



UPPDRAG 275789, Kv Älgen

Titel på rapport: Trafikutredning Kv Älgen 18

Status: Samrådshandling

Datum: 2017-03-28

MEDVERKANDE

Beställare: BTH Bostad

Kontaktperson: Martin Calmtorp

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Åsa Lilja

Kvalitetsgranskare: Per Francke

REVIDERINGAR

Revideringsdatum ÅR-MÅN-DAG

Version: Namn, Företag

Initialer: Namn, Företag

Uppdragsansvarig:

Åsa Lilja

Datum: 2017-03-28

Handlingen granskad av:

Per Francke

Datum: 2017-03-28

Sammanfattning



Kv Älgen i Nynäshamn ska detaljplaneras för ca 80 nya lägenheter.

Tomten nås via Skolgatan och Höjdgatan. Skolgatan är en kopplingsgata i centrala Nynäshamn där genomfartstrafik förekommer. Höjdgatan är en renodlad bostadsgata med relativt liten trafik. Körbanan blir 5,5 m och parkering blir förbjuden längs gatan. Gångbanorna breddas till ca 2 m. 8-9 parkeringsplatser på allmän gata slopas därmed. Föreslagen bebyggelse innebär ett trafiktillskott om ca 200 bilrörelser per dygn. Områdets centrala läge innebär att bilbehov och därmed bilrörelser sannolikt kommer att vara mindre än normalt. Fortfarande, även med beräknat trafiktillskott, kommer trafikmängden på Höjdgatan och Skolgatan att vara låg och i sig inte medföra oacceptabla störningar eller risker. De nya bostäderna motiverar i sig därför inte några åtgärder på gatunätet.

Området ligger centralt nära service och butiker. Avståndet till busshållplats är kort och pendeltågsstationer ligger inom 3 min cykelavstånd. Bostädernas parkeringsbehov tillgodoses inom tomten och bilpool underlättar för boende att slippa äga en egen bil. Cykelparkering anordnas i garage och i anslutning till bostädernas entréer.



Illustration Lindberg Stenberg Ark

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND OCH SYFTE	7
2	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH TIDIGARE UTREDNINGAR	8
3	NULÄGE	11
3.1	MÅLPUNKTER	11
3.2	GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT	11
3.3	KOLLEKTIVTRAFIK	12
3.4	BILTRAFIK	12
4	PLANERADE ÅTGÄRDER PÅ KRINGLIGGANDE VÄGNÄT	14
5	FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER AV PLANERAD EXPLOATERING	16
5.1	GATUTYPER ENLIGT FÖP I PLANOMRÅDETS NÄRHET	16
5.1.1	BOSTADSGATOR	16
5.1.2	KOPPLINGSGATOR	16
5.1.3	STADSGATOR	16
5.2	GATURUMSBESKRIVNINGAR	18
5.2.1	HÖJDGATAN	18
5.3	FÄRDMEDELSFÖRDELNING OCH TRAFIKALSTRING	19
5.4	GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT	20
5.5	KOLLEKTIVTRAFIK	21
5.6	ANGÖRING	21
5.7	BILTRAFIK	22

5.8	PARKERING.....	24
6	REFERENSER.....	26

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Uppdraget omfattar framtagande av trafikutredning inför att detaljplan för kv Älgen i centrala Nynäshamn skall ut på samråd. Detaljplanens syfte är att pröva förutsättningarna för omkring 80 bostäder. BTH Bostad AB avser att bebygga området med flerbostadshus.

En förtätning av Nynäshamn i anslutning till befintliga bostadsområden och kollektivtrafik stämmer väl överens med kommunens vision i översiktsplanen och i den fördjupade översiktsplanen för centrala Nynäshamn. Fastigheten kan anslutas till nödvändig infrastruktur för vägar och kollektivtrafik.

Syftet med denna utredning är att beskriva trafiksituationen för samtliga trafikslag i anslutning till planområdet och vilken påverkan den nya bebyggelsen har på trafiksystemet. Utredningen ska även beskriva trafikförsörjningen och tillgängligheten till den nya bebyggelsen inom planområdet.

2 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH TIDIGARE UTREDNINGAR

Nynäshamns kommun har ett antal vägledande dokument som ska genomsyra planeringen av kommunens framtida utveckling.

Översiktsplan 2012



VISION	MÅL	STRATEGIER
Den mest attraktiva kommunen i Europas mest attraktiva storstadsregion Stockholm	<ul style="list-style-type: none"> • Öppen och tillgänglig • Ledande tillväxtkommun • God livsmiljö • Resurseffektiv kommun 	<ul style="list-style-type: none"> • Bärkraftig Ortsstruktur • Hållbart stads- och ortsliv • Levande landsbygd och skärgård

Nynäshamns stad är kommunens största ort. Utvecklingen av staden är prioriterad. Utvecklingsmöjligheter i korthet:

- Stärka centrumhandeln och främja kommersiell och offentlig service samt kulturverksamheter i centrala lägen.
- Länka samman de olika centrumbildningarna och förstärka kopplingen till vattnet.
- Tät bebyggelse och service i stationsnära lägen.
- Blanda bostäder och verksamheter.
- Ta vara på kulturmiljöerna.
- Främja hållbart resande, det ska vara trevligt att promenera och cykla i hela staden och till andra platser i kommunen.
- Kopplingen mellan Nynäshamns station och Gotlandstrafiken ska bli tydlig. Gotlandstrafiken blir kvar i nuvarande läge minst till år 2030.

Fördjupning av översiktsplanen för Nynäshamns stad 2016 Småstaden vid havet



Gator

”Det är i gränssnittet mellan bostaden och gatan som livet mellan husen börjar.....Gaturummets utformning har också betydelse för trafikens hastighet. Gaturummen utformas så att det blir tydligt vilken hastighet som gäller. På detta sätt skapas goda förutsättningar för ett levande stadsliv som inbjuder till möten.”

