

Jönköpings kommun

PM Skeppsbron

Malmö 2016-01-08

PM Skeppsbron

Datum	2016-01-08
Uppdragsnummer	1320006609-001
Utgåva/Status	1

Johan Svensson
Uppdragsledare

Anna Persson
Handläggare

Johan Jönsson
Granskare

Ramboll Sverige AB
Skeppsvägen 5
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

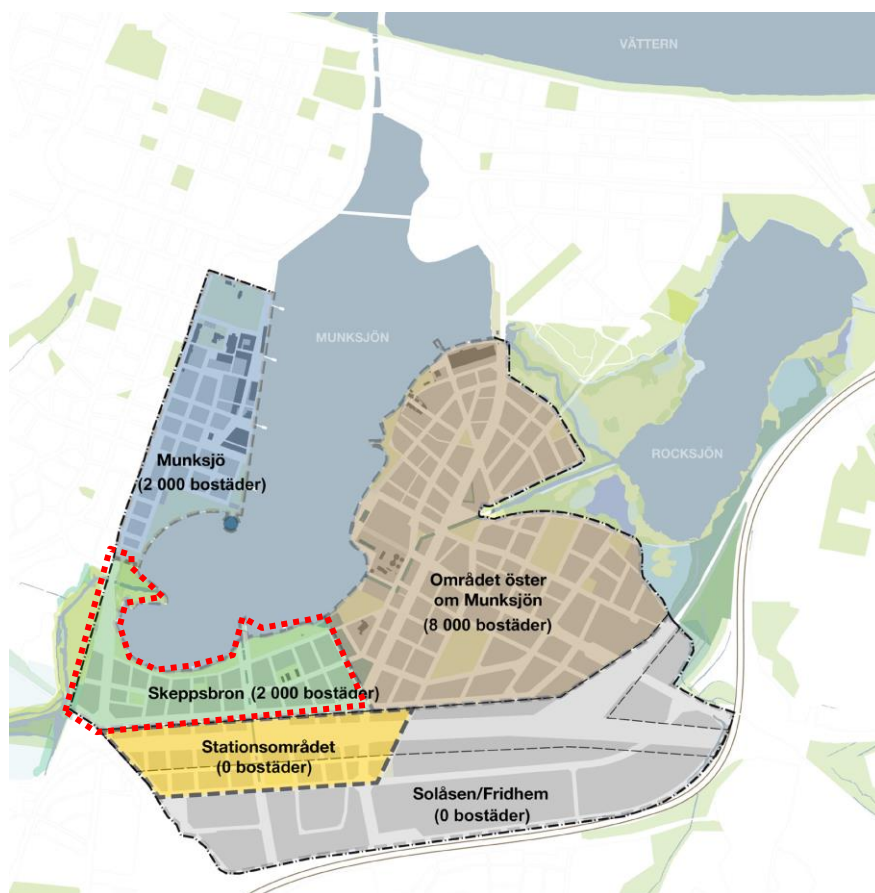
1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
2.	Bebyggelse och gatunät	2
2.1	Bebyggelsestruktur	3
2.2	Trafiknät/gatustruktur	4
3.	Trafikflöden år 2030.....	5
3.1	Biltrafik i det övergripande nätet	5
3.1.1	Effekter av en ny bro över Munksjön	6
3.2	Biltrafik inom Skeppsbron	7
3.3	Korsningspunkter	8

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Skeppsbron en del av stadsomvandlingsområdet Södra Munksjön i centrala Jönköping. Området ska omvandlas från dagens blandade industriverksamheter till en blandstad med bostäder och verksamheter med en kvartersstruktur. Omvandlingen är en viktig del i Jönköpings kommuns fördjupande översiktsplan "Utbyggnadsstrategi 150 000 invånare (2011)".

Då området är fullt omvandlat förväntas mellan 12 000 – 14 000 personer bo i området och nästan lika många att arbeta där. I direkt anslutning till området förväntas även en station för höghastighetståg mot Stockholm, Göteborg och Malmö placeras vilket kommer att ge området en unik tillgänglighet och hög attraktivitet. Allt detta innebär även att trafiksituationen i området kommer att förändras mot idag.



