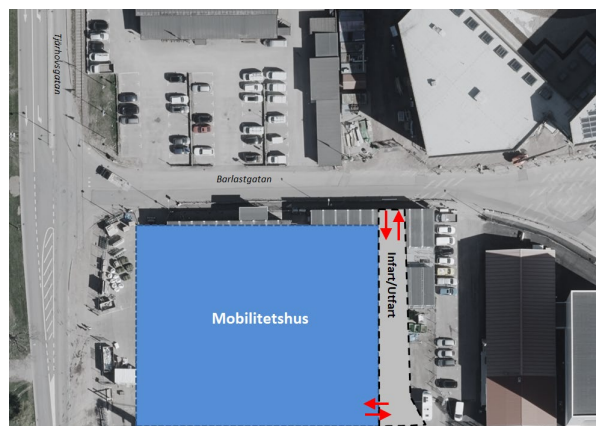
Viktigt är att mobilitetshuset möjliggör för flera olika transportslag för att verka som en mobilitetsnod, en så kallad ”hub”.

Angöring mobilitetshuset

Motorfordonstrafik

Angöring till mobilitetshuset bör ske från en egen separat gata vid Barlastgatan. Med tanke på den förväntade trafikmängden bör motorfordonstrafiken angöra huset från en separat gata och inte direkt från Barlastgatan (se *figur 3*). Gatan föreslås ha >7 meter i körbanebredd. Totala gatubredden bör vara 12-13 meter för att kunna möjliggöra eventuell längsgående framtida gång- och cykelväg samt för sidoområde. Ytterligare viktiga aspekter är att sikten ska vara god för in- och utfarten vid Barlastgatan och att fordon kan vända på gatan. Mobilitetshuset bör enbart gälla för personbilar.

En in- och utfart direkt från Barlastgatan är inte att föredra då det skapas en mer trafikosäker situation med fler konflikter. Trafikflödet skulle på så sätt bli ryckigt på Barlastgatan med de fordon som ska in och ut från mobilitetshuset.



Figur 3: Föreslagen in- och utfart för mobilitetshuset

Gång och cykel

För de som går och cyklar till och från mobilitetshuset är det viktigt att det finns ett trafiksäkert övergångsställe över Barlastgatan i anslutning till Pedalstråket vid Linnéuniversitetet. Pedalstråket är en genare väg till Ölandskajen och till delar av universitetet (se *figur 4*). På Pedalstråket finns även flertalet cykelparkeringar vilka kan nyttjas för de som parkerat vid mobilitetshuset och ska vidare. Mobilitetshuset bör dock ha ”egna” cykelställ.

Övergångsställets placering behöver studeras närmre men bör placeras i det ”naturliga” rörelseflödet mellan Pedalstråket, Barlastgatans norra gång- och cykelväg och mobilitetshuset, för att undvika att fotgängare felaktigt genar över

Barlastgatan och inte nyttjar övergångsstället. Övergångsstället föreslås vara obevakat.

Troligtvis lär en del oskyddade trafikanter att färdas västerut längs Barlastgatan mot Tjärhovsbågen och Sylvanderparken. Detta flöde behöver beaktas och studeras vidare hur den kopplingen ska fungera och utformas.



Figur 4: Flödeskarta för gång och cykel, till och från mobilitetshuset

Korsning Tjärhovsgatan/Barlastgatan

Nuvarande utformning av korsningen Tjärhovsgatan/Barlastgatan bedöms vara acceptabel även vid framtida ökade trafikflöden. Tjärhovsgatans vänstersvängkörfält mot Barlastgatan är mycket lämplig då bilar som ska till Barlastgatan inte hindrar de som ska fortsätta vidare längs Tjärhovsgatan, däribland farligt gods-trafik.

Anton Johansson

Trafikplanerare