Trafik RIKTLINJER FÖR TRAFIK OCH HÅLLBARA TRANSPORTER

”Trafik och infrastruktur har stor betydelse för utvecklingen av näringsliv och bostäder samt upplevelsen och användandet av platser. Transporter utgör en stor del av människans miljö- och klimatpåverkan och ett hållbart resande är avgörande för att bidra till en hållbar utveckling. Det ska vara enkelt att resa hållbart”

- All trafikplanering ska beakta barnens bästa och utgå från deras behov.
- Fyrstegsprincipen ska vara utgångspunkt vid all trafikplanering och nybyggnation i staden.
- Inom de kommunala verksamheterna, till exempel inom stadsplanering, skola, vård och omsorg ska **mobility management** användas.
- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras framför biltrafik.
- Allmän cykelparkering ska förses med tak och möjlighet att låsa fast cykeln.
- Kombinerade resor med gång-, cykel-, och kollektivtrafik ska fungera smidigt.
- Ny bebyggelse ska lokaliseras inom 700 meter från busshållplats eller inom 1000 meter från pendeltågsstation (fågelvägen).
- Trafiksäkerheten ska öka genom att gaturummet utformas så att det blir tydligt vilken hastighet som gäller.
- Stadens finmaskigt slingrande gatunät som följer terrängen ska bevaras och förstärkas.
- Bilparkeringar i markplan ska vara småskaliga och delas upp i små enklaver.
- Varje exploatering ska täcka sitt eget parkeringsbehov.
- Nya detaljplaner ska redovisa vilka transportbehov som uppkommer i och med den nya exploateringen
- Tankställen för förnyelsebart bränsle och laddningsstationer för elfordon ska finnas.
- Skyltning efter vägar får inte påverka på trafiksäkerheten negativt. Elektroniska skyltar med bländande effekt ska inte användas.
- Hamnområdet ska ses som en replipunkt och fungera som hamn för skärgårdstrafik och som gästhamn.
- Godstransporter till sjöss ska hanteras i de större hamnarna Stockholm Norvik, AGAs LNG-terminal (Liquified Natural Gas) och oljehamnen.
- Småbåtshamnar ska utvecklas.

Punkter som ska uppfyllas av detaljplanen är markerade i rött

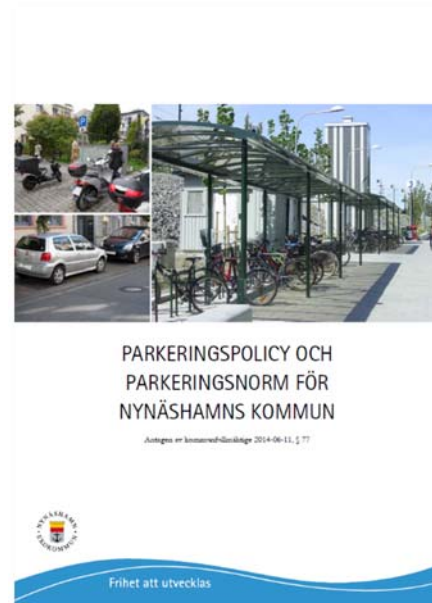
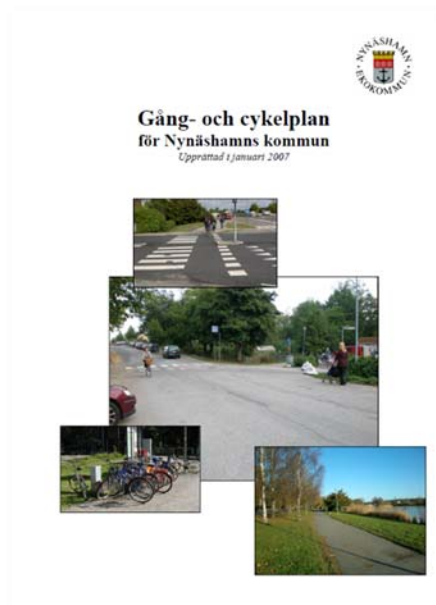
Trafikplan för Nynäshamns kommun (2012)

Gång- och cykelplan för Nynäshamns kommun (2011)

Parkeringspolicy för Nynäshamns kommun (2014)

Tillgänglighetsplan för Nynäshamns kommun (2010)

Teknisk Handbok Nynäshamns kommun (2016)



Exempel på Nynäshamns styrdokument som används i planarbetet

3 NULÄGE

Detaljplanen omfattar kv Älgen 18 och delar av fastigheten Nynäshamn 2:1. Området ligger intill korsningen Höjdgatan och Skolgatan. Planområdet utgörs av en höjd med berg och skog som idag är detaljplanelagd delvis som naturmark och delvis som servicebostäder (DP 790). Närområdet består till största del av äldre villa- och radhusbebyggelse samt flerfamiljsbebyggelse. Området ligger nära Nynäshamns centrum, kollektivtrafik, skola och förskola. Intill planområdet finns idag bostäder, både lägenheter och villabyggelse samt gator och gång- och cykelvägar. Längst upp på Höjdgatan finns ett HVB-hem som riktar sig ungdomar mellan 14 och 20 år som har vissa typer av funktionsnedsättningar eller behöver stöd på grund av annan problematik.

3.1 MÅLPUNKTER

Höjdgatan ligger centralt i Nynäshamn och det är korta avstånd till det mesta. Inom ett avstånd av 800 m (3min med cykel och 10 min promenad) når man det mesta.

Centrum med butiker		ca 500 m
Pendeltågsstationerna Nynäshamn och Nynäs gård		ca 750 m
Viaskolan		ca 400 m
Humlegårdsskolan		ca 800 m
Förskolor	inom	500 m
Köpcentrum		ca 800 m
Idrottsplats		ca 2,3 km
Sporthall		ca 1 km
Nickstabadet		ca 800 m
Fiskehamnen		ca 800 m

3.2 GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

Längs Höjdgatan finns smala gångbanor på ömse sidor (ca 1.4m). Gångbanorna upphör när Höjdgatan övergår i den trånga Älgstigen med villabebyggelse. Längs Höjdgatans återvändsdel finns en smal gångbana på den norra sidan av gatan. Längs Skolgatans norra sida är gångbanan 2.5 m bred och på den södra sidan av gatan 2 m bred.