Figur 1 Skeppsbron är en del av Södra Munksjöområdet

Detta PM baseras på ett tidigare arbete där en trafikprognos för år 2030 för hela kommunen tagits fram, baserat på exploatering enligt den fördjupade översiktsplanen. I denna prognos ingår Skeppsbron fullt utbyggt, medan andra delar av Södra Munksjön inte har bedömts hunnit byggas ut till 2030. I detta PM görs en fördjupad beskrivning av förutsättningar och resultat av trafikprognosen för Skeppsbroområdet.

2. Bebyggelse och gatunät

Den nya bebyggelsen i Skeppsbron kommer främst att utgöras av bostäder och verksamhetslokaler men innefattar även parkeringshus, parker och skolor.

Den övergripande väginfrastrukturen runt området består av Kämpevägen som går söder om området. Söder om Kämpevägen planeras i sin tur den nya höghastighetsstationen. I väster passerar Jordbrovägen området och i öster Herkulesvägen.



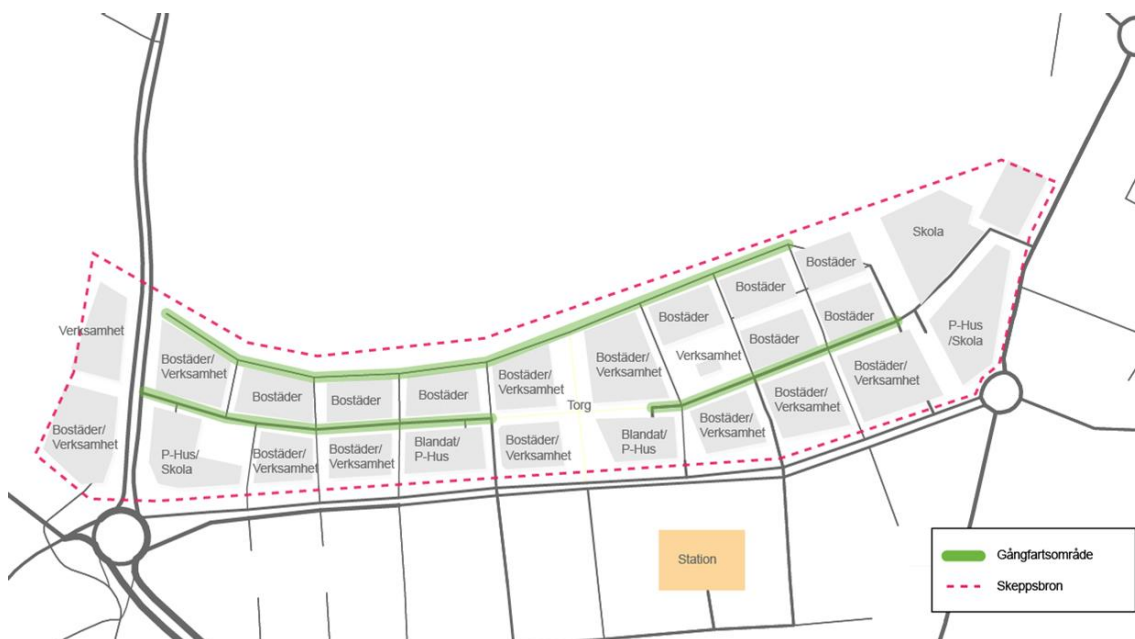
Figur 2 Planerad kvarterstruktur för Skeppsbron (Ramprogram för södra Munksjön, 2012)

I samband med omvandlingen av Södra Munksjön planeras även förändringar i den övergripande väginfrastrukturen. Barnhemsgatan ansluts till trafikplats Ljungarum och vilket avlastar Kämpevägen från trafik från motorvägen. En ny av- och påfart mellan Herkulesvägen och E4 påverkar också hur trafik till Södra Munksjön når området.

