

ter

TRAFIKUTREDNING ÖSTERSKANS

Trafikanalys i samband med
detaljplan Österskans 1 m.fl



SAMMANFATTNING

Österskans är en plats i centrala Halmstad vid Nissans östra kant. Här planeras för en ny saluhall och ett hotell. En ny detaljplan för "Österskans 1 med flera" är tänkt att gå på samråd till sommaren 2020. På platsen låg fram till december 2017 en central bussterminal som var en knutpunkt för både tätortsbussar och regionbussar. Idag har funktionen som knutpunkt flyttats till den nya regionbussterminalen vid centralstationen och endast tätortsbussar trafikerar platsen.

Syftet med trafikutredningen är att uppdatera en tidigare gjord trafikutredning med nya förutsättningar som finns för förslaget. Utredningen ska beskriva trafikflöden idag och framtida trafikflöden för 2040.

Trafikflödena för samtliga trafikslag kommer att öka, framförallt på grund av att Halmstad växer och får fler invånare och fler verksamheter men till viss del också beroende på de nya verksamheterna som föreslås.

Den nya utformningen av platsen ska möjliggöra för bättre och säkrare ytor för gång och cykeltrafiken. Samtidigt behöver kollektivtrafiken ha en bra framkomlighet då Österbro används av majoriteten av Halmstads tätortsbussar. För att det nuvarande busslinjenätet ska fungera måste körbara förbindelser för tätortsbussarna bibehållas mellan Österbro och Stationsgatan, samt mellan Österbro och Viktoriagatan. Körspårs-simulering för buss har analyserats för att säkra utformningen för busstrafikens framkomlighet. Det nya hotellet och saluhallen ska bidra till upplevelsen av platsen och kommer i sig också att bidra till ett större flöde av olika trafikanter.

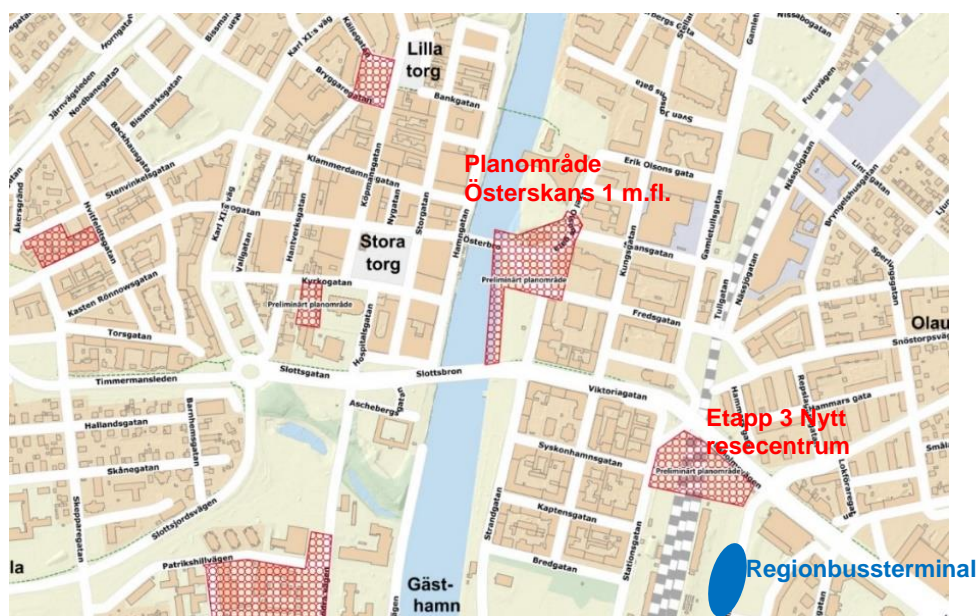
Cykeltrafiken kommer att tydliggöras med färre men tydligare och mer orienterbara stråk och även för fotgängare kommer stråken att bli mer lättorienterade och tydliga. Konfliktpunkter mellan de olika trafiklagen behöver hanteras vidare bland annat genom en tydlig utformning i genomförandet av detaljplanen.

innehåll

BAKGRUND	3
Syfte	4
Metod	5
DAGENS FÖRUTSÄTTNINGAR	6
Gångtrafik	6
Cykeltrafik	7
Kollektivtrafik	9
Biltrafik	11
DETALJPLANFÖRSLAGET OCH TRAFIKLÖSNINGARNA	12
Gångtrafik	13
Cykeltrafik	15
Kollektivtrafik	17
Biltrafik	19
Gods och varuleveranser	21
FORTSATT ARBETE	22
Gångtrafik	22
Cykeltrafik	22
Kollektivtrafik	22
Biltrafik	22
Gods och varuleveranser	23
Utryckningstrafik	23

BAKGRUND

Platsen Österskans är lokaliserat i centrala Halmstad, mellan Picassoparken och Kapsylparken intill Nissans östra strand och inom gångavstånd från både stadens centrala shoppingstråk och Centralstationen. Österskans användes fram till 2012 i som bussterminal och var en viktig knutpunkt för Halmstads lokala och regionala kollektivtrafik. Regionbussarna flyttade 2012 till resecentrum, men trafikerade fortfarande Österskans och Stora Torg. I december 2017 flyttade Österskans funktion som knutpunkt och bussterminal då nya lägen för stadsbusstrafiken invigdes på Laholmsvägen vid Resecentrum. Då gjordes även justeringar i linjedragningen och regionbussarna slutade trafikera Österskans och Stora Torg. Idag trafikerar lokalbussarna förbi platsen men inte regionbussarna.



Figur 1. Karta på området för detaljplanen Österskans 1 m.fl. Även andra pågående detaljplaner syns. Källa: www.halmstad.se 2020-03-12

Halmstads kommun planerar att bygga om den tidigare platsen för bussterminalen till en offentlig mötesplats i samband med anläggandet av ett hotell med en saluhall. Under 2017 utlyste Halmstad kommun en markanvisningstävling för framtida Österskans. Tävligen vanns med förslaget – *Nya sammanhang* med målet att omvandla platsen från ett trafiknav till en kulturell knutpunkt. Visionen i förslaget är att Österskans ska utvecklas till en centrumpunkt för stadslivet i Halmstad. Österskans ska bli en plats för möten mellan människor med funktioner som kultur, handel och fritidsliv och platsen ska locka besökare i olika åldersgrupper. Österskans omvandlas till ett centralt kulturtorg som knyter samman det nya hotellet och saluhallen med Stadsbiblioteket, Halmstad teater och Nolltrefem-huset som är ett kulturhus för unga. Kring hotellet, saluhallen och kulturtorget stärks även kopplingarna till rekreativa gång- och cykelstråk ut med Nissan via Picassoparken och Kapsylparken.

Utgångspunkten för trafikutredningen är övergripande målsättningarna för trafiken som finns antagna i Framtidsbild 2030 och i Halmstads transportstrategi 2030 och bygger på att alla ska ha möjlighet att röra sig på ett miljövänligt sätt och att den fysiska planeringen ska ta hänsyn till att gång-, cykel-, kollektivtrafik och biltrafik prioriteras i nämnd ordning. Det pågår ett arbete med ny översiktsplan och en framtidsbild 2050 med nya mål för trafiken som ännu inte är antagna.

Övergripande målsättning för trafik i Halmstads transportstrategi 2030

"I Halmstad är det lätt för människor att resa och förflytta sig. Alla invånare har goda förutsättningar att röra sig på ett tryggt och miljövänligt sätt. I hela kommunen finns ett väl utbyggt nät av gång och cykelvägar. Halmstad har bra planerade vägar och en välfungerande kollektivtrafik som möjliggör ett hållbart samhälle."

