

SPACESCAPE



Förslag på huvudgångnät i Norrtälje stad

Oktober 2021

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Innehållsförteckning.....	2
1. Inledning.....	3
Bakgrund och syfte.....	3
Huvudgångnätets roll i kommande planering.....	3
Särskilda förutsättningar i Norrtälje.....	3
Gångnätsanalyser.....	4
2. Framtida huvudgångnät.....	4
Kriterier för huvudgångnätet.....	4
Gångnätskategorier.....	5
Föreslaget huvudgångnät.....	8
3. Kriterier för hög standard i huvudgångnätet.....	10
Länkar.....	10
Korsningar.....	13

1. INLEDNING

BAKGRUND OCH SYFTE

En stad där fler väljer att gå har många fördelar, både för den enskilda personen och för samhället i stort. En mer gånvänlig stad gör staden bättre att bo i. Studier i såväl Stockholmsregionen och Göteborgsregionen har visat att de stadsdelar som anses promenadvändliga och har en hög gångandel också är de som är mest efterfrågade på bostadsmarknaden. (Värdering av stadskvaliteter, TMR 2011, Värdeskapande stadsutveckling, Göteborgs stad et al, 2017). Indirekt bidrar också gående till ökad trygghet, en mer attraktiv och levande stadsmiljö och förbättrad folkhälsa.

En av de viktigaste förutsättningarna för en gånvänlig stad är tillgången till ett väl sammanhängande, framkomligt, säkert och tryggt gångnät för många människor. Följande utredning har som syfte att peka ut ett sammanhängande huvudgångnät som på sikt bör utvecklas så att en kontinuerligt hög standard för gående kan säkras.

HUVUDGÅNGNÄTETS ROLL I KOMMANDE PLANERING

Det framtagna huvudgångnätet är ett underlag till en ny fördjupad översiktsplan för Norrtälje stad men ska också kunna användas som stöd vid planering och upprustning av befintlig infrastruktur.

Genom att peka ut ett huvudgångnät i den kommande fördjupade översiktsplanen uppmärksammas både de gåendes anspråk i tidigt skede vid nyanläggning av gator, likväl som att det underlättar prioritering mellan åtgärdsbehov på befintliga gator. Inom huvudgångnätet finns därför också tre prioriteringsnivåer för att ytterligare bistå prioriteringen mellan huvudgångnätets olika stråk.

Men åtgärdsbehov måste å andra sidan också vägas mot den nuvarande standarden. Inom denna utredning har inte en närmare studie av standardnivån längs det föreslagna huvudgångnätet inventerats. Däremot har kriterier för hög standard längs länkar och korsningar utifrån de gåendes perspektiv bifogats så att vidare arbete med att undersöka åtgärdsbehov kan underlättas.

SÄRSKILDA FÖRUTSÄTTNINGAR I NORRTÄLJE

Huvudgångnätet berör det fördjupade översiktsplaneområdet för Norrtälje tätort. Huvudgångnätet kan bestå av både trafikerade gator och parkstråk helt utan biltrafik. Området består idag av en kompakt stadskärna med en hög andel gångprioriterade stadsrum, omkringliggande småhusområden och mer renodlad landsbygd med mestadels landsvägar och gles bebyggelsestruktur. Områdets har därigenom mycket olika förutsättningar för en hög gångandel och välanvända gångstråk. Det är därför rimligt att tänka sig att maskvidden i gångnätet blir betydligt tätare i de centrala delarna medan de yttre delarna där både vägarna är färre och potentialen för mer välanvända gångstråk är mindre.

Norrtäljes bebyggelsestrukturer medför också att många närliggande stadsdelar kan upplevas som mycket avskilda från varandra då det saknas naturliga gena stråk emellan dem. Denna situation medför då också svårigheter givet ambitionen om att ett väl sammanhängande gångnät. I de fall det bedömts som realistiskt har emellertid nya gångkopplingar föreslagits. I vissa fall handlar det om att tillföra gångbana eller trottoar längs befintlig väg som idag saknar utrymme för gående. I andra fall kan det handla om helt nya kopplingar, exempelvis broar eller parkstråk.