Det finns ett övergångsställe över Skolgatan öster om Höjdgatan. Kantstenen är sänkt för rörelsehindrade ingen åtgärd för synskadade. I övrigt finns inga åtgärder i form av försänkta kantstenar vid korsningar där gående har behov att korsa körbanan.



Cykling sker i blandtrafik på Höjdgatan och Skolgatan liksom på många andra gator i Centrala Nynäshamn. (se gång- och cykelplanen).

Hastighetsgränsen är 40 km/tim förutom på Skolgatan delen närmast Vikingavägen där hastigheten är 30 km/tim i närheten av Viaskolan.

3.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Planområdet ligger mellan pendeltågsstationerna Nynäshamn och Nynäs gård. Avståndet är ca 750 m till stationerna. Avståndet till närmaste busshållplats är 170 m. Hållplatsen trafikeras av buss 854 som är en lokal busslinje som når många målpunkter inom tätorten.

Vid pendeltågsstationen finns cykelparkering men också avgiftsfri infartsparkering för bil. Vid Nynäshamns station finns 107 bilplatser och vid Nynäs gårds station 40 bilplatser.

3.4 BILTRAFIK

Trafikmängderna på gatorna i området:

Skolgatan (vid Vikingavägen)	1300 f/d
Idungatan (vid Centralvägen)	3000 f/d
Centralvägen (genom Centrum)	2400 f/d
Centralvägen (mot Nynäsvägen)	5 000 f/d

För Höjdgatan och Älgstigen finns ingen uppgift om trafikmängder eller uppmätta hastigheter. Bedömningen är att trafiken består av biltrafik till adresser längs gatan och att trafiken understiger 500 f/d.

I Nynäshamn tätort gäller datumparkering där inte annat skyltas. Vanligast är att man får parkera på gatans ena sida och att det är parkeringsförbud på den andra sidan av gatan. Datumparkering underlättar snöröjning och sopning av gator. Det innebär att gatans ena sida ofta är ledig för inlastning, på- och avstigning och sophämtning.

Höjdgatans körbana är 7 m. Hastighetsgränsen är 40 km/tim men gatans geometri inbjuder inte till hastigheter över 30 km/tim.

Parkering är tillåten på gatans ena sida max 24 tim i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag. Parkeringen är avgiftsfri. På gatans andra sida är parkering förbjuden.

Återvändsdelen av Höjdgatan är kvartersmark och en gemensamhetsanläggning mellan fastighetsägarna. Detta syns inte i utformning eller skyltning av parkeringsbestämmelser. Körbanan är 5 m bred. Bilar parkeras delvis på gräsytorna intill bergets sluttning och i en uppbreddad ficka närmast korsningen för att inte stå hindrande eftersom det inte går att mötas utanför parkerade bilar.

På Skolgatan gäller ständigt parkeringsförbud.

Parkeringen på gatemarken är fullt utnyttjad i dag inom gatorna som berörs av detaljplanen.

I centrum finns parkering med ledig kapacitet på allmän mark som besökande och boende kan använda. Maxbeläggningen på t ex Alkärrsplan var 64 % vid inventering och ödlig under kvällar och helger. Avståndet till parkeringen på Alkärrsplan är ca 300 m. Parkering är avgiftsfri och tillåten i 2 tim mellan 8-18 med p-skiva. Övrig tid är parkering tillåten under längre tid. På Tallkotten vid Lövlundsvägen (ca 400 m från planområdet) finns parkeringsplatser där parkering är tillåten max 24 tim i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag. Parkeringen är avgiftsfri.



Här parkerar du avgiftsfritt året om:

1. Folkets hus (parkeringshus)
2. Alkärrsplan
3. Tallkotten
4. Fredsgatan
5. Nynäshamns kyrka
6. Gatuparkering (markerat med blått)

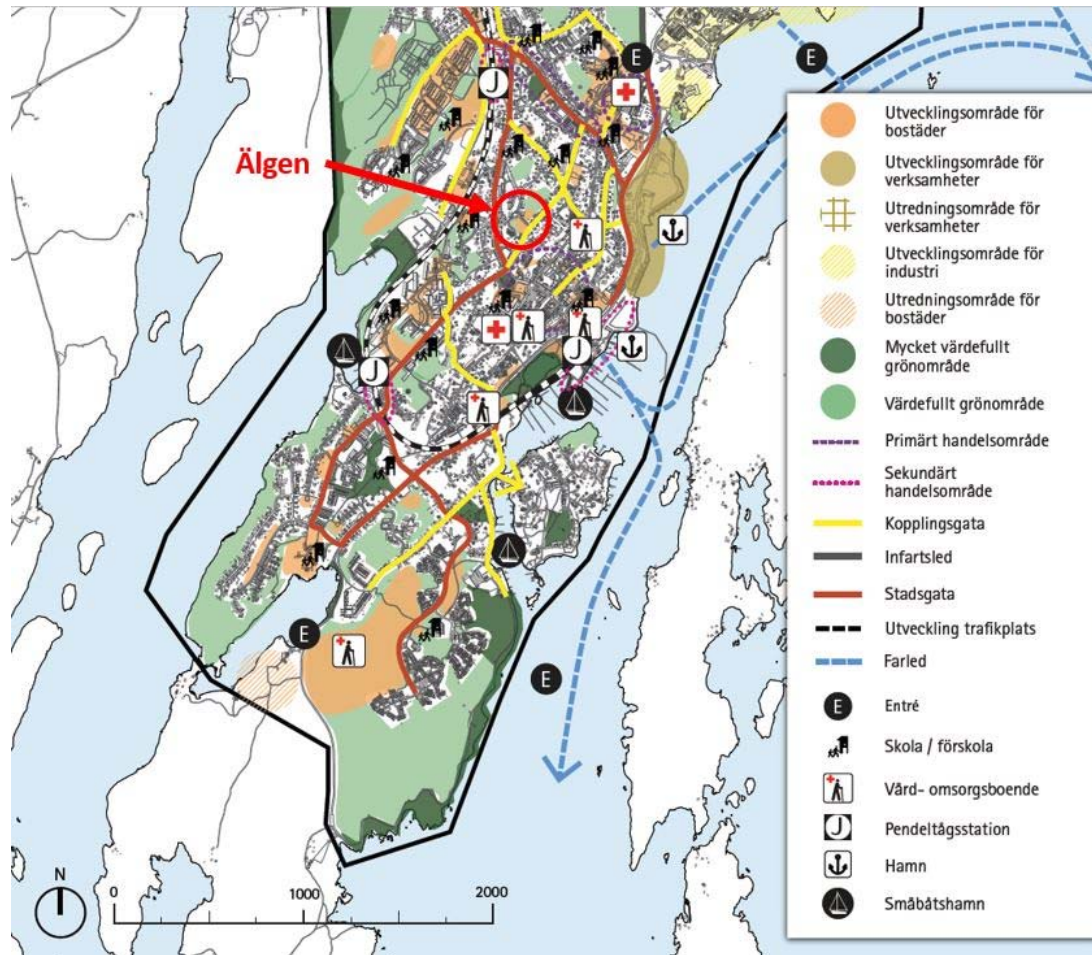
Skyltarna anger vilken tidsbegränsning som gäller och om parkeringsskiva behövs.