Framtidsplan 2030

"För en hållbar utveckling av Halmstads kommun ska andelen resor och transporter med mer resurssnåla transportslag öka. För persontransporter ska den fysiska planeringen ta hänsyn till att gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik prioriteras i nämnd ordning."

Framtidsbild 2050

"I Halmstad 2050 är det lätt att göra rätt. Det är smidigt att resa och vardagspusslet underlättas när hållbara transporter utgör en helhet tillsammans med service, bostäder och arbetsplatser."
"Halmstad 2050 är en levande plats med attraktiva boendemiljöer, effektiva hållbara kommunikationer och närhet till jobb, utbildning och service."
"Halmstad utgör en nod i Halland, med god uppkoppling till storstadsregionerna i norr och söder. Det är lätt att resa hållbart både inom kommunen och längre bort. Stadskärnan är en naturlig mötesplats för invånarna."

METOD

I uppdraget har tidigare gjord trafikutredning studerats och i samverkan med Halmstads kommun har de nya förutsättningarna identifierats. Följande moment har ingått i arbetet:

- Platsstudie och räkning av gång och cykeltrafikanter för att se flödesfördelning.
- Sammanställning av gjorda trafikräkningar i området.
- Körspårssimulering för boggiebuss av illustrationsförslaget.
- Identifiering av konfliktpunkter för olika trafikantgrupper.
- Uppräkning av trafikflöden till 2040 års nivå.
- Identifiera vilka trafikfrågor som behöver hanteras vid genomförandet av detaljplanen.

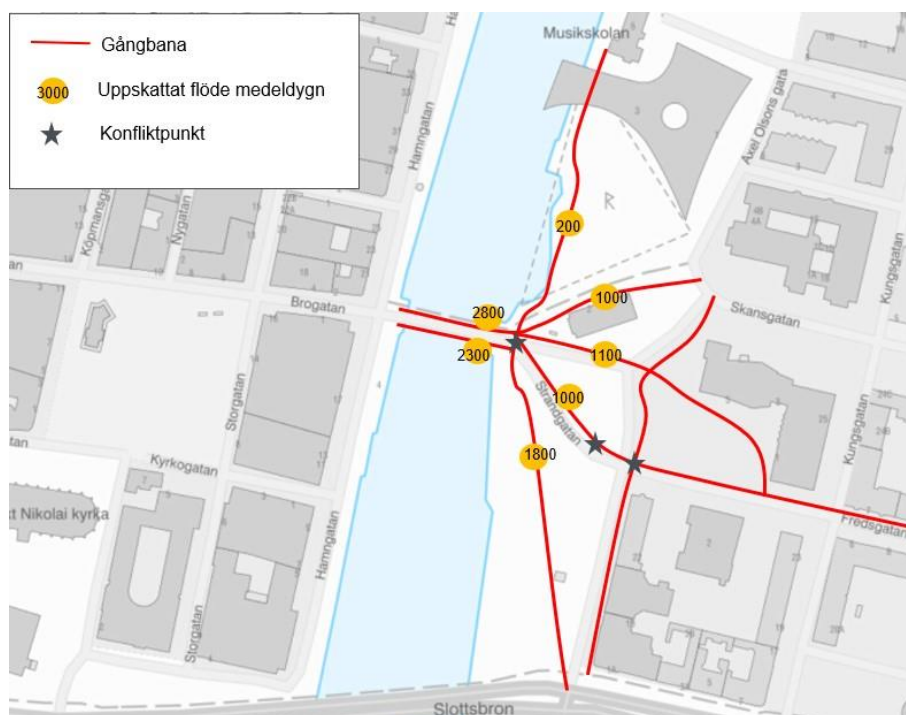
DAGENS FÖRUTSÄTTNINGAR

I detta kapitel beskrivs hur trafiken fungerar i området idag (2020) med de senaste gjorda trafikmätningarna för olika trafikslag i området. Detta beskrivs för att förstå hur framtida trafikströmmar kan se ut och för att få en bild av vilka konfliktpunkterna mellan olika trafikslagen kan vara.

GÅNGTRAFIK

Vid Österskans strålar befintliga rekreativa gångstråk längs Nissan och gångstråk mot Centralstationen och övriga östra delar av Halmstads stadskärna samman och gångtrafiken leds vidare mot shoppinggatorna i centrum via gångbanorna på Österbro. Gångvägnätet är omfattande, men av mycket varierande kvalitet, både vad gäller gångvägarnas standard och vad gäller orienterbarhet och genhet. Kring Österskans finns relativt få reglerade korsningspunkter för gångtrafiken, och flera av de korsningspunkter som finns delas med cykeltrafiken. Kring den tidigare bussterminalen har biltrafiken stängts av med krukor och planteringar.

De mest frekvent använda gångstråken vid Österskans är över Österbro där en stor del av gångflödet sker via Picassoparkens gång- och cykelstråk. Många rör sig också till och från Fredsgatan och Skansgatan.

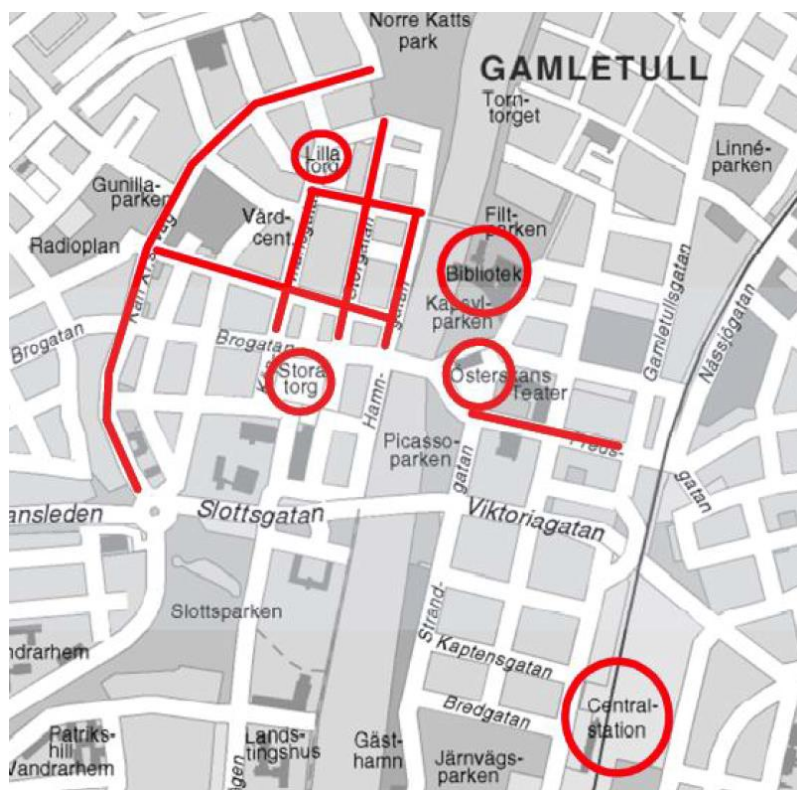


Figur 2. De viktigaste gångstråken i området. Siffrorna är en uppskattning och uppräknings till ett ungefärligt medelvärde per dygn utifrån gjord räkning på plats 2020-03-28. Konfliktpunkter mellan motorfordon och gång- och cykeltrafik är markerat med en stjärna i kartan.

I Halmstads cykelplan delas stadens cykelstråk in i tre kategorier: superstråk, huvudstråk och lokala länkar. I direkt anslutning till Österskans finns inga länkar som tillhör superstråken eller huvudstråken. Relativt nära återfinns dock superstråken längs Viktoriagatan/Slottsbron och längs Stationsgatan/Gamletullsgatan.

