



NORRKÖPING

Samhällsbyggnadskontoret
Christer Nilsson

Butängen, trafiknät

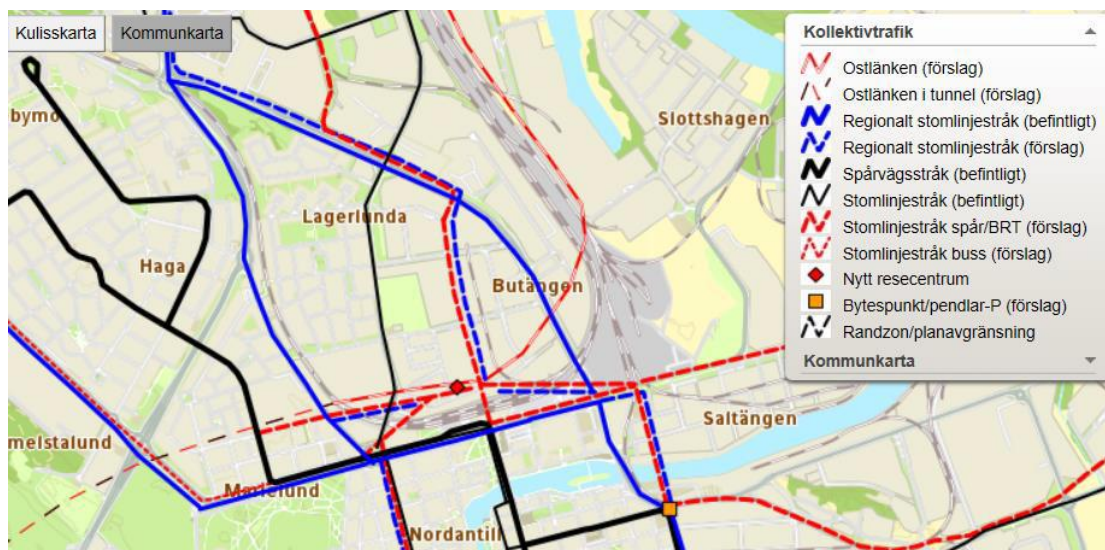
2019-03-07

Beskrivning trafiknät

Att precisera huvudnät för de olika trafikslagen utgör en viktig förutsättning för strukturen i området som helhet. Grunden för de övergripande trafiknäten runt området är redovisade i översiktsplanen för Staden (2017).

Kollektivtrafiknät

Butängsområdets viktigaste punkt ur transportsynpunkt blir Norrköpings nya centralstation. De största resandeströmmarna i området blir via kollektivtrafik och det blir därmed en grundläggande förutsättning att optimera kollektivtrafikanslutningarna till stationen. Idag finns en större del av staden söder om den planerade centralstationen och det innebär att det är särskilt viktigt att lägga fast kollektivtrafikstråken söder om järnvägen.



Huvudnät för kollektivtrafik i översiktsplanen för Staden (2017)

Kollektivtrafikens ”ingångar” till området från söder styrs av passagerarna av Motala ström; Kungsgatan (Bergsbron), Drottninggatan (Saltängsbron) och Packhusgatan (Hamnbron, i framtiden Jungfrubron i Östra Promenadens förlängning).

Mellan Norra Promenaden och ny station föreslås Drottninggatan förlängas rakt norrut. En viktig förutsättning för att skapa bästa förutsättningar för framtida linjenät är att Drottninggatan kan förlängas vidare norrut och passera spårområdet för att därmed kunna skapa genomgående linjer mellan södra och norra delen av staden.

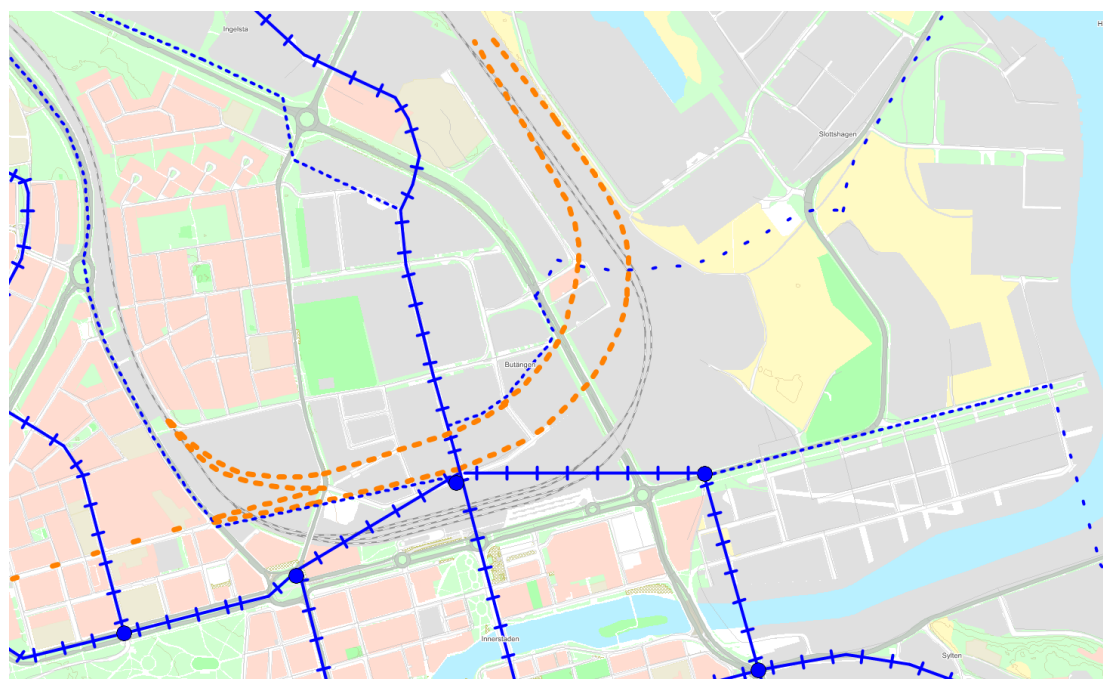
Från norr blir således den viktigaste ”ingången” via Fabriksgatan. Sträckningen ska planeras för spårväg mot Ingelsta. Möjligheten att med spårväg passera under Ostlänken är särskilt viktigt. Passagen av Ståthögavägen föreslås bli planskild.

I Norrtull ansluter från väster dagens spårvägar från Vidablick och Fridvalla. Linjen till Fridvalla planeras bli förlängd till Bråvalla via en effektivare sträckning längs Norra promenaden - Finspångsvägen.







Från Norrtull till nytt resecentrum föreslås en diagonal kollektivtrafiksträckning genom den tänkta kvartersstrukturen – allt för att effektivisera linjesträckningen och skapa möjligheter till separat bana för spårvagn/buss. Diagonalen (arbetsnamn Västra Diagonalen) blir väsentligt kortare körväg (ca 120 m) än en linjesträckning i ett renodlat rätvinkliga gatunätet. Långsiktigt innebär den kortare körvägen mycket stora tidsvinster och kostnadsbesparingar för kollektivtrafiken. Den blir även en viktig del i kollektivtrafikens sammantagna attraktivitet.

En ny bro som ersätter nuvarande Hamnbron planeras som en förlängning av Östra Promenaden. Arbetsnamn Jungfrubron. Bron ska förberedas för spårväg.

Från korsningen Norra Promenaden – Östra Promenadens förlängning till planerat resecentrum föreslås en diagonal kollektivtrafiksträckning genom den tänkta kvartersstrukturen – allt för att effektivisera linjesträckningen och skapa möjligheter till separat/bana för spårvagn/buss. Diagonalen (arbetsnamn Östra Diagonalen) blir väsentligt kortare körväg (ca 200 m) än en linjesträckning i en renodlat rätvinkliga rutnätet. Långsiktigt innebär den kortare körvägen mycket stora tidsvinster och kostnadsbesparingar för kollektivtrafiken. Den blir även en viktig del i kollektivtrafikens sammantagna attraktivitet.



Kollektivtrafiknät

-  Spårväg
-  Hållplatsläge av särskild vikt
-  Buss på egen bana/körfält
-  Buss och bil på samma körbana
-  Gräns för Ostlänkens ytbehov
-  Ostlänken i tunnel

Förslag till huvudnät för kollektivtrafik.

Linjesträckningar inne i själva resecentrum kommer att detaljstuderas i det fortsatta arbetet men en grundläggande inriktning bör vara att olika linjer ska kunna gå igenom, vända och knytas ihop i olika riktningar på ett smidigt sätt. Vi vet att kollektivtrafikens behov kommer att se olika ut under olika perioder i framtiden och att skapa ett system som är flexibelt och utbyggbart är därför särskilt viktigt.