2.1

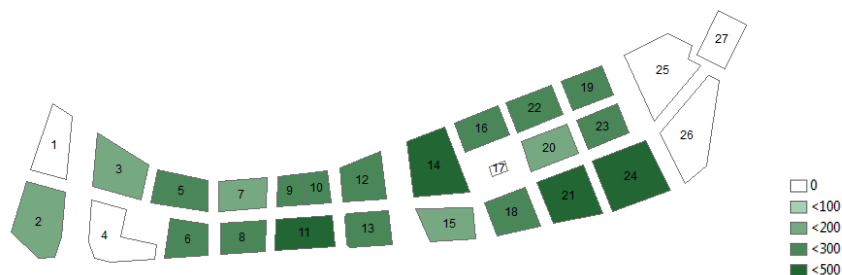
Bebyggelsestruktur

Skeppsbron ska enligt planerna utgöras av totalt 27 kvarter. Verksamheter, parkering och skolor placeras huvudsakligen i anslutning till det övergripande vägnätet och runt torget i mitten av området. Tvärgående gator inom området planeras till stor del som gångfartsgator med låg hastighet och företräde för gående.



Figur 3 Översikt av markanvändning inom Skeppsbron

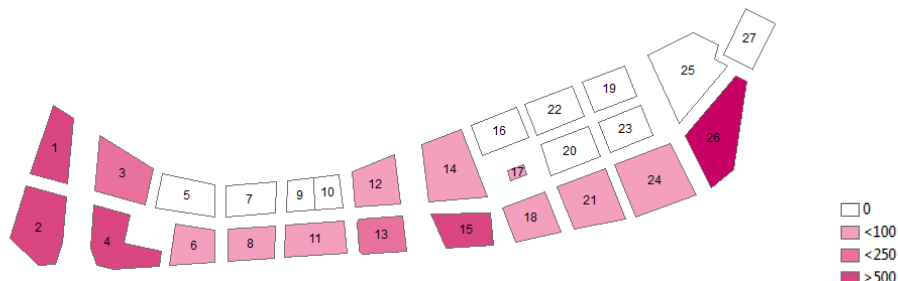
I området eftersträvas en blandad bebyggelse där bostäder kombinerade med verksamheter. Enligt de senaste planerna beräknas området fullt utbyggt innehålla cirka 2 500 bostäder. Alla bostäder är lägenheter och det totala antalet boende blir då upp mot 5 000 personer.



Figur 4 Förväntat antal boende per kvarter, år 2030

Verksamheterna planeras huvudsakligen att utgöras av kontorsverksamhet men till viss del även av handel. Antalet anställda beräknas totalt uppgå till drygt 2

500. Arbetsplatserna är främst lokaliserade i kvarteren utmed Kämpvägen, Jordbrovägen och Herkulesvägen.



Figur 5 Förväntat antal anställda per kvarter, år 2030

Fyra större parkeringshus placeras i utkanten av området närmast Kämpvägen. Dessa ska främst täcka parkeringsbehovet för verksamheter och besökande. Boendeparkering anordnas till stor del inom kvarteren i området.

2.2

Trafiknät/gatustruktur

I enighet med kommunens planerade hastighetsöversyn kommer den skyltade hastigheten på samtliga gator i Södra Munksjön att vara 40 km/h. Flera av de tvärgående lokalgatorna planeras dock som gångfartsgator med begränsad hastighet och framkomlighet för biltrafik (se figur 3).