I anslutning till Österbro finns flera cykelpassager över bilvägar där konflikt uppstår med biltrafiken. Gångstråk korsas också frekvent av cykelstråk där konflikt kan uppstå mellan gång och cykeltrafikanter. Kring Österskans korsas även flera cykelstråk. För cyklister kan trafiksituationen kring Österskans idag upplevas som rörig och svåröverskådlig, med en blandning av separerade och ej separerade gång- och cykelbanor, enkelriktning och dubbelriktning, cykelöverfarter och oregrerade gång- och cykelpassager, och korsande gång- och cykelflöden på en liten yta.

En viktig del i att få fler att använda cykeln är att det finns trygga och säkra cykelparkeringar. I cykelplan 2017 pekats särskilt vissa platser och stråk ut som viktiga där Österskans är en del där behovet uppmärksammas. Eftersom funktionen som terminalhållplats upphörde i december 2017 kan behovet idag se annorlunda ut. Men med tanke på målet att utveckla platsen till en framtida mötesplats och att det finns många målpunkter i området kommer behovet av cykelparkering att finnas kvar.



Figur 4. Karta Punkter och sträckor där behovet av allmänna cykelparkeringar har påpekats i medborgardialog. Källa: Cykelplan 2017, Halmstad

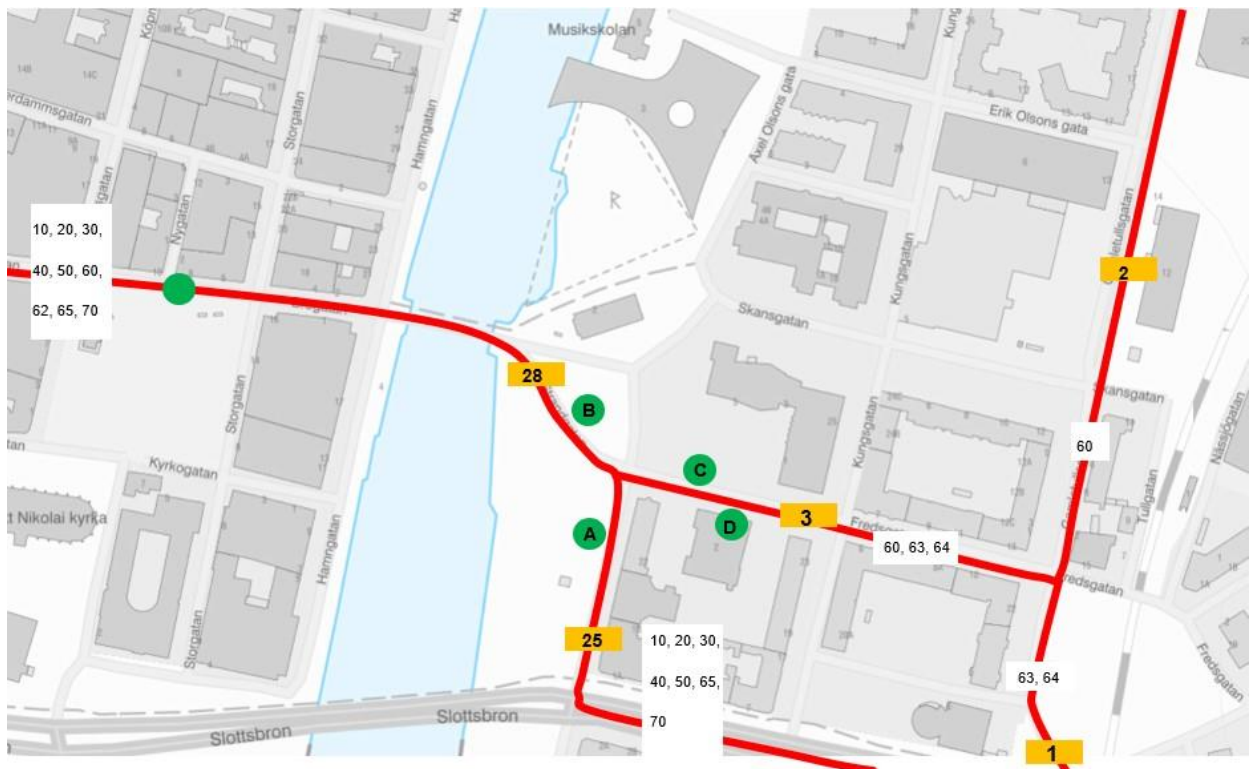
KOLLEKTIVTRAFIK

Österskans har fram till december 2017 varit en knutpunkt för Halmstads stadsbusstrafik och användes även av den regionala busstrafiken. Idag har knutpunkten flyttats till resecentrum men hållplatsen Österskans trafikeras fortfarande av en majoritet av stadsbuslinjerna, medan regionbussarna har flyttat till Resecentrum. Tåtortsbussarna gick 2017 från en linjedragning med ett nav (Österskans) till en annan linjestruktur med flera viktiga större bytespunkter markerade med vita ringar/ovaler i linjekartan nedan. Hållplatsen Österskans angörs av 11 busslinjer och under en högtrafiktimme gör cirka 56 bussar uppehåll vid hållplatsens fyra olika lägen. Bussarna angör Österskans via Österbro i väster och via Fredsgatan och Strandgatan i öster och söder.



Figur 5. Linjenätskarta stadsbusstrafiken i Halmstad Källa: Hallandstrafiken

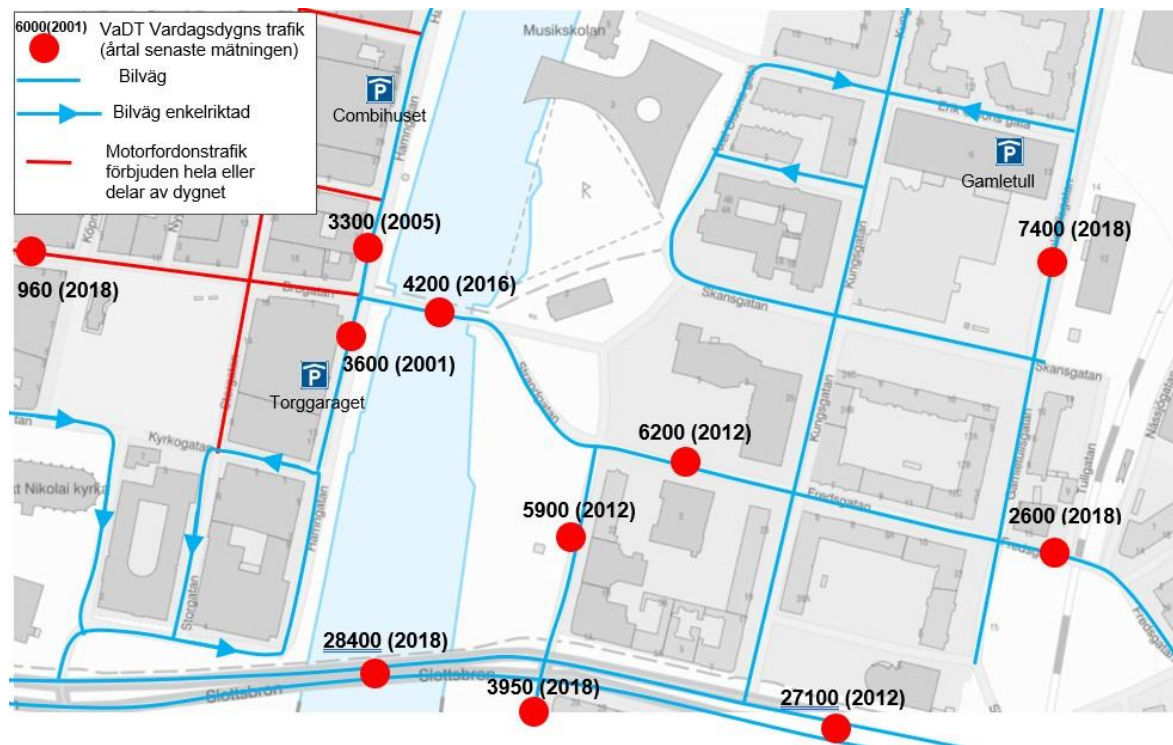
En normal vardag passerar ca 900 bussar Österbro och Österskans (bedömning gjord vid en kontroll 2018). På hållplatsens fyra lägen sker totalt ca 470 påstigningar per vardag (snitt räknat oktober 2019). Samma siffra var 680 påstigningar för oktober 2018. Det innebär att antalet påstigande minskat vilket kan bero på att resenärerna i större omfattning byter buss vid resecentrum och Stora torg. Stadsbusstrafiken kommer att fortsätta att trafikera hållplatser på Österskans när hotellet och saluhallen är färdigställda. Hallandstrafiken planerar att byta ut fordonsflottan och en ny entreprenör har handlats upp och kommer att köra trafiken under 2020. För att det nuvarande linjenätet ska fungera måste körbara förbindelser bibehållas mellan Österbro och Stationsgatan, samt mellan Österbro och Viktoriagatan. Kopplingen Österbro – Fredsgatan är en viktig koppling för busslinje 60, som fortsatt behöver trafikera sträckan.