För busstrafiken gäller generellt att den på de flesta avsnitt inom Butängen ska kunna nyttja samma yta som spårvägen och därmed erhålla en god framkomlighet.

En möjlighet ska även finnas att nå resecentrum med busstrafik från Stockholmsvägen via en förlängning av Bergslagsgatan in i Butängen. I detta fall handlar det i första hand om regionala linjer (exv. från Finspång) samt linjer från Åby och Krokek.

En busslinje som ska trafikförsörja Inre hamnen planeras i Norra promenaden. För att säkra framkomligheten bör den här få eget körfält. När Johannisborgsförbindelsen är byggd kan den planerade ringlinjen dras via Norra Promenaden – Johannisborgsförbindelsen – Risängen. På Johannisborgsförbindelsen och i Risängen bedöms inte busstrafiken bli tillräckligt tät för att motivera egna busskörfält.

Även om underlaget för busstrafik mot Händelö och Malmölandet idag är lågt finns behov av att förbereda för god framkomlighet även i denna riktning. Från Centralstationen till Ståthögagatan föreslås att utrymmet parallellt med Ostlänkens bro nyttjas (zon som av risk och buller ändå inte kan bebyggas). Här kan en gata med god framkomlighet för buss skapas. På Ståthögavägen förutsätts också att bussarna kan ges god framkomlighet. Anslutningsgatan till Johannisborgsförbindelsen och vidare mot Händelö och Malmölandet förutsätts att busstrafiken kan färdas på samma körbanor som biltrafiken. Avsnittet mellan Johannisborgsförbindelsen och Centralstationen kan även bli viktigt för viss express- och långväga busstrafik.

Gång- och cykelvägnät

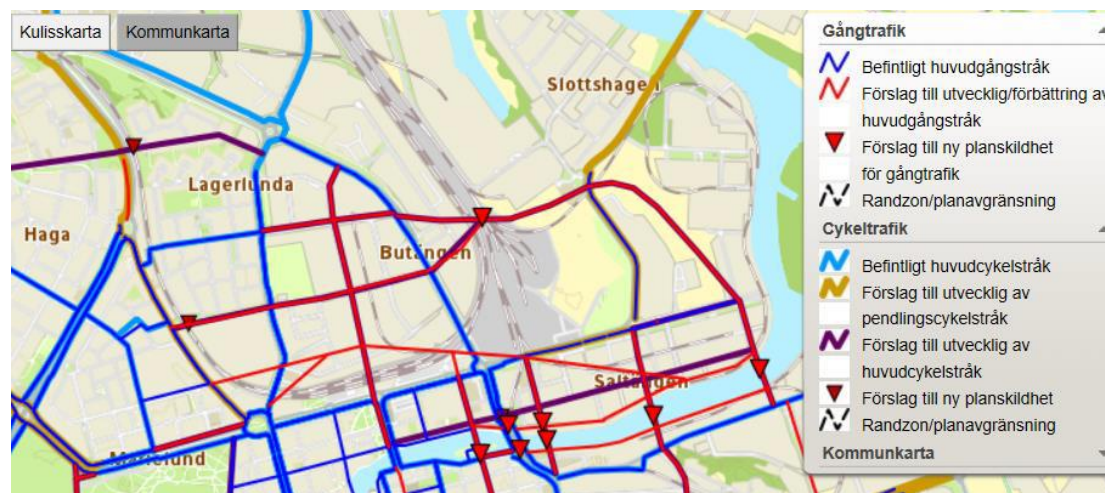
Norrköping är redan idag en stad där hög andel resor görs av gående och särskilt då till och från nuvarande station. Andelen cyklande är förhållandevis låg och det finns därmed en god potential till ökning. Ett bra gång- och cykelvägnät i Butängen är helt avgörande för att Norrköpings centralstation ska få den funktion som länk i ett framtida hållbart resande som alla förväntar.

För att uppnå bra tillgänglighet för gående och cyklande till Butängenområdet är det viktigt att området kan nås från alla väderstreck. Motala ström är en av de största barriärerna mellan Butängen och centrala staden. På samma sätt som för övriga trafikslag blir därför befintliga broar över strömmen viktiga för nätets uppbyggnad. För att utveckla detta ytterligare finns även behov av nya förbindelser över strömmen.

Idag är järnvägen en kraftig barriär för gående och cyklande med stora avstånd mellan möjliga passagepunkter. En av de stora fördelarna med förslaget om Ostlänken i ett upphöjt läge genom Butängen är att det blir möjligt att skapa en rad nya planskilda gc-passager av järnvägen. Detta öppnar helt nya möjligheter till att göra gång och cykel till attraktiva färdmedel. Även ringleden i form av Johannisborgsförbindelsen och norra delen av Ståthögavägen kommer att bli kraftfulla barriärer. Även här förslås därför planskilda passager för gc-trafik.

Huvudnät

Huvudnätet för gång- och cykeltrafik utgör stommen i nätet och binder samman områden i staden och viktiga målpunkter. De nät för gång respektive cykeltrafik som redovisat i översiktsplanen för Staden (2017) utgör grunden för det nätet.

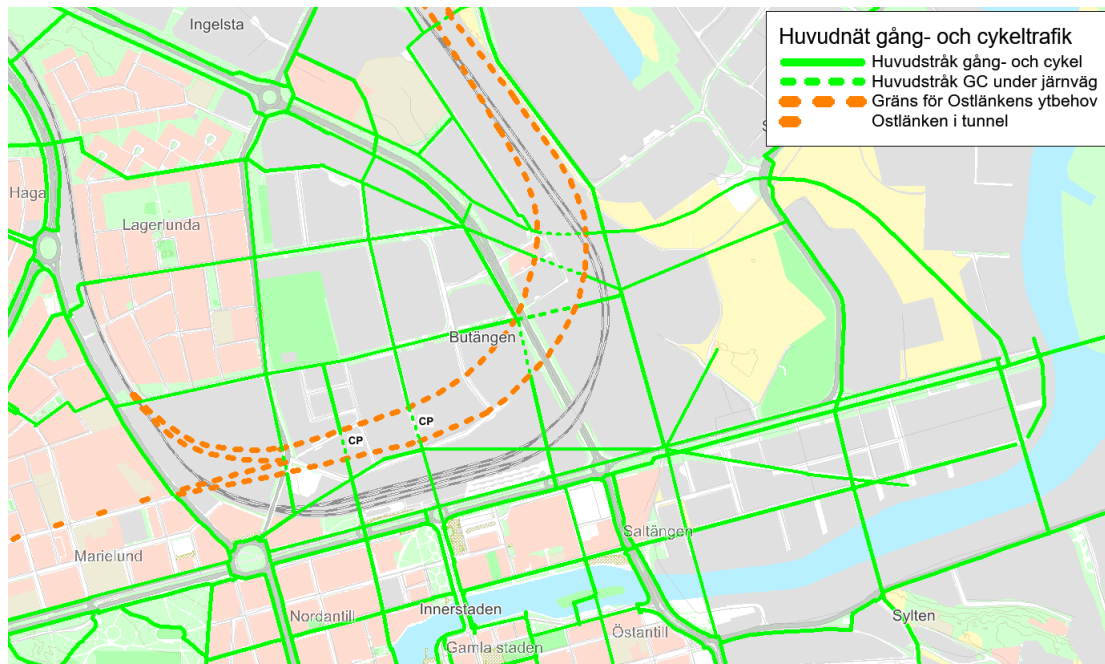


Huvudnät för gång- och cykeltrafik i översiktsplanen för Staden (2017)

För Butängen är det viktigt att det finns kopplingar mot omgivande stadsdelar och viktiga målpunkter i dessa:

- Stadskärnan med hög koncentration av arbetsplatser, boende, handel och kultur
- Nordantill med Universitet.
- Marielund och Haga med många boende.
- Ingelsta med handel och arbetsplatser.
- Inre hamnen med framtida hög koncentration av boende.

Det finns även ett behov av förbindelser genom Butängenområdet. En av de stora vinsterna med att lägga järnvägen på bro är att planskilda gång- och cykelförbindelserna enkelt kan skapas på många ställen. Detta ger möjlighet till ett effektivt samspel mellan bebyggelsedelarna norr och söder om järnvägen inom Butängen. Men på en mer övergripande nivå skapas det även möjligheter till attraktiva gång- och cykelförbindelser i nord-sydlig riktning genom Butängen. Detta förbättrar attraktiviteten att färdas med gång- och cykel mellan Butängens omgivande stadsdelar. Lång eller kort järnvägsbro ger lite olika gång och cykelvägslösningarna i området där Ostlänken och Johannisborgsförbindelsen planeras korsa varandra.



