



Fördjupade översiktsplan Kalix centrum
Trafikanalyser

2011-02-28

Uppdragsnummer: 228747

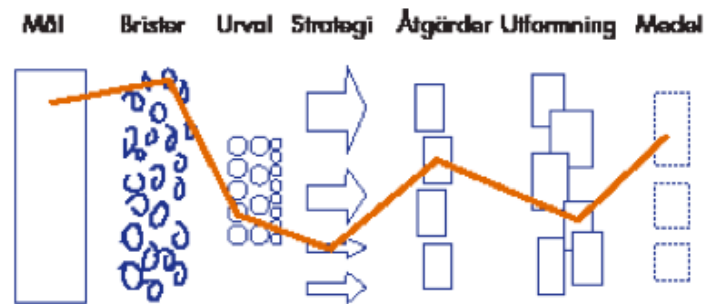
Uppdragsansvarig: Rune Karlberg

Handläggare

Rune Karlberg
010-4522491

1 Fördjupad översiktsplan – Kalix centrum

Ur trafiksynpunkt har planen en bra uppläggning då den innehåller olika detaljeringsnivåer. Figuren visar ett exempel en arbetsprocess från mål till utförande.



Figur 1: Arbetsprocessen

I översiktsplanen finns dessa delar i olika omfattningen. För att få ett engagemang från allmänheten är det ofta när man kommer in på åtgärder och utformning som det går att få reaktioner. Det finns några exempel på tänkta gatusektioner, men ett bra sätt för att skapa ett ökat intresse från allmänheten är att omsätta ord i bilder. En bild säger mer än tusen ord varför vissa delar skulle vinna om det fanns exempel på hur det kunde se ut.

Ett exempel på utformningsexempel kan vara fotomontage på hur olika gator eller platser kan bli. Hur gatan disponeras hänger ihop med många olika faktorer. De trafikslag som ska rymmas men också en rad mjuka värden som tillgänglighet och rumslighet är exempel på vad exemplen skulle kunna visa. Rumsligheten har ett stort samband med hur bebyggelsen kan utvecklas som tas upp i översiktsplanen. Träd är ett påtagligt sätt som man kan förändra ett gaturums rumslighet på.

1.1 Skillnad på brist och brist

Under avsnittet om Trafik- och gatumiljön finns en bra beskrivning för de olika kvalitéer och brister som några gator har. Det kan finnas värden att också beskriva effektgraden och åtgärdsgraden.

Effektgraden symboliserar en bedömning av hur stor effekt bristen har på ”hela gatan”.

Åtgärdsgraden anger en bedömning av hur omfattande, dyr eller svår möjliga åtgärder för respektive brist antas vara.

Rune Karlberg 010-4522491

2011-02-28

1.2 Gatutyper

För gatunätet i Kalix centrum finns en trafiknätsanalys gjord. En nackdel som dessa har är att de begrepp som används för gator inte direkt blir ”bilder” hos läsarna. Begrepp som lokalnät och huvudnät kan ge olika ”bilder” av hur gatan kan se ut beroende på vem man frågar.

Det kan vara en fördel att trafiknätsanalysen för centrum får en finare uppdelning som också ger tydligare bilder på hur gatan ”ser ut” eller borde se ut. De sex gatutyperna som skulle kunna användas är gågata, villagata, entrégata, affärgata, uppsamlingsgata och huvudgata. Denna modell togs en gång fram för den trafiknätsanalys som är gjord i Luleå centrum som texten om gatutyperna är hämtad från. Den är kompletterad med gatutypen bostadsgata.

Gågatan är en stads kärna. Det är ofta minnet av denna gata som den genomresande turisten tar med sig hem för att i framtiden förknippa stadens namn med. Gatan ingår i lokalnätet är utformad för att vara ett gemensamt rum för oskyddade trafikanter som bor eller har ett ärende längs gatan. Vidare kännetecknas den av liv och rörelse och är, likt affärgatan, starkt präglad av affärlivet. Detta till trots kan ibland även bostadsbebyggelse stå att finna längs gatans rum. Gågatan är upplåten för gående och cyklister. Dispenstrafik i form av varutransporter tillåts förekomma.

Att dimensionera en gågata för fordonstrafik kan göras på en mängd olika sätt. Dess köryta dimensioneras för framförande av en tung lastbil. Antingen kan möten undvikas genom att göra gågatan enkelriktad eller ordna så att möten kan ske. Detta kan göras med hjälp av strategiskt utplacerade mötesfickor eller tillåta fordonstrafiken att tillfälligt ta i anspråk intilliggande promenadzon. Promenadzonen bör därför utformas med något material som gör att bilisten finner det obekvämt att köra där och endast tar området i bruk vid akuta behov.