Figur 6. Tåtortrafik vid Österskans. Hållplatsen Österskans har fyra olika lägen idag A, B, C och D som trafikeras av olika linjer. Busslinjerna som trafikerar olika sträckor visas i de vita fälten och antal bussar per timme och riktning i rusningstrafik på de olika gatorna redovisas i de orangea rutorna.

BILTRAFIK

Österskans omges i huvudsak av smala lokalgator med lugn trafikrytm. Den skyltade hastigheten är genomgående 30 km/tim. För biltrafik är gatorna vid Österskans i första hand användbara vid angöring till shoppingstråk i centrum, Stadsbiblioteket, Halmstad teater, samt bostäder direkt öster och norr om Österskans. Trafikflödena ligger mellan 4200 och 6200 fordon per vardagsdygn.



Figur 7. De senast uppmätta biltrafikflödena och körvägar för bil vid Österskans idag.

Österbro är en viktig länk för biltrafiken där man kan nå flera större parkeringsanläggningar i centrum från olika håll vilket gör trafiksystemet robust. Biltrafiken till parkeringshusen Torggaraget, Combihuset och P-hus Gamletull nås via Österbro och är troligen en stor andel av det totala trafikflödet.

Nr:	Plats:	1981	1984	1987	1989	1990	1993	1994	1996	1997	2000	2004	2008	2012	2016	2018
2	Österbro	6600	7200	7200	7987	6600	5809		6072		6640	5781		3999	4223	
45	Strandgatan	6130	5719	5978		5940	5718		6238		6098	6830		5860		
46	Fredsgatan	8534	7281	8046		8739	7298	7330	7012		7150	7965		6163		
Uppdaterad 2018.10.26													* nytt läge			
													Räknade under ombyggnad Laholmsvägen			

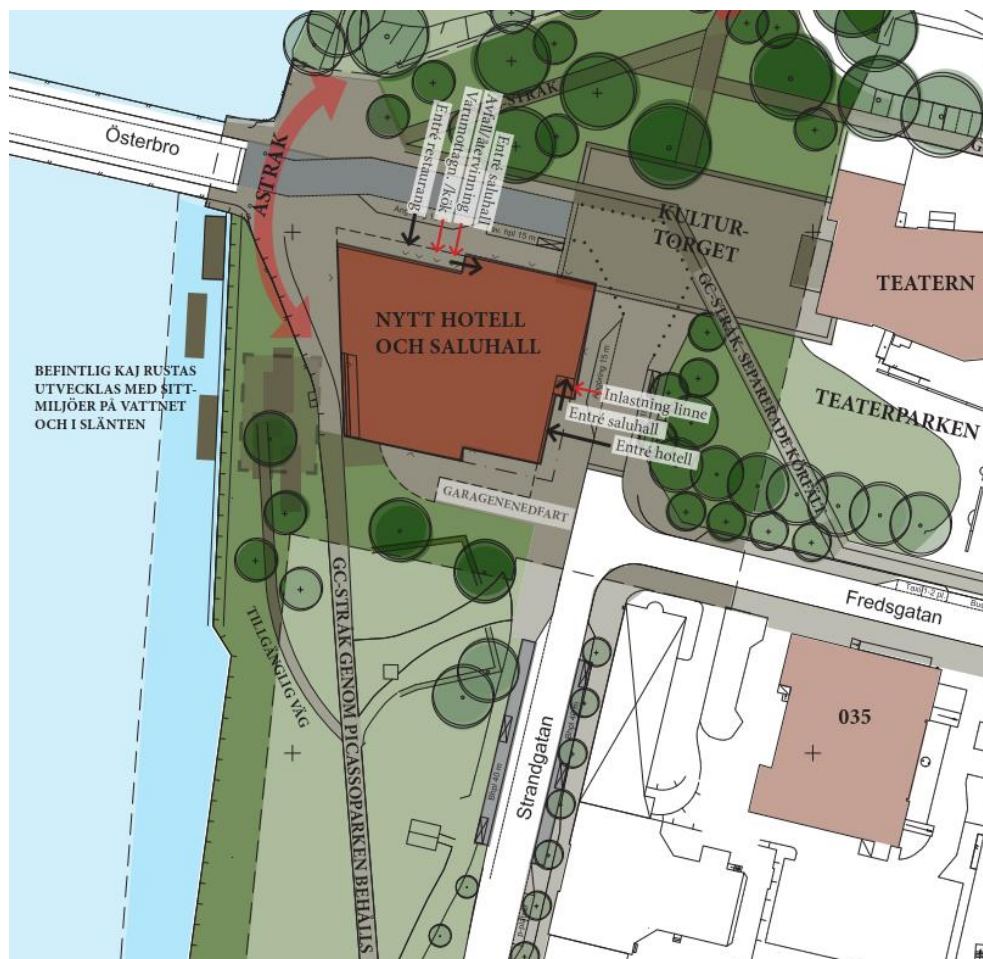
Figur 8. Tabell för historiska biltrafikflöden för gatorna runt Österskans

Biltrafikflödena på Österbro har legat relativt konstant från 80 och 90 talet till omkring år 2000 och har därefter sjunkit till ca 4000 fordon per dygn. Strandgatan har under många år haft ett relativt konstant biltrafikflöde omkring 6000 fordon per dygn och Fredsgatan ser ut att efter 2004 fått ett minskat biltrafikflöde och ligger i den senaste mätningen på ca 6200 fordon per dygn.

DETALJPLANFÖRSLAGET OCH TRAFIKLÖSNINGARNA

I följande avsnitt redogörs kortfattat för hur gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafiken ska fungera med den nya detaljplanen på det framtida Österskans och vilka konsekvenser det innebär för olika trafikantgrupper. I avsnittet redovisas en bedömning av trafikflödena 2040 och vilka konfliktpunkter som behöver beaktas i det fortsatta arbetet.

Österbro och Strandgatan är viktiga gator för tätortsbussar och biltrafikens framkomlighet till centrum. I arbetet med trafiklösningen har körspår gjorts för boggiebuss som gatuutformningen i illustrationsskissen till detaljplanen anpassats efter. En förlängning av den dubbelriktade cykelbanan på Fredsgatan fortsätter på norra och östra sidan om gatan så att det inte blir konflikter med gångtrafiken längs saluhallen och hotellet. Genom att ge gatan en annan vinkel och en mindre skarp vinkel i kurvan skapas också större ytor för gående mot hotellet och saluhallen där många gående kommer att röra sig.