Förslag till huvudnät för gång- och cykeltrafik (lösning med lång järnvägsbro och Johannisborgsförbindelsen under järnvägen).

Från söder styrs gång- och cykeltrafiken till stor del av lägen för broarna över Motala ström. Bergsbron (Kungsgatan), Saltängsbron (Drottninggatan), Tullhusbron (Generalsgatan/Orangerigatan) samt Hamnbron/Jungfrubron (Östra Promenaden) blir därför utgångspunkter för ingångarna i Butängen från söder.

I nord-sydlig riktning är även stråket Kungsgatan – Ingelstagatan fortsatt viktigt. På denna sträcka ska biltrafiken minska - vilket öppnar för förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik. Stockholmsvägen är i öp Staden (2017) utpekad som ett pendlingscykelstråk och därmed särskilt viktigt.

Vattengränden och en planerad förlängning av den norrut genom Butängen blir en viktig förbindelse inte minst för gående. Längs västra sidan av Motala ström finns redan idag från Spången och norrut en attraktiv gång- och cykelväg som har sin fortsättning i Vattengränden och passage av Aurorerondellen på Norra Promenaden. Förslaget är att denna förbindelse förlängs norrut genom Stationsparken och vidare genom Butängen till västra änden på Norrköpings Central. Här bör förbindelser direkt till perrongerna ordnas liksom en fortsättning av Vattengränden under järnvägen och vidare till Fredriksdalsgatan.

Drottninggatan kommer även i framtiden att utgöra den viktigaste länken mellan stadens absoluta centrum och den nya centralstationen. Då den nya stationen kommer att ligga lite längre norrut än den nuvarande är det särskilt viktigt att sträckan görs så attraktiv som möjligt. Drottninggatan kommer även att vara viktig avseende orienterbarhet i staden och den som besöker staden för första gången visa i vilken riktning stadens centrum ligger. På västra sidan längs Karl Johans park saknas idag cykelbana och gångbanan är mycket smal. Här bör en gång- och cykelbana med hög kvalitet byggas. Norr om stationen föreslås en förlängning av gatan i Fabriksgatan-Maskingatans nuvarande sträckning.

Stråket Generalsgatan - Tullhusbron och Orangerigatans förlängning in i Butängen blir också en viktig axel för gång- och cykeltrafik. Sträckningen förbinder i första

hand stadsdelarna Östantill – Saltängen – Butängen samt med en fortsättning längs Ståthögavägen norrut mot Ingelsta. Stråket får ytterligare vikt om Hamnbron tas ur drift då den planerade Jungfrubron kommer att lokaliseras längre nedströms.

Östra Promenaden föreslås förlängd rakt norrut via Jungfrubron till Norra promenaden och längs denna ska självklart gång- och cykeltrafiken ges goda förutsättningar. En förlängning av Östra Promenaden föreslås även norr om Norra Promenaden. Detta avsnitt föreslås få en utformning med tydlig prioritering för gång- och cykeltrafik – endast mycket begränsad lokal biltrafik föreslås bli tillåten. En fortsättning rakt norrut till Kommendantvägen föreslås också.

Längs den planerade Johannisborgsförbindelsen planeras gång- och cykelvägar – i första hand på norra sidan av förbindelsen. Cykelstråket längs Kommendantvägen – Hahnholmsvägen är i öp Staden utpekad som ett pendlingscykelstråk och därmed särskilt viktigt att utveckla.

De två diagonalerna genom Butängen till centralstationen kommer att bli mycket viktiga huvudstråk för gång- och cykeltrafiken. Diagonalernas tydlighet och genhet tillsammans med ringa biltrafik borgar för att de blir attraktiva miljöer gående och cyklande.

Förutom de nord/sydliga kopplingarna är det även viktigt att det är enkelt att röra sig från öst till väst i och genom området. Idag utgör järnvägen och de stora trafiklederna stora barriärer för gående och cyklande. Uppbyggnaden av huvudnätet i öst- västlig riktning utgår därför till stor del från var vi kan skapa planskilda passager av barriärerna.

I söder finns Norra Promenaden som redan idag har goda kvalitéer för gående och cyklande på södra sidan. Här finns planer på ytterligare utveckling – framförallt för gång och vistelse. På norra sidan Promenaden saknas idag på de flesta avsnitt gång- och cykelmöjligheter. I takt med att bebyggelse planeras där bör därför ett sammanhängande gång- och cykelstråk utvecklas.

Norra Promenaden slutar i öster idag i en oanvänd del av hamnen. Här finns potential till utveckling. En förlängning av gång- och cykelstråket med en bro över till Blixholmen skulle kunna vara en del i en utveckling av platsen.

Spårgatan förlängs för gång och cykel längs Ostlänken norrut. Här etableras även en planskildhet med Ostlänken till Kommendantvägen på östra sidan av järnvägen.

Fredrikdalsgatan har idag en gångbro över järnvägen med koppling till Stockholmsvägen. Denna bro behöver utvecklas så att passagen blir cyklingsbar. Mot väster blir då kopplingen mot Haga och Enebymo en gen länk. Parallellt med och norr om järnvägen blir Fredrikdalsgatan en tydlig länk i öst-västlig riktning med målpunktsområden som Johannisborg, Slottshagen, Händelö och Malmölandet i väster.

I Linnégatans förlängning mot väster finns under järnvägen idag en planskild passage. Linnégatan blir därmed en viktig länk i östvästlig riktning mellan områden som Marielund, Haga, Lagerlunda, Butängen och Slottshagen.

Stockholmsvägen och Södra stambanan utgör en avsevärd barriär för gång och cykeltrafik. Vid Sandbyhov planeras därför för gång- och cykelpassage under Stockholmsvägen och järnvägen. Passagerna blir viktiga för snabb och säker gång- och cykeltrafik mot Norrköpings centralstation i söder. Med en förlängning i Kollbergsgatan

blir stråket också en viktig förbindelse i östvästlig riktning mellan Haga, Sandbyhov, norra Butängen och södra Ingelsta. Via en ny lokalgata parallellt med och ett kvarter in från Ståthögavägen kan stråket även få en tydlig fortsättning mot sydost och Johannisborg m.fl. stadsdelar.

Separering av gående och cyklande på huvudnätet

Antalet cyklande som använder elcykel eller motionscyklar har ökat de senaste åren. Skillnaden i hastigheter mellan gående och cyklande har därmed ökat. I takt med detta har önskemålen om tydligare separering av gående och cyklande ökat. På välfrekventerade avsnitt, på huvud- och pendlingscykelstråk, ska därför gående och cyklister separeras med hänsyn till trygghet, tillgänglighet och framkomlighet.

Lokalnät för gång- och cykel

För att få ut full potential avseende ökad andel gång- och cykelresor krävs att färdvägarna är kortast möjliga. Enligt Översiktsplanen för staden ska det finnas ett huvudnät för både gång och cykel som ska vara tätare (finmaskigare) än huvudnätet för bil. Nätet ska kännetecknas av en tydlig stomme med god kvalité. Inom själva stadsdelen skapas också ett lokalnät som kan ha olika kvalité beroende vilka behov som finns i området. Lokalnätet utvecklas därför mer organiskt - i takt med att innehållet i stadsdelen förtydligas. I detta dokument redovisas därför inte något lokalnät för gång- och cykeltrafik utan gång- och cykling förväntas kunna ske längs alla gator men med olika lösningar. Viktiga förutsättningar att beakta när lokalnätet skapas bör vara:

- Gång- och cykel behöver inte alltid vara separerad från biltrafik utan kan bestå av cykelfartsgator, gångfartsområden eller gågator.
- För cykeltrafik är det viktigt att gatorna är dubbelriktade - enkelriktning ger försämrad tillgänglighet och attraktivitet.
- Det är inte möjligt att skapa separata gång- och cykelvägar i hela området men biltrafiken hastighet ska anpassas så att gående och cyklister känner sig trygga.
- Om det ska finnas gång- och cykelväg på ena sidan av vägen eller båda beror på vilka målpunkter som finns längs stråket. Finns det mycket målpunkter på båda sidor ska det även finnas gång- och cykelväg på båda sidor. Om en lång sträcka snarare är en ren transportsträcka utan målpunkter kan en enkelsidig gång- och cykelväg vara tillräcklig. I en tät stadsmiljö uppkommer dock sällan en sådan situation.

