

PM

TRAFIK OCH PARKERINGSUTREDNING ANKARET HÄRNÖSAND



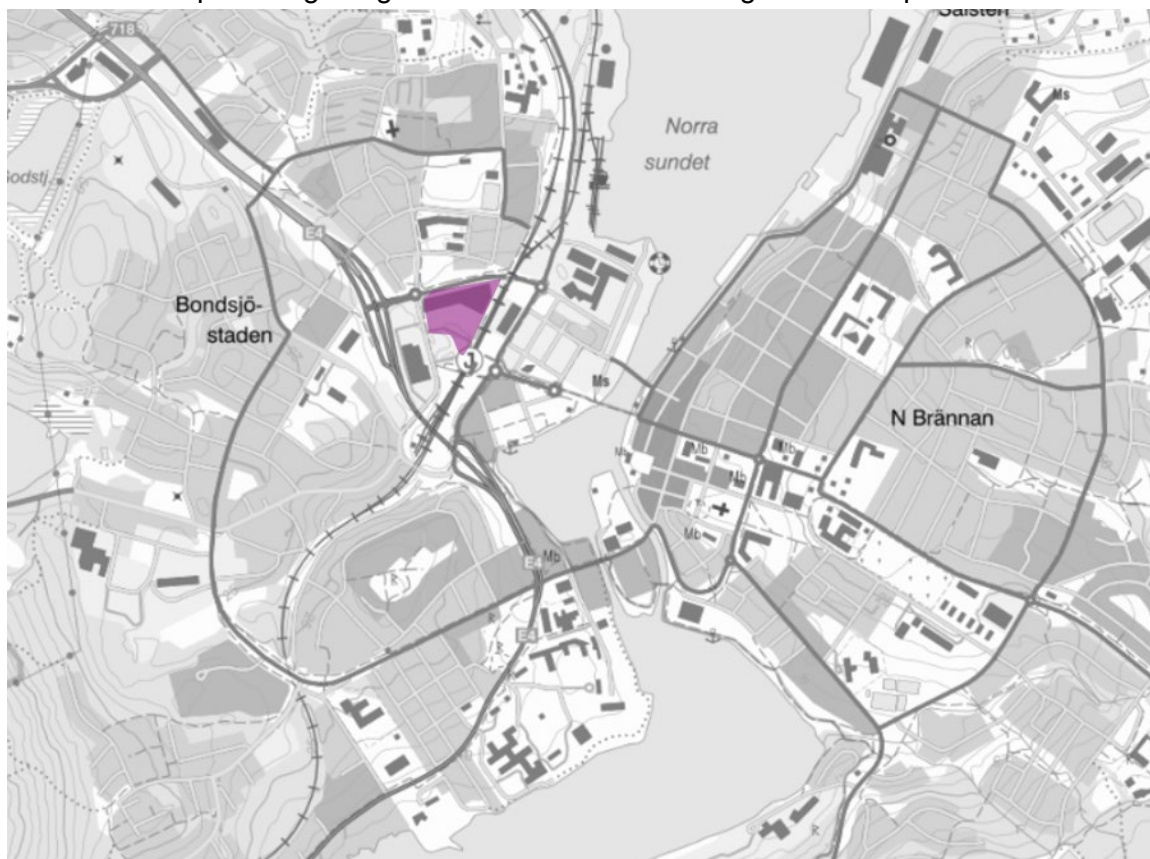
Slutrapport

2025-02-24

Linda Karlsson

1 Bakgrund och syfte

Det pågår ett planarbete för att ta fram en ny detaljplan för del av kvarteret Ankaret i Härnösands kommun. Planområdet används idag för handelsändamål med stora parkeringsytor samt interna lastnings- och lossningsgator och viss del pendlingsparkering. Området ligger nära järnväg och drivmedelsstation. Syfte med planen är att möjliggöra expansion av centrum- och handelsändamål på mark som idag är används till parkering. I Figur 1 redovisas en översiktlig karta över planområdet.