Nord-sydlig cykelförbindelse i tätortens mitt saknas. Detta ska tillskapas längs Skolgatan, genom cykelfält eller gång- och cykelbana. Korsningarna med Nynäsvägen, Vikingavägen samt Centralgatan behöver ses över och åtgärdas så att de blir trafiksäkra och framkomliga för cyklister och gående. Norra delen av Skolgatan passerar Viaskolan, varför den är särskilt viktig för att ge eleverna en säker skolväg.

Längs Centralgatan, sträckan Nynäsvägen – Mörbyvägen, föreslås cykelfält på båda sidor av gatan, för de delar där cykelbana saknas. Från Vikingavägen och norrut, där nu dubbelriktad cykelbana finns omvandlas denna till enkelriktad cykelbana, och ett cykelfält läggs till i motsatt riktning. Detta gör att cyklister slipper onödiga passager över Centralgatan. På vissa delar av gatan behövs ny asfalt för att cykelfälten ska bli tillräckligt jämna. Samtliga korsningar ses över för att bli säkra för gående och cyklister. Korsningarna mellan Centralgatan och Skolgatan respektive Idunvägen är särskilt viktiga att se över. I dessa korsningar råder vissa oklarheter för bilister, cyklister och gående. Lösningar som kan vara aktuella är tydliga (gärna rödfärgade) cykelfält genom korsningen och upphöjda passager för fotgängare. Körytorna kan behöva krympas och gathörnen göras mindre avrundade för att minska bilarnas hastigheter. Dessa korsningar ingår i de platser där trafikräkningar av gående och cyklister genomförts hösten 2006. Detta i kombination med fortsatta trafikmätningar under 2007 ska ligga till grund för utformningen av korsningarna. Korsningen Fredsgatan – Centralgatan behöver ses över så att den blir mer framkomlig och lättorienterad för gående och cyklister. Infarten för cyklister på Fredsgatans förlängning (i riktning mot Stadshusplatsen) ska underlättas.

5 FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER AV PLANERAD EXPLOATERING

5.1 GATUTYPER ENLIGT FÖP I PLANOMRÅDETS NÄRHET



5.1.1 BOSTADSGATOR

Höjdgatan och Älgstigen

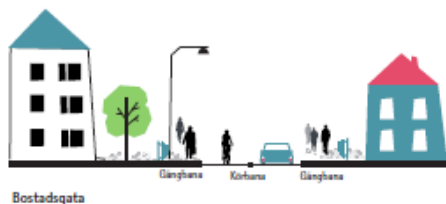
5.1.2 KOPPLINGSGATOR

Skolgatan mellan Centralgatan och Vikingavägen

5.1.3 STADSGATOR

Centralgatan

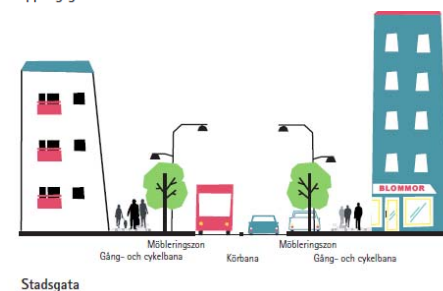
Enligt FÖP:



Bostadsgator leder till bostadsområden och trafikeras mestadels av boende då det finns få målpunkter av allmänt intresse. På de kortare bostadsgatorna och gränderna samsas gående, cyklister och bilar inom gatu-utrymmet. Det är inte heller ovanligt med lekande barn på den här typen av gator. I största möjliga mån ska det finnas gångbanor på båda sidor för att skydda gående och för att skapa ett intimt gaturum. Cykling sker i blandtrafik. Gatorna dimensioneras för personbil. Parkering utmed gatan medges inte då körbanan är smal, parkering sker inom den egna fastigheten. Gatorna integreras med dagvattenhantering som fungerar som avsmalning av körbanan, för att hålla nere hastigheterna. Beroende på trafikflöde, gatans längd och bebyggelseutformning kan bostadsgatornas gaturum se olika ut.