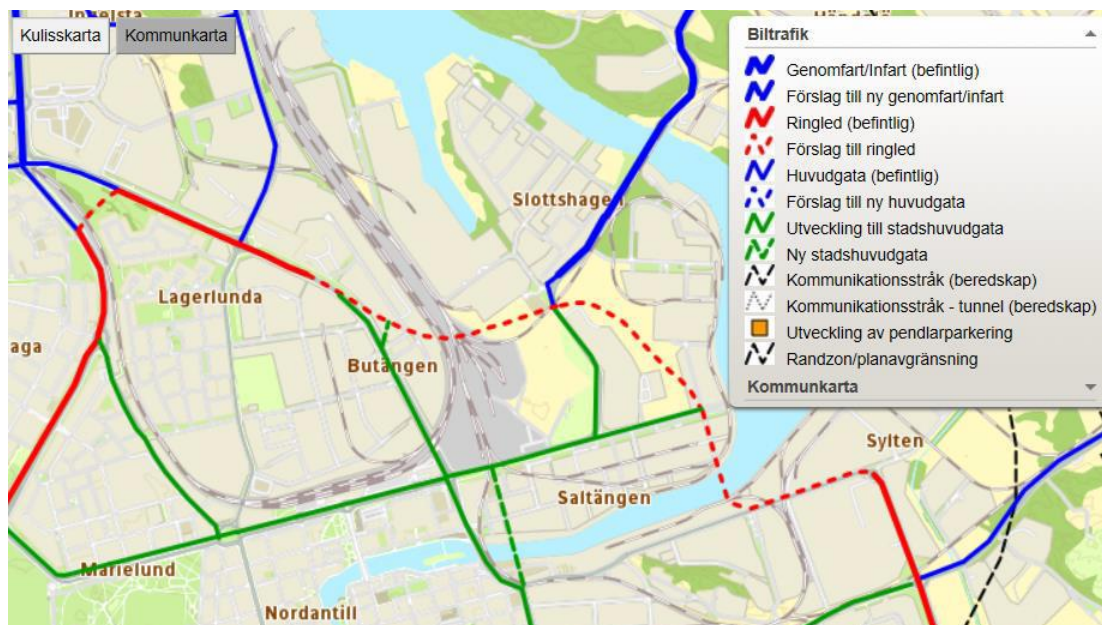
Cykelparkering

För att det ska bli attraktivt att ta cykel i området är utgångspunkten att det finns bra möjligheter att parkera cyklar på ett säkert sätt vid stora hållplatser, nära entréer och bytespunkter. Ytor för gående ska även vara tillgänglighetsanpassade för att alla ska kunna röra sig obehindrat.

Cykelparkering vid Norrköping centralstation ska anpassas till brukarnas olika behov att parkera sin cykel bara över dagen eller under längre resor. Parkeringarna ska utformas för att vara trygga, säkra och attraktiva. De ska vara gent kopplade till cykelvägnätet men också till perronger för korta bytestider. Lämpliga ytor och angoringsvägar ska tas fram tidigt i planeringsprocessen för stationsområdet och närliggande bebyggelse. Ytor för gående ska även vara tillgänglighetsanpassade för att alla ska kunna röra sig obehindrat. (Mer om cykelparkering finns redovisat i separat PM).

Biltrafiknät

Grunden för biltrafikens huvudvägnät finns i översiktsplanen för Staden (2017).



Huvudnät för biltrafik i översiktsplanen för Staden.

Huvudgatunät för biltrafik

Huvudnätet för biltrafik innehåller norra delen av ringleden Riksvägen – Stockholmsvägen – Ståthögavägen – Johannisborgsförbindelsen som bärande tanke. Målsättningen är att ringleden ska kunna avlasta centralare delar av staden genom att erbjuda färdmöjligheter runt centrum för alla som inte har sin målpunkt centralt. I norr finns även ett förslag att förbättra ringledens kapacitet och attraktivitet genom att förbinda Stockholmsvägen och Ståthögavägen genom en genare planskild passage av järnvägen kallad Sandbyhovskroken.

Johannisborgsförbindelsens funktion som ringled runt centrala staden innebär att den behöver byggas för hög hastighet (60 – 80 km/h) och god framkomlighet detta innebär att avståndet mellan korsningar behöver vara långt och att olika typer av direktanslutningar inte kan accepteras. Förbindelsen föreslås få korsningar med Sjötullsgatan, Norra Promenaden, Hahnholmsvägen/Kommendantvägen samt en korsning väster om Ostlänken i höjd med Spårgatan. Vid korsningen Johannisborgsförbindelsen – Hahnholmsvägen föreslås norra anslutningen till Kommendantvägen stängas. Trafiken hänvisas till färdväg via Alholmogatan – Returgatan samt anslutning från Butängen via gata parallellt med Ostlänken (om det blir möjligt beror på lösning för järnvägsbron).



