

PM

**TRAFIK, INRE HAMNEN
NORRKÖPING**

2017-06-02
Tyréns Norrköping
Susanna Davidsson
Anneli Bellinger

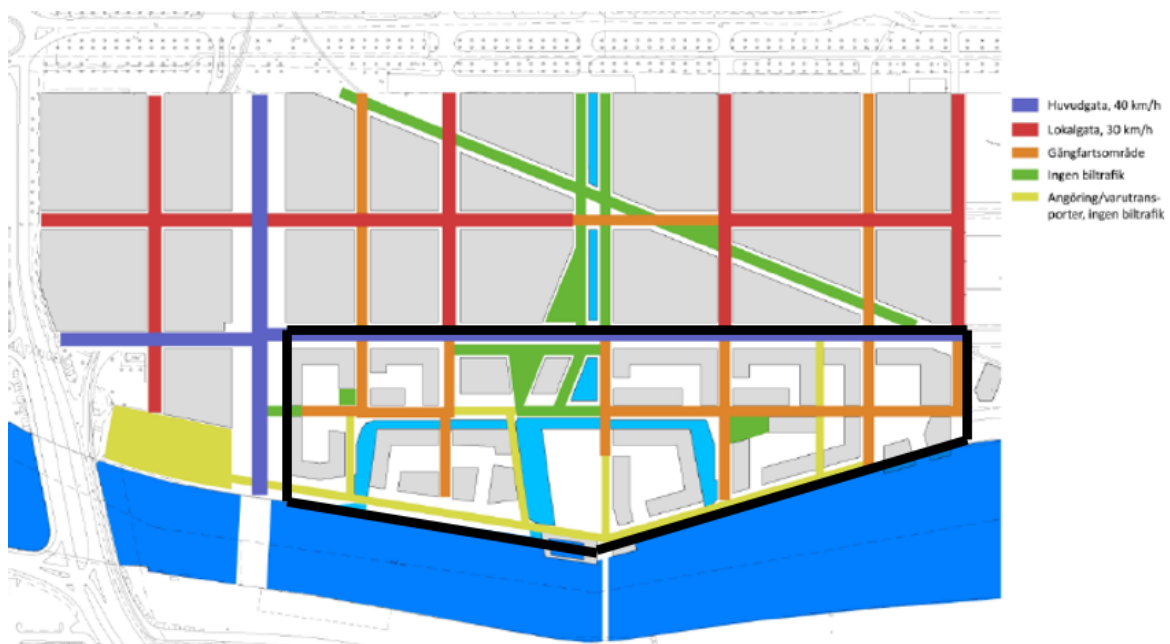
GRANSKNING
2017-06-02

1 UPPDRAG

Tyréns har på uppdrag av och i dialog med Norrköpings kommun, utrett möjlig trafikföring samt parkering- och angöringsplatser i Inre Hamnen för etapp 1. Utredningen har pågått parallellt med framtagandet av detaljplan och systemhandling av gator för etapp 1.

Syftet med uppdraget är att presentera ett helhetstänk gällande trafiken i området och vilka resonemang som lett fram till presenterad lösning.

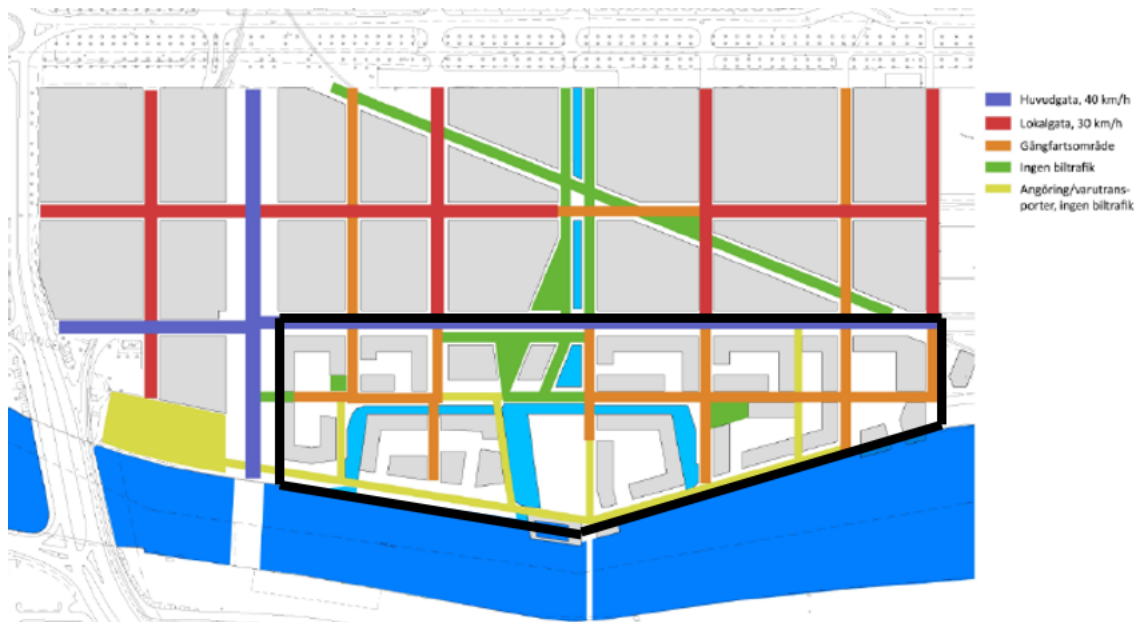
I figur 1 redovisas området som studerats.