En kopplingsgata binder samman större stadsgator och utgör ofta viktiga stråk för flera olika transportslag (gång-, cykel-, kollektiv- och/eller biltrafik). Vissa kopplingsgator är större bostadsgator men som har en särskilt viktig kopplande funktion. Kopplingsgatorna dimensioneras för busstrafik. Gång- och cykelbana ska finnas på minst en sida av gatan och gångbana på den andra. Kopplingsgator ska ha en allmän karaktär och utformas så att det är lätt att orientera sig. Det ska framgå att man är på väg till en större stadsgata eller en viktig målpunkt. Gatorna integreras med dagvattenhantering och parkering sker på anvisade platser mellan grönytor samt inne på privata fastigheter.



Stadsgator utgör de viktigaste huvudstråken i staden och knyter samman stadsdelar samt samlar upp trafik från kopplingsgator och bostadsgator. Gatorna måste vara framkomliga för alla olika trafikslag; gående, cyklister, bilister och kollektivtrafik, räddningstjänst och annan tung trafik som varuleveranser med mera. Stadsgatorna dimensioneras för tung trafik. Utformningen ska bidra till en hög orienterbarhet i staden, det ska tydligt framgå att man tar sig fram längs ett huvudstråk som leder till viktiga målpunkter. Dessa vägar ska ha en mittmarkering av körfältet för att öka orienteringen i staden och för att visuellt minska körbanans bredd. Stadsgatorna ska så långt som möjligt ha separata trafikfält för gående, cyklister samt motorfordon i varje riktning så att trafiksäkerheten ökar för de oskyddade trafikanterna. Gång- och cykeltrafik separeras med fördel från biltrafik genom en höjdskillnad, kantsten och trädallé. Gaturummets bredd påverkar hur många trädrader som kan skapas.

5.2 GATURUMSBESKRIVNINGAR

5.2.1 HÖJDGATAN

Gaturumsbeskrivning (underlag för detaljprojektering enligt Teknisk standard Nynäshamn)

Omgivningens karaktär	Bostadsområde med flerfamiljshus i kuperad terräng
Trafiktekniska krav baserade på samtliga trafikanters behov	Bostadsgata med högsta tillåtna hastighet 30 km/tim Cykling i blandtrafik Gångbanor på båda sidor av gatan Gångbanans minsta bredd 2 m (1,5m på Höjdgatans återvändsdel som inte är allmän gata), körbanans minsta bredd är 5.5 m) Fri höjd 4.7 m över körbanor inklusive en skyddszon på en meter. Fri höjd 3 m över gångbanor Normal DTS: Möte mellan personbil och cykel Extrem DTS: Möte mellan Los – körsätt C
Gatans funktion	Gatans branta lutning är inte tillgänglig för alla. Parkeringsförbud längs gatans båda sidor Parkering tillåten längs gatan i max 2 tim för personer med giltigt parkeringstillstånd för rörelsehindrade Vändplatsen vid Höjd-gatans vändplats R6m = vändning med personbil utan backning körsätt C.
Omgivningens krav på god livsmiljö	Låga hastigheter ger förutsättningar för en trafiksäker miljö för barn och låga bullernivåer i området. Omhändertagen förgårdsmark för det nya kvarteret skapar trivsel och blir en trevligare och tryggare entré till området.
Anläggnings- drift- och underhållskostnader	Gaturummet är trångt och snöupplag saknas. Bortforsling av snö kommer då och då att krävas. Vändplatsens trånga mått innebär begränsningar för storleken på driftsfordon Utformningen av överbyggnaden ska följa Trafikverkets publikation TRVK Väg, gällande utgåva
Övriga effekter för de transportpolitiska målen	

5.3 FÄRDMEDELSFÖRDELNING OCH TRAFIKALSTRING

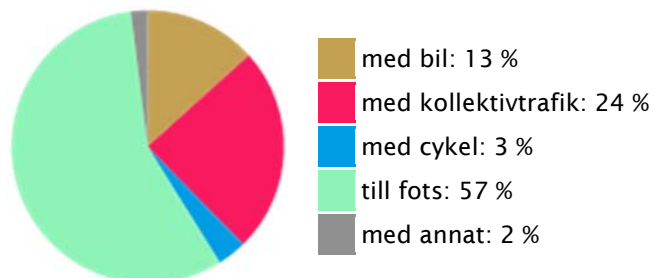
"Varje bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats. Parkeringsåtgärder är därför ett av de effektivaste verktygen för att påverka bilanvändningen."

Trafikalstring kan räknas på olika sätt. Trafikmängderna som fås fram används sedan för att dimensionera trafiklösningarna. Man har sett att använder man en hög alstring och skapar trafiklösningar enligt detta så får man en hög andel bilresor. Man missar den potential till minskat bilåkande som kan finnas genom att bygga tätare och bra kollektivtrafiklägen. Trafikverket har därför tagit fram ett alstringsverktyg för resor som ska ta hänsyn till faktorer som påverkar bilanvändandet.

Enligt trafikverkets alstringsverktyg:

Trafikverkets alstringsverktyg anger att den nya exploateringen kommer ge upphov till sammanlagt ca 400 resor/dag (sammanlagt alla färd sätt). Siffran innebär ca 3 resor/person och dag som är en rimlig uppskattning för det totala antalet resor. Programmet skattar fördelningen av färdmedel enligt nedanstående diagram:

Skattad färdmedelsfördelning



Enligt Trafikverkets alstringsverktyg ger exploateringen upphov till en ökning med ca **55 bilar/dygn** för den nya exploateringen

Trafikalstring baserat på Nynäshamns nyckeltal:

57 bilplatser (inkl bilpoolsplatser)

3-4 bilresor per p-plats /dag

Summa: **170 - 230 bilar/dygn** för den nya exploateringen

Trafikalstring baserad på vanliga nyckeltal för boendeparkering inom tätort:

2 bilresor /boende

80 lägenheter = 140 boende

280 bilresor

5% nyttotrafik = 14 nyttotransporter

Summa: **300 tillkommande bilar/dygn** för den nya exploateringen

Det är viktigt att inte överskatta trafikalstringen så att det ger uttryck för behov av stora väginvesteringar som i sin tur ger biltrafikfokus. Det låga p-talet som innebär att hälften av lägenheterna saknar parkeringsplats motsäger att alstringen kommer att bli så högt som 300 f/d som det högsta resultatet för trafikalstringen visar. Trafikverkets resultat ligger å andra sidan i underkant ur ett Nynäshamnsperspektiv - men kan ge en fingervisning om vad en utveckling mot mer klimatsmarta resor kan innebära.