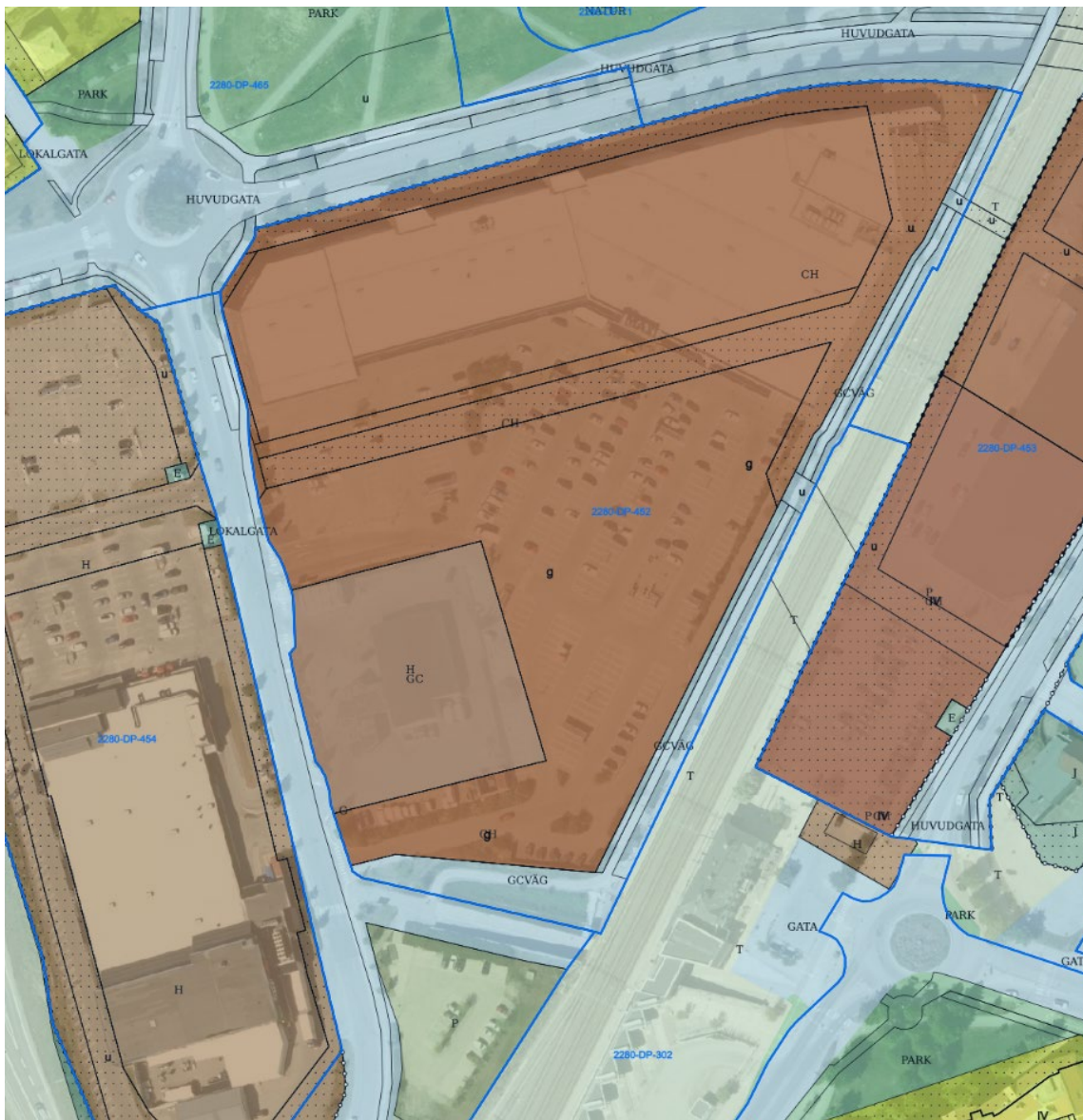


Figur 1. Översikt över planområdet.

Den här trafik- och parkeringsutredningen syftar till att säkerställa god trafiksäkerhet och rätt typ av korsningsanslutningar till planområdet. Den ska säkerställa att ytor för parkering, lastning och lossning samt ytor för oskyddade trafikanter är tillräckliga och säkra samt föreslå trafikregleringar för att uppnå god tillgänglighet samt trafiksäkerhet.

1.1 Dagens markanvändning

Dagens markanvändning redovisas i Figur 2. Figuren visar ett utsnitt ur planmosaikerna i kommunens bygg- och exploateringskarta.



Figur 2. Dagens markanvändning, utsnitt ur kommunens planmosaik, januari 2025.

2 Dagens trafiksituation

Planområdet ligger relativt centralt i Härnösand med ungefär 700 meters promenad till stora torget – Härnösands centrum. I absolut närhet finns den största genomfartsvägen i kommunen, E4 samt både tåg- och busstation i gemensamma lokaler. Området har goda förutsättningar att angöras med hållbara transportslag. I Figur 3 redovisas gång- och cykelvägnät samt hållplatser för kollektivtrafik.