Då det föreslagna huvudgångnätet utgör ett underlag till ny fördjupad översiktsplan för Norrtälje tätort är utgångspunkten att de större planerade stadsdelarna är utbyggda. Därför har följande planerade stadsdelar inkluderats i gångnätsanalysen (gatunät och täthet) och förslag på huvudgångnät.

- Norrtälje hamn
- Övre Bryggårdsgärdet
- Lommarstranden
- Närheten
- Östhamra (Björnö)

GÅNGNÄTSANALYSER

Huvudgångnätets dragning har identifierats med hjälp av både datastödda stadsbyggnadsanalyser och diskussion med kommunens experter, som reflekterat över lämpliga dragningar sett till både lokala förutsättningar och framtida sannolika möjligheter att förbättra gångnätets standard.

Följande underlag har använts för att kartlägga föreslaget huvudgångnät.

- Genhetsanalys av gångnätet (klargör i vilken grad ett stråk är en del av många gena resor mellan samtliga stadsrum)
- Tillgänglighet i gångnätet (klargör i vilken grad stadsdelar är sammankopplade och var barriäreffekter uppstår)
- Täthet (boende och arbetande inom 500 meter gångavstånd)
- Kartläggning av viktiga målpunkter (grundskolor, rekreativmålpunkter, samlingslokaler, vårdcentraler, hållplatser, handelsområden)

2. FRAMTIDA HUVUDGÅNGNÄT

KRITERIER FÖR HUVUDGÅNGNÄTET

För att undersöka lämplig utbredning av ett sammanhängande huvudgångnätet har följande fyra kriterier satts upp:

1. Följer de genaste stråken mellan stadsdelarna
2. Har en hög korsningstäthet där många människor bor och arbetar (max 300 meter i tät stadsmiljö)
3. Angör viktiga målpunkter i tätorten (i synnerhet för barn och äldre)
4. Har (eller har potential för) en hög standard vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet längs länkar och korsningar

Kriterie 1-3 har följts upp med hjälp av gångnätsanalyser. Det fjärde kriteriet bygger på en genomgång av Norrtälje kommun som granskat föreslagen utbredning av huvudgångnätet. Där hög standard för gående inte ansetts möjlig har istället alternativa dragningar av huvudgångnätet föreslagits. Ett exempel på detta är Badhusbron som är det i särklass genaste gångstråket men där gångtrafiken inte anses kunna prioriteras av kommunen.

I nästa steg har huvudgångnätet delats upp i de tre stråkkategorierna; stadslivsstråk, primärt gångstråk och sekundärt gångstråk. Syftet med detta att underlätta prioriteringar för drift och underhåll samt var större uppustningar bör lokaliseras. Uppdelningen bygger

på stråken olika användningspotential och grad av genhet mellan stadsdelarna. Närmare beskrivning av varje stråkkategorier finns här nedan.

