

2016-12-16

Stadsbyggnadskontoret

Handläggare, titel, telefon

Christer Nilsson, trafikplanerare

Tel. 011-15 21 03

PM Finspångsvägen Fiskebyvägen trafik

Bakgrund och syfte

Syftet med denna PM är att samla underlag avseende trafikfrågor för en analys av framtida funktion och utformning av Finspångsvägen – Fiskebyvägen mellan Norra Promenaden och en planerad trafikplats på E4:an (tpl Bråvalla).

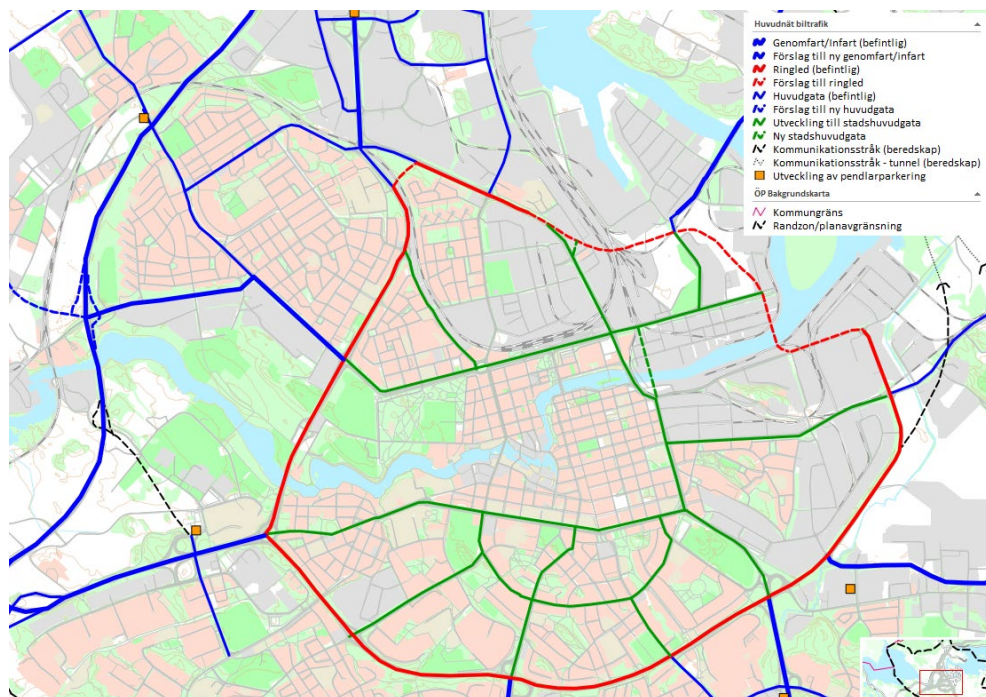
Det finns flera skäl till att frågorna om dessa gator kommer upp just nu:

- En ny trafikplats på E4:an ger en ny fördelning av trafik på infarterna till staden och gatornas funktioner och roller ändras.
- Markanvändningen längs de aktuella gatorna håller på att ändras - dels till följd av nedläggning av industrier och därmed omvandling av lokaler och kvarter, och dels kan ökad biltillgänglighet till områdena längs stråket ge förändrad markanvändning.
- Projektet "Framtidens resor i Norrköping" föreslår olika åtgärder för ökad framkomlighet för kollektivtrafik längs Finspångsvägen – vilket kan innebära förändrad disposition av gatusektion redan i en relativt nära framtid.

Förutsättningar

Funktion

Stråket Fiskebyvägen – Finspångsvägen har mellan planerad tpl Bråvalla och tpl Beckershov funktionen ”Infart” enligt öp Staden (utställningshandling nov 2016). På avsnittet mellan tpl Beckershov och Norra Promenaden är funktionen ”Stadshuvudgata”.



2016-12-16

Stadshuvudgata är ett nytt begrepp som vi infört i öp Staden. Det innebär förenklat följande:

- Ett av målen är att stadshuvudgatan ska vara mindre intressant för genomgående trafik centralt. Ett annat mål är att den på alla sätt ska vara anpassad till innerstadsmiljö.
- En huvudgata centralt i staden som har rollen att förmedla trafik mellan olika stadsdelar i centrala staden. Samtidigt accepteras lägre framkomlighet och hastigheter.
- Stadshuvudgatan bör ha utformning en hastighetsgräns och som ger en bashastighet på 40 km/h. Det innebär att man relativt enkelt kan ordna gc-passager i plan där man kan få ner hastigheten till 30 km/h.
- Då framkomligheten på stadshuvudgatan inte är prioriterad för biltrafik kan man vara relativt generös avseende korsningstäthet och gc-passager i plan.
- Framkomligheten för kollektivtrafiken på stomlinjer stadshuvudgator är viktig att prioritera och därför bör kollektivtrafikkörfält och signalprioritering vara en grundläggande förutsättning.
- Att hålla ner måtten och antalet körfält för biltrafik samt att ”möblera” gatuavsnitten med träd etc. är också en viktig förutsättning för att erhålla låga hastigheter och en stadsmässig känsla.
- Stadshuvudgatornas omgivning/”väggar” är även en viktig del i dessa förutsättningar.
- I de flesta fall kommer det sannolikt att krävas gång och cykelstråk längs stadshuvudgatorna.
- Kantstensparkering längs stadshuvudgatorna kommer p.g.a. höga trafikflöden knappast att vara möjlig.

Hastigheter

Biltrafikens hastighet är en faktor som har stor betydelse gatans karaktär och hur den kan integreras i stadsmiljön. Följande är exempel på hastighetsberoende avseende faktorer kopplade till trafik:

- barriäreffekter
- möjligheter för gående och cyklande att korsa gatan trafiksäkert
- körbanors bredd
- avstånd till sidohinder
- korsningstäthet
- möjligheter till ut/infarter direkt mot gatan
- skyddsavstånd avseende risk
- avstånd samt åtgärder för att minska avgasnivåer och buller.

Nuvarande hastighetsgränser är:

Finspångsvägen, Norra Promenaden – tpl Beckershov 60 km/h.

Finspångsvägen, Norra Promenaden – tpl Beckershov 50 km/h.

Finspångsvägen, Hagarondellen - Fiskebyvägen 70 km/h.

Fiskebyvägen, Finspångsvägen – planerad tpl Bråvalla 60 km/h.

Öp Staden indikerar vilka hastigheter vi kan se i framtiden. Avsnittet Norra Promenaden – tpl Beckershov är klassad som Stadshuvudgata vilket ger 40 km/h. Avsnittet tpl Beckershov – tpl Bråvalla är klassat som Infart och här bör hastigheten diskuteras. Vilken typ av infart vill vi ha och hur mycket trafik kan vi tåla?

Trafikflöden

Nuvarande biltrafikflöden på stråket är på avsnitten:

Norra Promenaden – tpl Beckershov ca 13 000 f/d.

Tpl Beckershov – Hagarondellen ca 21 000 f/d.

Hagarondellen – Fiskebyvägen ca 13 000 f/d.

Finspångsvägen – E4.an ca 2 000 – 4 000 f/d.

Framtida biltrafikflöden för det aktuella stråket har beräknats dels i öp Staden och dels i pågående arbete med trafikplats Bråvalla. I öp Staden finns två scenarier för framtida biltrafikflöden för år 2035; Scenario 1 med kraftig utbyggnad av biltrafiksystemet och ökning av antalet bilresor med ca 50%, samt Scenario 2 med kraftfull utveckling av kollektivtrafik gång och cykel som ger innebär att antalet bilresor ligger kvar på dagens nivå. Utställningsversionen av öp Staden föreslår att fortsatt arbete sker enligt Scenario 2.



För avsnittet Norra Promenaden – tpl Beckershov ger simuleringarna ca 12 300 f/d och för avsnittet Hagarondellen – Fiskebyvägen ca 18 500 f/d.

För Fiskebyvägen finns nedanstående simulering från arbetet med tpl Bråvalla.