Teckenförklaring trafiknät Butängen

- ▬ Huvudgata 60-80 km/h
- ▬ Stadshuvudgatan 40 km/h
- ▬ Lokalgata 30 km/h

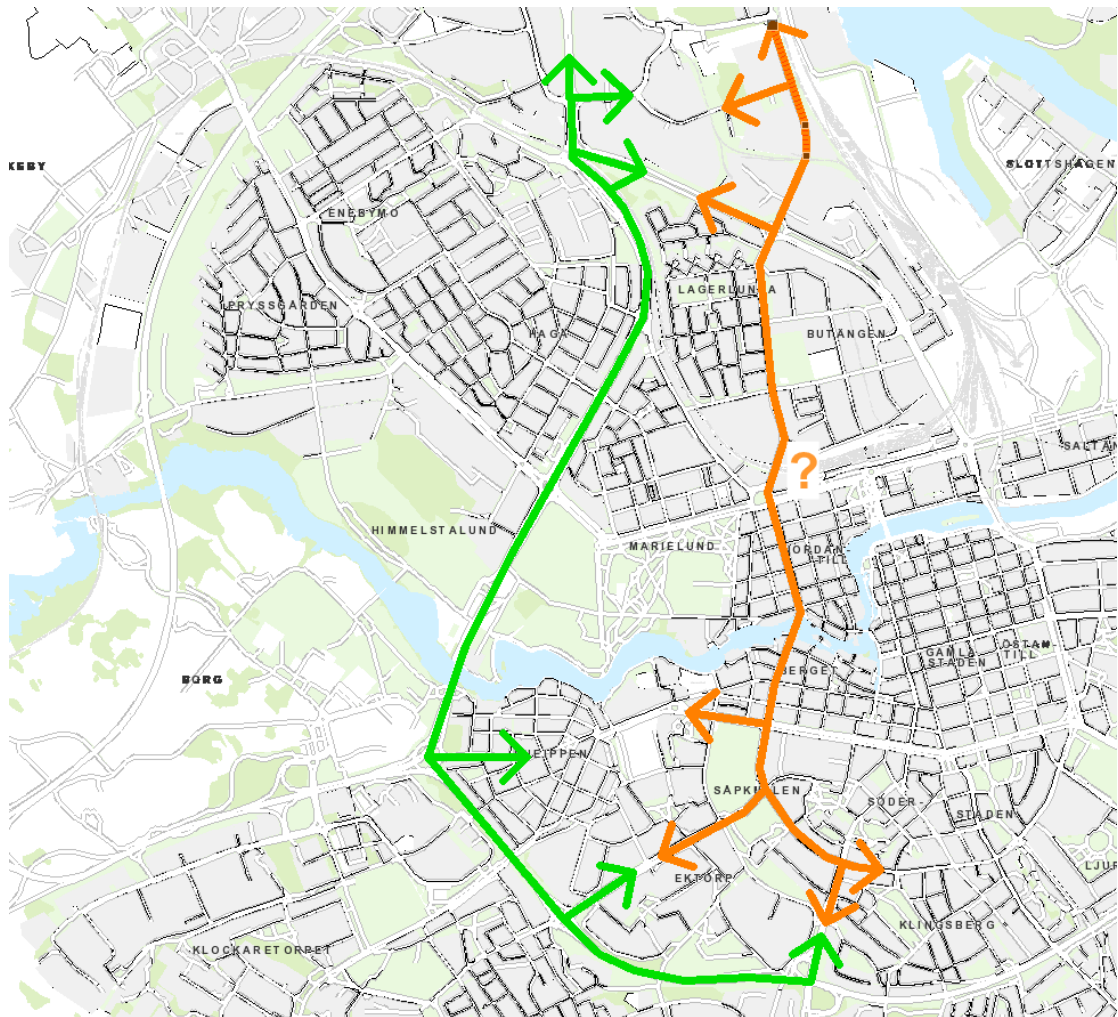
Grönt streck=gång/cykel/park

Orange streck=Område för Ostlänken

Förslag till huvudgatunät för biltrafik

Huvudgatunätet innanför ringleden ska enligt öp Staden utgöras av gator som benämns stadshuvudgator. Målsättningen är att dessa gator ska vara anpassade till en tät stadsmiljö där gatans omgivning prioriteras högre än hög hastighet och framkomlighet för biltrafiken. Målsättningen är en självförklarande utformning som ger gator anpassade till en hastighet på 40 km/h. Säkra passager för gående och cyklande där hastigheten sänks till 30 km/h ska kunna ordnas med relativt korta avstånd. Gång- och cykelbanor bör finnas på båda sidor om stadshuvudgatorna. Kollektivtrafiken bör så långt möjligt ha egna körfält på dessa gator. Stadshuvudgatorna ska också samtidigt kunna hantera relativt stora biltrafikflöden. Biltrafikens låga hastighet och nedtonade krav på framkomlighet innebär att kraven på långa avstånd mellan korsningar kan minskas.

Utredning om framtida utformning av Norrtull pågår. Ingelstagatans anslutning föreslås utgå avseende biltrafik och ersättas av ett kollektivtrafikstråk i form av Västra Diagonalen. Motivet till att stänga Ingelstagatan för bil är att gatan idag utgör en del i ett mycket attraktiv stråk för genomgående trafik från Ingelsta till de södra stadsdelarna via Kungsgatan. Den genomgående trafiken på Kungsgatan måste reduceras om spårväg ska kunna etableras där. Att bryta detta stråk blir en av flera åtgärder för att lyckas.



Ingelstagan och Kungsgatan roll för genomgående trafik

Stockholmsvägens avsnitt mellan Stockholmsrondellen och Norrtull är en viktig infart till innerstaden. Avsnittet ska enligt översiktsplanen för Staden ha funktionen stadshuvudgata. I projektet "Framtidens resor i Norrköping" kollektivtrafikkörfält föreslagits för den aktuella sträckan. I planprogrammet behandlas endast den södra delen av Stockholmsvägen.

Stockholmsvägens befintliga korsning med Bohusgatan föreslås kvarstå.

Längs Stockholmsvägens östra sida finns ett antal direktanslutningar till tomter. Dessa bör samordnas i den mån det är rimligt men i övrigt behållas oförändrade.

Korsningen Stockholmsvägen – Bergslagsgatan blir en viktig punkt för kollektivtrafikens angoring av stationsområdet. Den kollektivtrafik som kommer från norr och trafikerar Stockholmsvägen behöver en gen anslutning till centralen. Bergslagsgatans förlängning österut in i Butängen är lösningen på detta. Biltrafikens tillgänglighet till kvarteren söder om tunnelmyningen kan också säkras genom en sådan anslutning. En förlängning av Bergslagsgatan ända fram till en angoringsplats i anslutning till västra delen av stationsområdet skulle öka tillgängligheten till stationen och fördela biltrafiken på flera lokalator.

Stockholmsvägens befintliga korsning med Enebygatan/Signalgatan föreslås kvarstå med vissa justeringar. Signalgatan blir viktig för trafikmatning av polishuset och omgivande

ny bebyggelse inklusive ev. P-hus. Ingelstagatans nuvarande anslutning till Norrtull föreslås utgå och behovet av andra angringsmöjligheter till området är därför viktigt. Enebygatans anslutning mot Marielund föreslås förändras så att endast medlöpande infart tillåts. Gatan enkelriktas för att undvika behov av vändplats. Regleringarna föreslås för att minska konflikterna med kollektivtrafikfält, köbildningar nära Norrtull samt den dåliga sikten mot cykelbanan längs Stockholmsvägen.

Den viktigaste stadshuvudgatan i området är Norra Promenaden. Promenaden förmedlar och fördelar biltrafiken i södra delen av planområdet. Relativt korta avstånd mellan korsningar kan accepteras. Att skapa helt nya korsningspunkter innebär dock svårigheter med tanke på de värden avseende kulturhistoria och natur som alléträden representerar. Det är således svårt att ta bort träd för att skapa nya korsningar. Fullständiga korsningspunkter från Norra Promenaden till Butängen bör därför i första hand sökas där det idag redan finns korsningar och avbrott i allén. Mindre anslutning med medlöpande trafik kan göras utan att påverka träden. Detta ger förutsättningar för hur trafikmatning och lokalgatunät i Butängen kan utformas.

De viktigaste punkterna på Norra Promenaden i dagens huvudnät för biltrafik är Norrtull, Stationsrondellen och Packhusrondellen. I pågående planering för framtida nät blir även Norra Promenadens korsning med Johannisborgsförbindelsen en viktig punkt.

En förbindelse med utformningen och funktionen stadshuvudgata behövs mellan Norra Promenaden och korsningen Ståthögavägen - Johannisborgsförbindelsen. Förbindelsen behövs dels för att få rimlig maskvidd i huvudvägnätet och dels för att trafikmata framtida centralstation och Butängen från norr. För att ringleden ska fylla sin funktion som avlastande för innerstaden måste även anslutningarna på den ligga med lämpliga avstånd för att det ska vara attraktivare att åka runt än att färdas genom. Korsningsavstånd på 500 – 800 meter ger vanligtvis rimlig tillgänglighet till stadsdelar runt denna typ av led samtidigt som trafiken inne i stadsdelarna kan hållas på en rimlig nivå/hastighet. För att behålla tillgängligheten till områdena norr om Johannisborgsförbindelsen behövs också korsningspunkter med anslutningar i denna riktning.



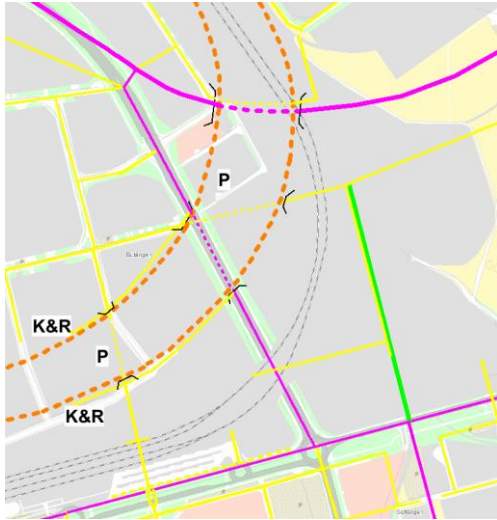
ÖP Staden, biltrafiknät

En lång järnvägsbro innebär att Johannisborgsförbindelsen kan ligga i markplanet och Ostlänken kan passeras på många ställen.

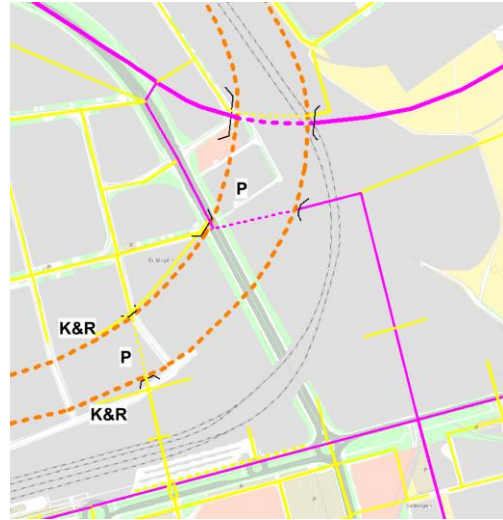


NORRKÖPING

Samhällsbyggnadskontoret
Christer Nilsson



1. Lösning med stadshuvudgata motsvarande Ståthögavägens nuvarande sträckning och grön förlängning av Östra Promenaden



2. Lösning med stadshuvudgata i sträckning motsvarande Östra Promenadens förlängning.

Ambitionen i lösning 1 är att stadshuvudgatan nyttjar den yta där Ståthögavägen idag ligger men med ett annat höjdläge och en annan utformning. Fördelarna med detta är att kvarterstrukturen kan behållas och att viss bebyggelse kan ligga kvar under längre eller kortare tid i den takt som området utvecklas. Ett observandum är att sträckningen inte följer den tänkta kvarterstrukturen med 90-gradigt rutnät som finns i innerstaden i övrigt.