Figur 3. Gång- och cykelnät samt kollektivtrafikhållplatser. (NVDB januari 2025).

Gång- och cykelvägnätets färg representerar trafiksäkerhetsnivån uttaget ur NVDB, där alla sträckor runt planområdet klassats gröna med god trafiksäkerhet. Passager över vägarna klassas på samma sätt färgmässigt och det finns några felaktigt röda passager som i verkligheten är planskilda med E4 redovisade i underlaget från NVDB. Både järnvägen och E4 kan passeras planskilt av oskyddade trafikanter.

I kommunens gång- och cykelprogram 2022-2040 listas en åtgärd för cirkulationsplatsen Bondsjöleden/Kaptensgatan där åtgärder krävs för förbättra möjligheten till passage för cyklister.

Det finns kollektivtrafikhållplatser för alla lokala busslinjer i områdets närhet och landsbygdstrafiken och regionaltrafiken angör Härnösands Central som också är bytespunkt mellan buss och tåg.

Trafikmängder på de vägar som ligger närmast planområdet har mätts åren 2013 och 2021, de har räknats om till ett nuläge för år 2025 och redovisas i Figur 4. Andelen tung trafik anges inom parentes för mätpunkterna.

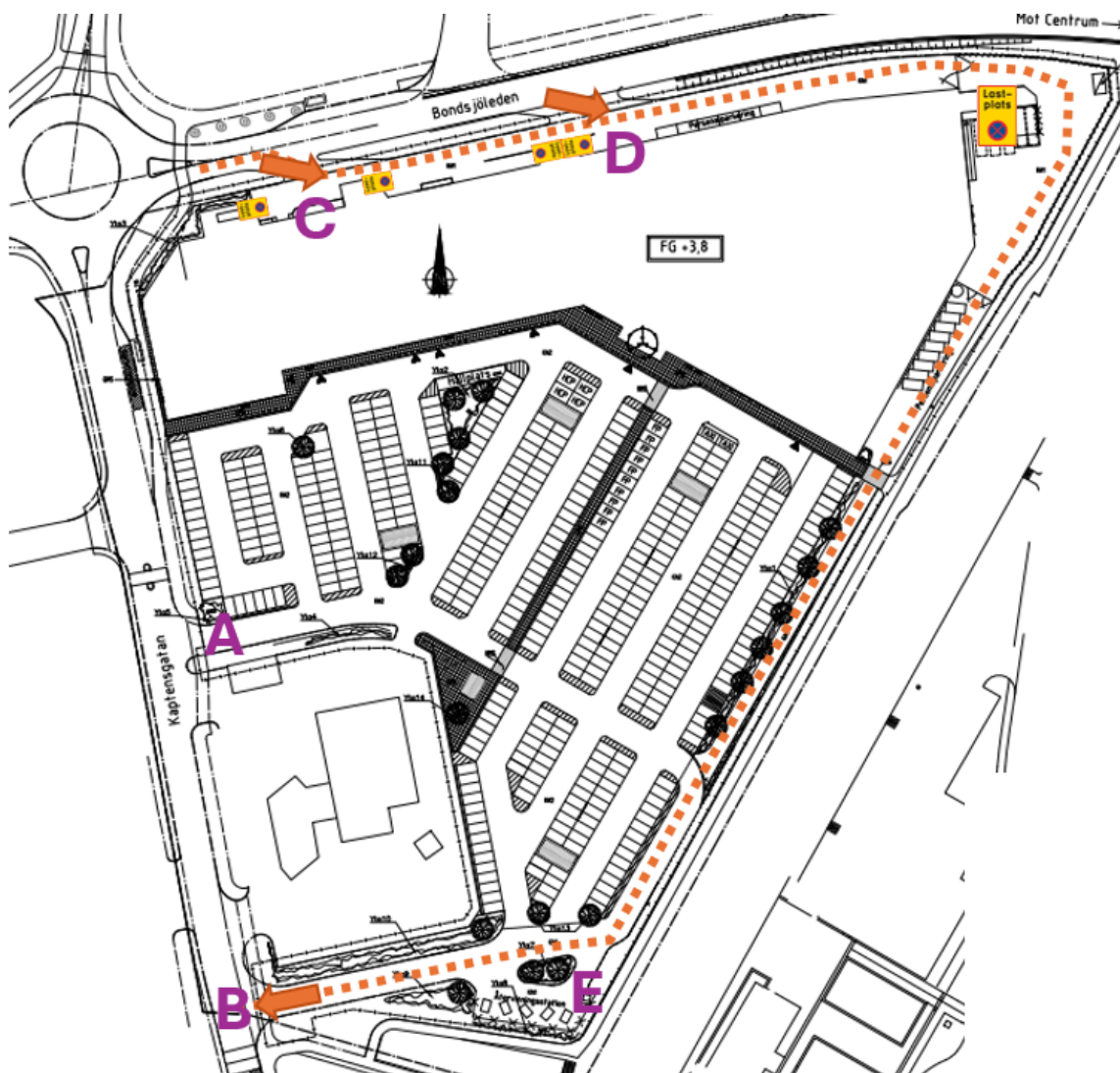


Figur 4. Trafikmängder i planområdets närhet NU 2025.

2.1 Godstransporter