En rimlig siffra att använda är därför alstringsberäkningen som baseras på antalet p-platser och med den lägre siffran baserad på närheten till centrum och cykelavståndet till pendeltågsstationen.

Trafikalstringen bedöms alltså uppgå till ca 200 bilar/dygn för den nya exploateringen. I maxtimme innebär det ett tillskott på ca 20 bilar/timmar på Höjdgatans korsning med Skolgatan. Den tillkommande trafikmängden kommer inte att innebära någon större fördröjning för biltrafiken lokalt.

Ur ett övergripande perspektiv innebär förtätningen av Nynäshamns centrala delar, som denna exploatering är en del av, att det blir trängre att köra bil med ökade fördröjningar för biltrafiken som en följd. Detta gäller förstås också för bilresor till Stockholms centralare delar där det redan idag råder stor trängsel. Gång, cykel och kollektivtrafik kommer därför på längre sikt bli alltmer attraktivt i förhållande till bilresor speciellt under högtrafik.

5.4 GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

Gångbanorna breddas till 2 m på båda sidor av gatan.

Cyklning sker i blandtrafik med bilar på gatan.

Den nya gång- och cykelbanan som planeras längs Skolgatan föreslås dras igenom korsningen med Höjdgatan. Det innebär en rak och gen förbindelse för gång- och cykeltrafiken och att hastigheten blir låg i korsningspunkten där bilar får väjningsplikt mot både gående och cyklister. Inga övergångsställen anläggs på Höjdgatan men gångbanans kant sänks för ökad tillgänglighet för rörelsehindrade på platser där gående har behov av att korsa gatan.

Höjdgatan lutar ca 8 % längs kvarteret och går inte att bygga om för att minska lutningen. Förgårdsmarken intill det nya kvarteret kommer att vara tillgängligt för personer med rörelsenedsättningar. Det innebär att tillgängligheten klaras lokalt för angöring mellan gatan och entréer men att det

är svårt att ta sig mellan Skolgatan och de nya entréerna med en rörelsenedsättning. Bänkar och räcke kan utgöra en hjälp för äldre och funktionsnedsatta att klara branta lutningar. Sträckan längs Höjdgatans återvändsdel är flackare och ligger under 5 % lutning. Från gatan finns en brant "smitväg" ner till Centralgatan och Heimdalsvägen där närmaste busshållplats ligger.

Cykel är ett bra komplement till kollektivtrafiken i Nynäshamn. Det mesta ligger inom några minuters cykelavstånd. En cykelresa börjar och slutar alltid i en parkering av cykeln. Hur cykelparkeringarna utformas och att de fungerar året runt är därför viktigt för att uppmuntra till cykling. Cykelparkeringen behöver vara attraktiv och trygga och det ska finnas platser i tillräcklig mängd. För boendeparkeringar bör de ligga i markplanet och gärna vara väderskyddade. Helst i direkt anslutning till entrén. Man ska kunna låsa fast sin cykel i ramen och bakhjulet. Många cyklar kostar lika mycket som en bil idag och det finns därför en marknad för låsbara cykelskåp.

Det blir också vanligare med elcyklar och lastcyklar. Laddningsmöjligheter för cyklar och särskilda platser för större cyklar behöver därför ordnas. Utrymme för att mecka och tvätta cyklar behövs också för ett bra cykelliv. Även permobiler kräver möjlighet att parkeras och laddas.

5.5 KOLLEKTIVTRAFIK

Området ligger centralt och avståndet till busshållplats understiger riktlinjer enligt RIPLAN. Med cykel tar det 3 min att ta sig till pendeltåget. Området bedöms ligga i ett bra kollektivtrafikläge.

5.6 ANGÖRING

Längs det nya kvarteret och Höjdgatan gäller parkeringsförbud. Det innebär att korttidsangöring är tillåten och parkering för rörelsehindrade upp till 3 tim. Sopor samlas in i kasuner som hämtas med kranbil från gatan. Gatans lutning måste beaktas vid fortsatt planering av sopkärlen. Lastplats kan vara nödvändigt för att säkerställa att andra bilar inte står i vägen för tömningen.