GÅNGNÄTSKATEGORIER

Stadslivsstråk

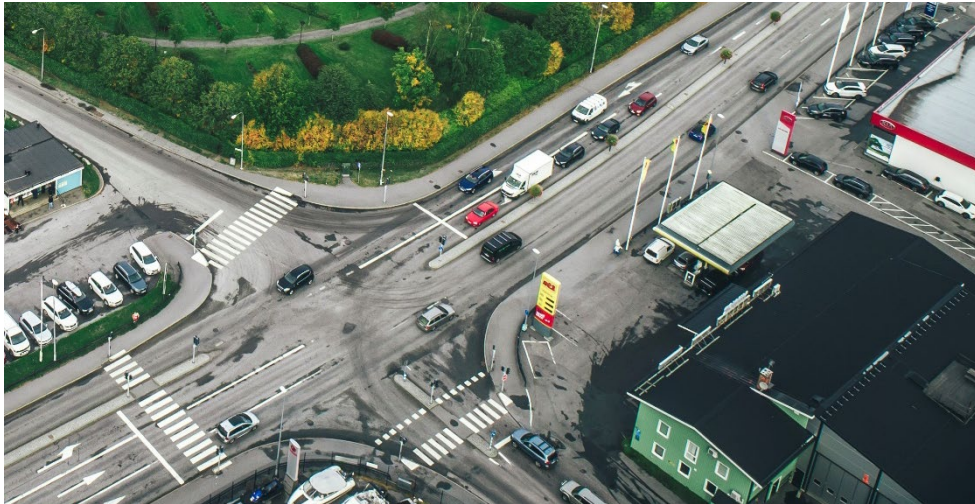
Stadslivsstråk karaktäriseras av att de vid sidan av en hög genhet och tillgänglighet i gångnätet har en särskilt stor gångflödespotential. Stadslivsstråken bör därmed ha hög prioritet för gående i både gatuutformning och drift- och underhåll. Stråkens särskilda gångflödespotential utgör också möjligheter till ett mer omfattande stadsliv och serviceutbud. Vid sidan av hög framkomlighet och säkerhet för gående bör därför gatuutformningen också ge utrymme för vistelse och ha goda förutsättningar för utåtriktade verksamheter för att stötta en levande, trygg och attraktiv stad.



Sjötullsgatan: exempel på stadslivsstråk genom Norrtälje Centrum med hög gångflödespotential, täthet och genhet mellan stadsdelarna. Gatan är väl förvaltd genom en hög grad av prioritering för gående.

Primärt huvudgångnät

Primära huvudgångstråk är stråk som har hög tillgänglighet och genhet mellan stadsdelarna och viss gångflödespotential. Primära huvudgångstråk bör ha hög standard vad gäller gatuutformning och prioriteras för drift och underhåll.



Stockholmsvägen: Exempel på primärt huvudgångstråk med hög genhet mellan stadsdelarna. I det här fallet är gatan mindre väl utformad från de gåendes perspektiv, med en hög grad av prioritering för fordonstrafik.

Sekundärt huvudgångnät

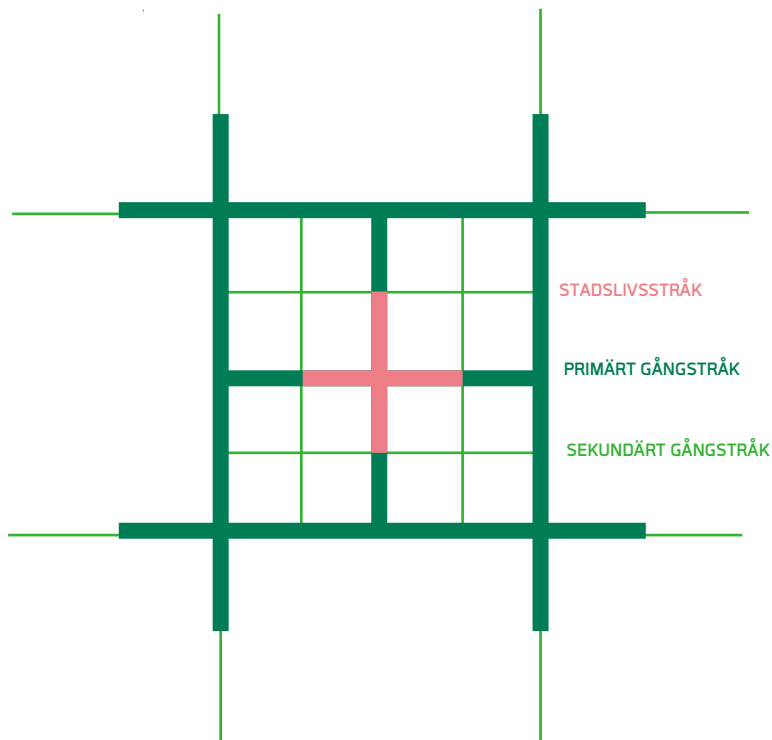
Sekundära huvudgångstråk utgör ett komplement till de primära huvudgångstråken för att skapa tillräcklig maskvidd inom de tätbebyggda delarna och för att tillgängliggöra de mer perifera delarna inom planområdet. De sekundära huvudgångstråken är mindre prioriterade vad gäller drift och underhåll och har lägre prioritet när det kommer till det att åtgärda brister i gatuutformningen än övriga stråk inom huvudgångnätet.

Nya kopplingar

Gångnätet inom Norrtälje tätort är till stora delar mindre sammanhängande. Det beror till stor del på ett gatunät som prioriterat fordonstrafik och en bebyggelsestruktur som snarare skapat enskilda enklaver än kontinuerliga gångstråk genom stadsdelarna. I gångnätsanalysen har därför behovet av kompletterande nya kopplingar visat sig stort. Föreslagna kopplingar har särskilt stor betydelse för ett mer sammanhängande nät. Nya kopplingar kan både inrymma befintliga vägar som saknar gångbana eller helt nya kopplingar i staden, exempelvis broförbindelser.







Cirkulationsplats vid Södra infartan: Exempel på befintlig korsning som saknar tillgänglighet för gående. I sin tur skapar avsaknaden av tillgänglighet en låg korsningstäthet och barriäreffekter mellan stadsdelar.

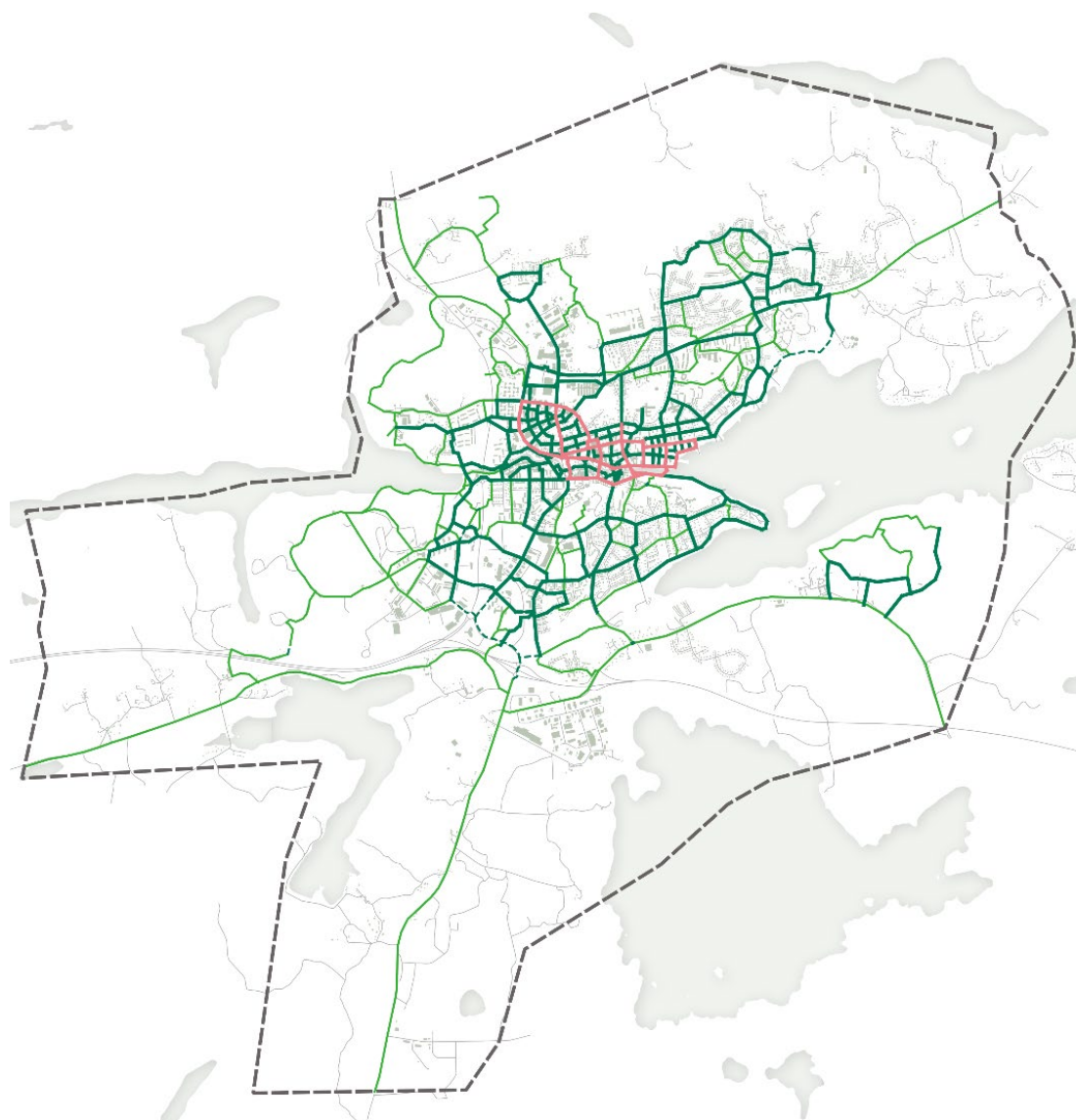


De tre stråkkategorierna inom huvudgångnätet.

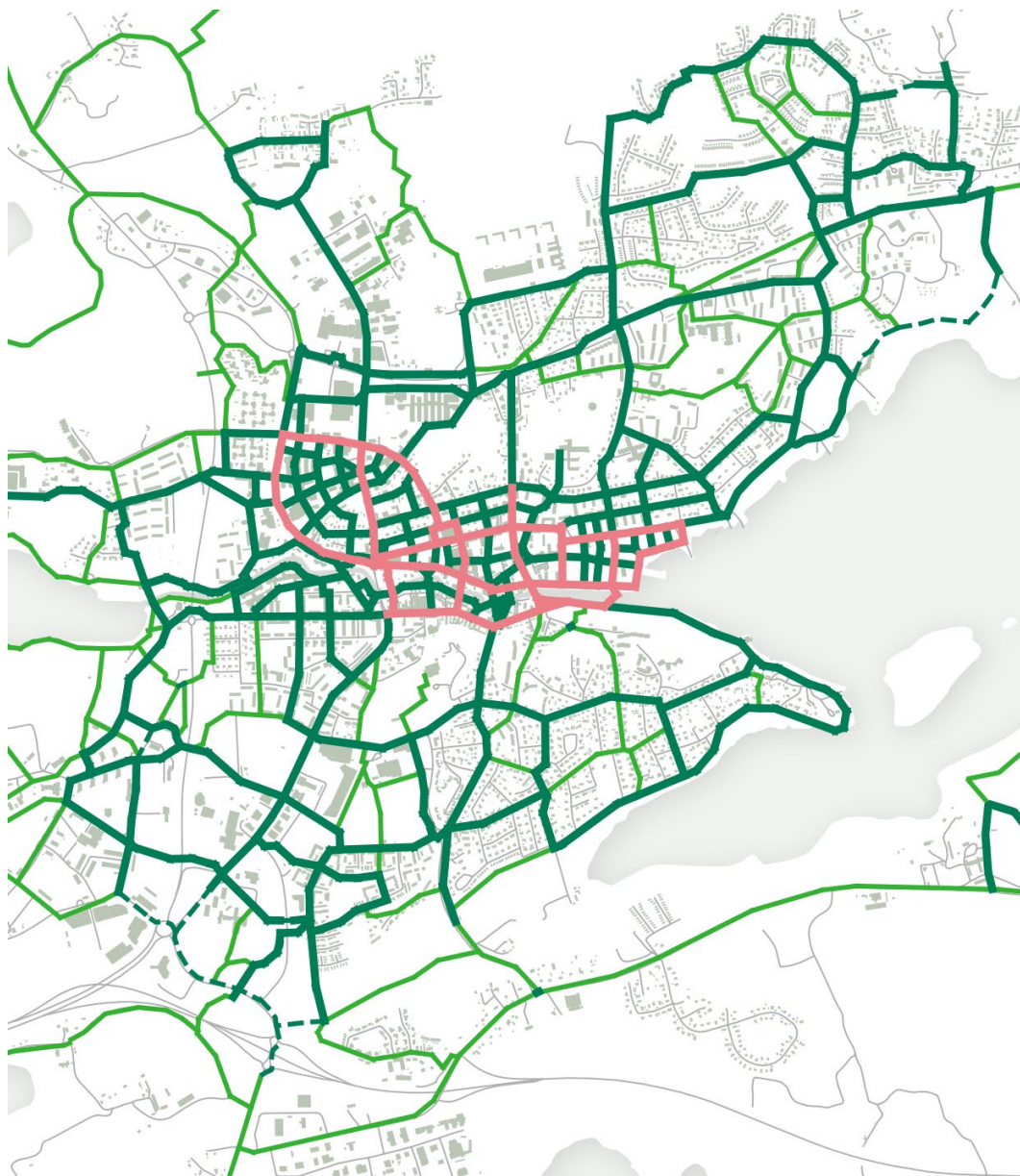
Det är viktigt att betona att vid sidan av huvudgångnätet finns många stadsrum som har stora rekreativa kvaliteter men som inte utgör en del av ett längre sammanhängande gångstråk. Dessa är självfallet också viktiga att sköta och på olika sätt tillgängliggöra.

FÖRESLAGET HUVUDGÅNGNÄT

-  *Stadslivstråk*
-  *Primärt gångstråk*
-  *Sekundärt gångstråk*
-  *Nya kopplingar*



Föreslaget huvudgångnät inom den fördjupade översiktsplanens område.



Föreslaget huvudgångnät inom de centralare delarna av Norrtälje stad.

3. KRITERIER FÖR HÖG STANDARD I HUVUDGÅNGNÄTET

Nedan beskrivs de aspekter som kännetecknar hög standard för gående när det kommer till framkomlighet och säkerhet. Kriterierna baseras till stor del på GCM-handboken som gavs ut av SKL och Trafikverket 2010 och har tidigare sammanställts för Järfälla gångplan från 2018. Kriterierna för minsta godkända standard och hög standard har för enkelhetens skull delats upp beroende på typ av gångbana och typ av korsning.

Kriterierna kan användas vid inventering av standard och som stöd för planering av nya stadsdelar och vid upprustning av enskilda gator eller gångbanor. Vid upprustning bör alltid hög standard eftersträvas. Om så inte är möjligt bör åtminstone minsta godkända standard efterlevas.

Val av gatutyp längs huvudgångnätet baseras på en rad olika avväganden men från den gåendes perspektiv bör hela tiden den gatutyp med lägst hastighet och högst prioritering för gående eftersträvas. Detta gäller i synnerhet längs stadslivsstråken.

LÄNKAR



Gågata – helt på de gåendes villkor

	Minsta godkända standard	Hög standard
Beläggning	Asfalt Slipad gatsten	Marksten Hällar Betongplattor
Gräns mot cykeltrafik		Ingen utformad separering mellan gående och cyklister
Möblering		Minst 2 m bred träd- och möbleringszon. Sittmöjlighet var 25:e m
Led-stråk	Ska finnas	Samma



Gångfartsområde – på de gåendes villkor men ändå tillgängligt för övriga fordon

	Minsta godkända standard	Hög standard
Beläggning	Asfalt Slipad gatsten	Marksten Hällar Betongplattor

Hastighetssäkring	Tydlig korsningsprioritet för gående längs gatan	Samma
Gräns mot cykeltrafik	Ingen nivåskillnad Gemensamt golv för gående och cyklister om stråket inte är en del av det lokala cykelnätet Olika markbeläggning för gående och cyklister om stråket är en del av huvudcykelnätet Skyddad zon för gående	Samma
Möblering	Bänkar och sittplatser ska finnas	Samma
<p>Gångbana (trottoar)</p>		
	Minsta godkända standard	Hög standard
Trottoarbredd	Stadslivsstråk: 3 m (2 m så att rullstolsburen kan vända och en meter för vistelse eller gående) Övriga trottoarer i tät stadsmiljö: 2,5 m Övriga stråk i mindre tät stadsmiljö: 2 m I tät stadsmiljö ska helst trottoarer finnas på båda sidor. Kriterierna ovan gäller bredaste trottoar. Den andra trottoaren får dock inte understiga 1,75 m (möjliggör att rullstolsburen och gående kan mötas) Exkl. bredd för uteservering	Stadslivsstråk: > 3,5 m (2 m så att rullstolsburen kan vända och ytterligare 1,5 m för vistelse och rörelse) Övriga trottoarer i tät stadsmiljö*: ≥ 3 m Övriga stråk i mindre tät stadsmiljö**: 2,5 m Exkl. bredd för uteservering
Gräns mot cykel eller fordonstrafik	Avvikande markbeläggning	≥ 1,5 m Möbleringszon/kantstensparkering/träd eller nivåskillnad



30-gata utan trottoar

	Minsta godkända standard	Hög standard
Antal fordon per dygn	< 1 500 fordon per dygn	< 1 500 fordon per dygn
Fri körbanebredd	5,5 meter – 4,5 meter (vid sidan av ev parkering eller andra fysiska hinder)	Mindre än 4,5 meter (vid sidan av ev parkering eller andra fysiska hinder)



Friliggande gång-cykelbana

	Minsta godkända standard	Hög standard
Gångbanans gräns mot cykel	Målad skiljelinje längs huvudcykelnät Kombinerad gång- och cykelbana kan accepteras vid sidan av tät stadsmiljö i det lokala cykelnätet	Materialskillnad mellan gång- och cykelbana samt skiljeremsa på minst 0,4 m (ränndal/smågatsten) eller nivåskillnad (8 cm).
Gångbanebredd	<i>I tät stadsmiljö:</i> Minst 2 meter för separat gångbana <i>I mindre tät stadsmiljö:</i> Minst 2 meter för separat gångbana längs huvudcykelnät 3,5 m vid kombinerad gång-cykelbana längs lokala cykelvägar (3 m i befintlig miljö kan accepteras)	<i>I tät stadsmiljö:</i> Minst 2,5 meter för separat gångbana <i>I mindre tät stadsmiljö:</i> Minst 2 meter för separat gångbana

KORSNINGAR

Typ av korsning	Minsta godkända standard	Hög standard
Oreglerad korsning med fordonstrafik med trafikflöde > 1500 fordon per dygn		
Skyttad hastighet	40 km/h eller lägre	30 km/h eller lägre
Utformning	Övergångsställe	Hastighetsåkrat övergångsställe ≤ 30 km/h eller gångprioriterad stadsmiljö
Passagelängd	Passagen för korsande gående ska inte överstiga 8 meter.	Max ett körfält i taget med en bredd på mindre än 4 meter
Signalreglerad korsning		
Typ av signalreglering	Normal signalreglering	Detektering (ej knapp) Prioritering av gående eller allrött som slår om till grönt så fort tryckknapp används.

SPACESCAPE