Figur 9. Detalj Illustrationsplan för Hotellet och Saluhallen, med funktioner för in- och utlastning med mera 2020-04-14.

En bedömning har gjorts på vilken trafikstring som verksamheterna i detaljplanen kan ge. Schablonsiffror för antal anställda och besökare per 1000 kvm BTA har använts för hotell, restaurang och handel och har sedan fördelats till olika färdmedel utifrån en antagen färdmedelsfördelning 2040. Den totala alstringen till saluhall, hotell med restaurang bedöms vara ca 1700 resor per vardag för samtliga trafikslag. Trafikflödena från de nya verksamheterna är bara en liten del cirka 3-5% av den totala trafikökningen som kommer ifrån att Halmstad växer och fler då också rör sig i området.

	Färdmedelsfördelning (RVU 2018)	Bedömd fördelning 2040
Bil	62%	50%
Tåg	2%	4%
Buss	9%	12%
cykel	17%	21%
Gång	7%	10%
Övrigt	3%	3%
TOT:	100%	100%

Bedömningen är gjord med ett antal antaganden som att vi reser lika mycket per person och dag som vi gjorde 2018 och en bedömd färdmedelsfördelning för 2040 och ska därför ses som en grov uppskattning av de framtida trafikflödena. De uppskattade flödena finns redovisade i kartorna under respektive färdmedel i figur 10–13.

GÅNGTRAFIK

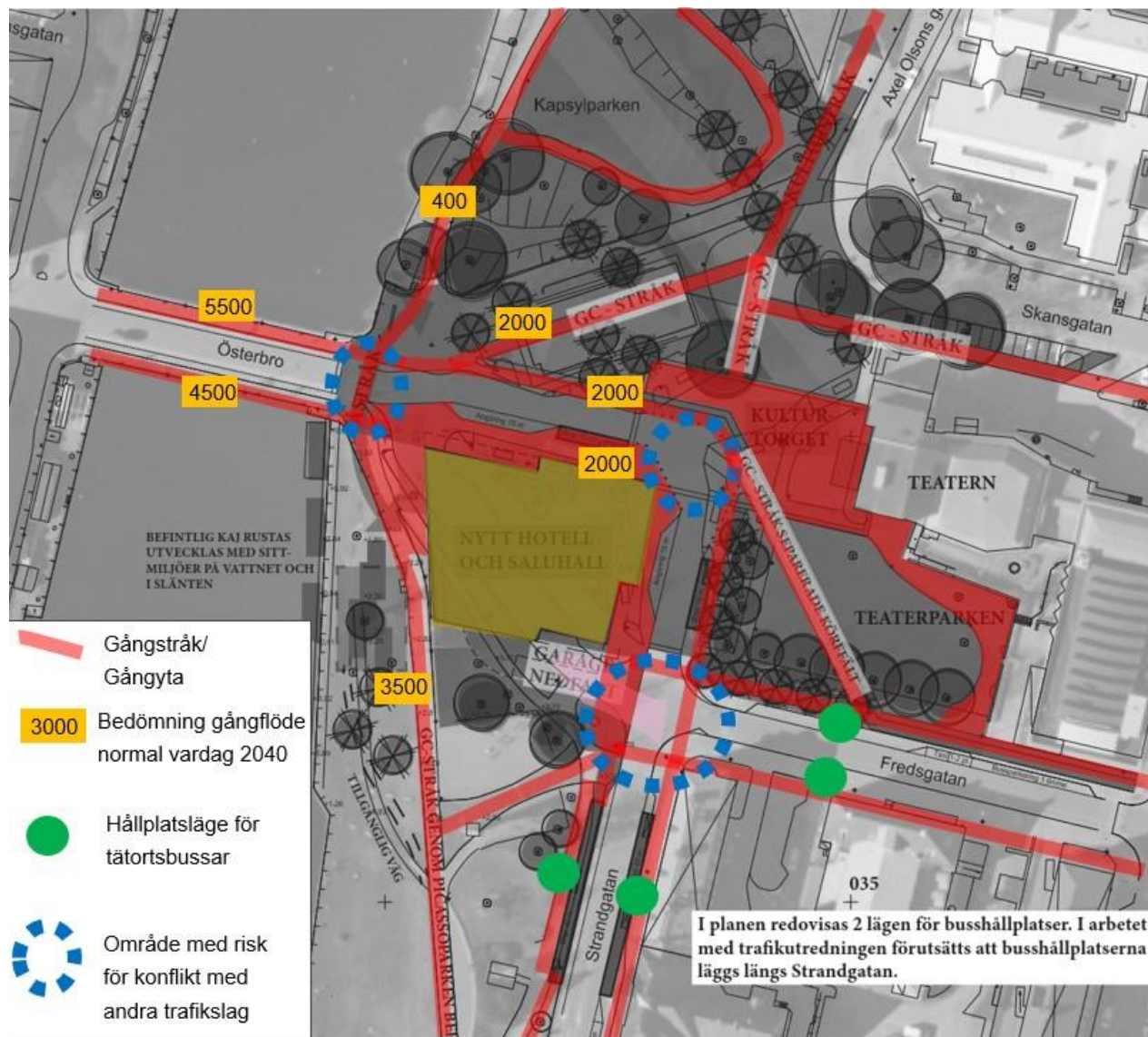
Halmstads översiktsplan och transportstrategi förespråkar att gång-, cykel- och kollektivtrafiken gynnas framför biltrafiken i stadskärnan. Vid konfliktpunkter som identifieras bör alltså gång- och cykeltrafiken prioriteras, men även busstrafiken behöver ha en bra framkomlighet. Gångstråken till hållplatslägena för busstrafiken är också viktiga och behöver vara gena och attraktiva.

I figur 10 visas förslagets gångstråk och torgytor. Kring det nya hotellet och saluhallen föreslås breda stråk där gångtrafiken ges företräde. För att minimera konflikter mellan gående och cyklister på gångytorna närmst hotellet och saluhallen placeras cykelparkering så nära närliggande cykelstråk som möjligt (se kapitlet för cykeltrafik).

Längs Nissan föreslås befintliga rekreativa stråk för gångtrafiken i Kapsylparken stärkas. Cyklister ska ledas mot de större GC stråken längs Axel Olssons gata och Strandgatan. Mellan Österbro och Stadsbiblioteket rustas befintlig gångbana upp. Kopplingar till den nya Saluhallen och hotellet för gående kanaliseras i de punkter där det är naturligt att röra sig och här behövs en utformning med tydliga passager för gående.

Den dubbelriktade gång- och cykelbanan längs Fredsgatan förlängs över kulturtorget och ansluter till Österbros norra del. I denna punkt behövs också en tydlig gång- och cykelpassage där det blir tydligt vilka ytor som ska användas

för respektive trafikslag. I och med att gång- och cykelvägnäten styrs upp och kanaliseras i vissa punkter där utformningen tydliggörs minskar antalet konfliktpunkter mellan fotgängare och cyklister.