Figur 1: Studerat område markerat

2 BAKGRUND

Stadsbyggnadskontoret har i ett tidigt skede delat upp gatorna i hierarkier. I figur 2 redovisas de olika gatuhierarkierna i området med vald hastighet.



Figur 2: Gatuhierarkier

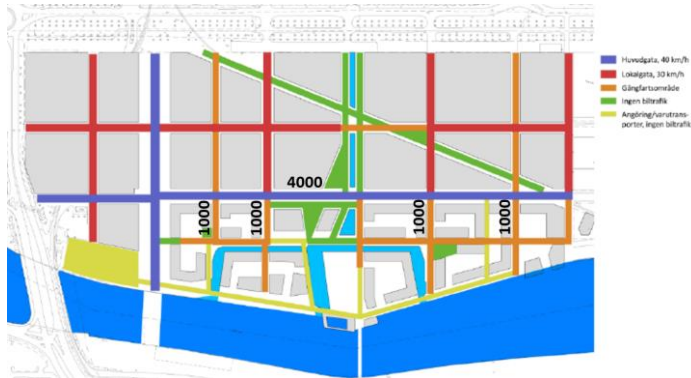
Kortfattat kommer alla gator söder om Saltängsgatan att regleras som gångfartsområde. Det innebär att alla fordon får framföras i högst gångfart, erfarenhetsvärde 7 km/h. Parkering får ske enbart på anvisad plats.

Saltängsgatan är en huvudgata och får en sektion av mer traditionell gata. På södra sidan blir det gång- och cykelbana, medan det på norra sidan endast blir gångbana. Längs gatan kan komma att finnas platser för angöring, lastning och lossning och korttidsparkering.

Uppskattade trafikflöden och behov av att angöra i området har också varit styrande för utformning och reglering av gatorna. En tidigare trafikutredning som Sweco tagit fram för Inre Hamnen etapp 1 (daterad 160613) har varit utgångspunkt avseende trafikflöden.

3 ÅDT

Trafikutredningen som Sweco tagit fram för etapp 1 har varit utgångspunkt i redovisade siffror för ÅDT, se figur 3.