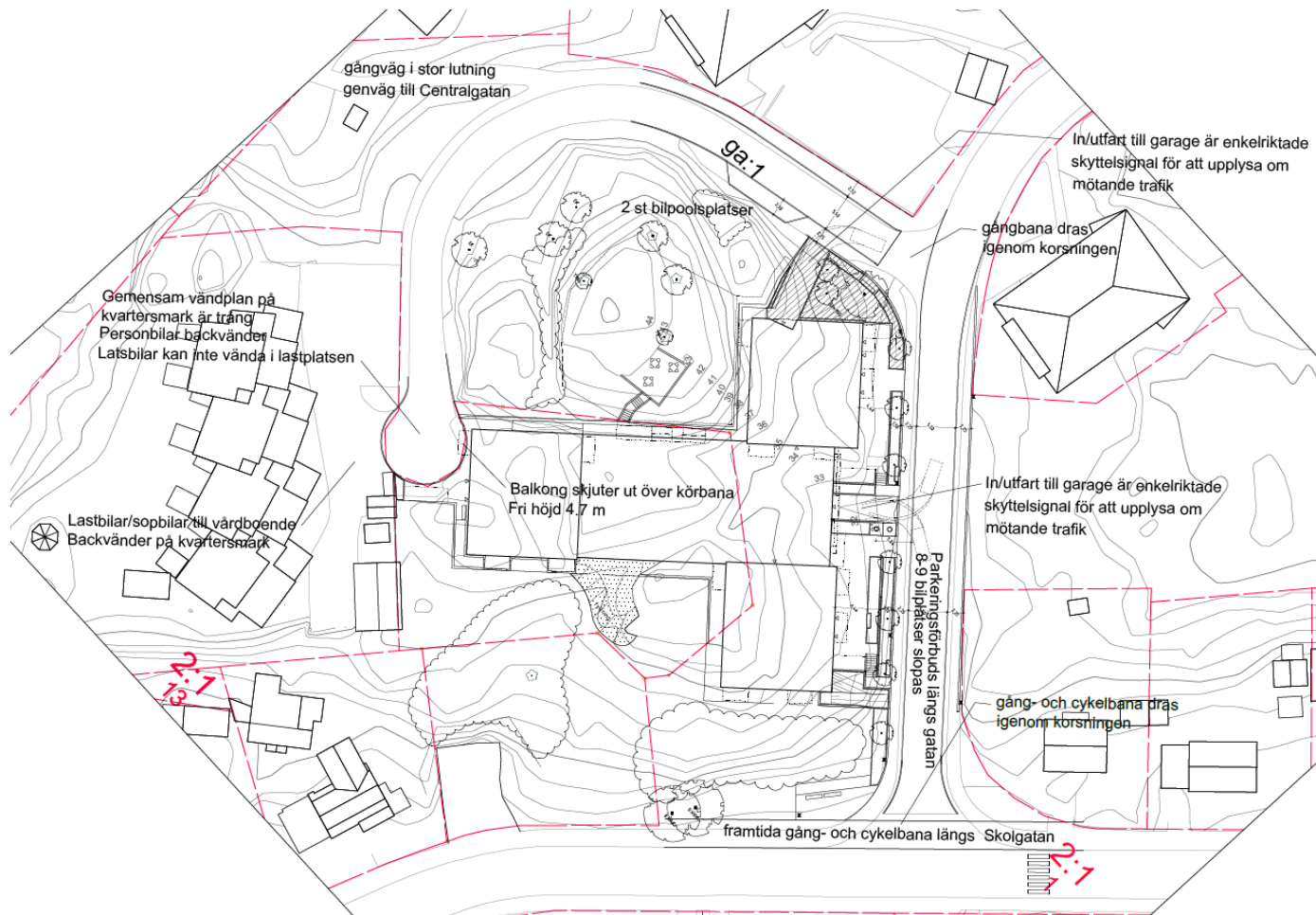
"Möjlighet till källsortering bör finnas i nära anslutning till bostäder. I detaljplaner bör placering av återvinningsstationer samt platser för att lämna farligt avfall samt el- och elektronikskrot beaktas och främjas. Återvinningsstationer bör finnas vid dagligvarubutiker samt viktigare noder. Verksamheter ska själva bestämma vem som tar hand om det avfall från verksamheten som inte är hushållsavfall. De har även ansvar att avfallet hanteras enligt rådande lagstiftning"

Möjligheten att få varor hemkörda är också viktigt för att få ett väl fungerande liv utan bil. Paketboxar med kylmöjlighet i entrén är ett sätt att underlätta att få hem sina varor utan egen bil.