Figur 10. Gångstråk och gångytor och hur de kopplar till olika målpunkter samt konfliktpunkter för gångtrafiken

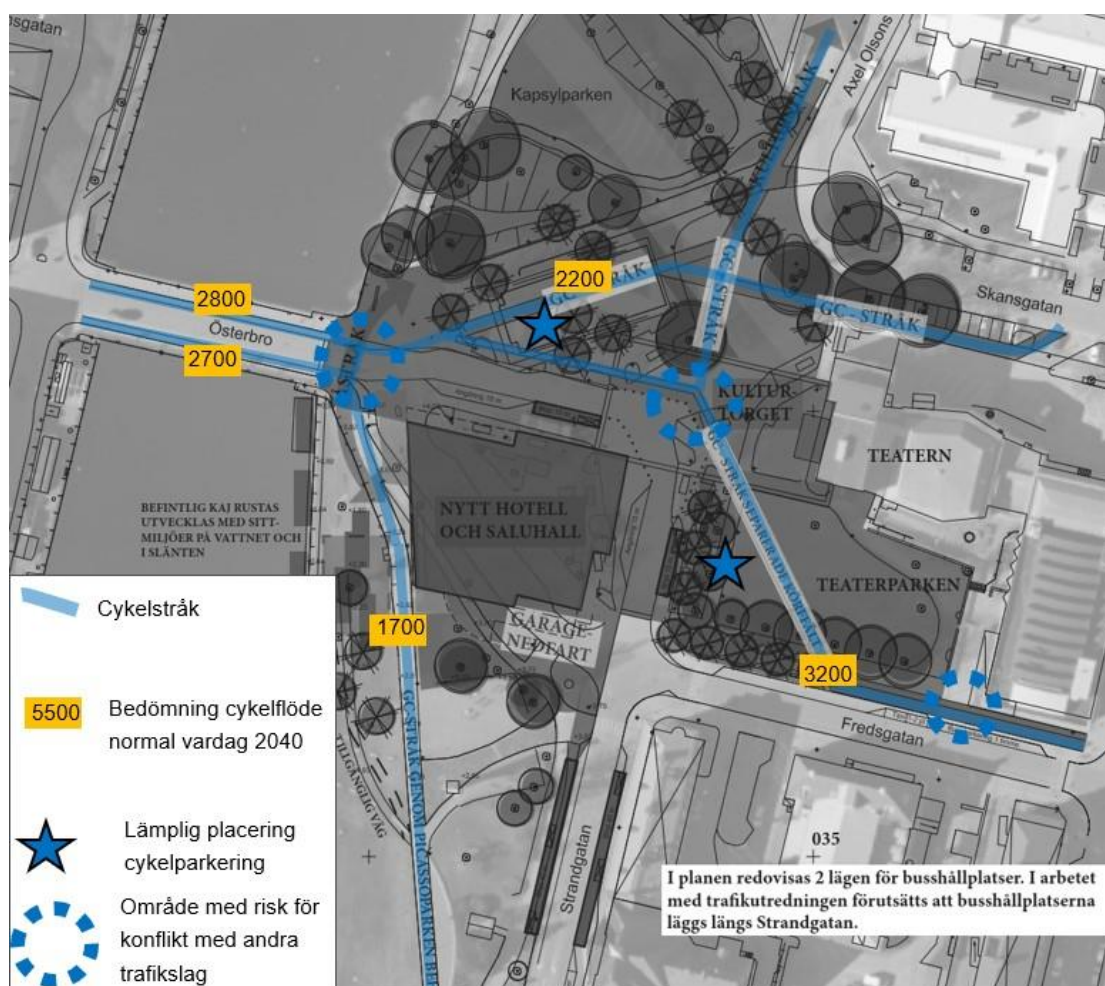
En bedömning har gjorts för vilka förväntade gångflöden de olika stråken kommer ha en normal medelvardag 2040 vilket redovisas i figur 10 ovan. Bedömningen görs med utgångspunkt för den mätning som genomförts med en uppräknig av flödena som tar hänsyn till mål om ökad gång, cykel och kollektivtrafik, befolkningsökning till 2040 samt de tillkommande verksamheterna (Hotell och Saluhall).

CYKELTRAFIK

I Figur 11 visas de föreslagna cykelstråken. Målsättningen med cykelvägnätet kring det nya hotellet och saluhallen har varit att höja standarden på de cykelstråk som i det tidigare arbetet identifierades som särskilt viktiga, och att satsa på färre men bättre cykelbara förbindelser kring Österskans. Syftet med detta är att skapa ett sammanhängande cykelvägnät som är snabbt, orienterbart och gent mellan närliggande målpunkter, där framkomligheten inte drabbas av att andra trafikslag frekvent behöver korsas, och där konflikter mellan fotgängare och cyklister förebyggs. För att undvika cykling längs gångbanan vid saluhallen och hotellet är det viktigt att trygga och säkra cykelparkeringar läggs vid cykelstråken på norr om Österbro och öster om Strandgatan.

Över Österbro kan befintliga cykelfält behållas, Det rekommenderas därför att ha kvar enkelriktade cykelbanor över bron och att istället utforma korsningspunkter över gatan med hastighetsdämpande åtgärder.

Cykelfälten på Österbro kopplas samman med cykelbanan längs Fredsgatan och i förlängningen superstråket längs Stationsgatan via det nya kulturtorget. Strax öster om bron mellan Österbro och Stadsbiblioteket skapas en ny genare koppling till cykelbanan norrut längs Axel Olssons gata. Söderut genom Picassoparken föreslås cykeltrafiken fortsatt gå samlat med gångtrafiken. Med förslaget blir cykelvägnätet kring Österskans betydligt mer renodlat än idag och antalet platser där konflikter med andra trafikantgrupper riskerar att förekomma minskar.