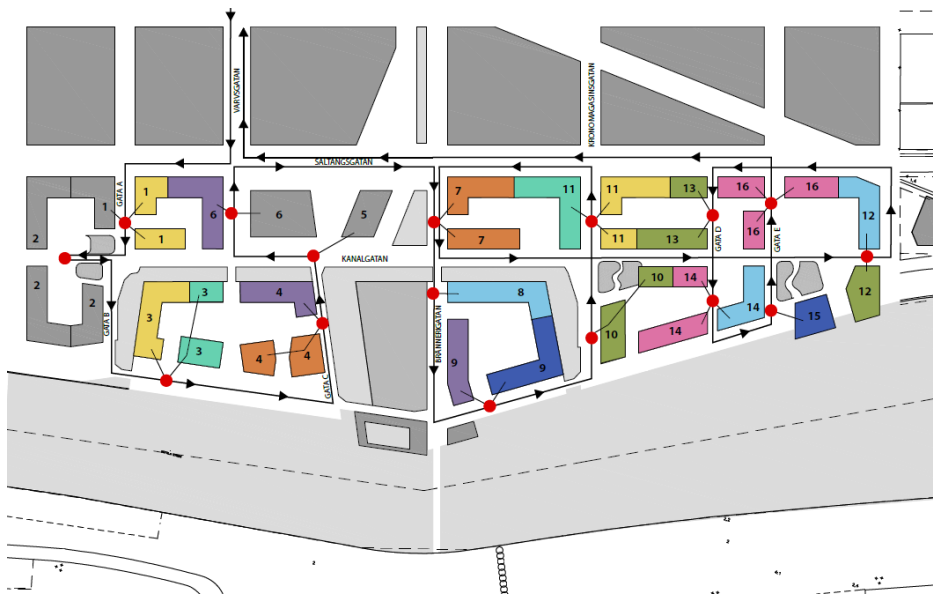
Figur 3: ÅDT

Saltängsgatan visar totalt ett ÅDT på 4000 fordon/dygn i Swecos utredning. Vidare visar den på att två gator med nedfarter till garage med ÅDT totalt 3300 fordon/dygn. Idag har utredningen av garagen kommit längre och det finns 4 nedfarter till garage där dessa 3300 fordon har avrundats och fördelats lika på de fyra nedfarterna. Vilket resulterat i ca 1000 fordon/dygn per nedfart. Övriga gator antas ha som mest ett ÅDT på ca 500 fordon/dygn. Där sker främst angöringstrafik till fastigheter och/eller verksamheter i publika lokaler.

4 ANGÖRING OCH PARKERINGAR

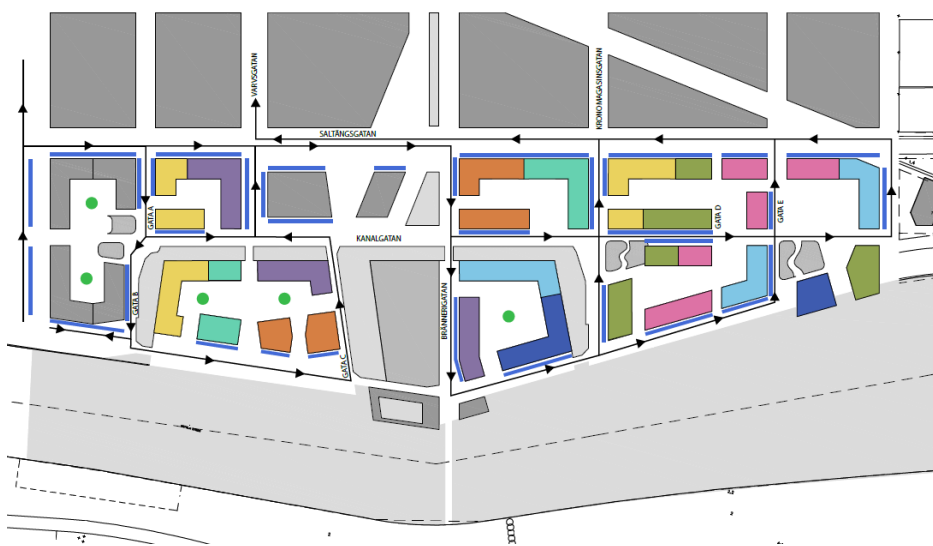
Gångfartsområde innebär att angöring, lastning och lossning kan ordnas var som helst förutsatt att det inte är trafikfarligt. Platsen/erna behöver alltså inte vara anvisade med reglering och vägmärke men ska ske med hänsyn till allmänna trafikregler som exempelvis inte närmre än 10 meter från korsning. I bilaga 1 är platser där angöring till verksamheter, butiker och andra publika lokaler kan tänkas ske markerade i gult. Lämpliga platser för vidare projektering är föreslagna utifrån att detaljplanen tillåter publik bottenvåning och lagom avstånd mellan verksamhet och för lastning och lossning. Längs Saltängsgatan finns även föreslagna korttidsparkeringar markerade med rött och lastzoner markerade med gult.

Hämtställen för sopbil finns markerade i figur 4 anpassat efter krav på som mest dragavstånd 10 meter. Soprum ska planeras så nära dessa platser och stråk som möjligt. Lämpliga körturer för sopbilen har delvis varit styrande för körriktning och projektering av gaturummet.



Figur 4: Förslag på platser för sophämtning och körtur

Färdväg och angöring med brandbil redovisas i figur 5. De fasader som inte kan nås med brandbil måste ha Tr2 trapphus i annat fall behöver brandbil behöva kunna ta sig in på gården. Fasader utmed kaj mellan Brännerigatan och Gata E behöver ha 7 meter fritt från fasad för att kunna ställa upp brandbil och nå fasaden med steg.