Befintlig Packhusrondell har här valts som anslutningspunkt på Norra Promenaden av flera skäl:

- Trafiknätet får en struktur som motverkar genomgående trafik. Två 90-graders riktningsföreändringar krävs vid Norra Promenaden för den som vill köra i genomfart norr – söder. Detta förutsätter dock att den nya Jungfrubron finns på plats - innan dess kan sträckningen upplevas som gen.
- Östra Promenaden kan förlängas vidare norrut från Norra Promenaden som ett stråk/en park. Förlängningen utformas som en "riktig promenad" i huvudsak för gång och cykeltrafik med en "värdig" avslutning i norr i form av plats/byggnad av särskild vikt. En möjlighet till förlängning som gång- och cykelstråk via en bro över Johannisborgsförbindelsen till Kommendantvägen bör reserveras i kommande planer.
- Vid Packhusrondellen finns redan ett avbrott i trädallén (behovet av att ta bort träd för nya anslutningar på andra ställen minskar)

Lösning 2 innebär att stadshuvudgatan placeras i Östra Promenadens förlängning. Detta innebär att utformning och användning av Östra Promenaden förlängning norrut kommer att motsvara södra delen av promenaden. Detta innebär relativt omfattande biltrafik. Risken för genomgående biltrafik bedöms likvärdig med lösning 1. Lösning 2 kan sannolikt inte kombineras med kort järnvägsbro då den fria höjden för biltrafik under järnvägsbron blir för liten.

Utbyggnaden av bebyggelse och trafiknät i området mellan Motala ström och Johannisborgsförbindelsen kommer sannolikt att ske under lång tid och i många etapper. Det innebär sannolikt att det kommer att finnas olika huvudnät för biltrafik under olika tidsperioder. De etapper som påverkar mest är när trafik flyttas från Hamnbron till Jungfrubron samt när Ostlänken och Johannisborgsförbindelsen etableras. För att minska attraktiviteten för genomgående behövs i alla skeden samlade åtgärder på och i anslutning till stråket Ståthögavägen - Östra Promenaden – Söderköpingsvägen.

De två alternativen med lång eller kort järnvägsbro ger lite olika förutsättningar för gång och cykeltrafiken i området där Ostlänken och Johannisborgsförbindelsen planeras korsa varandra. Lång järnvägsbro ger planskilda gc-korsningar med Ostlänken men kräver att det skapas ett antal planskilda korsningar med Johannisborgsförbindelsen. Omvänt gäller för kort järnvägsbro – Johannisborgsförbindelsen kan korsas planskilt för gc medan Ostlänken blir en barriär.

Anslutningspunkten till Johannisborgsförbindelsen i norr kan anpassas till befintlig gatu-/kvarterstruktur. Läget för korsningen ger rimliga avstånd på ca 600 - 800 meter till närmaste korsningar på ringleden i öster och väster.

Anslutning mot områdena norr om ringleden kan lösas enkelt mot Spårgatan och via en gata parallellt med Johannisborgsförbindelsen under Ostlänkens bro avseende kopplingen till Kommendantvägen.

Kommendantvägens framtida funktion bör analyseras ytterligare (i Öp Staden är den redovisad som stadshuvudgata). Ska den vara en del in huvudnätet eller ska det vara en lokalgata med trafikmatning till reningsverket m.fl. anläggningar? En anslutning mot Norra Promenaden synes självklar medan anslutningen till korsningen Johannisborgsförbindelsen - Hahnholmsvägen behöver utredas samlat med Johannisborgsförbindelsen. Från Kommendantvägen behövs tomtanslutningar till reningsverksområdet och området runt Johannisborgs slottsruin – inte minst i norr där det kan bli aktuellt med bebyggelse mellan ruinområdet och ringleden.

Inriktningen för Norra Promenaden är att biltrafiken samlas på den nuvarande norra körbanan. Allt för att södra sidan ska kunna utvecklas med större ytor för park/gång/cykel motsvarande den uppdelning som finns i Södra Promenaden. På norra sidan av promenaden föreslås generellt att tillgängligheten till bebyggelsen som vetter mot promenaden löses genom angöringsgator (enkel-/dubbelriktade) parallellt med Norra Promenaden. Anslutningar av lokalgator till Norra Promenaden föreslås i följande punkter från väster till öster:

- Kungsgatans anslutning till Norrtull kvarstår.
- Aurorerondellen, här kvarstår nuvarande anslutning mot söder i form av Vattengränden. Denna gata förlängs norrut in i Butängen som en viktig bilanslutning för angöring till Norrköpings Centralstation samt passage under järnvägen och anslutning till lokalgatunätet norr om järnvägen.
- Stationsrondellens anslutning mot Drottninggatan kvarstår. Norrut förutsätts enbart anslutning för kollektivtrafik.
- Godsgatans anslutning mot Norra Promenaden har idag endast medlöpande trafik. Som stadsstruktur föreslås Godsgatan få en förlängning norr ut in i Butängen. Förutsatt att biltrafikens huvudnät samlas på promenadens norra sida måste kopplingen mot Godsgatans södra del passera genom allén. I den aktuella punkten

- är några av träden yngre. För att anslutningen ska kunna byggas kan träd behöva tas bort alternativt kan man minska/dela körytan med bibehållande av träden.
- Saltängsrondellen/Orangerigatan. Rondellen utgör ett avbrott i trädallén och denna punkt bör kvarstå för anslutning av lokalgatan mot norr in i Butängen. Rondellen ligger något förskjuten i förhållande till en naturlig förlängning av Orangerigatan. Vi får acceptera att antalet anslutningar till Saltängen begränsas till en punkt på Norra Promenaden, tre punkter på Packhusgatan samt två punkter på Drottninggatan.
 - Väster om Packhusrondellen, nuvarande medlöpande infart från Norra Promenaden till Saltängsområdet nära Packhusrondellen föreslås utgå.
 - Packhusrondellen får en ny funktion som anslutningspunkt för lokalgatusystemet mot söder. Mot norr ansluts stadhuvudgatan som redovisats ovan.
 - Varvsgatans anslutning till Norra Promenaden behålles. Anslutningen i samma punkt mot postterminalen i norr kan därmed också tills vidare kvarstå.
 - ”Postgatan” – östra anslutningen till postterminalen. Denna anslutning blir viktig för att i framtiden nå den västra delen av Johannisborg/ Postterminalen/ Lokstallsområdet/Idrottsområdet. Även om avståndet mellan korsningarna blir relativt kort (100 meter) bedöms anslutning viktig att behålla. Stängning föreslås av anslutningen mot söder. Där med skapas en trevägskorsning som enklare kan hantera stora trafikflöden.
 - Kronomagasinsgatan – anslutningen behålles. Trevägskorsning med god kapacitet.
 - Kommendantvägen. Korsningspunkten förändras så att Norra Promenaden blir huvudriktning. Utformning av själva Kommendantvägen beror på om vägen ges en huvudgatu- eller lokalgatufunktion.
 - Direktanslutningen till kv. Pingvinen 1 och Svanen 6 från Norra Promenaden föreslås utgå.
 - Kaptensgatan anslutningen behålles och får funktionen av trafikmatning till stora delar av östra delen av Inre hamnen.
 - Anslutning Norra Promenaden - reningsverksområdet. Någon form av anslutning bör finnas - men läget för den är flexibelt.
 - Direktanslutningen från Norra Promenaden till kv. Doppingen 4 m.fl. föreslås utgå. Anslutningar får sökas via Kaptensgatan och nytt gatunät när Inre hamnen omvandlas.
 - Jungmansgatan. När Johannisborgsförbindelsen byggs måste Jungmansgatan anslutas på annat sätt till Norra Promenaden (krav på långa avstånd mellan korsningar på ringledden). Här föreslås att gatan ansluts till en förlängning av Norra Promenaden. Kajområdet söder om Norra Promenaden kan också anslutas via denna punkt. Passage under Johannisborgsförbindelsen och koppling till Saltängsgatan är önskvärd och kan bli möjlig om bron blir hög.

Lokalgatunät

Lokalgatornas läge och kopplingar är endast schematiskt redovisade. Beroende vilka behov som finns i området kan olika delar av lokalgatunätet inom själva stadsdelen få olika kvalitet. Lokalnätet utvecklas därför mer organiskt - i takt med att innehållet i stadsdelen förtydligas. Viktiga förutsättningar att beakta när lokalnätet skapas bör vara:

- Biltrafiken hastighet ska anpassas så att gående och cyklister känner sig trygga.