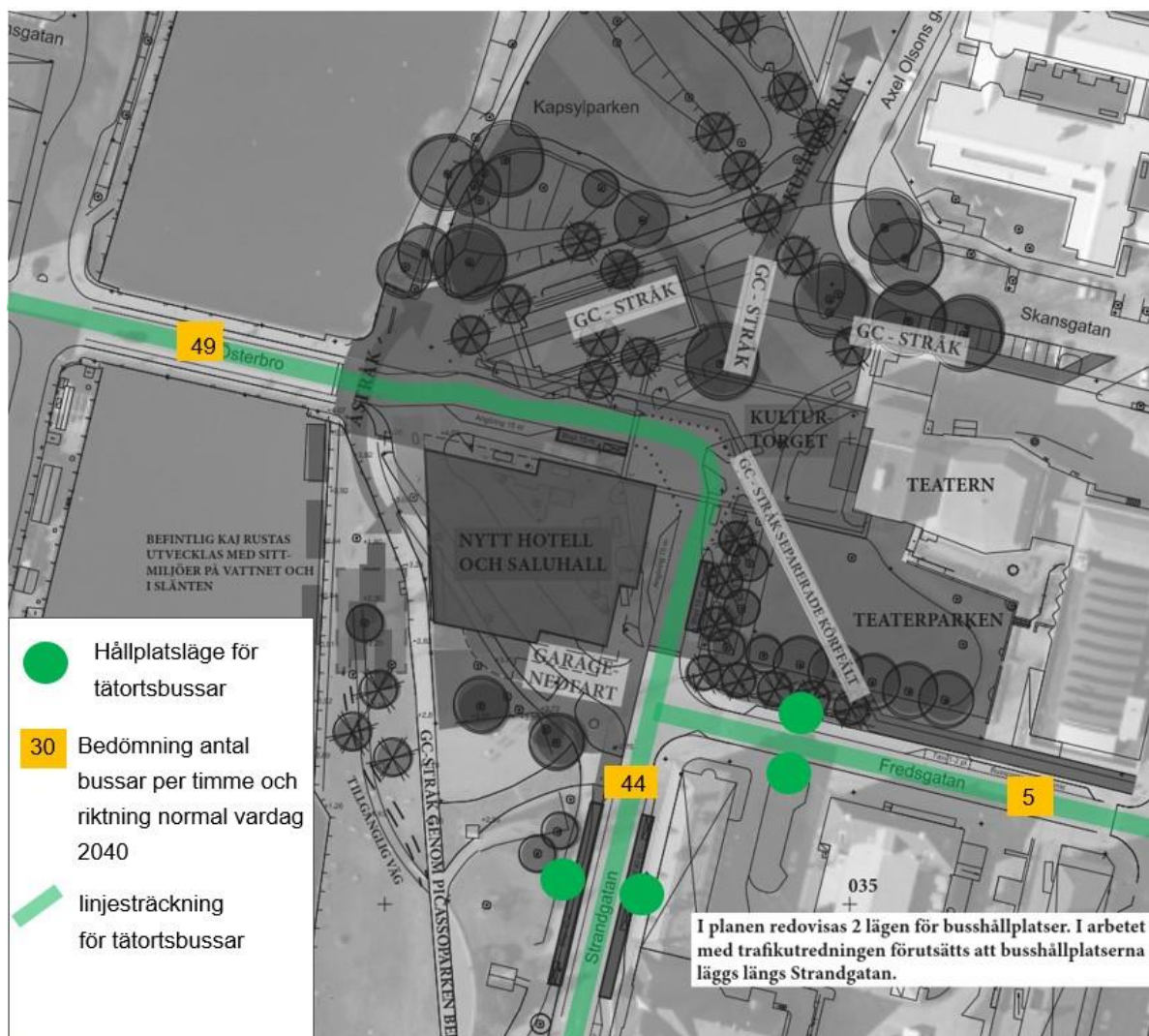


Figur 11. De viktigaste cykelstråken vid Österskans samt lämpliga lägen för säkra och trygga cykelparkeringar

En bedömning har gjorts för vilka förväntade cykelflöden de olika stråken kommer ha en normal medelvardag 2040 och redovisas i figur 11 ovan. Bedömningen görs med utgångspunkt för den räkning som genomförts med en uppräknig av flödena som tar hänsyn till mål om ökad gång, cykel och kollektivtrafik, befolkningsökning till 2040 samt de tillkommande verksamheterna (Hotell och Saluhall).

KOLLEKTIVTRAFIK

Målsättning i förslaget har varit att lokalisera hållplatsen på ett sätt så att tillgängligheten till de viktigaste målpunkterna i närområdet – Stadsbiblioteket, Halmstad Teater, samt det nya hotellet och saluhallen – blir så god som möjligt. Kollektivtrafiken och framförallt stadsbusstrafiken behöver bli mer effektiv och attraktiv och målen är att öka andelen resor med buss. För att inte negativt bidra till en sämre punktlighet för busstrafiken behöver busstrafiken ha tillräckligt utrymme för att kunna mötas i kurvan vid den nya Saluhallen. Därför har förslaget anpassats och testats med körspår för boggiebuss, som är den busstyp som kräver mest utrymme. Hållplatsen på Strandgatan hamnar nära målpunkterna och genom att skapa tillräckligt stora väntytor för på- och avstigande kan man med hållplatsläget också skapa en offentlig plats som bidrar till folklivet på det nya Kulturtorget. Genom att placera hållplatsen på Strandgatan kan hållplatsytorna göras tillräckligt långa för två bussar att stanna samtidigt. Med en rak inkörning till hållplatsen och genom att placera det östra hållplatsläget en bit ut i gatan skapas bättre framkomlighet för kollektivtrafiken. Det blir då större ytor för på- och avstigande och bättre framkomlighet för andra gående som passerar hållplatsen. Även bullersituationen kan förbättras då körbanan kommer längre ifrån husfasaden med en sådan lösning. Befintliga hållplatslägen längs Fredsgatan lämnas orörda. Det är mest troligt att busstrafiken fortsatt kommer att gå förbi Österskans både på Fredsgatan och Strandgatan då det inte finns så många alternativa körvägar för att samtidigt nå Stora torg. Bedömningen av antal bussar i figur 11 bygger på att inga större förändringar görs av linjenätet och att andelen resor som görs med buss ökar från idag (2018) 9% till 12%. Det finns en osäkerhet i bedömningen då man istället för att köra fler bussar kan börja köra längre och mer kapacitetsstarka bussar för att transportera fler resenärer. Det är oklart hur bussflottan ser ut fram till 2040 och därför finns också en osäkerhet i siffrorna.

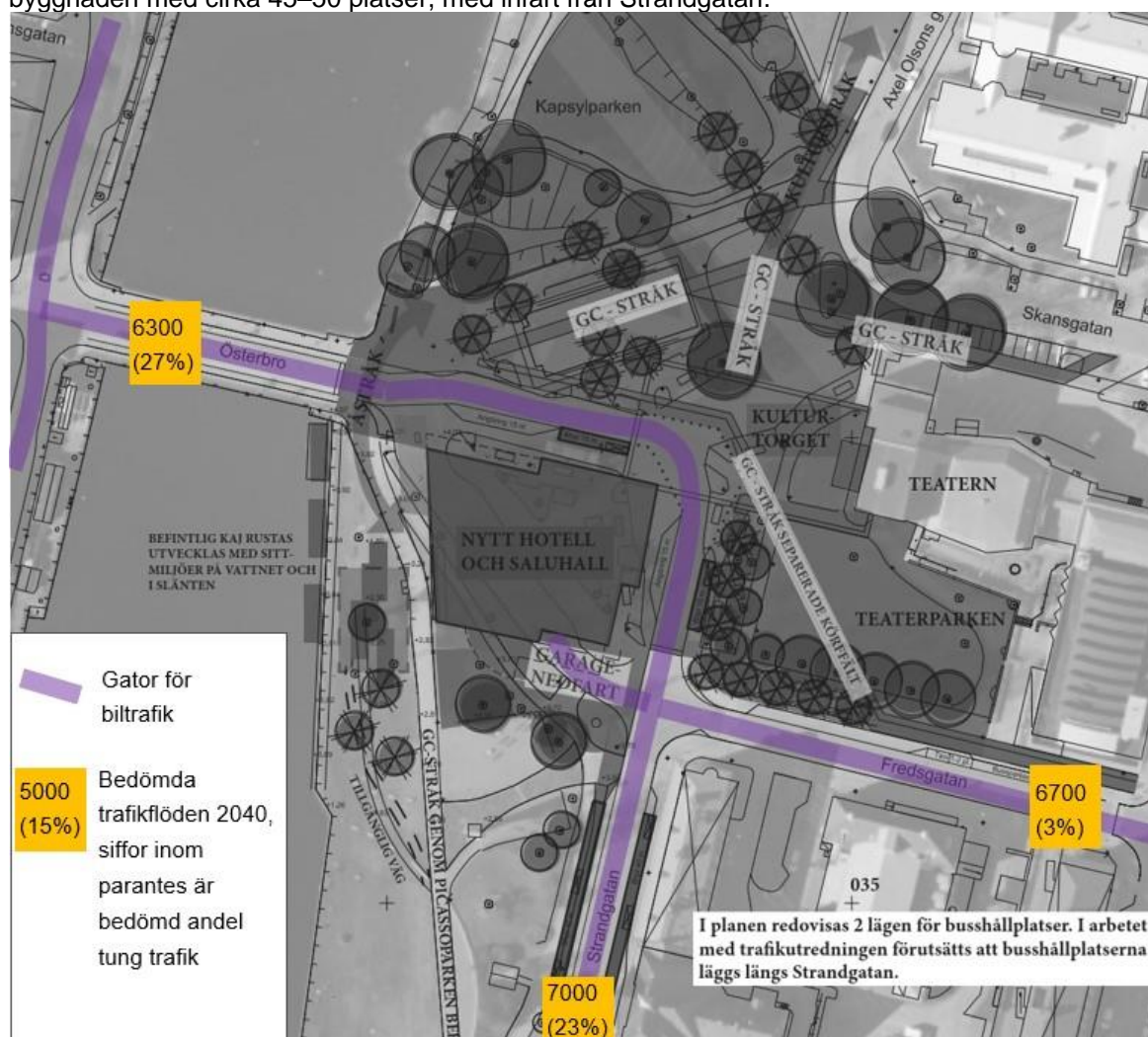


Figur 12. Linjesträkning för tätortsbussar, med bedömt flöde per maxtimme och riktning

BILTRAFIK

För att få en trygg och säker trafikmiljö är det viktigt att detaljutformningen innebär att låga hastigheter förbi kulturtorget kan uppnås. Särskild omsorg behöver läggas vid de punkter som i de tidigare kapitlen för gång och cykel identifierats som konfliktpunkter med biltrafik. Med en utformning med hastighetsdämpande lösningar gynnas de trafikslag som prioriteras på platsen – fotgängare och cyklister i första hand och bussar i andra hand.