Gågatan bör detaljutformas och regleras den så att dispensfordon inte kör fortare än gångfart och lämnar de gående företräde. Detaljutformningen får därmed inte sagt vara så inriktad på hastighetsdämpande åtgärder att större utryckningsfordon inte ges möjlighet till passage.

Med dessa förutsättningar givna blir gatubredden 3,0 m. Finns uttalade behov av uppställningsplatser vid exempelvis butiksentréer ökas bredden till 6,15 m vid långsgående parkering.

Villagatan kännetecknas av att den finns insprängd i ett område som genomsyras av en typisk villakvarterskaraktär med i huvudsak enfamiljshus. Gatan tillhör lokalnätet och dess utformning inbjuder till låga hastigheter och en blandning av de olika trafikantlagen där transporter i huvudsak sker på de gåendes villkor. Området karaktäriseras vidare av endast ett fåtal eller en total avsaknad av trottoarpartier vilket ytterligare förstärker känslan av att det är de oskyddade trafikanterna som sätts i första rummet.

Gatumiljön uppmuntrar till lek och rekreation då gatan är uppbyggd på ett homogent vis utan anspråk separerade av exempelvis kantsten och differentierad ytstruktur. Villagatan har inget direkt behov av parkering på gatan då detta är löst inom fastigheten. Då gatan trafikeras av en

Rune Karlberg 010-4522491

2011-02-28

relativt liten andel fordonstrafik kan besökare som inte rymms inom fastighetens parkeringsytor parkera längs med gatan. Villagatans hastighet förutsätts vara 30 km/tim där gatubreddens dimensioneras för möte mellan två personbilar. Möte mellan två personbilar och cyklist kan inte ske.

Villagatans gatubredd blir med dessa förutsättningar minst 4,35 m. För att underlätta projektering av gatusektionen ökas bredden till 5,0 m vilket gör att även en personbil och lastbil kan mötas med obekvämlig körning (klass B).

Bostadsgatan har till skillnad från villagatan flerbostadshus. På villagatan är gatan en del av barnens lekmiljö, medan den för bostadsgatan så sker leken inne på fastigheten eller i närliggande lekmiljöer.

På fastigheten finns parkeringsplatser till fastigheten, men eftersom många flerbostadshus är byggda gammalt tillbaka, råder det många gånger brist på parkeringsplatser. Närliggande gator används därför för parkering vilket kan skapa både framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem.

Bostadsgatan har i regel kantstensbundna gångbanor där fastighets entréer är mot gatan eller mot fastighetens gård.

Affärsgatan finns, som namnet antyder, där det finns affärer. Den omgärdande miljön är således en typisk centrummiljö. Ofta återfinns även flerfamiljshus insprängda bland butikerna på affärsgatan. Affärsgatan tillhör lokalgatunätet.

Fotgängare separeras från fordonstrafiken med hjälp av trottoarer som gör det möjligt för flandören att i lugn och ro insupa affärsmiljön och dess lockelser. Gatumiljön inbjuder ej till lek men däremot kan delar av trottoaren erbjuda rekreation och avkoppling i form av uteserveringar och bänkar.

Trottoaren får ofta ett behov av reklamskyltar vilket kan medföra en risk att dess syfte, transport av fotgängare, hamnar i skymundan. Strävan bör vara att sådana arrangemang ska vara ett komplement till trottoarens ytor istället för en konkurrent om dem.

En annan aspekt med affärsgatan är att dess intilliggande butiker ständigt genomgår en förändringsprocess. Denna process, som sker i form av exempelvis ägarbyten, ändrad affärsverksamhet och ombyggnader, kan i viss mån ändra förutsättningarna för gatans attraktivitet och således dess utformning.

Affärsgatan har ofta ett stort behov av parkeringsmöjligheter vid gata eller i omedelbar närhet. Gatusektioner där det förekommer parkering bör renodlas så att parkeringarna utformas som fickor vilket ger korta sträckor att passera för fotgängare i korsningarna. Hastigheten är 30 km/tim då p-platser, övergångsställen och andra faktorer som bidrar till den komplexa trafikmiljön gör att hastigheten är låg. Då gatan har behov av varutransporter är utgångsläget samtidigt möte mellan en personbil, lastbil och cyklist.