- Gång- och cykel behöver inte alltid vara separerad från biltrafik utan gatorna kan vara cykelfartsgator, gångfartsområden eller gågator.

Parkering

Parkering finns redovisat i separat PM.

Prioritering där huvudnäten för olika trafikslag konkurrerar

I översiktsplanen för Staden (2017) finns nedanstående förhållningssätt till hur vi ska prioritera i punkter eller på sträckor där trafikslagen konkurrerar om utrymme eller hur utformning och företrädesreglering ska ske:

Vid utformning och genomförande av åtgärder i korsningspunkter eller på sträckor där huvud-/ stomnäten för olika trafikslag korsar varandra eller konkurrerar om samma utrymme ska trafikslagen prioriteras i följande ordning:

1. Gång och Cykel
2. Kollektivtrafik
3. Bil

Undantag från denna prioritering ska göras enligt följande: Längs stomlinjestråken för kollektivtrafik ska spår vagnar och bussar prioriteras högst. Innanför Promenaderna - Kungsgatan ska gående prioriteras högst (undantaget stomlinjestråken för kollektivtrafik). På ringleden (Söderleden – Riksvägen – Ståthögavägen – Johannisborgsförbindelsen) ska biltrafiken prioriteras högst (undantaget stomlinje stråken för kollektivtrafik). Prioriteringen avser oftast hastigheter, företrädesreglering, utrymme, prioritering i signal (grön våg) etc. Undantag och bedömningar måste dock i vissa specialfall göras till exempel när lagar eller regler gör det olämpligt, när resandeströmmen för ett trafikslag är väsentligt större än för det andra trafikslaget. Där huvudnät/stomlinjer för ett trafikslag möter ett lokalnät för ett annat trafikslag ska det redan vara självklart att huvudnätet/stomlinjen prioriteras högst.

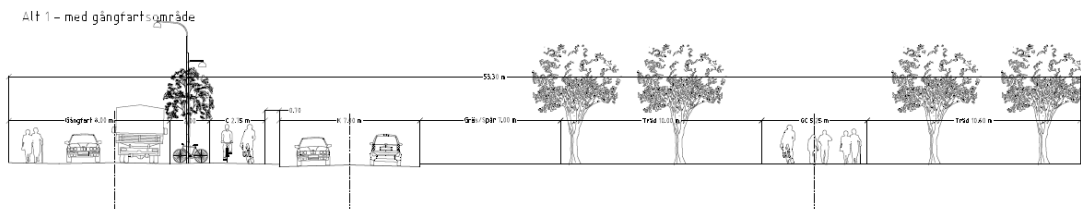
Gatusektioner

Fokus i programskedet är att föreslå rimliga totalbredder för några gatutyper som kommer att bli vanliga i området. Måtten för de olika delarna i sektionerna ska därför ses som exempel. Avseende lokalgatunätet kommer olika delområden inom själva stadsdelen att få olika innehåll som i nuläget inte är känt och som kan komma att påverka sektionsutformningen. Vissa gator kommer att ha helt egna krav på sektionsbredder och programmering exv. Drottninggatan förlängning samt Fredrikdalsgatan.

Huvudgatorna för biltrafik (klassificerade som stadshuvudgator) bör ges samma innehåll som stadens promenader. Det innebär att följande funktioner ska finnas:

- Hastighet 40 km/h.
- Körbanor för biltrafik, med trafikflöden över 10 000 f/d.
- Kollektivtrafikkörfält/spårväg (på vissa avsnitt).
- Separata dubbelsidiga cykelbanor.
- Separata dubbelsidiga gångbanor.
- Trädplanteringar.

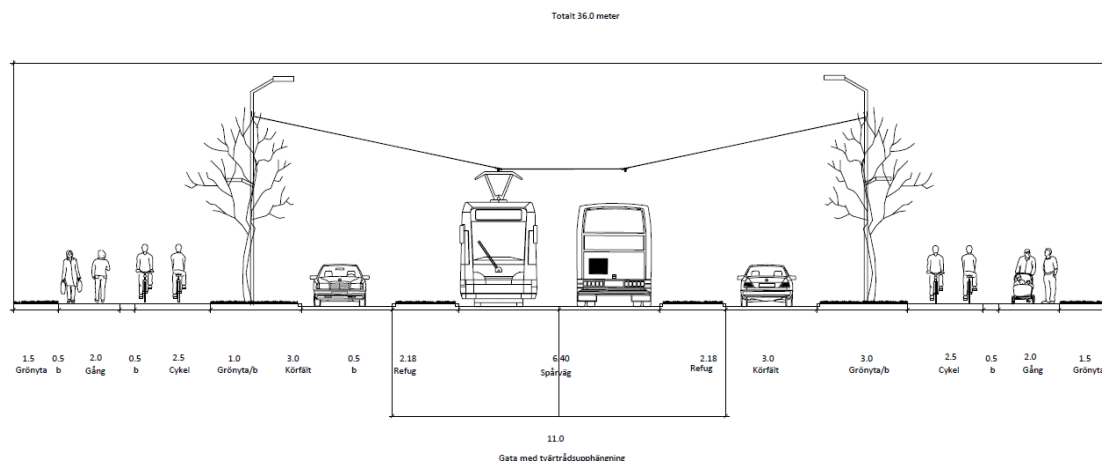
Promenaderna har på de flesta avsnitt en bredd på ca 50 meter mellan omgivande fastighetsgränser – vilket kan tjäna som riktmärke där motsvarande kvaliteter vill åstadkommas. Målsättningen är att befintliga delar av Norra Promenaden ska ges mer grönyta, att biltrafiken ska samlas på ena sidan och minskas samt att gående och cyklande ska ges bättre förutsättningar.



Exempel på framtida gatusektion för Norra Promenaden.

Drottninggatans förlängning norr om Norra Promenaden. På avsnittet mellan Norra Promenaden och centralstationen beror sektionen till stor del på hur omgivande ytor kommer att användas. Kommer det vara en angränsande park, kommer det att förberedas för utemiljöer som uteserveringar etc. Några exakta bredder för detta gatuavsnitt redovisas därför inte här. I första hand ska sektionen innehålla bra utrymme för kollektivtrafik (spår och buss på samma yta). Vidare ska det finnas attraktiva gång- och cykelstråk på båda sidor av gatan. Målsättningen är att det inte ska vara någon biltrafik på denna sträcka. För att tillgängligheten ska kunna lösas kan det dock bli aktuellt med förbindelser för varutransporter och rörelsehindrade.

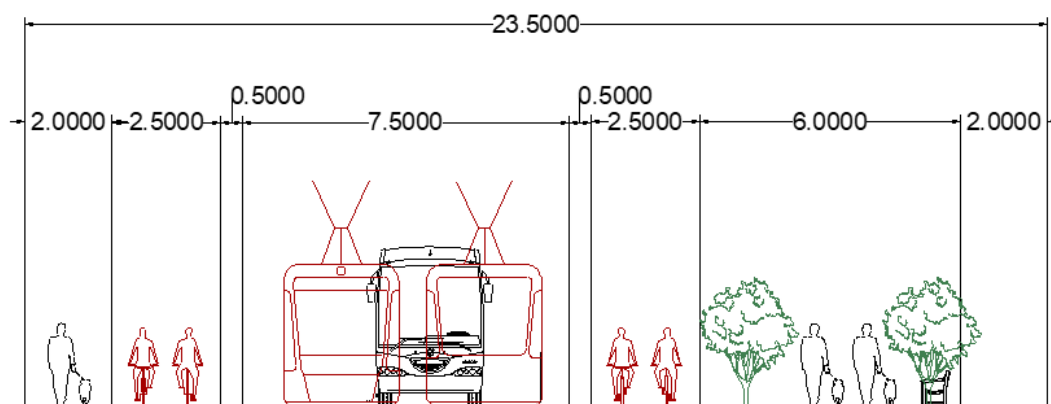
För den förlängda Drottninggatan norr om centralstationen. Dagens Fabriksgatan och Maskingatan kommer på sikt att bli ett viktigt kollektivtrafikstråk med både buss och spårväg. Sektionen ska även innehålla körytor för dubbelsidig gång och cykeltrafik samt för biltrafik.



Exempel på gatusektion för Drottninggatans förlängning norr om centralstationen.