Intrnt inom planområdet finns en dedikerad godstransportgata som angörs via Bondsjöleden. Det finns två anslutningar, redovisade med C och D i Figur 5. Det är två olika infarter då långa fordonståg inte kan angöra C eftersom svängradien från cirkulationsplatsen är för snäv för det. C finns för att kunna backa mot lastplatser närmast Kaptensgatan med mindre fordon. Även privatpersoner som hämtar matkassar på ICA nyttjar infarterna från Bondsjöleden. Godstransporterna lämnar sedan området via in- och utfart B.

Vid E finns en återvinningsstation ör förpackningsinsamlingen som töms mellan två gånger i veckan för papper ner till en gång per månad för glas. Fordonen kör in och ut via B till återvinningsstationen. Hemab sköter insamlingen och gällande avtal löper fram till slutet av 2026. Det finns även en ÅVS på västra sidan av Kaptensgatan vid den lite mindre använda parkeringen.



Figur 5. Godstransporter inom planområdet och anslutningar.

Huvudentré för biltrafiken till planområdet är via infart A, men det är viktigt att även B finns för att avlasta köbildning vid större handelshelger.

2.2 Parkeringar

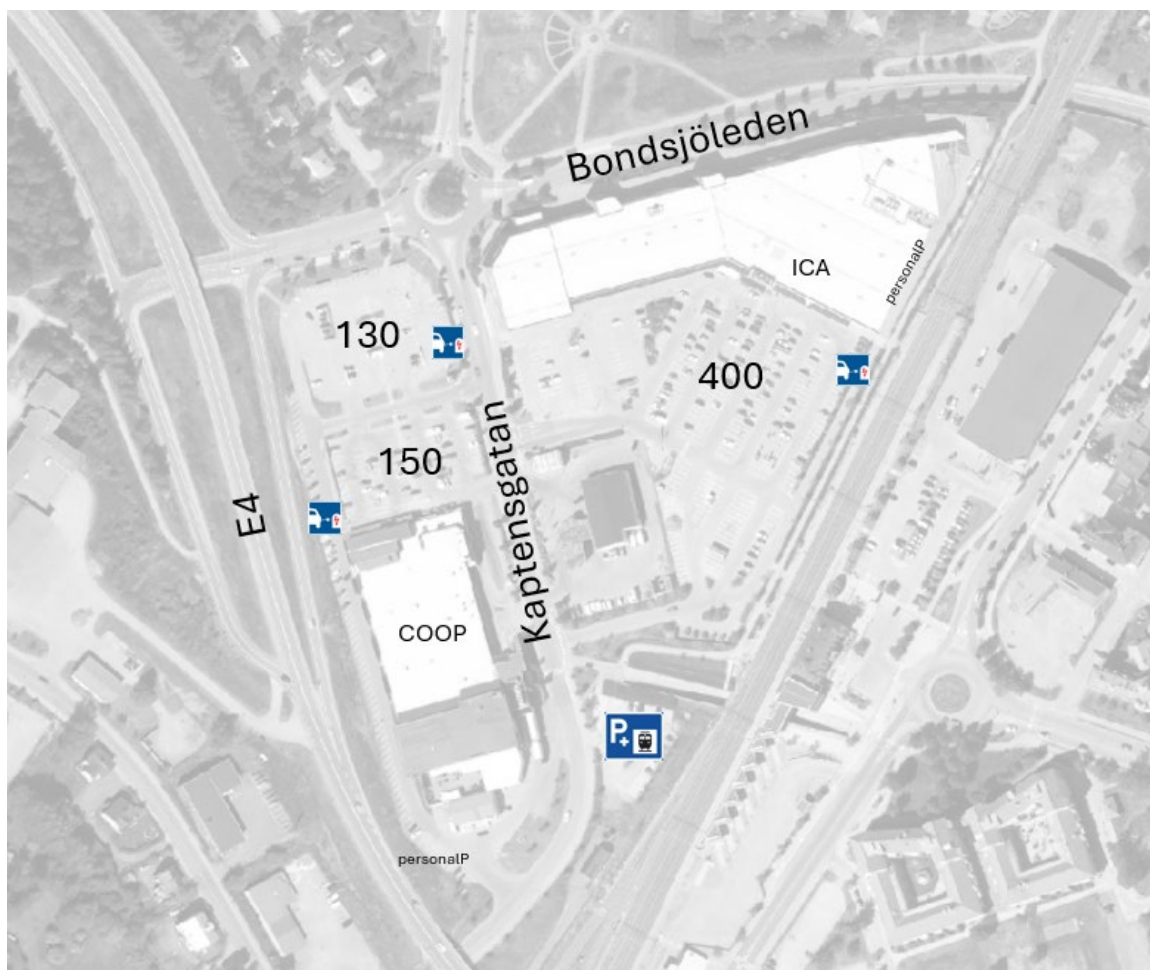
Idag finns 680 parkeringar inom handelsområdet Ankaret. 400 av dessa är inom planområdet. För båda sidor om Kaptensgatan är beräknat parkeringstal idag 38 parkeringar/1 000 BTA, parkering för rörelsehindrade, taxi och personal exkluderat.