Figur 5: Förslag på körtur för brandbil

5 KÖRRIKTNING

I bilaga 1 är det markerat hur körriktningarna bör regleras. För att minska bredden som krävs för dubbelriktad trafik har kajerna blivit enkelriktade. Gata B, C, och D samt delar av Gata E och Brännerigatan är även de enkelriktade. Dels på grund av att de är smala men också för att enkelriktning på en gata leder till att andra gator också måste regleras, följdregleringar. Den smalaste körbara delen är 3,5 meter. Räddningstjänst, sophämtning och leveransers framkomlighet är trots allt dimensionerande. Några ytor för vändplaner och dylikt har inte kunnat vara möjligt och kan med vald trafikföring undvikas.

6 KÖRSPÅR OCH HÖRNAVSKÄRNINGAR

I figur 4 och 5 redovisades körriktningar som krävs vara dimensionerade för fordon av typen LBN. Andra möjliga vägar kan tänkas ske med LBN men kommer troligtvis inte vara särskilt vanligt, därav är dessa körriktningar enbart dimensionerade för personbil.

Med anledning av framkomlighet och trafiksäkerhet kommer vissa hushörn att behöva skäras av. Hörnen är markerade i bilaga 1. De hus som ligger utmed gator som har garagedrifter och som ansluter till Saltängsgatan kommer behöva hörnavskärningar. Detta för att ge god sikt åt båda håll och minska risken för konflikt med gående och cyklister. Övriga markerade hushörn inne i området kan bli svåra för större fordon att ta sig runt och för att inte riskera skador på hus eller möbler på allmän plats bör dessa hörn skäras av.

7 TILLGÄNGLIGHET

Handikapparkering ska lösas på kvartermark i första hand undantaget vissa handikapplatser avsedda för besökare till allmänna ytor som park, bad och kaj. I bilaga 1 redovisas föreslagna områden för handikapplatser. Avståndet till entré ska vara högst 25 meter. Angöring för rörelsehindrad ska även det ske högst 25 meter från entré. Detta innebär att delar av gårdar måste vara körbara för att PBL:s krav om tillgänglighet ska uppfyllas. I bilaga 1 redovisas de gårdar som behöver vara körbara. För att kravet på tillgänglighet ska tillgodogöras i kvarteren utmed Saltängsgatan mellan tvärgatorna Brännerigatan och Gata D förutsätts angöring kunna ske från Saltängsgatan på en parkeringsplats. Huset måste också ha en entré ut mot Saltängsgatan.

I övrigt har tillgängligheten för funktionshindrade i det offentliga rummet tagits hänsyn till då aktuella regleringar om gångfartsområde och särskilda parkeringsplatser säkerställer angöring och parkering för dessa personer. Planerade ramper kommer som max ha lutning 1:20 enligt Boverkets författningssamling. Synsvaga och personer med andra orienteringssvårigheter kommer att kunna med hjälp av naturliga avgränsningar såsom fasader, murar och materialbyten att orientera sig. Taktilla plattor vid passager och övergångsställen finns möjlighet att använda sig av.