Till det nya hotellet och saluhallen anläggs ett parkeringsgarage under byggnaden med cirka 45–50 platser, med infart från Strandgatan.



Figur 13. Biltrafiknätet med en bedömning av trafikflödena 2040 med andel tung trafik. Majoriteten av den tunga trafiken är bussar i linjetrafik.

En bedömning av trafikflödena för 2040 har gjorts med utgångspunkt i en preliminär bild som tagits fram för 2040 ur den trafikprognosmodellen som fortfarande är under bearbetning. De bedömda trafikflödena redovisas i figur 13. Den preliminära modellen visar på en viss ökning av biltrafiken på Österbro,

Fredsgatan och Strandgatan fram till 2040 beroende på befolkningsökning och nya verksamheter. Modellen är en stadsövergripande modell som inte har med fysiska åtgärder på enskilda gator men ger en övergripande bild av flödena 2040.

Med en ny dubbelriktad hållplats på Strandgatan där det östra läget lyfts ut har risken med en eventuell köbildning av biltrafiken norrut från Viktoriagatan varit en farhåga som studerats särskilt. Avståndet från korsningen till busshållplatsen är ca 50 m. Varje bil som står i kö tar upp ca 7 m (5 m längd och en meter framför och en bakom), vilket innebär att kömagasinet bakom en buss vid hållplats är 7 bilar. Trafikflödet på Strandgatan har bedömts till 7000 fordon per dygn 2040. Erfarenhetsmässigt är 10% av dygnstrafiken den trafik som går i maxtimmen (den mest belastade timmen på dygnet). Ett antagande är att 60% av trafiken går norrut och 40% söderut vilket ger ett flöde på $700 \cdot 0,6 = 420$ fordon per timme norrut från korsningen vid Viktoriagatan. Bussen bedöms stå stilla maximalt en minut på hållplatsen och under en minut kommer maximalt $420/60 = 7$ bilar att komma in på Strandgatan under den mest belastade timmen. Bedömningen är att det finns tillräckligt med magasin mellan busshållplatsen och Viktoriagatan för att klara av denna situation men inte mycket marginal. Högersvängen från Viktoriagatan har ett eget körfält så här är risken vid köbildning liten. Den största risken är vänstersvängen in från Viktoriagatan som har ett kort eget körfält. För att undvika situationen helt är det bra om bredden på gatan mellan hållplatserna medger omkörning av buss (ca 9 m) och att utformningen görs tydlig att det är bilarna söderifrån som har företräde.



Figur 14. Kömagasin efter hållplats på strandgatan vid maxtimme

GODS OCH VARULEVERANSER

Two loading zones / parking zones are proposed for the hotel and the saluhallen. These loading zones, which can also be used as parking for visitors, have been designed with a depth of 3.0 m so that loading trucks do not take up any part of the roadway. The exact design of the loading zones to make it easy to get in and out can be studied in more detail in the ongoing work.

FORTSATT ARBETE

I detta avsnitt beskrivs vad som kan vara bra att ha med sig i det vidare arbetet med utformningen av de allmänna ytorna och frågor som kan behöva lösas. Här redovisas också förslag på alternativa lösningar som man kan titta vidare på om det anses behövas.

GÅNGTRAFIK

Detaljutformningen vid de platser som identifierats som konfliktpunkter för gångtrafiken i kartan i figur 10 är viktig för att tydliggöra situationen för fotgängarna och minska risken för olyckor och framförallt konsekvenserna av olyckor. Utformningen bör stödja att hastigheten för fordonstrafiken säkras.

Vid platsen, direkt norr om övergångsstället vid Österbro, där Å-stråket korsar cykelbanan blandas fotgängar- och cykelflöden på liten yta. Denna plats kommer att behöva studeras i detalj i det fortsatta arbetet och här blir tydligheten i olika val av markbeläggning viktig för att minska risken för konflikter mellan fotgängare och cyklister.

CYKELTRAFIK

Det finns några platser som kommer att behöva studeras vidare i detalj för att säkerställa ett säkert och framkomligt cykelnät. Det handlar framförallt om de konfliktpunkter som identifierats i kartan i figur 11. En tydlig sådan punkt är där den dubbelriktade cykelbanan skiftar till enkelriktade banor precis öster om bron. De olika trafikslagets ytor behöver tydliggöras i den kommande detaljutformningen så att konflikter med gångtrafiken undviks, det kan också handla om möbleringen av områden där man kan kanalisera fotgångarflöden till de punkter där de har bäst förutsättningar att korsa en cykelbana.

KOLLEKTIVTRAFIK

Det framtida linjenätet för tätortstrafiken i Halmstad behöver klargöras där man också kan behöva sätta upp gemensamma mål mellan Hallandstrafiken kommunen och trafikbolaget. Hur det framtida linjenätet ser ut kan påverka det framtida antalet bussar vid Österskans. Innan man planerar för hållplatser vid hotellet behöver det avvägas hur många bussar som kommer att angöra och turtäthet med mera så det finns tillräckligt utrymme att hantera tätortstrafiken utan att punktlighet och framkomligheten blir påverkad. Vid utformning av hastighetsdämpande åtgärder behöver man avväga bussarnas framkomlighet och också ha med arbetsmiljöfrågor för förarna.

BILTRAFIK

Generellt bör utformningen av gatorna göras så att hastigheterna i området begränsas och att det blir tydligt för bilisten att det vid gång- och cykelstråken är de trafikslagen som har företräde. Här handlar det om både utformning och trafikreglering. Hur lösningen med körbanehållplats påverkar den vänstersvängande trafiken från Slottsbron till Strandgatan kan behöva studeras mer noga.

GODS OCH VARULEVERANSER

Eventuellt skulle en av lastfickorna kunna finnas på Fredsgatan eller annan plats för att undvika att alla leveranser behöver köra in via Rådhusgatan-Hamngatan som är relativt smala och enkelriktade. Med den lösning som finns idag behöver man köra in det hållet för att komma på rätt sida när de ska angöra. Här handlar det om en avvägning mellan närhet för varuleveranserna och vilka gator som kommer klarar av att hantera varuleveranserna.

UTRYCKNINGSTRAFIK

Kopplingen över kulturtorget behöver även fortsättningsvis vara framkomlig för utryckningsfordon.

Medverkande i framtagande av utredningen:

Från Halmstads kommun

Kristin Eklund – exploateringsingenjör - Beställare
Violeta Stanic- planarkitekt
Louise Järnek- Planarkitekt
Annika Pålsson Trafikmiljöingenjör

Från Sweco:

Martin Wester – Uppdragsledare
Joakim Bengtsson- Granskning
Filip Christensson- mätning gång och cykelflöde
Imi Limani- körspår/utformning
Jonas Andersson - Expertstöd

Beställare Kristin Eklund Halmstads kommun
Uppdrag Trafikanalys Österskans
Konsult Sweco
Upprättad av Martin Wester
Granskad av Joakim Bengtsson