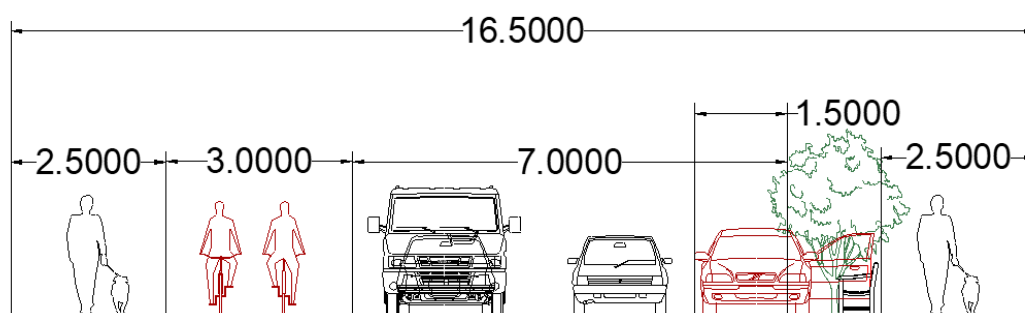
Östra och Västra Diagonalen från Norra Promenaden till planerad station föreslås i första hand reserveras för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Buss och spårvagn förutsett gå på samma yta. Kollektivtrafikens framkomlighet ska prioriteras. Hastighet 30 km/h.

I de fall byggnader placeras i fastighetsgräns behövs även ett ”respektavstånd” till gång och cykel för att dörrar och utpassering ska kunna ske säkert. En totalbredd på ca 25 meter föreslås.



Exempel på gatusektion för områdets Diagonaler.

Lokalgator – in/utfarter till parkeringar och angöringsplatser. De gator som kommer att ha funktionen som matargator till de större parkeringsanläggningarna och till angöringsplatserna för taxi och lämna/hämta bedöms få större trafikflöden än övriga lokalgator. Det innebär att gc-trafiken bör vara tydligt separerad från biltrafiken. Kantstensparkering på denna typ av gator innebär en trafikolycksrisk och bör därför undvikas/minimeras. Hastighet 30 km/h. Exempel på gator av denna typ är Vattengränden och Godsgatan. Vattengränden blir en även viktig tillfart till stationen för gång och cykel vilket innebär att dessa trafikslag bör ges goda förutsättningar. Dubbelsidig cykelbana kan bli aktuell på denna gata – allt beroende på hur anslutningarna i norr och söder utformas samt innehåll i kvarteren längs gatan. I de fall byggnader placeras i fastighetsgräns behövs även ett ”respektavstånd” till gång och cykel för att dörrar och utpassering ska kunna ske säkert. En totalbredd på ca 20 meter föreslås reserverad.

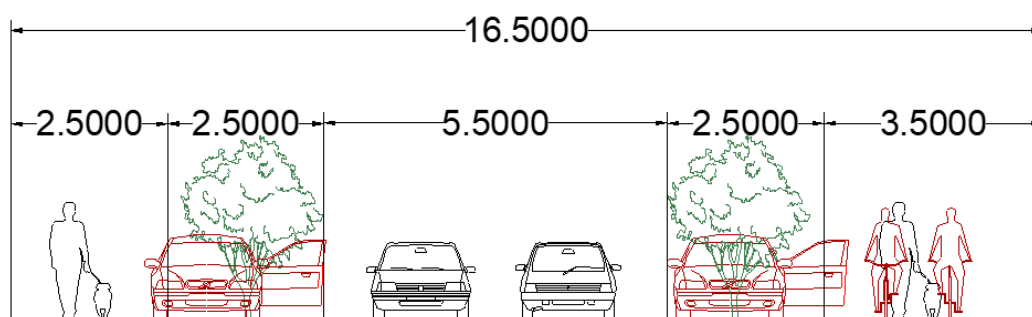


Exempel på gatusektion för tillfartsgator till parkeringsanläggningar/angöringsplatser.

Lokalgata 30 km/h. På gator med kantstensparkering bör cykeltrafiken vara separerad från biltrafiken. Kombinationen kantstensparkering och cyklar i körbana ger uppenbara olycksrisker i samband med att bilar backar och bildörrar öppnas.

Dubbelsidig cykelbana kan övervägas på denna typ av gator – allt beroende på hur anslutningarna till övrigt nät utformas samt innehåll i kvarteren längs gatan.

Även dubbla eller enkla trädrader kan övervägas på denna typ av gator. I de fall byggnader placeras i fastighetsgräns behövs även ett "respektavstånd" till gång och cykel för att dörrar och utpassering ska kunna ske säkert. Även avstånd mellan träd och byggnader bör analyseras vidare. En totalbredd på ca 20 meter föreslås reserverad.



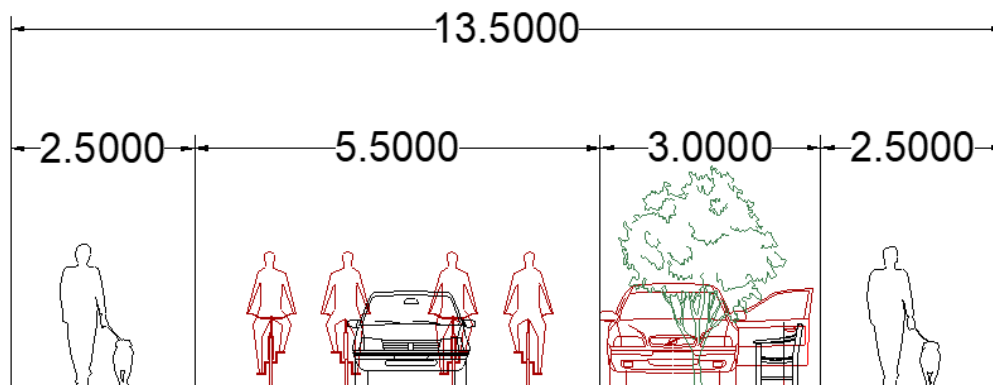
Exempel på gatusektion för lokalgata 30 km/h.

Cykelgata 20 - 30 km/h. Möjligheten att etablera cykelgata/cykelfartsgata har utretts och föreslagits på nationell nivå. Beslut saknas dock tills vidare. Målsättningen är att skapa en gatutyp där cykeltrafiken är prioriterad men där biltrafik förekommer på samma yta – analogt med hur gångfartsområde fungerar. Gatutypen är användbar där man inte har utrymme för separat cykelbana, där biltrafiken är marginell och där man inte vill bland gång och cykel på samma yta. Vid långa avsnitt med gångfart på cykelstråk är det ogynnsamt för cyklande att hålla låg hastighet och där kan cykelgata vara ett alternativ. I väntan på att cykelgata blir en egen regleringsform i trafiklagstiftningen kan man införa liknande förhållande med nu gällande regler. Exempelvis kan rekommenderad hastigheten sättas till 20 km/h, anslutande gator kan regleras med lämna företräde, smal körbana med kantsten mot gångbanan samt en utformning i övrigt som gynnar cyklande. Kombinationen kantstensparkering och cyklar i körbana ger olycksrisker vilket gör att antalet parkeringsplatser bör hållas lågt.



Exempel på utformning som håller biltrafikens hastighet låg men samtidigt möjliggör bekväm cykling.

Dubbla eller enkla trädrader kan övervägas på denna typ av gator. I de fall byggnader placeras i fastighetsgräns behövs även ett "respektavstånd" till gång och cykel för att dörrar och utpassering ska kunna ske säkert. Även avstånd mellan träd och byggnader bör analyseras vidare. En totalbredd på ca 15 meter föreslås reserverad (dubbla trädrader förutsätter dock större bredd).



Gångfartsområde, gångfart 7 km/h. På de lokalgator där vi vill prioritera gående, spara utrymme och eftersträva ett lugnt trafiktempo är gångfartsområde en användbar gatutyp. Här ska alla trafikslag använda samma yta och gående ska generellt lämnas företräde. I första hand kan kortare gatuavsnitt bli aktuella - långa sträckor fungerar oftast inte då biltrafiken tenderar att öka hastigheten. Långa gångfartsområden är också på samma sätt negativa för cyklande. Gångfartsområden kan vara användbara för att motverka genomgående trafik.

Dubbla eller enkla trädrader kan övervägas på denna typ av gator. I de fall byggnader placeras i fastighetsgräns behövs även ett "respektavstånd" till gång och cykel för att dörrar och utpassering ska kunna ske säkert. Även avstånd mellan träd och byggnader bör analyseras vidare. En totalbredd på ca 15 meter föreslås reserverad (dubbla trädrader förutsätter dock större bredd).