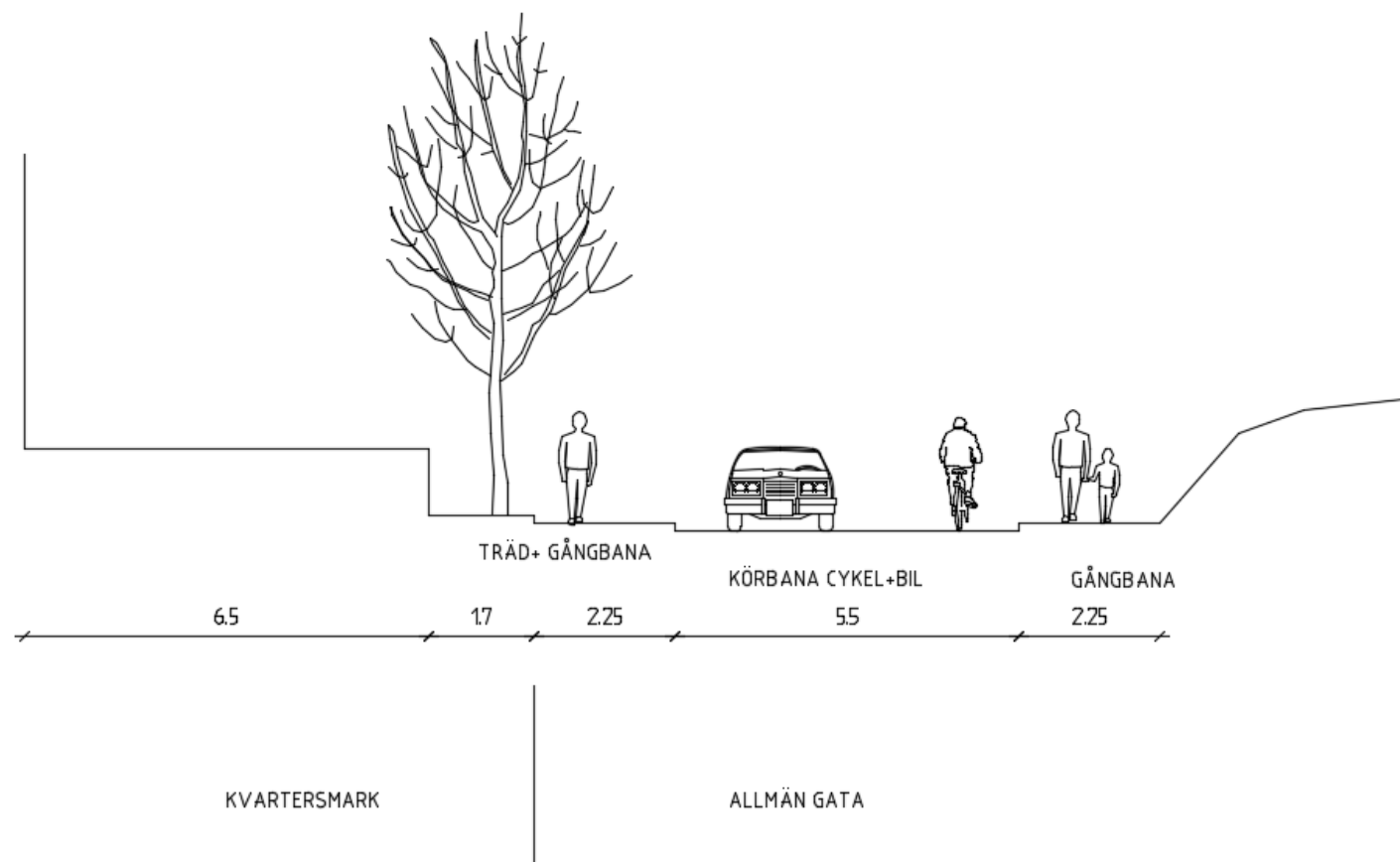
5.7 BILTRAFIK

Hastigheten föreslås sänkas till 30 km/tim på Höjdgatan.

Trafiktekniska konsekvenser av förslaget



Förslag på ny sektion för Höjdgatan



5.8 PARKERING

Enligt PBL ska parkeringskraven lösas inom respektive tomt (eller i närheten av tomten) i skälig utsträckning. Kommunens gator är allmän platsmark och kan inte regleras så att till exempel endast närboende får parkera längs med gatan.

”Grundtanken bakom flexibla parkeringstal är att de boende efterfrågar rörlighet och inte per definition bilparkering.” Alltså; kan efterfrågan av rörlighet tillgodoses utan bil så sänks kraven på parkering. Utöver geografiskt anpassade parkeringstal för flera lokaltyper är samnyttjande av parkering och bilpooler smarta och effektiva lösningar som kan tillämpas i Nynäshamns kommun. Samnyttjande kan till exempel utgöra ett incitament att uppnå mer funktionsblandade städer och orter.”

Det ska minst finnas två cykelparkeringar per bostad, vilket är något lågt ställt krav med tanke på att många hushåll har fler än två cyklar och då besöksparkeringar ingår i normen. Två cykelparkeringar per bostad kan översättas till 20 platser per 1 000 m² BTA om det är större lägenheter som ska byggas. För små lägenheter är två platser per bostad ett bättre mått.

Antal cykelparkeringar för Kv Älgen 160 st

Parkeringstalen för bil kan sänkas vid tillgång till bilpool (zon 1 och delar av zon 2) eller vid samnyttjande. Bilparkeringsnormen inkluderar besöksplatser och i lägen utan andra närliggande tillgängliga parkeringar bör det finnas 1-2 besöksparkeringar per 1 000 m² BTA.

Lägre norm för bostäder med tillhörande miljöbilpool

Om en exploatör för ett nytt område, där det ska byggas bostäder, initierar en miljöbilpool med minimum 1 bilpoolsbil per 15 lägenheter (vilket motsvarar cirka 1 000-1 500 m² BTA) kan byggnormen för bostadsytorna sänkas till 6 platser per 1 000 m² BTA (inklusive besöksplatser, exklusive bilpoolsbilplatser). Totalt 7 platser per 1 000 m² BTA. Lösningen kan tillämpas i zon 1 och i vissa fall i zon 2. För smålägenheter kan normen sänkas ytterligare något om förutsättningarna utreds noggrant.

Zon	Cykelparkeringar antal		Bilparkeringar antal	
	Miniminorm	Ytbehov	Miniminorm	Ytbehov
1	2 per bostad alt. 20 per 1 000 m ² BTA	40 m ²	9* per 1 000 m ² BTA	225 m ²

Området ligger inom zon 1 enligt Nynäshamns parkeringspolicy och har en lägre efterfrågan på parkeringsplatser.

- Byggherren garanterar miljöbilpool för bostadshus i minst fem år enligt strategi i Trafikplanen. I lägenhetsavgiften ingår obligatoriskt medlemskap i bilpoolen och byggherren marknadsför bilpoolslösningen och goda möjligheter för cykelförvaring vid försäljningen av lägenheterna.

Cykelparkeringstalet är 2 platser/lägenhet vilket motsvarar 160 platser för cyklar.

Kvarteret rymmer 6 800 kvm BTA/80 lägenheter – parkeringsnormen för zon 1 - 9 platser per 1000 kvm BTA - motsvarar det ett behov av 61 parkeringsplatser

I garagen finns utrymme att ordna 55 bilplatser på två våningsplan med in/utfart från Höjdgatan samt två platser på gatan (kvartersmark) . Totalt 57 bilplatser - 4 bilplatser saknas enligt parkeringsnorm utan bilpool. Det innebär ett parkeringstal på 0,7 platser/lägenhet (inkl besöksparkering).

**5 bilpoolsplatser krävs för att uppnå 1 bilpoolsplats/15 lägenheter.
Med bilpool enligt ovanstående sänks parkeringsnormen till 6 platser per 1000 kvm BTA vilket motsvarar ett behov av 41 parkeringsplatser + 5 bilpoolsplatser**

**Totalt 46 parkeringsplatser för bil om bilpool ordnas
(11 bilplatser skapas utöver parkeringsnormen för bilpool alternativt kan detta utrymme användas för annat)**

Längs Höjdgatans kvartersgata kan 2 platser för bilpool ordnas som också kan betjäna boende i andra kvarter av området.

Garageplatserna bör innehålla möjlighet att ladda elfordon. Laddhybrider blir allt vanligare och även försäljningen av rena elbilar har satt fart.

6 REFERENSER

Gång- och cykelplan för Nynäshamns kommun (2011)
Parkeringspolicy för Nynäshamns kommun (2014)
Tillgänglighetsplan för Nynäshamns kommun (2010)
Trafikplan för Nynäshamns kommun (2012)