Rune Karlberg 010-4522491

2011-02-28

Med dessa förutsättningar blir gatubredden 6,5 m och där parkeringsplatser finns ökar gatubredden till 8,5 m vid längsgående parkering, vilken är att föredra.

Uppsamlingsgatan är en gata som har till funktion att samla upp trafik från ovanstående gatutyper. I innerstadsmiljö, som det undersökta området utgörs av, tillhör gatan lokalnätet. Normalt förekommer varken parkering eller fastighetsentréer efter uppsamlingsgatan. I en typisk innerstadsmiljö ingår uppsamlingsgatan i lokalnätet.

Hastigheten är 50 km/tim och med den hastighetsnivån är cyklisterna fysiskt separerade från biltrafiken. Cykelbanan bör avskiljas med en rand, närmast kantstenen, av exempelvis plattor eller planteringar. I de fall cyklister inte är fysiskt separerade från fordonstrafiken är hastigheten 30 km/tim. Där oskyddade trafikanter har ett stort behov av att korsa uppsamlingsgatan har åtgärder gjorts som gör att bilister inte kan köra fortare än 30 km/tim.

Bredden dimensioneras för samtidigt möte mellan två lastbilar i 50 km/tim vilket ger en gatubredd av 7,0 m. Där cyklister inte hålls separerade från fordonstrafiken ökas gatubredden till 7,65 m.

Huvudgatan är den översta nivån på gatunätet i centrum. Dess huvudsakliga funktion är att samla upp trafik från uppsamlingsgator. I så stor utsträckning som möjligt försöker man leda in genomfarts- och tung trafik på denna gatutyp. Detta innebär normalt att gatan är starkt trafikerad, med höga bullernivåer och avgasutsläpp som följd. Den intelligande bebyggelsen bör därför i huvudsak utgöras av fastigheter som inrymmer verksamheter som inte är känsliga för störningar, som exempelvis arbetsplatser och föreningslokaler. Normalt förekommer ingen parkering efter uppsamlingsgatan. Likt uppsamlingsgatan är cyklisterna fysiskt separerade från fordonstrafiken.

Hastighet och dimensioneringsförutsättningar är i enlighet med uppsamlingsgatan; möte mellan två lastbilar i 50 km/tim, vilket ger gatubredden 7 m eller där cyklisterna inte hålls separerade; 30 km/tim och gatubredden 7,65 m.

För Kalix centrum skulle det viktigaste utifrån om man förfinar gatuklassificeringen bli att bestämma vilka gator ska klassas som affärsgator. Detta får då en konsekvensen i att det måste finnas parkeringsplatser längs gatan eller i direkt närhet. I FÖPen skrivs om att parkeringarna efter Köpmannagatan sa reduceras till en tredjedel. Finns det affärer som tappar parkeringsplatser kommer detta i så fall i konflikt med gatutypen.

1.3 Bussen i FÖPen

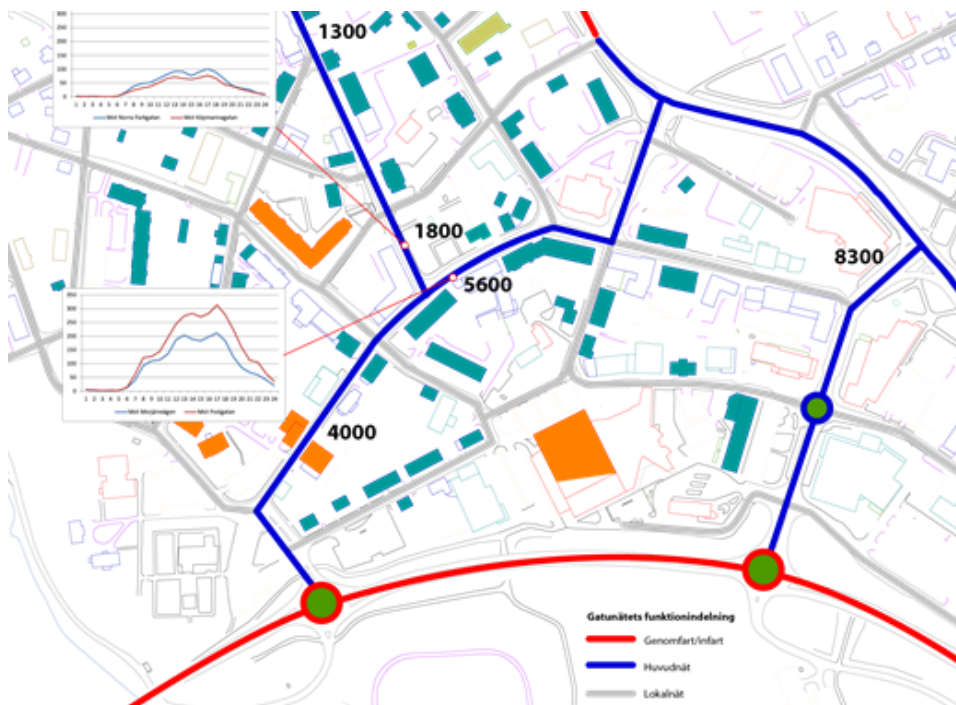
Biltätheten i Kalix per 1000 innevånare ligger på 553 vilket är över snittet för länet (535). Detta betyder att bilen kommer att fylla en viktig roll för människors transporter i Kalix trots de mål som FÖP-en anger. Det finns tre busslinjer som lokaltrafiken i Kalix trafikerar, med en turtäthet om en buss i timmen. Det betyder att det är lättare att välja bilen för resor före bussen. Detta betyder inte att man ska räkna bort bussen utan den måste få en framträdande roll i stadsplaneringen. Framförallt handlar det om att alltid ställa sig frågan om vilken effekt en bebyggelse får för busstrafiken?

Framförallt om man bygger större flerfamiljshus kan det finnas anledning att man samtidigt ser över om det finns anledning att införa eller flytta någon busshållplats så att bostadshuset får nära till bussen.

Kollektivtrafiken skulle behöva få ett avsnitt där man visar på linjedragning och busshållplatser. Detta är viktigt eftersom det finns planer på att flytta busstationen ut från centrum. Ska kollektivtrafiken kunna bli ett val måste busslinjerna passera så nära de viktigaste målpunkterna i centrum som möjligt.

1.4 Trafikmatning till centrum

Kartan visar den indelning som är av gatunätet i centrum och uppgifter på trafikmängder.



Karta 2: Vägnätet i centrum och trafikmängder

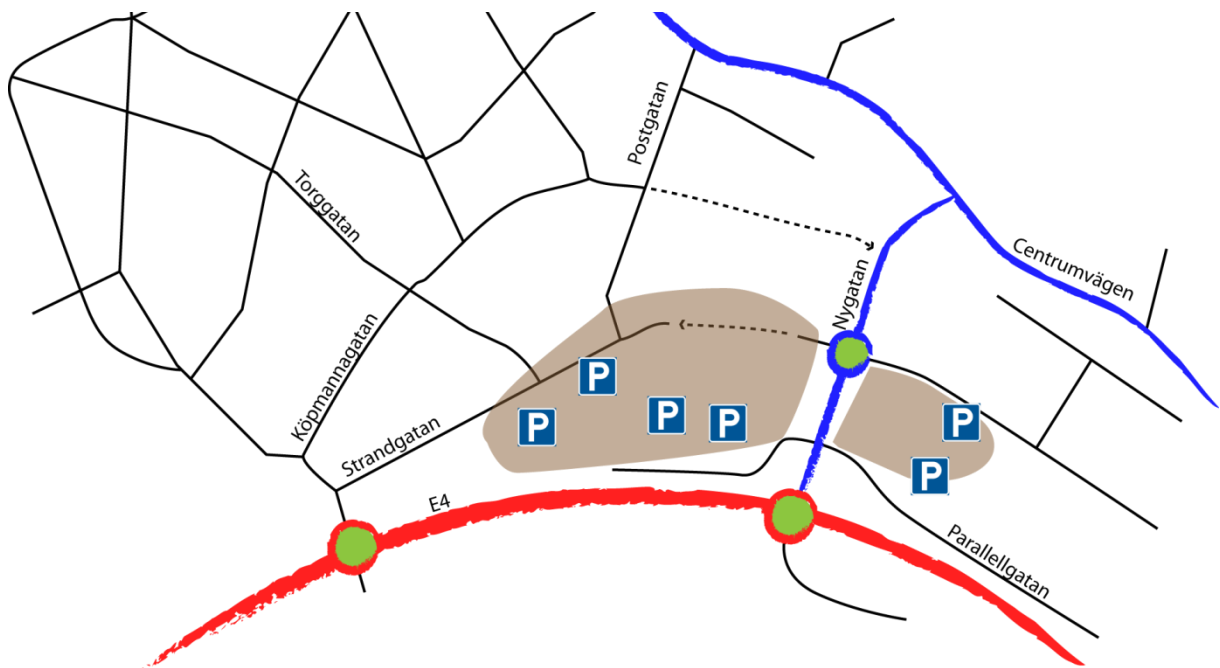
Även om gator har en funktionsuppdelning kommer vissa gator få en viktigare roll än andra gator, trots att de kan vara klassade på samma sätt. En princip för en funktionell matning av ett

Rune Karlberg 010-4522491

2011-02-28

centrum är att trafiken har flera vägval för att komma så nära större parkeringsplatser som möjligt.

För Kalix centrum gatunät enligt kartan där huvudnätet är markerat med röda eller blåa gator. De ljusbruna områdena är de viktigaste målpunkterna som trafiken i centrum har. Den stora målpunkten för arbetsresor är stadshuset.



Karta 3: Större målpunkter

Trafik från E4 som ska till centrum kan göra valet att välja vid Nygatan som merparten väljer eller Köpmannagatan. Då Strandgatan bara är tillåten i västlig riktning förbi Gallerian blir den inget val för trafik västerifrån. För trafik som kommer in från Centrumvägen är också Nygatan det naturligast valet men där Postgatan har en roll för trafik som kommer norrifrån efter Centrumvägen.

Den brist trafikanätet har idag är att Parallellgatan är stängdes förbi Gallerian. Trafik som ska förflyttas sig mellan parkeringsplatserna öster om Gallerian till väster om den får köra ut på E4. Genom att E4-ans korsningar med Nygatan och Köpmannagatan har blivit cirkulationsplatser kommer det att bli lättare att svänga vänster i Nygatan varför det är troligt lokaltrafiken efter E4 mellan Köpmannagatan och Nygatan kommer att öka.

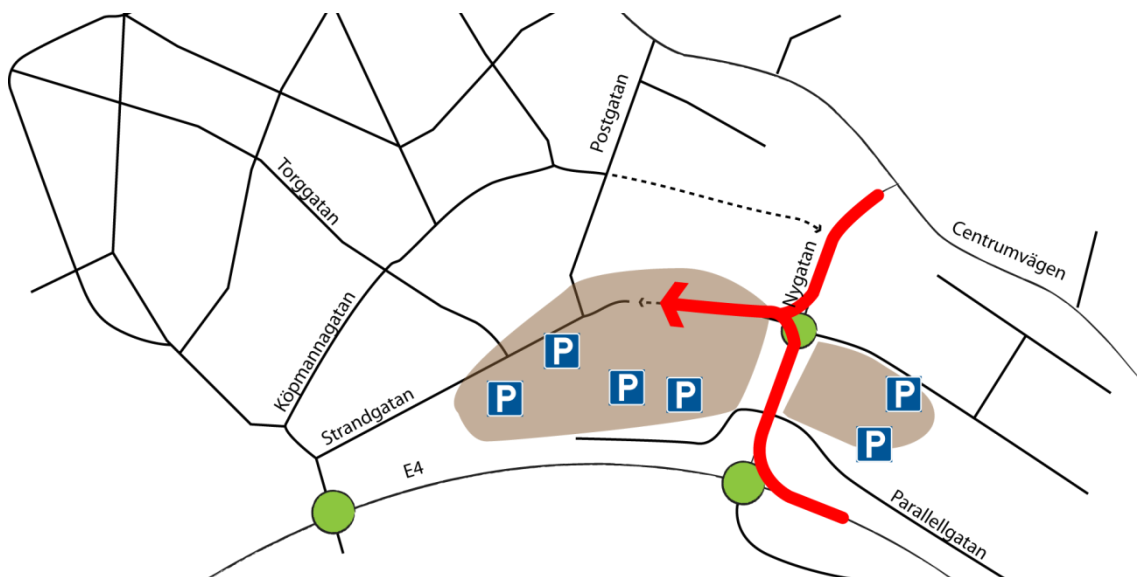
För att öka tillgängligheten till den parkeringsområden som finns skulle gatan behöva öppnas mot Köpmannagatan redan idag. I FÖPen finns dessa tankegångar med. Detta bli viktigare om Strandgatan blir gågata på en sträcka förbi Gallerian.

1.5 Vad händer om Strandgatan blir gågata?

På kartan är de senaste trafikmängderna angivna för några gator. Uppgift saknas på hur mycket trafik som går på Strandgatan idag. I ”trafik- och miljöplanen för Kalix centralort” från 2002 är trafikmängden angiven till 6500 fordon/dygn. Eftersom detta avsåg då gatan var dubbelriktad har trafikmängden bedöms ligga på 3000 fordon idag.

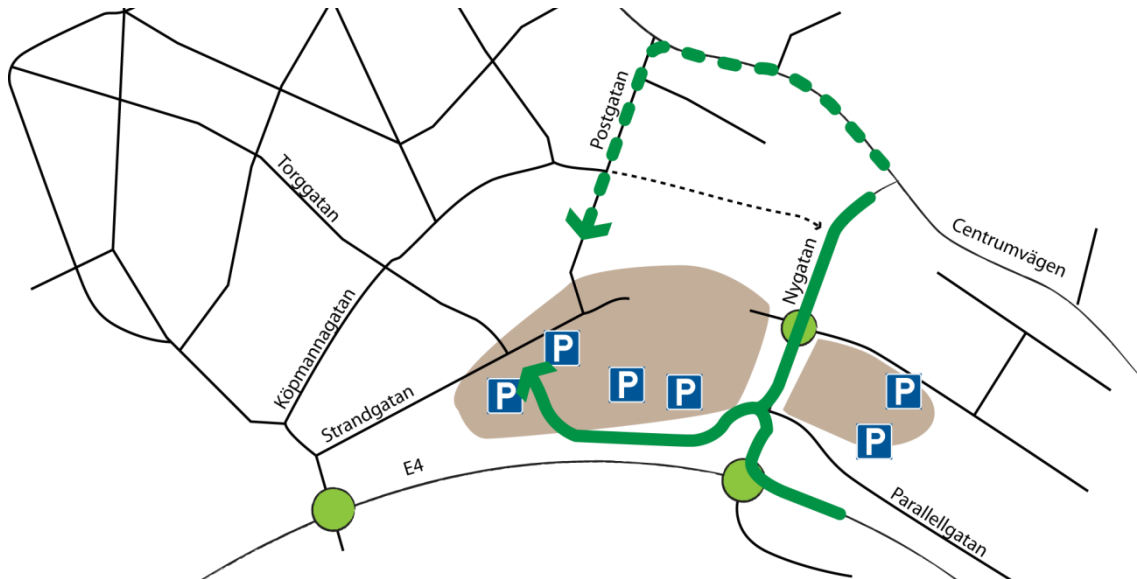
Om gatan stängs kommer trafiken att fördelas på andra gator. När gator stängs kommer all trafik inte att fördelas till andra gator. Det finns också trafik som så att säga ”försvinner”. I centrum finns ett visst slag av ”nöjstrafik”, bilister som inte har något direkt mål utan är bara ute och åker. Bilburna ungdomar står för en del stor del av denna trafik som kan försvinna.

Idag bedöms Strandgatan trafikeras av bilar som kommer enligt de röda pilarna. Huvudmålet är parkeringsplatserna vid Gallerian. Kring Gallerian finns det runt 200 platser där 74 nås från Nygatan (öster om Gallerian) och resterande (väster och norr om) nås från Strandgatan. Viss trafik från E4 kan även ha Torggatan eller Postgatan som mål.



Karta 4: Trafiken till Strandgatan idag

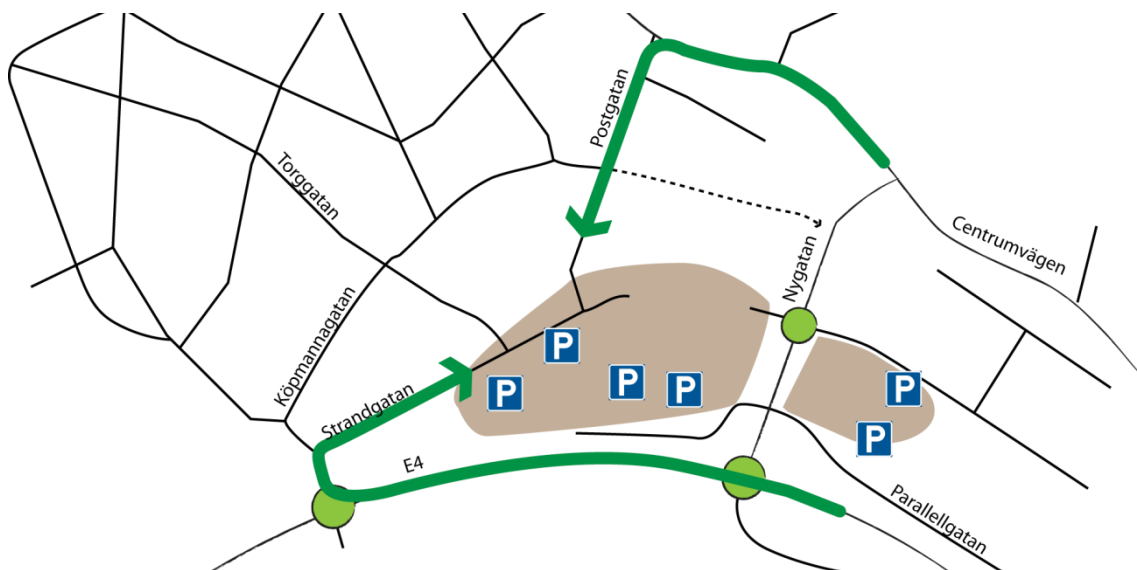
Stängs Strandgatan och Parallellgatan öppnas kan samma bilister göra dessa vägval



Karta 5: Trafikens val om Parallellgatan öppnas

Parallellgatan blir den gata som får ta den mesta trafiken. Viss trafik kan även välja Postgatan (streckad linje).

Om inte Parallellgatan skulle öppnas kommer trafiken från E4 österifrån att måsta välja Köpmannagatan för att komma till samma målpunkt.



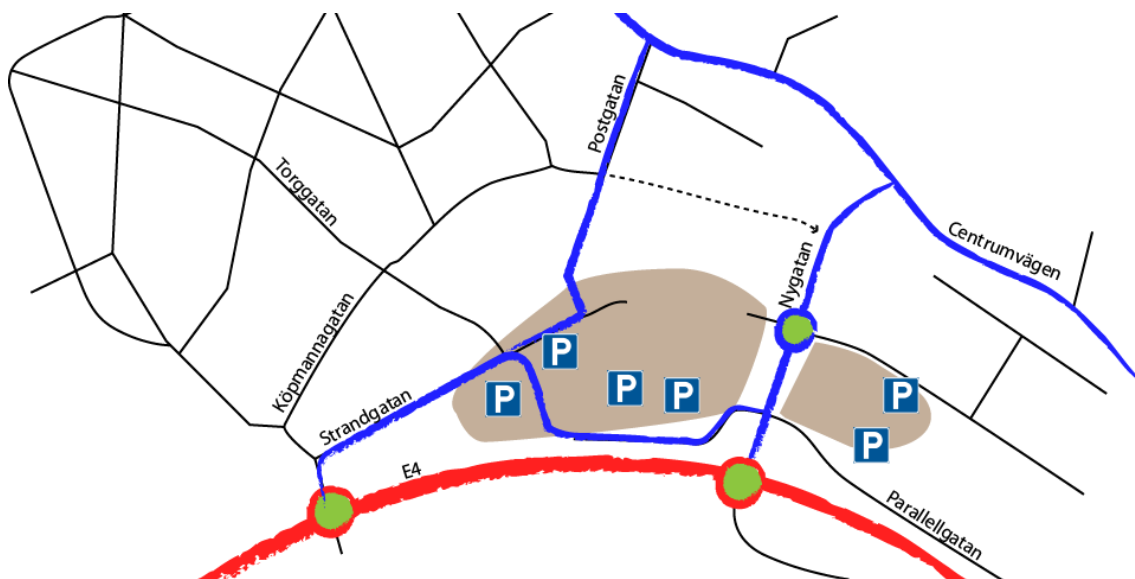
Karta 6: Trafikens val om inte Parallellgatan öppnas

Rune Karlberg 010-4522491

2011-02-28

Med det tidigare antagandet om trafikmängderna, bedöms att en strängning av Strandgatan som mest kan öka belastningen på delen från Köpmannagatans anslutning från E4 med 2000. Detta skulle innebära en fördubbling av trafiken vilket kan ge konsekvenser ur bullersynpunkt som bör studeras. Den ökningen som kan bli på Postgatan bedöms inte vara lika stor och få samma påverkan.

Trafiknätet för Kalix centrum skulle kunna få denna principiella uppbyggnad vilket uppfyller de nämnda målen om att trafiken har flera vägval till samma målpunkt.



Karta 7: Trafiknätet i centrum

1.6 Köpmannagatans trafikreglering

I FÖP-en skriver man om att Köpmannagatans korsning med Nygatan skulle byggas om så att vänstersväng från Köpmannagatan blir möjlig. Det är idag förbjudet att köra in på Köpmannagatan från Nygatan fram till Postgatan. Förbi Folkets hus är gatan så smal att dubbelriktad biltrafik inte kan mötas.

Om korsningen byggs om och för att renodla gatunätet - lätt att köra i, borde man också pröva om de skäl som låg bakom regleringen och utformning som finns idag fortfarande är lika giltig eller skulle Köpmannagatan kunna få dubbelriktad trafik?

Rune Karlberg 010-4522491

2011-02-28

1.7 Balans mellan parkeringsplatser

Idag nås 1/3 av parkeringsplatserna vid Gallerian från Nygatan och resterande från Strandgatan. Har parkeringsplatserna öster om Gallerian (74 st) en hög beläggning blir effekten att bilister tycker att det är dålig tillgänglighet (parkeringsplatser) i centrum.

Oavsett om Parallellgatan öppnas eller inte är det viktigt att tankegångarna som finns i FÖP-en om fler (cirka 150) parkeringsplatser öster om Gallerian kan bli verklighet. Detta så att det blir en bättre balans mellan parkeringsplatser runt Gallerian, så att inte bilister ska behöva söka sig in i via lokalgatorna (Postgatan och Köpmannagatan) vilket kan påverka de tänkta utformningarna.

I diskussionen om parkeringar i centrum bör man även ha med sig frågan om det finns arbetsplatsparkeringar som kan samutnyttjas, när dessa inte används. Ett sådant exempel är stadshusets parkering som ligger på gångavstånd till Gallerian. Ett sätt att göra den attraktiva skulle kunna vara att man erbjuder gratis motorvärmare under vissa tider, som kan motivera bilister att promenera de 250 meter det handlar om.

1.8 Gång- och cykelvägar

I FÖP-en finns angivet förslag på nya gång- och cykelvägar. Ett problem med dessa i centrumområden är hur dessa ska utformas. Det finns några kriterier som det är värdefullt att sträva mot.

På nätnivå – från start- till målpunkt

- Genhet
- Kontinuitet
- Orienterbarhet
- Närhet till målpunkter
- Trygghet

På platsnivå

- Trafiksäkerhet i korsningspunkter
- Drift och underhåll
- Standard, beläggning, belysning mm
- Trafikreglering
- Parkeringsmöjligheter
- Trygghet

För att locka nya cyklister att välja cykeln till Kalix centrum måste cyklande kännas tryggt, upplevas som bekvämt och praktiskt, gå snabbt och att det är lätt att hitta.

Rune Karlberg 010-4522491

2011-02-28

I FÖP-en finns det angivet flera nya gång- och cykelvägar. Ett problem med separata cykelvägar i centrumkärnan – trångt med utrymmet, är att cykelvägarna ofta görs för dubbelriktad cykeltrafik. Detta innebär problem när den dubbelriktade cykelvägen övergår i att cyklisten ska ut på lokalgatan i en korsning. Eftersom cyklister ofta väljer den rakaste vägen finns risken till trafikfarliga beteenden i korsningar.

En strategisk fråga för centrum är om cyklisterna ska ha egna cykelvägar i hela centrum eller vad skulle krävas för att cyklisten ska kunna färdas med biltrafiken?

Det pågår försök i Linköping med att införa något som heter ”cykelfartsgata” på samma sätt som det finns gånggata. En cykelfartsgata är öppen för allmän fordonstrafik men färd ska ske med extra hänsyn till de cyklister och i cykelfart – 20 km/tim.

För Kalix skulle en utformning som ger låga hastigheter för bilarna på Postgatan kunna vara en gata som skulle kunna bli cykelfartsgata istället för att det byggs en cykelväg söder om Köpmannagatan.

Ur utformningssynpunkt kan en cykelfartsgata totalt sett ge högre värden för staden än om gatan behålls och en separat gång- och cykelväg införs.

När har cyklisten företräde?

En annan del för att lyfta fram cyklister och öka deras framkomlighet är att bestämma för vilka cykelvägar ska man se på samma sätt som man ser på bilvägar. Ett exempel i Kalix är att Centrumvägen är huvudled, just för att öka framkomligheten för bilar längs vägen. Längs vägen finns en parallell gång- och cykelväg. Frågan är i vilka korsningar där cykelvägen passera en bilväg ska cykelvägen ha företräde och hur ska detta ske?

Där cykelvägen korsar Postgatan har inte cyklister företräde, utan det är bara gående som har företräde. Ett sätt att ge cyklisten företräde är att passagen görs upphöjd. För det cykelvägnät som man vill ha i centrum är det därför viktigt att man även tar ställning till dessa konfliktpunkter och gör aktiva val.