Vid Coop nyttjas den övre parkeringen i stort sett endast på storhelger/ löningshelger och av specialfordon – bil med släp, husvagnar, husbilar med mera.

Beläggning av planområdets parkeringar har skattats med hjälp av flyg- och satellitbilder. Fotona är tagna dagtid någon gång mellan klockan 10-14 under juni/juli. Omräkning har genomförts för att bedöma nyttjandegrad under maxtimmen för året – de 30 mest belagda timmarna. Beräkningen ger en nyttjandegrad på 55 % under timme 30, vilket motsvarar ett maxnyttjande på 22 bilplatser/1 000 BTA.

I planområdet nyttjas delar av parkeringen tidvis för uppställning av släpvagnar som man kan hyra av ICA, inhägnad jordmarknad på sommaren samt för pendelparkering då perrong och spår tre ligger nära parkeringen. Söder om planområdet efter gång- och cykeltunneln under järnvägen finns en pendlarparkering med motorvärmare där det är tillåtet att parkera maximalt i 7 dygn. Antalet befintliga parkeringar redovisas i Figur 6.

Personalparkeringar finns åtskilt från de publika parkeringarna. Ett 10-tal parkeringar är dedikerade för rörelsehindrade, taxi och familjeparkeringar. Det finns en yta för elbilsladdning inom planområdet och på västra sidan om Kaptensgatan finns två ytterligare elbilsladdningstjänster.