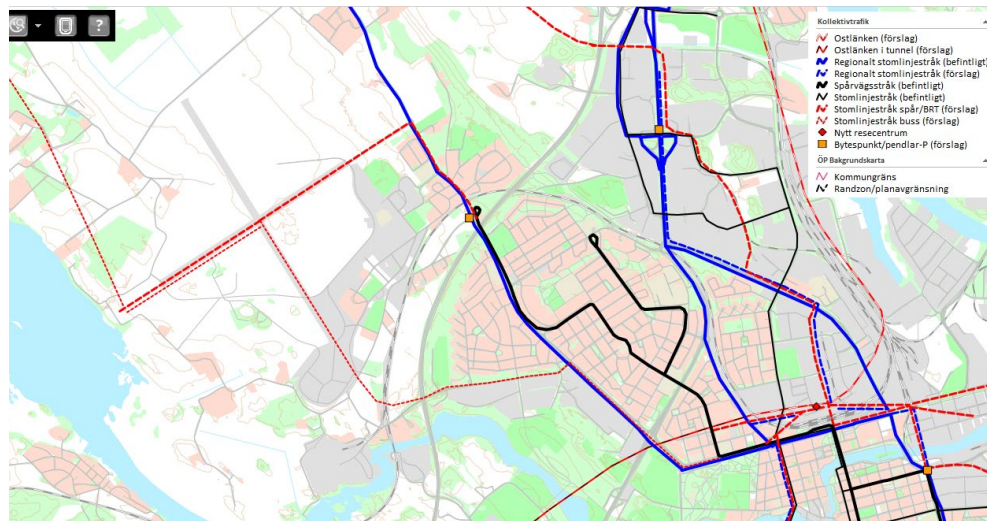
Scenario 2 Trafikplats Bråvalla



Kollektivtrafik

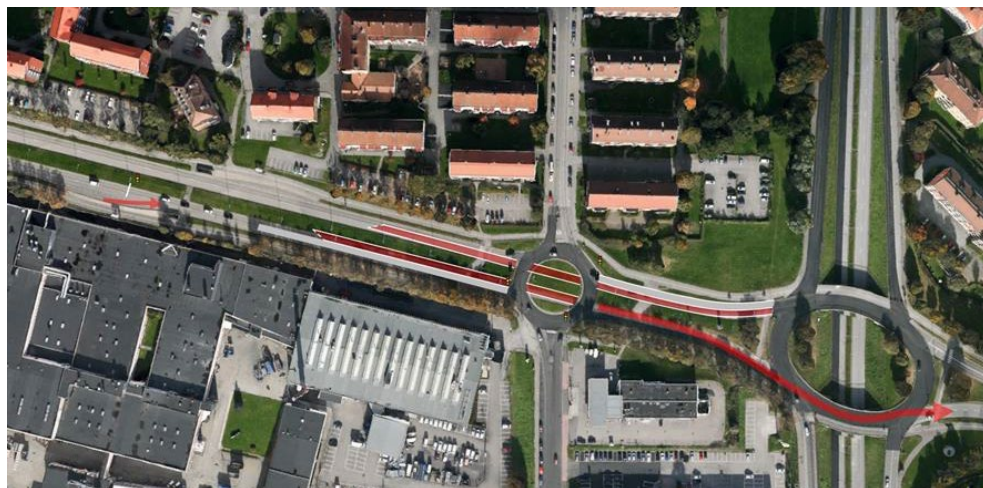
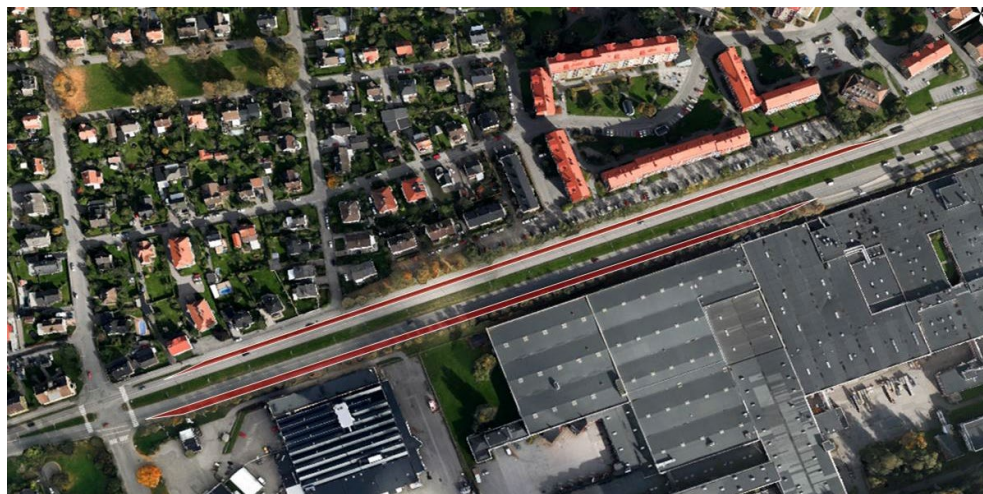
Finspångsvägen är i öp Staden redovisad som Regionalt stomlinjestråk och stomlinjestråk (tätortstrafik) buss. Fiskebyvägen är redovisad som stomlinjestråk (tätortstrafik) buss mot Bråvallaområdet.