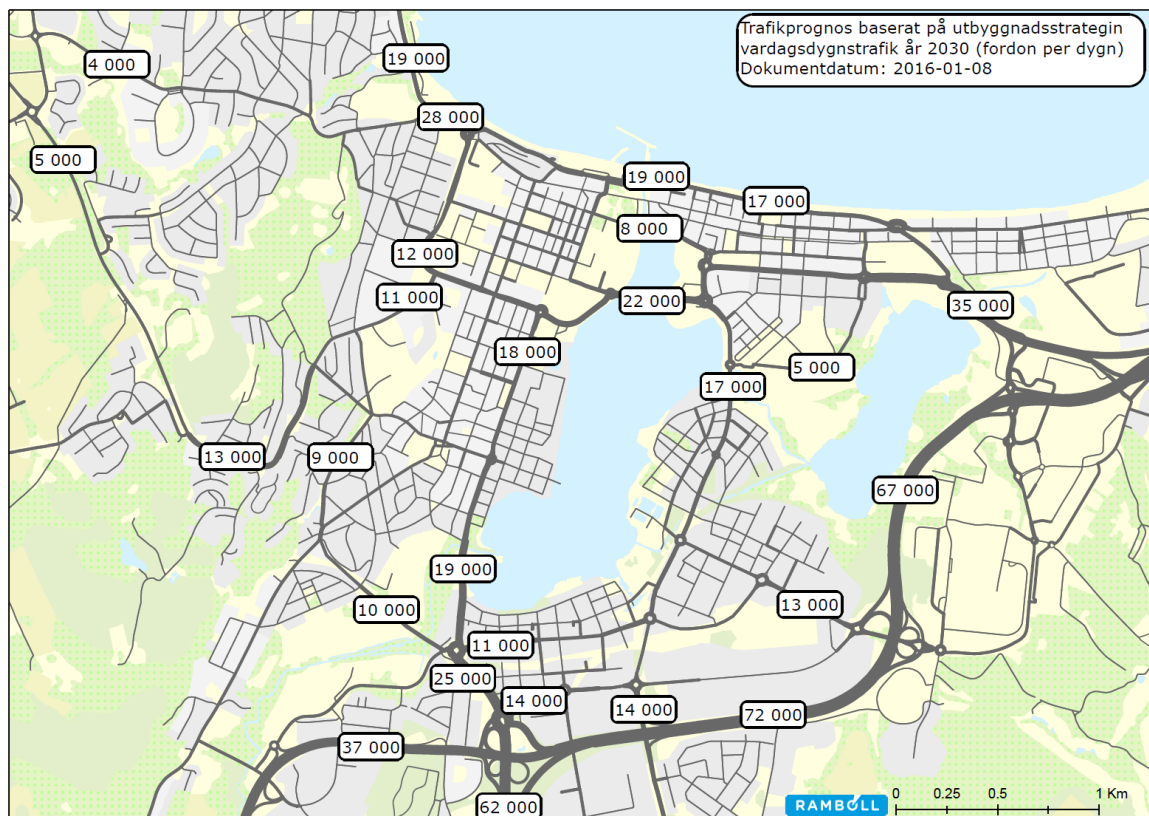
Kämpvägens anslutning till Jordbrovägen sker precis som idag med en cirkulationsplats med dubbla körfält. Från Jordbrovägen planeras även en ny anslutning något längre norrut mot området (mellan kv 3 och kv 4 i figurerna ovan). Denna korsning regleras med väjningsplikt mot Jordbrovägen. Längs Kämpvägen görs två korsningar genomgående där trafik västerifrån kan göra vänstersväng in till området. Dessa korsningar får inga separata vänstersvängfält. I övrigt tillåts endast högersvängar från Kämpvägen. Separata körfält för kollektivtrafik mittläggas mellan biltrafikkörfälten.

Kämpvägens anslutning mot Herkulesvägen görs genom en cirkulationsplats, dock i nytt läge mot idag.

3. Trafikflöden år 2030

3.1 Biltrafik i det övergripande nätet

I figuren nedan visas översiktligt trafikprognosen för Jönköpings tätort för år 2030. Prognosen innefattar exploatering i hela kommunen fram till år 2030 samt en utveckling av den regionala trafiken enligt Trafikverkets sampers-modell.



Figur 6 Prognostiserade trafikflöden under ett vardagsdygn år 2030 - med bebyggelseutveckling enligt kommunens fördjupade översiktsplan

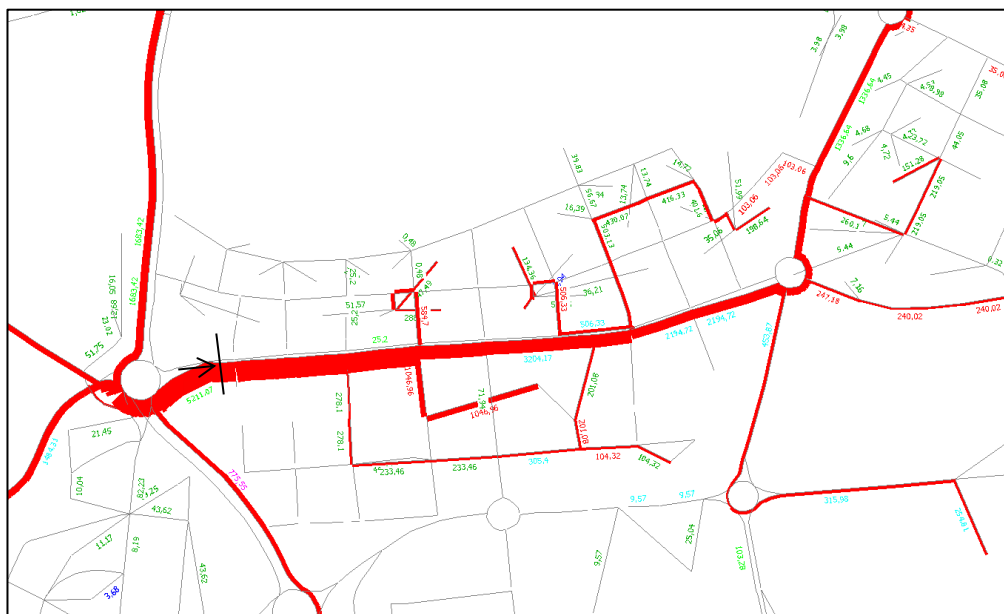
Tabell 1: Jämförelse av trafikflöden (fordon per vardagsdygn) i nuläge och framtidsprognos för de större gatorna runt Skeppsbron

Gata	Plats	Trafikmätning nuläge (vardagsdygn)	Prognos för år 2030 (vardagsdygn)
Kämpevägen	Ö Jordbro-rondellen	14 000 f/d	11 000 f/d
Jordbrovägen	N Jordbro-rondellen	21 000 f/d	19 000 f/d
Herkulesvägen	N E4	14 000 f/d	14 000 f/d
Barngårdsgatan	V E4	13 000 f/d	13 000 f/d
Barnhemsgatan	Anslutning till trafikplats Ljugarum	-	14 000 f/d

Den tätare exploateringen i Södra Munksjön innebär ytterligare trafik, men nya anslutningar, mot Barnhemsgatan från trafikplats Ljungarum samt mot Herkulesvägen från motorvägen, gör att trafiken sprids och flödena på de befintliga vägarna till området beräknas därmed inte att öka mot idag.

Trafikflödet på Kämpevägen beräknas till som mest drygt 11 000 fordon per vardagsmedeldygn. Högst flöde beräknas närmast cirkulationsplatserna vid områdets östra och västra del, men i mitten av gatan väntas flödet bli lägre då en del av trafiken avviker mot stationen som ligger söder om Kämpevägen.

Trots den nya anslutningen mot Barnhemsgatan beräknas ungefär hälften av trafiken på Kämpevägen vara sådan som inte har start- eller målpunkt inom Skeppsbron utan istället vid stationen eller i området öster om Munksjön. Detta innebär att trafiken på Kämpevägen längre in i framtiden kan förväntas öka ytterligare då området öster om Munksjön fortsätter byggas ut.