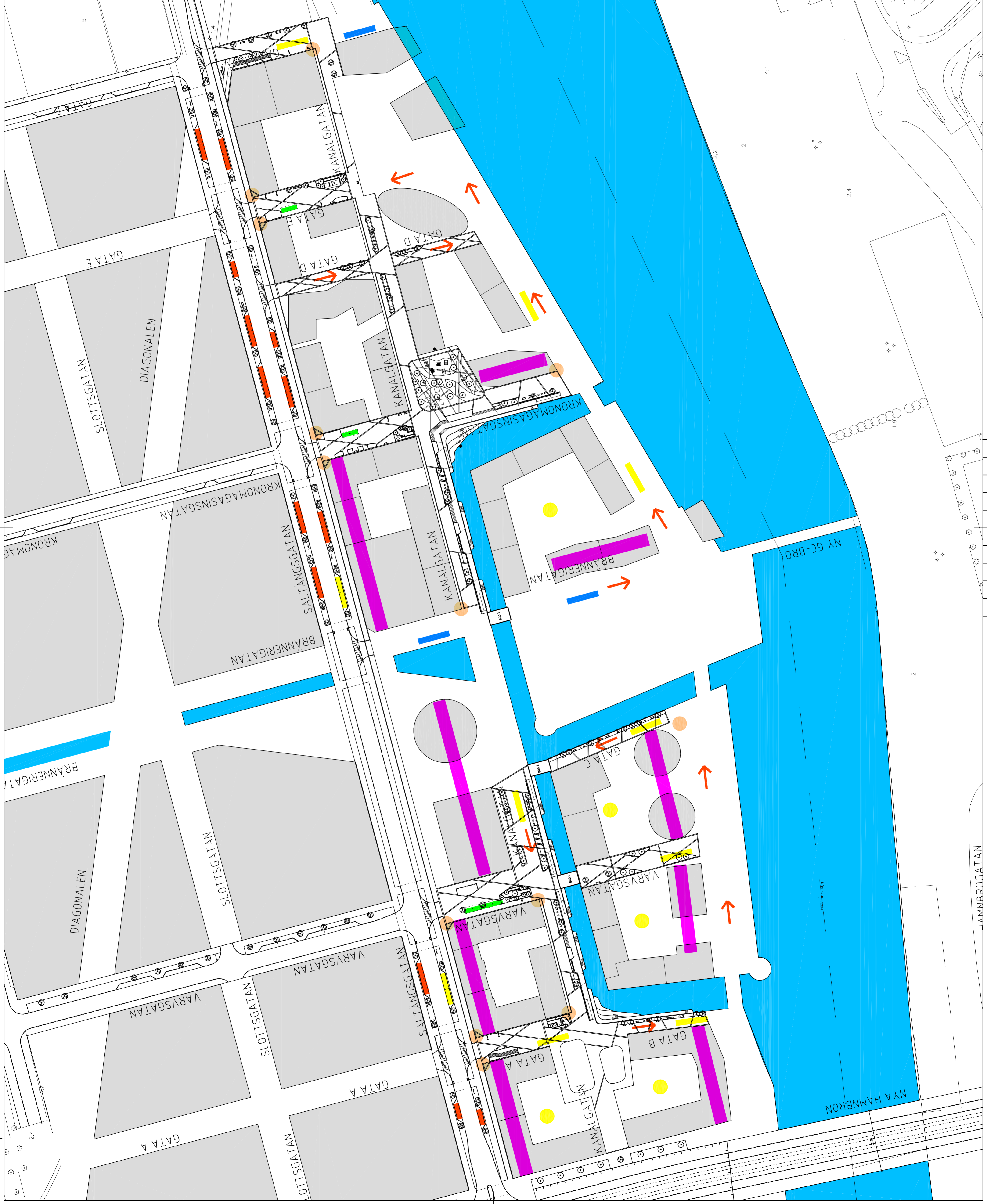
8 KOLLEKTIVTRAFIK

Projektets intention vilken Östgötatrafiken till en början ställt sig positiva till har varit att anordna en hållplats längs Saltängsgatan. Östgötatrafiken har dock i samband med en ny linjedragning för hela staden, kommit fram till att Saltängsgatan inte längre är aktuell för kollektivtrafik. En busslinje planeras istället längs Norra Promenaden. På sikt när ny bro är på plats blir det även hållplats längs Jungfrugatan.

Östgötatrafiken anser att området ligger så pass nära befintligt resecentrum att det kommer vara mer attraktivt att gå än att åka kollektivt dit. De ser också Saltängsgatan som en provisorisk lösning och att dra in linjen efter några år är svårt att motivera. Dessutom skulle en linje på Saltängsgatan vara lågtrafikerad vilket innebär en dålig service för de boende och resandeandelen skulle vara låg. Det positiva med att ha en hållplats på Norra promenaden är att den kan etableras för etapp 1 och sedan behållas vid vidare utbyggnad av etapp 2. Dessutom får en sådan linje högre turtäthet. En hållplats på både Norra promenaden och Jungfrugatan skapar en god kollektivtrafikförsörjning till hela området.

TECKENFÖRKLARING

- KORTTIDSPARKERING
- BILPOOLPLATSER
- ANGÖRINGSPLATS
- HANDIKAPPARKERING SOM SERVAR ALLMANPLATS
- ENKELRIKTAT
- LOKALYTA FÖR CENTRUMFUNKTIONER
- ANGÖRING FÖR FÄRTJÄNST INNE PÅ GÅRD
- HÖRNAVSKÄRNING



BILAGA 1 TRAFIKPM

INRE HAMNEN ETAPP 1

SKISS ÖVER TRAFIKFÖRÖRING,
HÖRNAVSKÄRNINGAR,
ANGÖRING OCH PARKERING

SD 170602