

2020-05-20

Vårt diarienummer
Klicka här för att ange
text.

Handläggare, titel, telefon

My Wantell, Trafikplanerare

Christer Nilsson, Trafikstrateg

PM Trafik Himmelstalund norra

Vision för trafiken

Området ligger två till tre kilometer från centrum. Tack vare närheten till centrum finns det goda möjligheter att göra norra Himmelstalund till ett hållbart område där de boende och verksamma gärna väljer cykeln eller kollektivtrafik framför bilen. Genom att vi anlägger cykelbanor av hög standard och möjliggör för god framkomlighet för kollektivtrafiken ökar incitamenten för att välja hållbart. Vi ser till att gångstråk kopplar an den befintliga strukturen, både visuellt och rent rörelsemässigt. Hållplatser placeras så att avståndet är kortast möjliga för så många som möjligt. Både kommunen och byggherrar ser till att cykelparkering är väderskyddad, och det finns möjlighet att serva sin cykel på utvalda platser. Byggherrarna bygger cykelvänliga hus. Det finns möjlighet att ladda sin elbil på flera platser och en bilpoolsbil finns alltid tillgänglig. I entréer finns leveransboxar och det går att hyra en lådcykel när man behöver storhandla. Det är enkelt att leva utan egen bil.

Områdets utmaningar

Områdets främsta utmaning är att hantera de tre stora barriärerna Riksvägen, Finspångsvägen och Fiskebyvägen. En stor osäkerhet råder om hur trafiken kommer att bete sig när trafikplats Bråvalla öppnas. Det finns en stor risk att barriäreffekten på främst Fiskebyvägen förstärks när trafiken ökar markant.

Även om strömmen är en fin kvalitet för området så är den även en barriär. För att minska den barriäreffekten krävs en eller flera nya broar, vilket kan bli en utmaning då broar ofta är dyra.

En annan utmaning är att hantera områdets omvandling över tid. Periodvis kommer industrier med viss del tung trafik finnas samtidigt som det tillkommer bostäder och skolor, vilket ställer höga krav på tillgängliga, framkomliga och trafiksäkra gång- och cykelvägar tidigt. Byggtrafiken måste också hanteras under en lång tid. En smart etappindelning och samverkan mellan byggherrar och kommunen under hela arbetet krävs för att säkerställa gående och cyklisters framkomlighet och säkerhet. För att lyckas vara ett hållbart område ska dessa trafikanter prioriteras och vara styrande från planering till driftsättande.

KLICKA HÄR FÖR ATT ANGE TEXT.

2020-05-20

Vårt diarienummer

Klicka här för att ange text.

Cykel

Idag finns det cykelbana längs Finspångsvägen och längs Riksvägen. Det går även att cykla på en kombinerad gång- och cykelbana i södra delen av planområdet, över Himmelstalundsfältet. I samband med byggnation av trafikplats Brävalla byggs en gång- och cykelväg längs norra sidan av Fiskebyvägen. Mellan norra och södra Himmelstalund finns en gång- och cykelbro.

Cykelkopplingarna inom planområdet behöver stärkas. Med hänsyn till områdets storlek behövs flera cykelbanor av hög standard, medan det på vissa gator är godtagbart med cykling i blandtrafik. Till viktiga målpunkter, så som skolor, idrottshallar och handel, ska det vara enkelt och säkert att ta sig med cykel.

En koppling från Norralundsgatan ner mot bron skulle göra det nord-sydliga stråket, som idag går längs Riksvägen, mer gent. Det kan nyttjas både som koppling mellan stadsdelar samt som stråk till och från verksamheter och bostäder. Vidare norrut går cyklingen i blandtrafik.

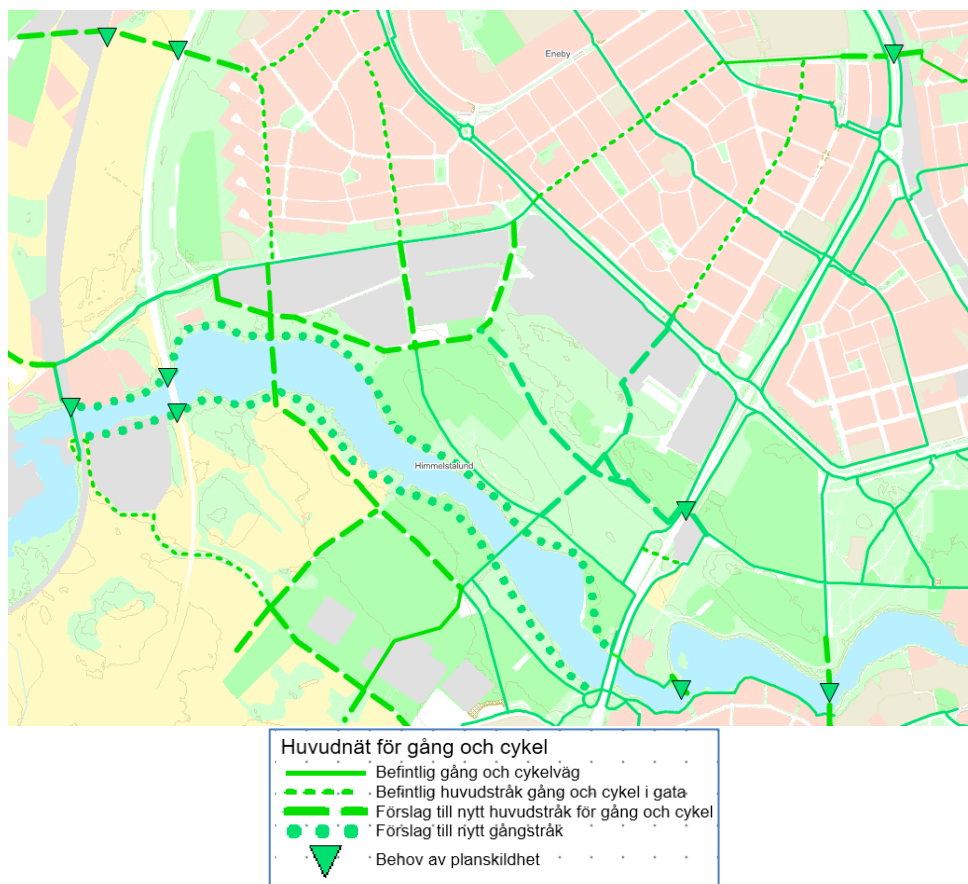
Hagagatan är relativt trafikerad av bilar och längre norrut går spårvägen på Hagagatan, vilket gör att Norralundsgatan är ett säkrare och enklare alternativ för en utvecklad cykelmöjlighet. I och med att det finns ett cykelstråk längs Riksvägen skulle dessutom avståndet mellan två nord-sydliga cykelstråk inte vara särskilt långt, vilket gör att attraktiviteten för det ena eller det andra dras ner. Inom planområdet behöver däremot cykelmöjligheterna förbättras på Hagagatan, eftersom det fortsättningsvis lär finnas en betydande mängd verksamheter som man ska kunna ta sig säkert till.

Från Hagagatan bör det finnas en cykelbana in i området, parallellt med Finspångsvägen, som kopplar an med Fridhemsvägen eller Fiskebyvägen, beroende på den framtida kvartersstrukturen. Exakta placeringen av cykelbanan bör synkas med placering av t.ex. idrottshall eller annan viktig målpunkt.

KLICKA HÄR FÖR ATT ANGE TEXT.

2020-05-20

Vårt diarienummer

Klicka här för att
ange text.

På sikt skulle ett cykelstråk längre söderut i öst-västlig riktning kunna bli aktuellt, för att koppla ihop Folkparken och Pryssgården. Detta stråk skulle även kunna ansluta till naturområdet som ligger mellan bebyggelsen och Himmelstalundsfältet. För att göra detta stråk så gott som möjligt krävs en ny planskildhet i Dragsgatans förlängning, alternativt kan den befintliga tunneln och gång- och cykelvägnätet längre söderut anpassas och förbättras.

Längs Kabelvägen, i både nord-sydlig och öst-västlig riktning bör separat cykelbana finnas. Befintlig verksamhet alstrar tung trafik och för trafiksäkerhetens skull behövs därför separat gång- och cykelbana. Kabelvägen kan dessutom bli matargata in i området, vilket förstärker behovet av cykelbana. Den nord-sydliga cykelbanan skulle kunna utvecklas in mot Pryssgården.

För att tillgängliggöra området mot Finspångsvägen behövs cykelanslutningar. Dessa kan placeras i samma sektion som bilgatorna.

Avståndet mellan befintlig gång- och cykelbro över strömmen och den planerade, kombinerade buss och gc-bron är över 900 meter. I takt med att Himmelstalund på båda sidor om strömmen utvecklas till tät stad kommer det att finnas behov av ytterligare en bro på det aktuella avsnittet.

KLICKA HÄR FÖR ATT ANGE TEXT.

2020-05-20

Vårt diarienummer

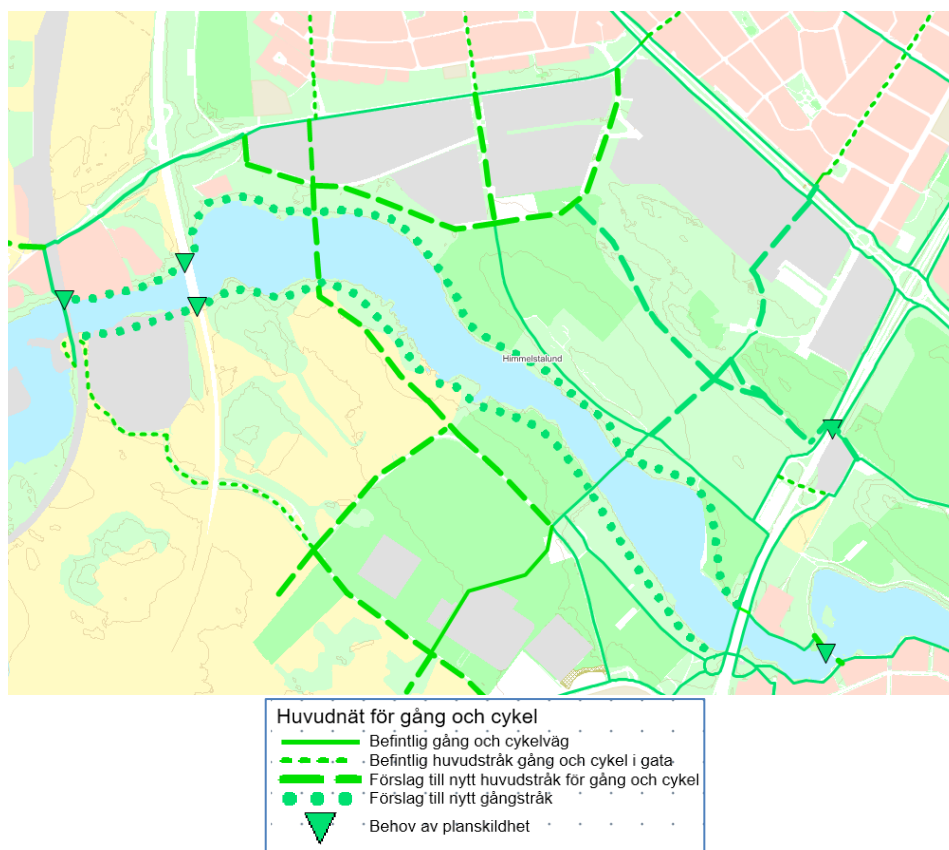
Klicka här för att ange text.

Gång

Gångstrukturen i området beror av bebyggelsestrukturen. Alla gator där biltrafik tillåts ska ha en gångbana på vardera sidan. För att undvika dörruppslag på gångbana kan planbestämmelsen förgårdsmark med fördel användas. Då sker dörröppning på kvartersmark och inte ut över allmän gångbana.

Som gående ska det inte bara vara enkelt att förflytta sig inom området, utan även vara enkelt att ta sig till området för att besöka de målpunkter som finns. På gator där biltrafiken inte behöver ha särskilt god framkomlighet kan regleringen gångfartsområde användas, vilket även leder till att ytan får en högre gestaltningsnivå. Dessa typer av ytor lämpar sig där det är många människor i rörelse och det finns behov av att kunna röra sig fritt, t.ex. mellan butiker eller andra målpunkter på olika sidor av gatan.

Gångnätet ska vara finmaskigt och gående gynnas därför av en tät bebyggelse. Gångbanorna ska vara separerade från cykel på de större pendlingsstråken, som Finspångsvägen och Fiskebyvägen. Vid skolor och andra platser där barn vistas ska de oskyddade trafikanterna ha en tydlig prioritet.



Vissa stråk i norra Himmelstalund blir viktiga för stadens övergripande gångnät, och inte bara för området i sig. Det befintliga stråket över Himmelstalundsfältet som kopplar an Kabelvägen leder vidare upp i

KLICKA HÄR FÖR ATT ANGE TEXT.

2020-05-20

Vårt diarienummer

Klicka här för att
ange text.

Pryssgården i norr och mot Folkparken och strömmen i söder. Ett nytt framtida stråk bör gå ännu närmre strömmen och bli en naturlig del av strömpromenaden. Detta stråk binds ihop med ett liknande på södra sidan. En ny bro för gång och cykel behövs därför längre norrut än den befintliga. En förlängning av strömpromenaden bör ses som en förutsättning för planarbetet på både södra och norra sidan.

För att minska barriäreffekten av Finspångsvägen behövs flera trafiksäkra passager. Dessa placeras vid korsningar för bil och vid hållplatslägen. De ska även placeras så att en vidare koppling in mot Haga blir naturlig.

Kollektivtrafik

Dagens förutsättningar

Finspångsvägen trafikeras idag av landsbygdstrafik till Svärtinge/Finspång och större del av bebyggelsen har mindre än 400 meter till hållplats Hagagatan. Turtäthet etc. är dock i första hand anpassad till resandet utanför staden vilket gör att den är mindre attraktiv för resande i själva staden. Från nuvarande bebyggelse längs Finspångsvägen i norra Himmelstalund till spårväghållplatserna i Haga är avstånden över 400 meter. Det innebär att områdets tillgänglighet till tätortstrafik är låg.

Även befintlig bebyggelse längs Fiskebyvägen har mer än 400 meter till hållplatser med tätortstrafik. Avståndet från bebyggelsen längst i väster till närmaste hållplats är nästa 1 kilometer. Avstånden till hållplatserna för landsbygdstrafiken i Finspångsvägen, som nämnts ovan, är också mellan 400 meter och 1 kilometer. Mellan industrin i Fiskeby och närmaste hållplats med kollektivtrafik är det ca 1,8 kilometer fågelvägen.

Förslag från tidigare planer

Finspångsvägen

I olika sammanhang har det diskuterats att skapa tätortstrafik (styv tidtabell under stor del av dagen) till Svärtinge. Detta skulle öppna för attraktivare förutsättningar för kollektivtrafikresande för boende i det planerade området längs Finspångsvägen. Det skulle även förbättra förutsättningarna för resande med buss från de skolor och verksamheter som nu etableras på Bråvalla. I FriN (Framtidens resor i Norrköping) finns förslag till kollektivtrafikkörfält på Finspångsvägen. Åtgärden skulle kunna genomföras relativt snabbt och med små medel. En dyrare lösning med körfält i mitten, mitthållplats och signalreglering i Hagarondellen har tagits fram men befunnits vara för dyr att genomföras för närvarande bl.a. med hänsyn till den relativt låga turtätheten.

KLICKA HÄR FÖR ATT ANGE TEXT.

2020-05-20

Vårt diarienummer

Klicka här för att
ange text.

Under tidsperiod 2029 – 2035 förslog FriN att en spårväg skulle etableras i Finspångsvägen på avsnittet Norra Promenaden – Eneby C där den skulle ansluta mot befintlig spårvägslinje. Linjen har en mycket effektiv sträckning som skulle ge snabba resor mot Norrköpings centralstation och Norrköpings innerstad. Förutsättningar är dock att persontätheten längs stråket blir högt samt att Beckershovs trafikplats måste byggas om.

I FriN finns även ett förslag om en ringlinje som skulle kunna trafikera både södra och norra Himmelstalund. Förslaget innehåller en bro över Motala ström och en sträckning via Finspångsvägen i riktning mot centrala Norrköping. Analyser visade dock att resandet på denna del av ringlinjen skulle bli relativt lågt samtidigt som bron över strömmen skulle innebära en förhållandevis stor investering. Denna del av ringlinjen placerades därför som en tredje etapp, sent (2029 – 2035) i FriN:s förslag till genomförandeplan.

Fiskebyvägen

År 2015 gjordes ett samrådsförslag till föp för Bråvalla. Planarbetet för Bråvalla är nu vilande. Förslaget innehöll en kollektivtrafikförbindelse från Finspångsvägen via Fiskebyvägen över E4:an och järnvägen och vidare in i Bråvallaområdet.

Översiktsplanen för Staden antogs 2017 och redovisade ett förslag till stomlinjestråk med buss i Fiskebyvägen och vidare in i Bråvallaområdet.

Utbyggnaden av Bråvalla trafikplats och ombyggnad av Fiskebyvägen pågår och den beräknas vara klar 2021. Denna etapp avser enbart anslutning till E4:an – planskild passage av södra stambanan planeras för genomförande i ett senare skede. Idag sker passage av järnvägen i en plankorsning med bommar. Den täta tågtrafiken ger långa tider med bomfällningar vilket innebär att framkomligheten för biltrafiken är begränsad.

KLICKA HÄR FÖR ATT ANGE TEXT.

2020-05-20

Vårt diarienummer

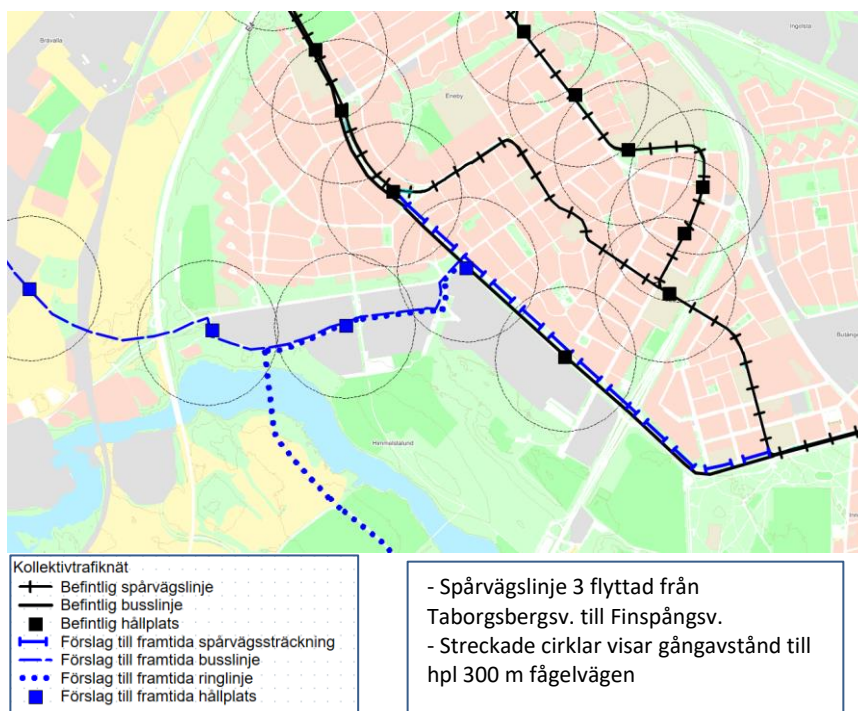
Klicka här för att
ange text.

Förslag till utveckling

Utvecklingen av kollektivtrafik för Norra Himmelstalund beror till i hög grad på vilket underlag som omvandlingen av området ger. I takt med att bostäder byggs och verksamheter utvecklas kan området dock få en tillräckligt hög persontäthet för att motivera en betydligt tätare kollektivtrafik än idag. Då utvecklingen av området sannolikt kommer att pågå under lång tid kommer det finnas behov av att stegvis utveckla kollektivtrafiken. En sådan utveckling skisseras nedan:

1. Kollektivtrafikkörfält i Finspångsvägen
2. Utökad trafikering längs Finspångsvägen mot Svärtinge.
4. Spårväg i Finspångsvägen
5. Ringlinjen
6. Kollektivtrafikstråk till Bråvallaområdet

För ringlinjen och linje mot Bråvallaområdet via Bråvalla trafikplats har olika dragningar i området söder om Fiskebyvägen diskuterats. Med ny bebyggelse med hög persontäthet i området finns stora fördelar att ge förutsättningar för busstrafik på den öst-västliga delen av Kabelvägen. Detta skulle skapa god yttäckning med närhet till kollektivtrafik för många. Längs Kabelvägen kan även hållplatslägen skapas som inte behöver konkurrera med den i framtiden sannolikt omfattande och snabba biltrafiken på Fiskebyvägen.



KLICKA HÄR FÖR ATT ANGE TEXT.

2020-05-20

Vårt diarienummer

Klicka här för att ange text.

Bil

Området omges av tre trafikerade gator: Fiskebyvägen, Finspångsvägen och Riksvägen. Fiskebyvägen får runt årsskiftet 2020-2021 en ny funktion som infart till staden då trafikplats Bråvalla står färdig. Trafiken leds sedan in på Finspångsvägen, som på sikt planeras bli en stadshuvudgata. Det råder fortfarande en osäkerhet kring Finspångsvägens framtida trafikflöden och hur det kan påverka utformning och funktion. Först när trafikplats Bråvalla varit i drift under ett par år kan vi mäta och se effekterna av den nya trafikplatsen. Planerna är trots detta att bygga om vägen för att minska känslan av barriär och göra den mer stadsmässig. Utrymme avsätts då för spårväg, och innan spårväg blir aktuell utnyttjas utrymmet av buss. Det avsätts ett körfält för bil i vardera riktningen. Gång- och cykelbanor samt trädtrader finns på båda sidorna. Hastighetsgränsen sätts till 40 km/h. Innan detta blir verklighet behövs fler utredningar med trafikplatsens verkliga påverkan som en viktig input.

Kvarteren i Haga, mot Finspångsvägen, varierar mellan ca 150 meter och 240 meter i längd, men saknar anslutning till Finspångsvägen. Givet den strukturen även för Himmelstalund, bör vi ha tre till fyra öppningar in mot området mellan Hagarondellen och den nya rondellen vid Fiskebyvägen.

Parkeringshus bör ligga så nära Finspångsvägen och Fiskebyvägen som möjligt, men in- och utfart till P-huset ska ske från lokalgata. Finspångsvägen är och kommer fortsatt vara en infartsväg till staden med viktiga cykelvägar på båda sidorna, och därför ska det inte anläggas in- och utfarter till enskilda fastigheter direkt mot vägen. Det skulle ge en försämring av både trafiksäkerheten och framkomligheten för samtliga trafikslag. Detsamma gäller Fiskebyvägen.

Spårväg eller kollektivtrafikkörfält planeras ligga i mitten av sektionen för Finspångsvägen. Det medför vissa svårigheter att få till vänstersväng in på de nya lokalgatorna utan att behöva bredda sektionen och införa vänstersvängfält. Kollektivtrafikkörfält kräver signalreglering vid korsningspunkter vilket också ställer vissa krav på utformningen. För att möjliggöra för biltrafik in i området kan det anläggas en cirkulationsplats på mitten av sträckan mellan Fiskebyvägen och Hagarondellen. Övriga öppningar kan utformas för att endast tillåta medlöpande högersväng. Kommer man från centrum och vill in till området kan man alltså inte nyttja dessa gator utan hänvisas till eventuell cirkulation på mitten av sträckan. Man kan även nyttja Hagarondellen, eller den planerade cirkulationen vid Fiskebyvägen för att vända.

Gatunätet inom området bör givetvis anpassas efter bebyggelsen. Tillgängligheten för bil ska vara god vid parkeringshus och andra målpunkter dit många åker bil. På andra platser kan biltrafiken begränsas. All parkering sker på kvartersmark.

KLICKA HÄR FÖR ATT ANGE TEXT.

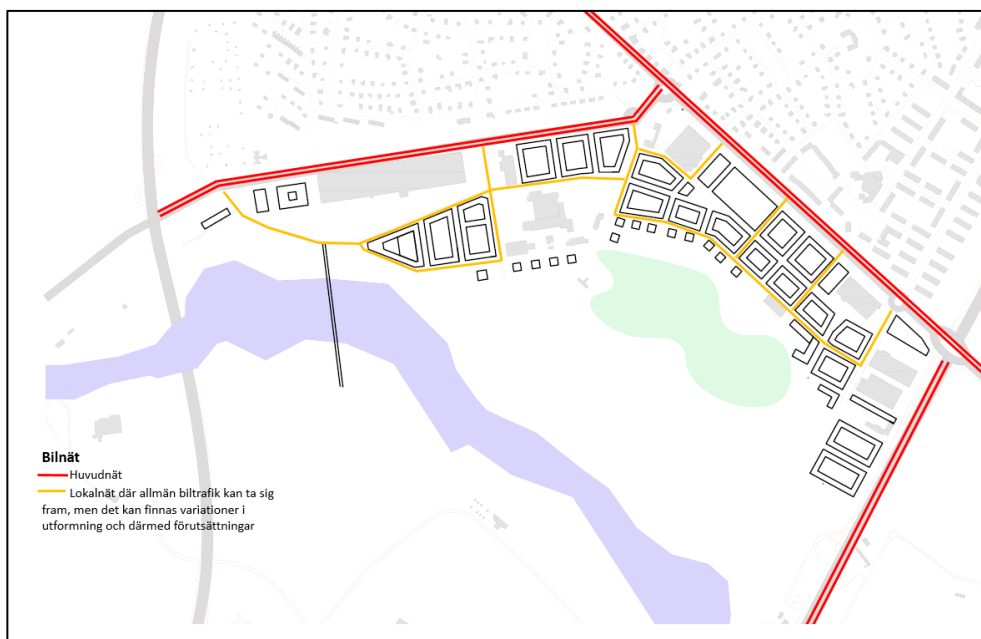
2020-05-20

Vårt diarienummer

Klicka här för att
ange text.

Från Fiskebyvägen kan Kabelvägen användas som matargata in i området. En ny anslutning byggs i samband med trafikplats Bråvalla vilket gör att det totalt kommer finnas tre anslutningar till Fiskebyvägen. Kabelvägens två anslutningar och Fridhemsvägen bör samtliga tillåta biltrafik, men utformningen kan variera. Även här bör parkeringshus placeras i utkanten av området.

En ny bro över strömmen, från Kabelvägen till södra Himmelstalund, bör främst möjliggöra för en framtida ringlinje samt gång och cykel. Vid större evenemang kan bron användas för att tömma södra Himmelstalund snabbare än vad som är möjligt idag då det bara finns en väg in och ut ur idrottsområdet. Brons syfte, utformning och läge måste utredas mer noggrant.



Kartan visar de viktigaste biltrafiklänkarna – utöver dessa finns behov av ett finmaskigt nät av sekundära gator som får läggas fast i fortsatt planering

Hastigheter, regleringar och sektioner

Hastighet

Hastigheten spelar en viktig roll i vilken funktion en gata har och hur attraktivt det är att använda bilen för sina transporter. Körbanans bredd spelar viss roll för hastighetsefterlevnaden, men gaturummet och dess samlade gestaltning betyder mer. Bäst efterlevnad fås när det finns gestaltning som t.ex. träd, kantstenar och cykelbanor, men en sämre efterlevnad fås vid raksträckor utan korsningspunkter och gestaltning.

Olika gator och vägar har olika funktion. Hastighetsgränsen ska anpassas för ändamålet. I Norrköping används i huvudsak 40 och 30 km/h. 40 km/h är

KLICKA HÄR FÖR ATT ANGE TEXT.

2020-05-20

Vårt diarienummer

Klicka här för att ange text.

lämpligt på huvudgator, gator som används som transportsträckor och koppling mellan olika stadsdelar. Det är även lämpligt med 40 km/h på gator som trafikeras av buss. Lokalgator inne i bostadsområden regleras till 30 km/h. Detsamma gäller utanför och kring skolor. I norra Himmelstalund blir högsta tillåtna hastighet 30 km/h inom området. På Fiskebyvägen och Finspångsvägen tillåts högre hastigheter, i huvudsak 40 km/h.

Gatorna i området kan och bör utformas på olika sätt. Till och från parkeringsgarage, som placeras i utkanterna av området, ska bilen få en tydlig plats i gaturummet. Kortare avsnitt som främst är till för angöring till bostäder, butiker eller andra målpunkter bör ha en tydlig gång- och cykelprioritering. Vissa avsnitt kan vara helt stängda för bilen. Nedan följer exempel på regleringar och utformning som kan lämpa sig i norra Himmelstalund.

Cykelfartsgata

För att bryta av en gata och prioritera gående och cyklister kan gångfartsområde, gågata eller cykelfartsgata tillämpas. Cykelfartsgata finns fortfarande inte som en reglering enligt trafikförordningen, men tillämpas i flertalet städer ändå. Det innebär att gatan utformas för att gynna cyklister och all övrig trafik sker på cyklisternas villkor. Vanligtvis anläggs en cykelbana i asfalt i mitten av gatan, och de yttre delarna får en stenbeläggning. Cykelfartsgata lämpar sig där det inte finns utrymme för separata cykelbanor.



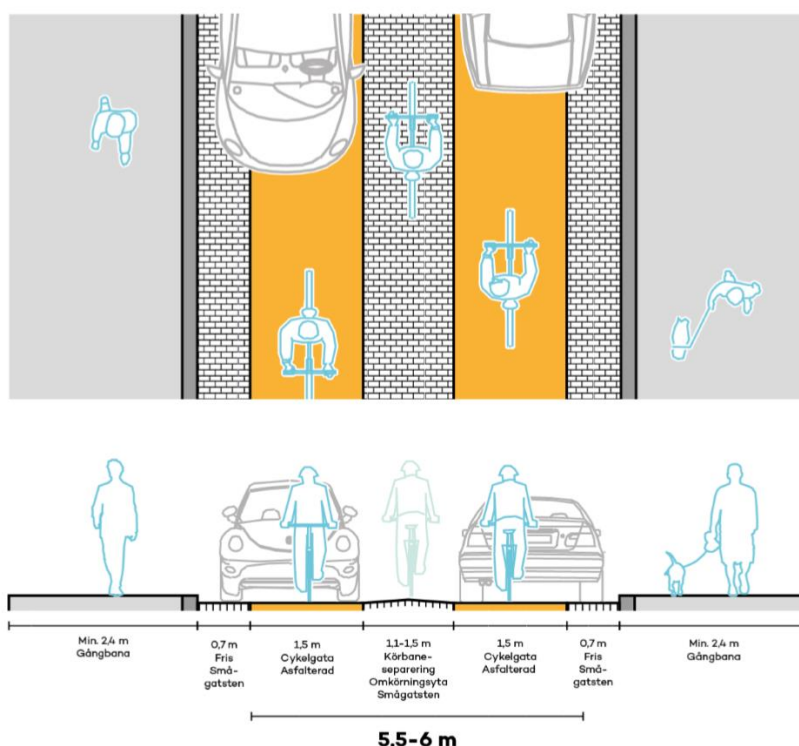
Figur 1. Cykelfartsgata Torggata, Oslo.

KLICKA HÄR FÖR ATT ANGE TEXT.

2020-05-20

Vårt diarienummer
Klicka här för att
ange text.

En cykelfartsgata kan utformas på olika sätt beroende på hur trafikanterna behöver nyttja gatan. ÅF gjorde 2018 en studie över cykelgators förutsättningar i den svenska trafikmiljön och tog då fram ett antal typsektioner. Måtten kan givetvis anpassas efter behov och Norrköpings kommuns tekniska handbok. Nedan sektion lämpar sig på gator där det finns behov för alla trafikslag att transportera sig. Eftersom sektionen är väldigt lik en vanlig lokalgata med cykling i blandtrafik krävs att det är en betydande mängd cyklister som kommer använda stråket, och bilbehovet är sekundärt.



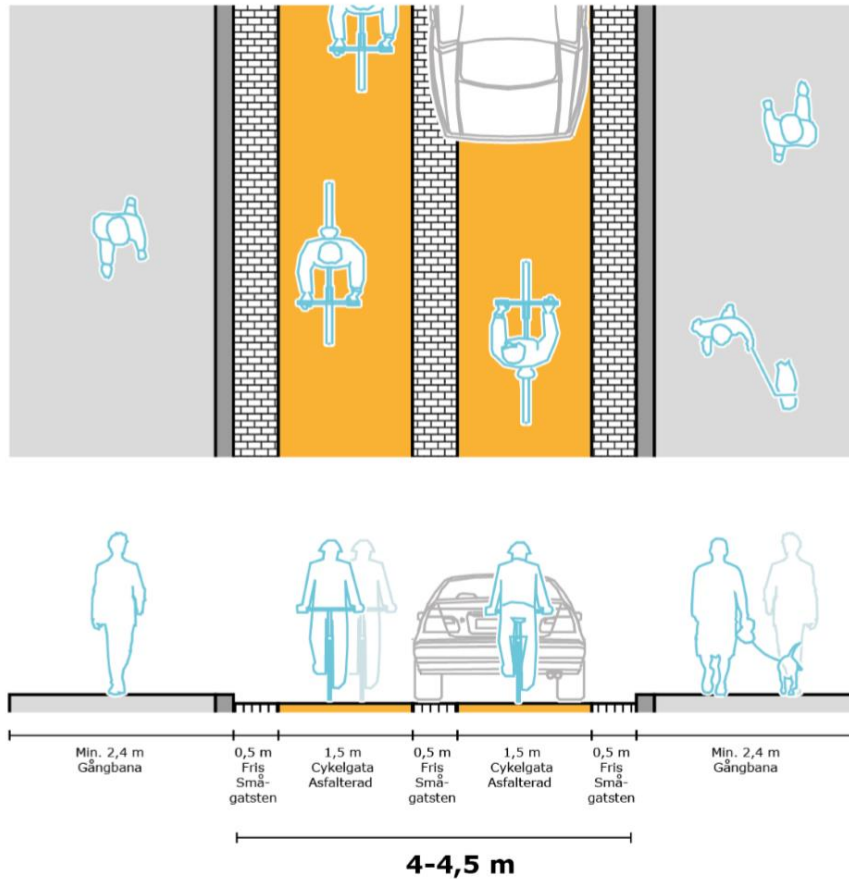
Figur 2. Dubbelriktad cykelfartsgata

För en lite smalare sektion tog ÅF fram en sektion där biltrafiken är enkelriktad. I Sverige saknas en tydlig lagstiftning i hur dubbelriktad cykling kan tillåtas där biltrafiken är enkelriktad, men många kommuner testar olika lösningar och framgent lär en reglering för detta finnas. Eventuellt skulle det gå att tillåta dubbelriktad trafik om den bedöms så pass låg att de få möten som blir går att genomföra i låg hastighet.

KLICKA HÄR FÖR ATT ANGE TEXT.

2020-05-20

Vårt diarienummer
Klicka här för att
ange text.



Figur 3. Cykelfartsgata med enkelriktad biltrafik.

Gångfartsområde

Gångfartsområde lämpar sig där det finns ett behov av att korsa gatan, till exempel vid centrumverksamheter eller andra målpunkter. Gångfartsområde innebär att du inte får köra fordonet med högre hastighet än gångfart. Du får inte parkera fordonet (utom på särskilt markerade parkeringsytor). Du som är förare har väjningsplikt mot gående. Det ställs krav på utformning vilket kan innebära högre kostnader. Utformningen ska vara så att fordon, inklusive cyklister, i princip inte kan köra snabbare än gångfart. Det kan ske genom beläggning, men främst genom möblering.

KLICKA HÄR FÖR ATT ANGE TEXT.

2020-05-20

Vårt diarienummer

Klicka här för att
ange text.

Figur 4. Illustration gångfartsområde Sankt Persgatan.

Gågata

Gågata innebär större begränsningar för fordonstrafik än gångfartsområde. Gatan får inte nyttjas för genomfartstrafik, däremot får leveranser av gods och människor ske till butiker, restauranger, hotell m.m. längs gatan. Övrig trafik får endast korsa gatan. Även på gågator är det lämpligt med viss utformning som tydliggör att ytan är till för gående. Regleringen lämpar sig bäst i innerstadsmiljöer. I Norrköping finns i dagsläget ingen reglerad gågata, men grannen Linköping har ett antal i innerstaden.



Figur 5. Gågata Tanneforsgatan, Linköping.

KLICKA HÄR FÖR ATT ANGE TEXT.

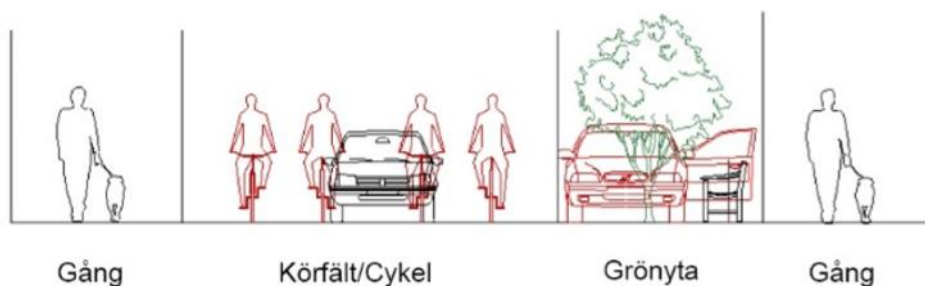
2020-05-20

Vårt diarienummer

Klicka här för att ange text.

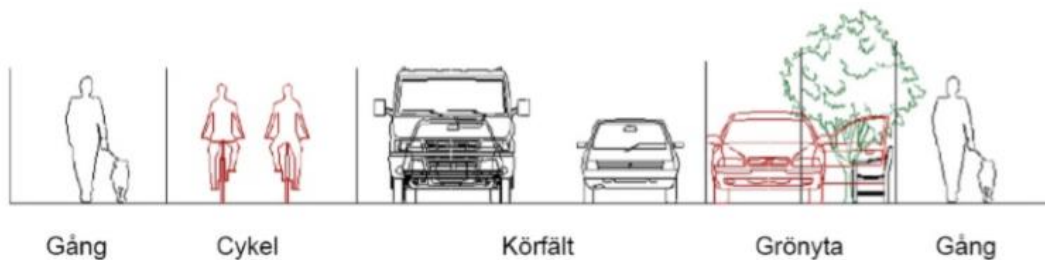
Lokalgator

Lokalgatornas funktion är att möjliggöra angöring till fastigheter inom de olika kvarteren. En typsektion skulle kunna se ut som nedan, där cykling sker i blandtrafik medan gående har trottoarer på båda sidorna. I möbleringszonen kan träd, bänkar, cykelparkering och annan möblering rymmas. Kantstensparkering skapas endast då det finns tydliga motiv för detta.



Figur 6. Typsektion med cykel i blandtrafik.

I vissa lokalgator behövs separat cykelbana. Vilken sida den läggs på beror på kvarterstrukturen, koppling till omkringliggande stråk och målpunkter. Sektion kan se ut som nedan.



Figur 7. Typsektion med separerad cykelbana.

En lokalgata med buss i linjetrafik ska ha lite bredare körbana än de gator där det inte går buss. I möbleringszoner är det viktigt att det inte finns någon kantstensparkering eftersom bilar som åker in och ut från dessa kan störa bussens framkomlighet. Gustaf Janzéns gata är ett gott exempel på en sådan gata, där det trots raksträcka är ett relativt lugnt tempo. Träden bidrar troligtvis till ett lugnare tempo, då forskning till viss del kunnat visa att möblering är en viktig aspekt för att få hastighetsefterlevnad. Även gångbanor, kantstenar m.m. bidrar till efterlevnad.

KLICKA HÄR FÖR ATT ANGE TEXT.

2020-05-20

Vårt diarienummer

Klicka här för att
ange text.



Figur 8. Gustaf Janzéns gata, Norrköping.