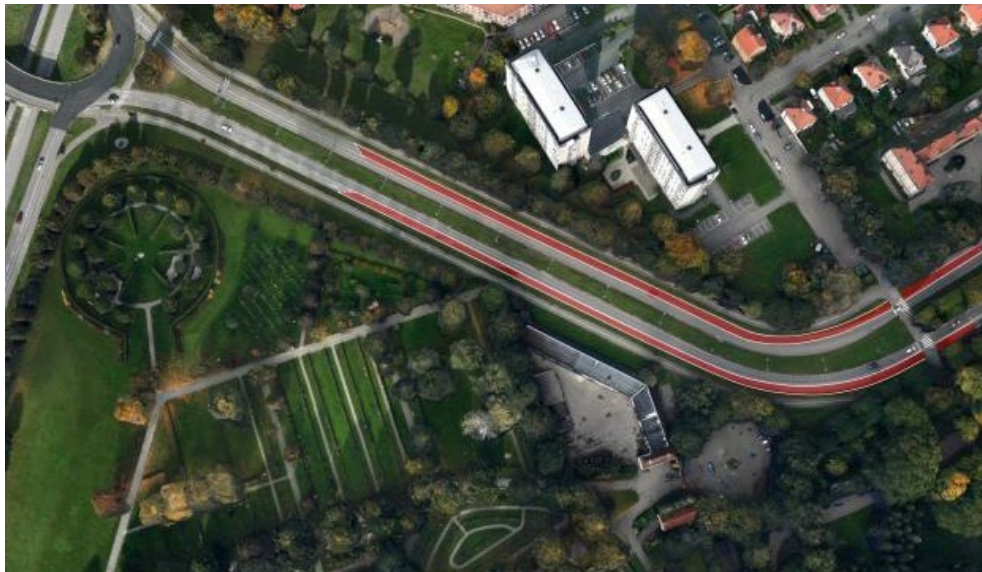
2016-12-16



I Framtidens resor i Norrköping pågår arbetet med snabbare infartsleder för den regionala kollektivtrafiken samt ett nytt linjenät för tätortstrafiken.

Arbetet med infartsleder för kollektivtrafik är det som kommit längst. Nedanstående förslag på kollektivtrafikfält kommer att bearbetas vidare under våren.





Hastighet och framkomlighet är grundläggande för att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med biltrafiken. Separata körfält för kollektivtrafiken samt utrymme för hållplatser bör därför vara förutsättning för fortsatt arbete.

Inspirationsbilder

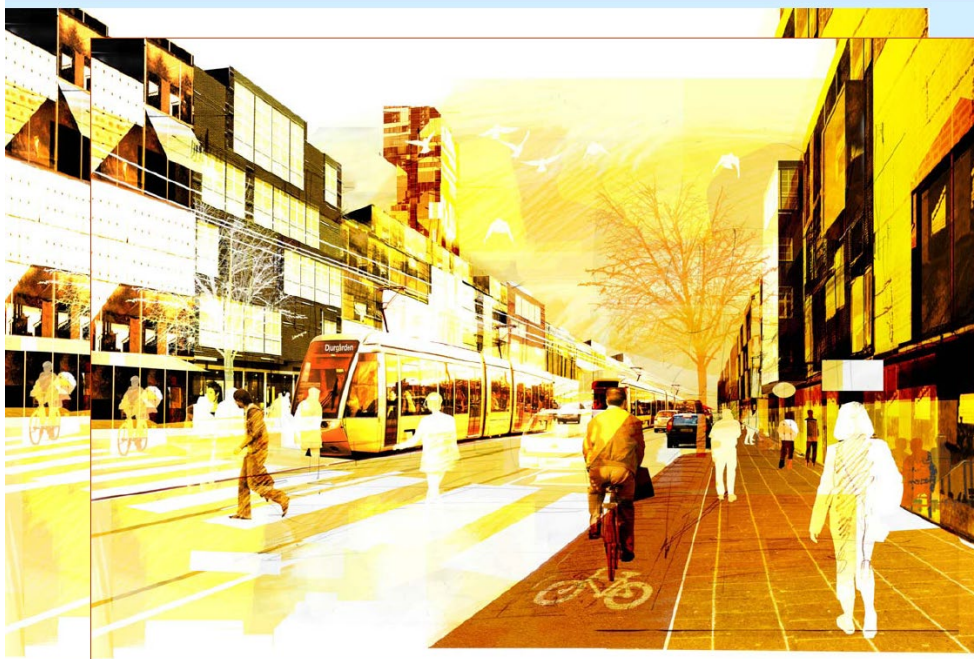
Örebro:



Fotomontage som ger exempel på hur den framtida Karlslundsgatan skulle kunna se ut någonstans vid Haga centrum. Bilden är tänkt som en illustration och i detta program finns inga detaljerade anvisningar för mått eller disposition av gaturummet. Spårvagnen symboliserar någon form av utvecklad kollektivtrafik och de inklippta figurerna anger att gaturummet delas av fler trafikantslag. Bakom trädrader och separerade gång- och cykelbanor finns den nya bebyggelsen.

Linköping:

Täthet kring Link-Linkstråket och Hertig Johans Allé



2016-12-16



Växjö:

