

Trafikanalys Kv Telegrafen , Nynäshamns kommun

2008-06-02

Upprättad av: Lars Kiesel



TRAFIKANALYS

Kv Telegrafen , Nynäshmans kommun

Trafikanalys Kv Telegrafen , Nynäshamns kommun

2008-06-02

Kund

NGL Construction

Konsult

WSP Stadsutveckling
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 8 688 60 00
Fax: +46 8 688 69 10
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se

Kontaktpersoner

Lars Kiesel WSP Stadsutveckling, 08- 600 63 25, lars.kiesel@wspgroup.se

Bakgrund

Kvarteret Telegrafen är föremål för en stor förändring . Tidigare fabrikslokaler avses omvandlas till en handelsplats med såväl dagligvaror, fackhandel, sällansköpsvaror och annan service.

Förutom handeln kommer kvarteret att innehålla annan verksamhet såsom mindre tillverkningsindustri, kontor etc.

Till handeln och verksamheterna föreslås en kompletterande bostadsbyggnation inom kvarteret. I tidigt samråd med Vägverket har frågan om tillstånd för att ordna distributionstrafiken via in- och utfart för medföljande trafikström via väg 73 väckts. Vägverket har därvid efterfrågat ett enkelt dokument som beskriver frågeställningen. Föreliggande rapport utgör detta dokument.

Övergripande struktur

Kv Telegrafen är mycket centralt beläget inom Nynäshamns tätort. Ericssons tidigare verksamhet inom fastigheten Telegrafen har upphört och Ericsson har lämnat lokalerna Området är bebyggt med lokaler om cirka 55 000 kvadratmeter bruttoarea. Dessa nyttjas i dag till viss del men merparten av bebyggelsen står outnyttjad.

Kvarteret är beläget cirka 1 km från Nynäshamns centrum. Det avgränsas av riksväg 73, Raffinaderivägen, i söder och öster och i norr av Industrivägen.. I sydväst gränsar området mot planerad och befintlig ny bostadsbebyggelse inom fastigheten Telegrafen 8 (LIDL).

Trafikbelastningen på omkringliggande gator har förändrats sedan Nynäshamn fick ny nordlig infart. Den genomgående trafiken fördes då över från den centrala Nynäsvägen till den mer perifera Raffinaderivägen som idag utgör väg 73.



Kvarteret föreslås utveckla sina anslutningspunkter till Raffinaderivägen och Industrivägen. En övergripande trafikstruktur utgår från att distributionstrafik och persontrafik separeras i så stor utsträckning som möjlig.

Distributionstrafik

Distributionstrafiken föreslås därför erhålla en från Raffinaderivägen exklusiv av- och påfart till lastgårdar placerade i kvarterets norra del. Anslutningen utformas för medriktade trafikrörelser. Den nedre lastgården som föreslås på en nivå kring + 7 meter utformas i första hand för 12 meters distributionsbilar. Möjlighet finns att ordna plats för fordon med släp. Antalet uppställningsplatser är beroende av verksamheterna och de butiker som kommer att förhyra lokal inom kvarteret.

Distributionsbilarna som angör den nedre lastgården åker ut mot Raffinaderivägen. De fordon som betjänar dagligvarubutiken åker norrut via befintlig, eller något justerad ramp till en nivå kring + 10.5. Här kan utrymme för två fordon med släp samt ytterligare 3 fordon ordnas. De fordon som angör denna övre lastgård färdas vidare norrut vid utfart som sker mot Industrivägen.



Kvarterets nuvarande huvudtillfart med Raffinaderivägen föreslås utformad som en cirkulationsplats dels för att tydliggöra kvarterets huvudtillfart för kunder/besökare dels för att möjliggöra en U-sväng för distributionstrafiken från den nedre lastgården som önskar åka mot Stockholm



Kvartersgator

Från Industrivägen ansluts en kvartersgata som leder kundtrafik ner till butiksplanet. Lokalgatan från Industrivägen binds samman med den stora anslutningsgatan från Raffinaderivägen.

För kunder (och andra besökare, boende) till kvarteret löper en tydlig angöringsgata från cirkulationsplatsen norrut till den stora kundparkeringen. Den stora parkeringen bör ges en tydlig och välkomnade struktur med en gestaltning som tydliggör för kunderna hur söktrafiken bör ske.

Kvartersgatorna som har en för kvarteret uppsamlade funktion bör ges en bredd av 7 meter och vara tydligt gestaltade som uppsamlade gatustråk. För att tillgängligheten ska vara god bör lutningen på gatorna inte överstiga 5 %.

Bostadskvarteret bör ges angöringsgator som till sin gestaltning tydligt avviker från övriga kvartersgator.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafiken till kvarteret sker via lastsidan på Lidl's byggnad i söder men framförallt via Industrivägen. Lokalgatan som leder trafik ner till kundparkeringarna föreslås därför gestaltad med en separat gång- och cykelbana.

Även Industrivägen föreslås få en separat gång- och cykelbana.

Kollektivtrafik

Busstrafiken har idag busshållplatser på Nynäsvägen. Industrivägen bör öppnas för genomgående trafik i bägge köriktningarna för all trafik. Detta skulle kunna medföra att en busslinje får sin dragning via Industrivägen vilket är positivt för verksamheterna och boende i kvarteret .

Bostäder

Den nya bostadsbebyggelsen föreslås i kvarterets södra del. Med en placeringen i söder kan handelstrafiken och annan verksamhet ske utan att boende, barn och äldre får en barriär till staden och dess kommunala serviceutbud.

I kvarterets södra del kan goda boendemiljöer skapas samtidigt som de boende medverkar till att berika handelsplatsens puls.

Handelshusen

Den före detta fabriksbyggnaden föreslås för handel och annan verksamhet. Dess entréer sker dels mot entrétorg i öster dels mot söder och den torgbildning som där föreslås. För att entréerna på ett naturligt sätt ska binda samman parkeringen och entréytorna med butiksplanet bör marken lyftas upp till en nivå kring + 11.50 mot entrén i söder samt marken mellan Gröna huset och det stora handelshuset. Ifrån nivån +11.5 kan marken sedan slutta (maximal lutning med tanke på kundvagnar är 3 %) på lämpligt sätt.

Det gröna huset bibehåller därmed sin kontakt med "fabriksbyggnaden" fast utomhus istället som idag inomhus.

Med en lyftning av marken i handelshusets södra gavel erhålles ett torg som bör få verksamheter i form av serveringar i fasadlägen. Detta för att detta torg kommer att spela en viktig roll som mötesplats i det framtida Nynäshamn.

Entrétorget bör därför gestaltas med särskild markbeläggning, träd, cykelställ, sitt-
möjligheter etc..

Parkering

Ett handelskvarter alstrar mycket trafik. För att handeln ska fungera erfordras att parkeringsplatser finns i rätt antal och lokaliserade på ett bra sätt så att de lediga platserna lätt hittas samt att de flesta upplever att de får nära till någon entré.

Inom ett stort kvarter bör parkeringsbehovet utgå från att det finns en hög grad av samnyttjande mellan de enskilda verksamheternas parkeringsbehov. Totalt planeras för ca 500 parkeringsplatser som ska betjäna handeln och den service som är knuten till denna verksamhet. Därtill kommer ca 70 platser för den teknikby som har sin entré i kvarterets norra del.

Förutom här omnämnda parkeringsplatser finns det ytterligare ca 100 platser väster om Industrivägen. Dessa kan utgöra parkering för kontorsdelarna inom kvarteret. Parkeringen bör även övervägas som tillgänglig för handelns anställda och /eller kunder. Hur gångförbindelsen ska ordnas till butikspanelet får särskilt studeras om inte dagens trappor är tillräckligt hög standard.

Vad avser tillkommande bostäder har antagits att dessa byggs så att ca 1 bilplats per lägenhet tillskapas. Visst samnyttjande kan även här ses med handelsparkeringen.

Trafik

Idag alstrar kvarteret endast ringa trafikrörelser eftersom en stor del av lokalytorna idag är står tomma. När företaget Ericsson bedrev verksamhet inom kvarteret, bedöms ett antal tusen fordonsrörelser alstrades per dygn.

Kvarteret planeras att förändras från kontor- och tillverkningskvarter till en plats som inrymmer såväl handel, kontor, verksamheter och bostäder. De skilda verksamheterna har olika krav på tillgänglighet för persontrafik och distributionstrafik. Den mest trafikalkrävande verksamheten utgör handeln som också har det största behovet av enkla och överskådliga trafikstrukturer

En bedömning av trafikalkrävet för handeln, kontor och verksamheter har bedömts till ca 5 000 fordonsrörelser per dygn. Hur många bostäder som kvarteret lämpligen kan komma att inrymma kommer att prövas inom ramen för pågående detaljplane-process. Med ett antagande om ca 100 lägenheter skulle det ge ytterligare ca 400 fordonsrörelser per dygn.

Raffinaderivägen kommer att utgöra huvudtillfart för såväl bostadsknuten som handelsrelaterad trafik. Beträffande den senare så belastas väg 73 redan idag av en stor andel av denna handelstrafik eftersom inköpen sker i stor utsträckning utanför den egna kommunen. Ett antagande om ca 30 % redan idag färdas på väg 73 förbi kvarteret vid handelsrelaterade resor medför att trafikökningen som följd av den nya verksamheten blir ca 4000 fordon per dygn

Av denna trafikökning antas 1500 fordon nyttja Nynäsvägen och 2500 fordon Raffinaderivägen vid färd till/från kvarteret. Trafikökningen sker i jämförelse till ett kvarter med ringa verksamhet. Innan Ericsson lade ner sin verksamhet innehöll kvarteret en för Nynäshamn mycket stor arbetsplats. Trafikalstringen för den verksamhet som då fanns bedömts ha varit 2000- 3000 fordon per dygn.

Nynäsvägen har tidigare varit genomfartsled. Efter det att norra infarten tillkom så har en trafikminskning skett. Den nu förväntade trafikökningen som följd av program

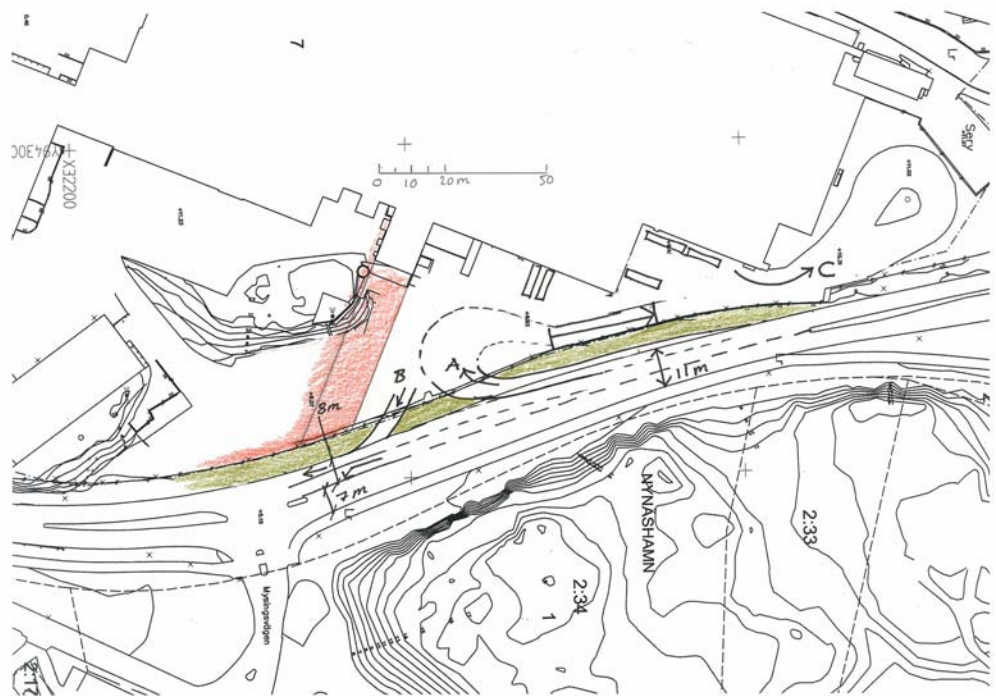
Trafikökningen på riksväg 73 bedöms inte heller medföra några konsekvenser. Trafiken från färjorna leds idag via Mysingevägen till en punkt mittför kvarteret Telegrafan. Detta medför att den stora stöt av bilar som tömningen av framförallt Gotlandsfärjan medför inte belastar kvarterets huvudangöring. Diskussioner pågår att leda denna utfartstrafik ytterligare norrut så att den angör väg 73 mittför Industrivägen.

Distributionsangöring

Trafikrörelserna för distributionstrafiken eftersträvas skilda från kundtrafiken. Inom kvarteret Telegrafan finns det idag två nivåer för angöring. Det nedre planet är på ca + 7.0 meter och det övre på ca 10.5 meter. Mellan dessa två plan löper en smal ramp.

I utkast till masterplan för kvarteret har en större dagligvarubutik lokaliserats i den norra delen av byggnaden. På detta vis nås denna butik, som är den mest transport-intensiva, butiksplanet direkt från lastkajerna. Till dagligvarubutiken kommer fordon med släp ca 30 gånger per vecka. Dessa fordon kör ut från kvarteret via Industrivägen.

Det under planet som betjänar de övriga butikerna via ett källarplan får via hissar nå upp till butiksplanet. Till denna lastbilsangöring kommer i första hand mindre distributionsbilar med en längd upp till 12 meter. Fordon med släp kan förekomma men tillhör inte regelmässigt distributionsfordonen. Antalet transporter till det nedre planet bedöms till ca 15 per dygn.



Alternativ A

Infarten till lastgårdarna föreslås ske via ett körfält som viker av från Raffinaderivägen antingen som i alternativ A genom att delvis nyttja vägen och dess stora bredd kombinerat med del av sidområdet eller som i alternativ B där ett avvikande körfält i princip läggs utanför dagens kantstenslinje. För båda alternativen föreslås utfart ske för medföljande trafikriktning söderut.



Alternativ B

Raffinaderivägen bredd på aktuellt vägsnitt är mellan 12- 11 meter. Den bedöms kunna inrymma en anslutning av lastgården utan att trafiksäkerheten på väg 73 försämras.