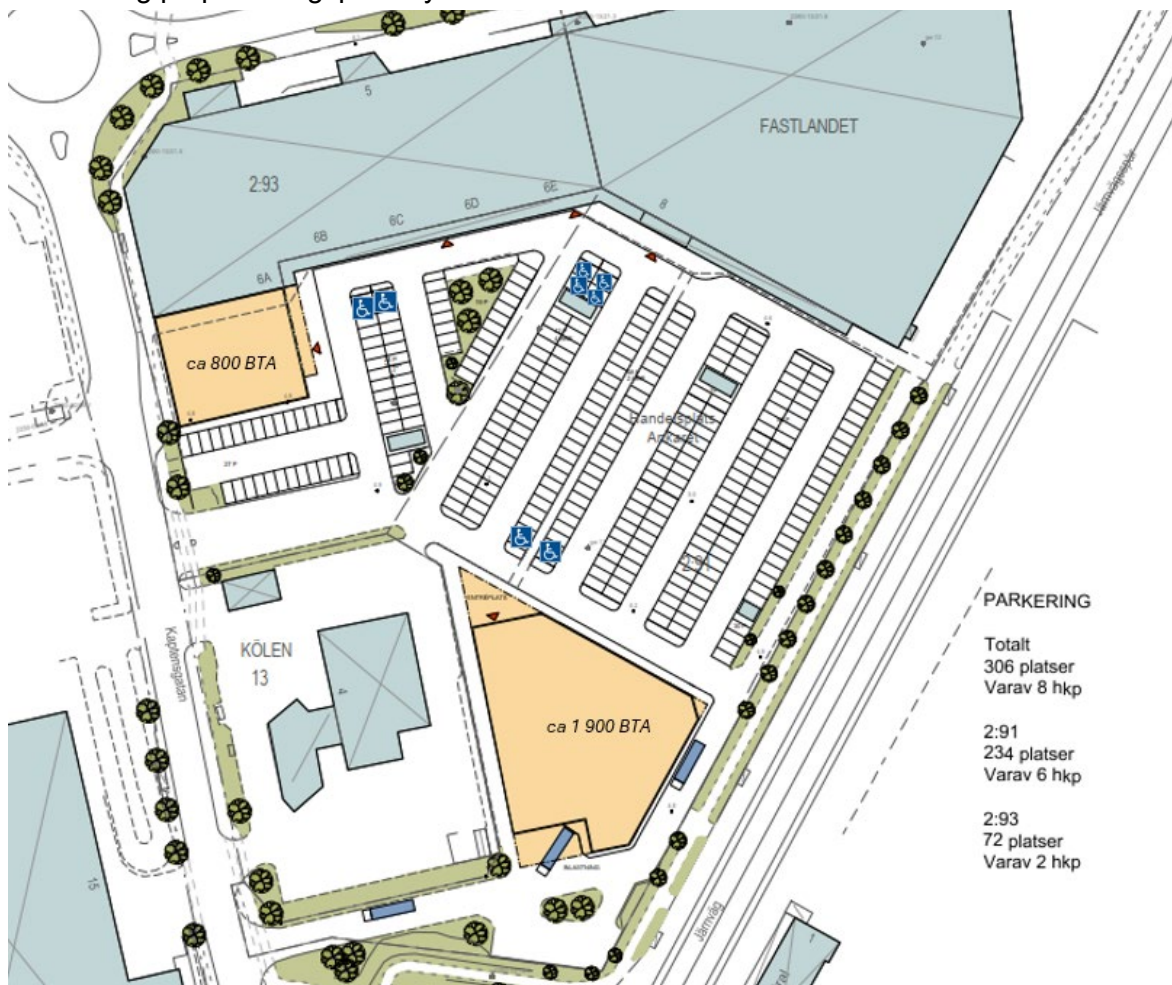


Figur 6. Antalet befintliga parkeringar.

3 Framtida trafik

3.1 Planförslag

I Figur 7 redovisas planförslag med ytangivelser för maximal tillkommande exploatering och förslag på parkeringsplatslayout.



Figur 7. Planförslag med parkeringsplatslayout.

Planförslaget innehåller totalt 306 parkeringsplatser och maximalt tillkommande 2 700 kvadratmeter BTA centrum och handelsändamål. Parkeringstalet för planområdet blir då 24 bilplatser/ 1 000 BTA, undantaget personalparkeringar och parkering för rörelsehindrade. Parkeringsplatserna bedöms vara tillräckligt många även under

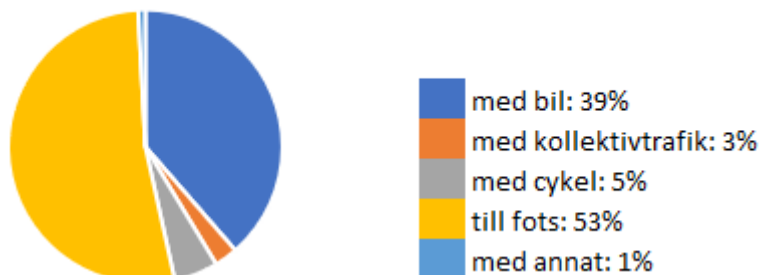
maximalt nyttjande vid storhelger. I illustrationen är parkeringar för rörelsehindrade placerade mindre än 25 meter från befintliga och nya entréer och uppfyller krav i BBR¹.

Av det totala antalet resor till och från planområdet uppgår cykeltrafiken till 5 % enligt genomförd trafikallstring. Minimibehovet av parkering för cyklister är därmed 3 cpl/1 000 BTA, vilket innebär för hela området 40 platser, varav 8 platser ska placeras i närheten av entrén till nybyggnaden. Befintliga cykelställ vid befintlig byggnad bör byggas ut så att det blir minst 32 platser, gärna med fastlåsningsmöjlighet och väderskyddat.

