

Till Planenheten

## PM Hotell Ölandskajen Trafik

### Uppdrag

Detaljplanearbete för *Del av Kvarnholmen 2\_1*. Syftet med planförslaget är att möjliggöra för hotellverksamhet vid Ölandskajen på Kvarnholmen.

### Syfte

Tillskapa fler hotellrum i Kalmar och samtidigt skapa en ny mötesplats.

### Bakgrund

Planen för ett hotell vid Ölandskajen har pågått under flera år. Ett första förslag på byggnadsutformning förkastades då byggnaden påverkade sikten mot Kalmar Slott. Därefter gjordes en revidering med ett nytt byggnadsförslag, en lägre byggnad men med större fotavtryck. Den nya byggnaden godkändes av Länsstyrelsen vilket inneburit att detaljplanearbetet nu kunnat fortsätta.

## Beskrivning av åtgärd

### Nuläge

#### Parkering

Idag utgörs planområdet av en parkeringsplats med cirka 110 parkeringsplatser därtill 18 ställplatser för husbil (*se figur 1*). Intill parkeringsplatsen, i väst, finns verksamheterna *Magasinet* (restaurang samt designstudio) och *Baltic Skeppsförning* (båttillbehörsaffär).

#### Trafikflöde

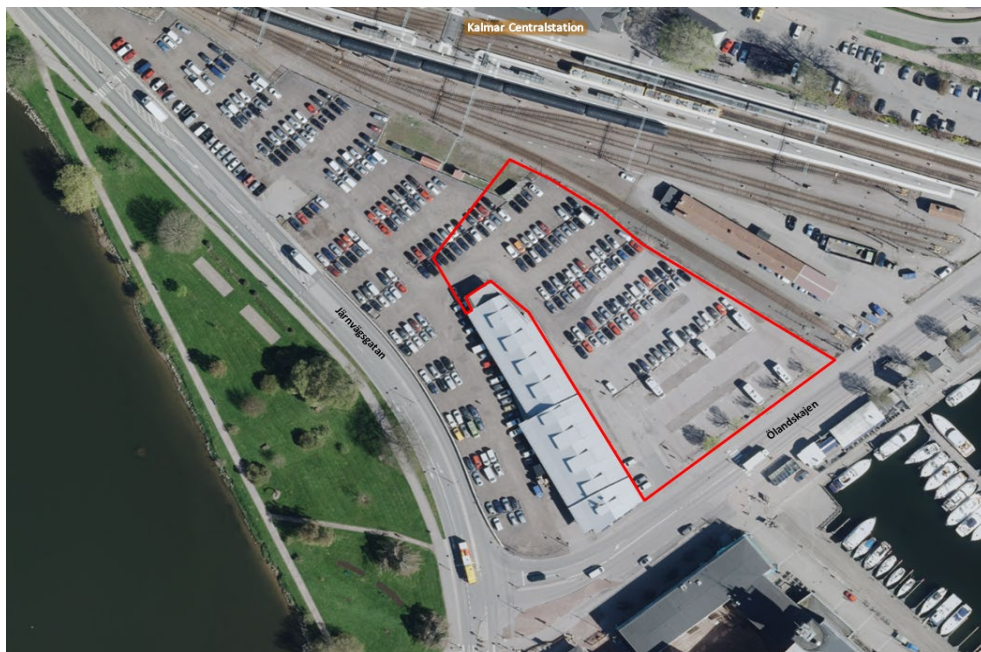
Nuvarande trafikflöde (*se figur 2*) kring planområdet förväntas att förändras och utökas i och med de planer som finns för Södra Kvarnholmen. Längs Järnvägsgatan och Tjärhovsgatan går större andel tung trafik, denna väg är en utpekad farligt gods-led och sträcker sig till Kalmar hamn.

## Gång- och cykeltrafik

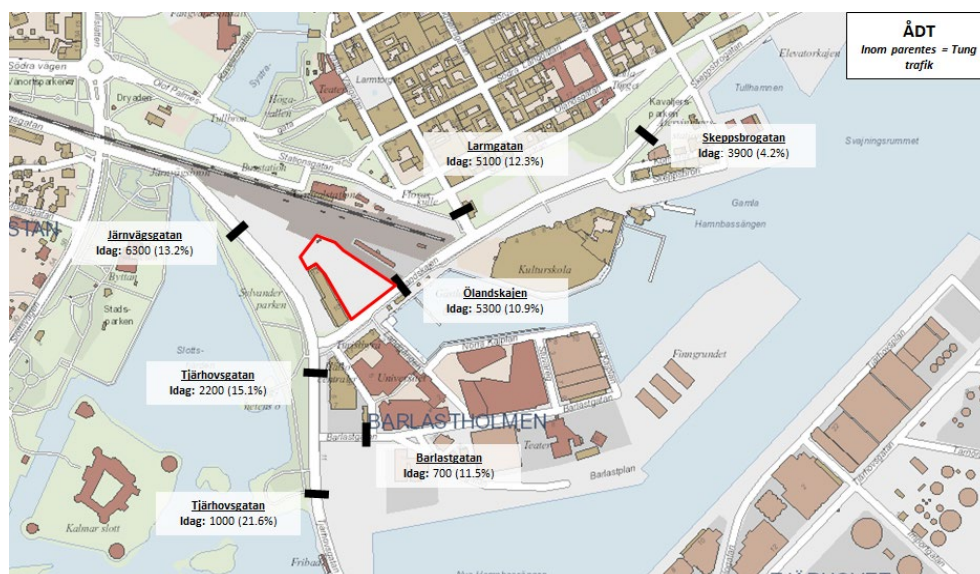
Gång- och cykelvägar finns på båda sidor om Ölandskajen varav den på södra sidan är klassad som en huvudcykelväg. Längs Sylvanderparken i väst finns likaså en gång- och cykelväg som är klassad huvudcykelväg.

## Kollektivtrafik

Busshållplats *Universitetskajen* angränsar planområdet och trafikeras av både stadsbussar och regionbussar. Kalmar Centralstation ligger i direkt närhet till planområdet (cirka 300 m gångväg) med goda buss- och tågförbindelser, men utgör också en barriär för kopplingen mot centrala Kvarnholmen.



Figur 1: Planområde, nuläge.



Figur 2: Trafikflöden kring planområde.

## Förslag

### Parkering

Enligt gällande exploateringsavtal ska minst 35 stycken parkeringsplatser ordnas på fastigheten för hotellet. Detta parkeringstal togs fram genom en parkeringsutredning gjord av Ramböll år 2018. Enligt Kalmar kommuns gällande parkeringsriktlinjer skulle 105 platser behövas för hotellet. Allmänna parkeringsplatser som försvinner på grund av hotelletableringen, cirka 70 stycken, ska ersättas i det planerade mobilitetshuset på Barlastholmen. Besöksparkeringar till *Magasinet* och *Baltic Skeppsfournering* behöver finnas kvar.

Befintliga ställplatser föreslås att ersättas och flyttas till Tullhamnen.

### Trafikflöde

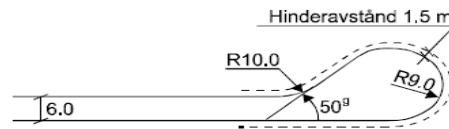
Biltrafiken på Ölandskajen kommer att öka kraftigt till följd av planerade exploateringar på Södra Kvarnholmen. Även gående, cyklister och busstrafik förväntas öka vilket medför att utformningen av gator och allmän plats behöver utformas med god trafiksäkerhet i fokus. Planområdet föreslås ha en in- och utfart väster om hotellet samt en enkelriktad infart från Ölandskajen öster om hotellet. De båda infarterna ger ett bra trafikflöde inne i området (se *figur 4*).

Planområdets vägar föreslås att inte kopplas till befintlig parkering norrut, utan bör ha sitt eget vägnät. Genom att hotellet får ett eget vägnät undviks risken för genomfart från parkeringen i norr till Ölandskajen. Samtidigt minimeras antalet in- och utfartsrörelser från hotellet vilket är att föredra med tanke på den planerade busshållplatsen mellan de båda infarterna på Ölandskajen.

En vändplats föreslås i nordvästra delen av planområdet för att kunna möjliggöra för fordon, både för varuleveranser och besökare, att kunna vända. Vändplatsen behöver därmed vara tillräcklig i sin utformning så att en lastbil kan vända (se *figur 5*).



Figur 4: Föreslagen trafiksituation.



Typ 5 Typfordon LBN vänder utan backning

Figur 5: Principskiss vändplats (VGU, 2020).

## Gång- och cykeltrafik

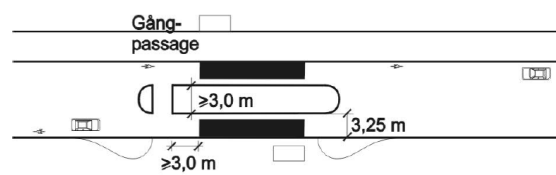
Ölandskajen planeras för ombyggnation med ambitionen att bredda och öka framkomligheten för de båda gång- och cykelvägarna längs Ölandskajens norra och södra sida.

Planområdet ska kunna nås med gång och cykel både söderifrån (från Ölandskajen) men även norrifrån. Norrifrån ska planområdet vara kopplat till den framtida omvandlingen av Kalmar Centralstation, vars lösning nu utreds.

## Kollektivtrafik

En enkel stopphållplats (se figur 6) föreslås på Ölandskajen framför planområdet. Valet av placering beror på att det är där det finns mest vägområde att tillgå (på Ölandskajen) samtidigt som hållplatsen hamnar i ett bra och nära läge till, bland annat, både hotellet och Linnéuniversitetet.

En enkel stopphållplats prioriterar busstrafiken och säkerheten. Vid angörande buss stoppas bakomliggande körfält och med hjälp av mittrefug undviks omkörningar. När bussar sedan ska fortsätta sin färd har de inget hinder utan kan köra vidare. Busshållplatsens utformning innebär även en säkrare passage för oskyddade trafikanter, inte minst med mittrefugen som delar upp körfälten. Ett övergångsställe placeras i mittrefugen.



Figur 6: Principskiss enkel stopphållplats (VGU, 2020).

Anton Johansson

Trafikplanerare