3.2 Trafikalstring

Trafikverkets trafikallstringsverktyg version 1.1 har använts för att skatta hur mycket tillkommande trafik som planförslaget kan generera. För handelsändamål är skattningen något osäker varför antalet genererade resor vidimerats gentemot historiska trafikuppgifter i området. Om ytorna maximeras skattas tillkommande resor uppgå till ungefär 2 500 stycken, och fördelas enligt olika färdmedel enligt Figur 8. Mer än hälften av resorna skattas vara till fots, och många av dem är intern mellan butikerna i planområdet.

Skattad färdmedelsfördelning



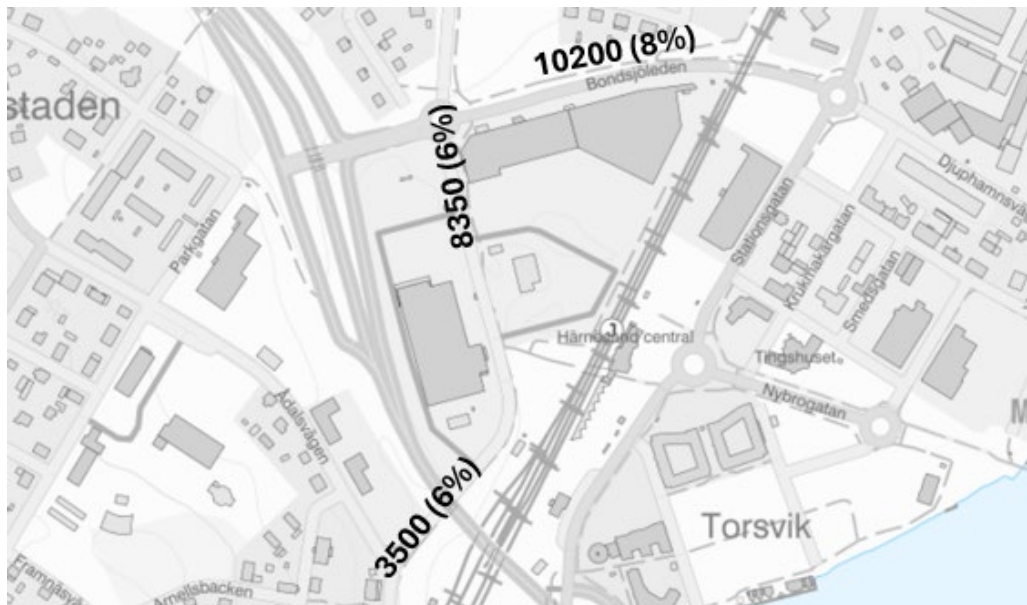
Figur 8. Skattning av färdmedelsfördelning.

Den totala andelen bilresor, inklusive nyttotrafik såsom godstransporter och servicefordon, uppskattas till 1 000 resor/dygn. Detta motsvarar en årsdygnsmedeltrafik (ÅDT) på 730 fordon/dygn.

3.2.1 Nätutläggning

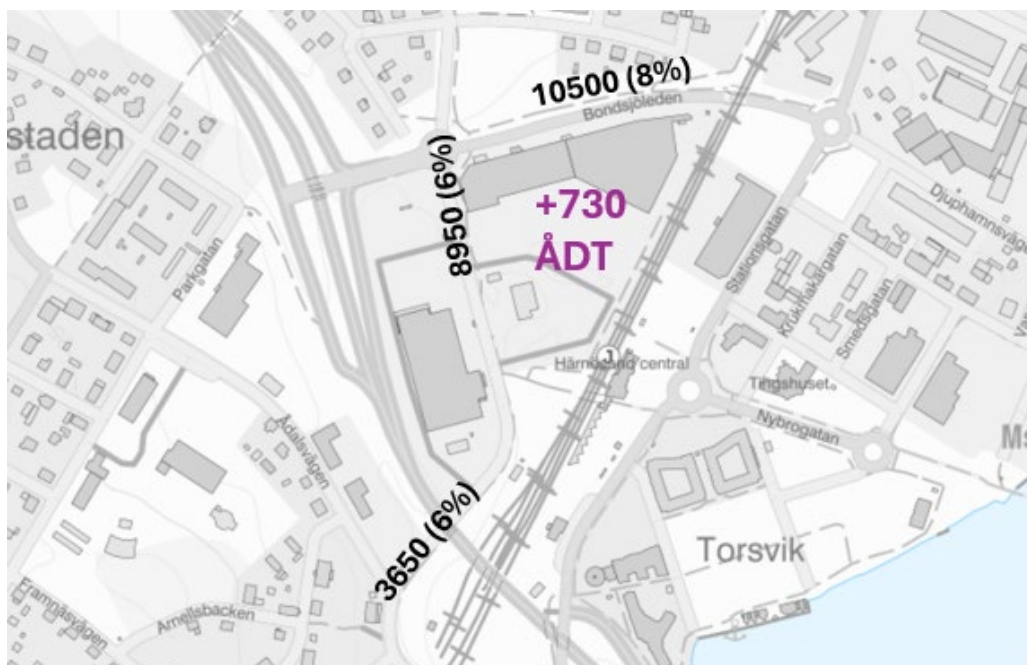
Den befintliga trafiken runt planområdet har räknats upp till prognosår 2045 med hjälp av trafikverkets uppräkningsstal för manuella beräkningar för personbils- och tung trafik för Västernorrlands kustland. Jämförelsealternativ för 2045 utan att exploateringen genomförs redovisas i Figur 9.

¹ Boverkets byggregler, BBR



Figur 9. Jämförelsealternativ JA2045, utan exploatering.

Den tillkommande trafiken har fördelats ut i närliggande gatunät efter trolig målpunkt och fördelning motsvarande andel trafikmängd idag. I Figur 10 redovisas utredningsalternativets trafikmängder för prognosår 2045, uppräknad trafik med tillkommande trafik från exploateringen.



Figur 10. Utredningsalternativ UA2045. Trafikmängder med maximal exploatering.

3.2.2 Kapacitet

En översiktlig kapacitetsberäkning av korsning A enligt Figur 5 har genomförts i CAPCAL. I beräkningen antogs all trafik från planområdet nyttja A, men i verkligheten har biltrafiken även möjlighet att använda utfart B.

Under medeldygnets maxtrafiktimme nyttjas upp till 40 % av kapaciteten för körfältet på Kaptensgatan som kommer från cirkulationsplatsen och ska svänga vänster mot planområdet, resterande fält har lägre nyttjandegrad. God standard för trevägskorsningar är att maximalt 60 % av kapaciteten nyttjas så korsningen kommer att fungera bra även med maximal exploatering.

4 Åtgärder

Figur 11 sammanfattar förslag på åtgärder för planområdet. Åtgärderna är numrerade i kartan och beskrivs under respektive siffra senare i kapitlet.



Figur 11. Förslag på åtgärder i planområdet. Respektive åtgärds nummer beskrivs nedan i texten.

1. **Tillgänglig gångväg** - Säkerställ en tillgänglig gångväg mellan entré till ICA och nybyggnaden. Entréområdet för nybyggnaden framgår av Figur 11.
2. **Gångförbindelse mellan östra och västra Ankaret** - Säkerställ en god gångförbindelse mellan östra och västra delen av fastigheten Ankaret. Gångmöjlighet längs entréerna och kommunen bör se över trafiksäkerheten på befintligt övergångsställe, vilplan bör rymmas förutsatt att transporter ej nyttjar in- och utfarer närmast passagen.
3. **Godstransporter till nybyggnad** - Transporter till nybyggnad ska ske via lastgatan med infart från Bondsjöleden. Backning mot lastkaj sker enligt illustration i Figur 11. Det kan bli aktuellt att styra godsleveranstider om byggnaden till exempel ska nyttjas för restaurangverksamhet med drive-in.
4. **Drive-in-yta** - Yta för drive-in möjliggörs mellan byggnad och drivmedelsstationsfastigheten. Alla andra fasader är ej lämpliga för köbildning då andra trafikantgrupper har markanspråk på närliggande gatumark.
5. **Infart på Bondsjöleden** – De två befintliga infarterna på Bondsjöleden får nyttjas även för nybyggnadens godsleveranser. Dessa ska fortsatt endast användas som infarter, och inga nya infarter får anläggas.

A och B ska även fortsättningsvis vara de in- och utfarer som nyttjas till området för merparten av biltrafiken. Inga ytterligare utfarer får anläggas, det finns inga ytterligare lämpliga ställen trafiksäkerhetsmässigt och utrymmesmässigt som skulle kunna bli aktuella.

Vid B ska fordon för återvinning kunna åka in till ÅVS, hämta avfall och återvända ut genom samma anslutning.