Figur 7 Fördelning av trafik från Jordbrorondellen till Kämpevägen

3.1.1

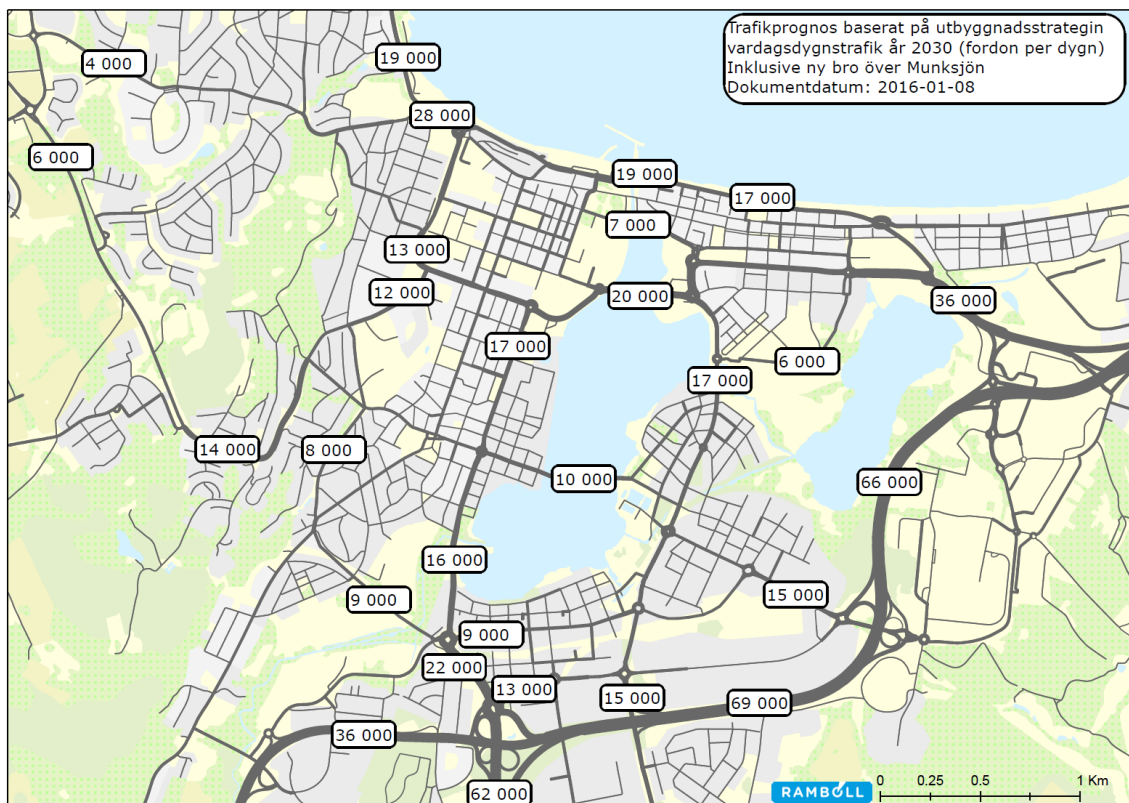
Effekter av en ny bro över Munksjön

En ny bro över Munksjön finns med i planeringen av Södra Munksjöområdet. Effekten av en sådan bro har testats separat och beräknade trafikflöden med denna bro visas i figur 8 nedan.

Bron beräknas att år 2030 trafikeras av cirka 10 000 fordon per dygn. Detta innebär en mindre avlastning av de övriga öst-västliga stråken i staden, men innebär också en viss ökning av genomfartstrafiken genom centrum.

För Kämpevägen innebär bron att genomfartstrafiken (den trafik som inte har ärende i Skeppsbron) minskar med cirka 2 000 fordon per dygn. Trafiken i den

högt belastade Jordbrorondellen och dess anslutande vägar minskar åt samtliga håll.



Figur 8 Prognostiserade trafikflöden under ett vardagsdygn år 2030 - med bebyggelseutveckling enligt kommunens fördjupade översiktsplan samt med ny bro för biltrafik över Munksjön

3.2

Biltrafik inom Skeppsbron

Totalt förväntas exploateringen i Skeppsbron generera ca 10 000 bilresor per vardagsmedeldygn år 2030. Cirka 35 % av resorna beräknas höra till bostäderna i området och övriga till andra målpunkter som arbetsplatser, butiker, skolor och övrigt. Prognosen bygger på att resmönster i Skeppsbron kommer likna de i centrala delen av Jönköping idag.

På grund av parkeringsanläggningarnas spridning i området ytterkant beräknas trafiken fördelas relativt jämt på områdets lokalgatunät. De två gatorna där vänstersväng tillåts från Kämpevägen får de högsta trafikflödena med upp mot 2 000 fordon per dygn och övriga anslutningar mot Kämpevägen beräknas få upp mot 1 500 fordon per dygn. Den exakta fördelning på de inre lokalgatorna är svår att bedöma innan det är fastslaget hur anslutningar till lokala parkeringar placeras.



Figur 9 Fördelning av trafik till och från Skeppsbron, utan ny bro över Munksjön. Svarta siffror visar det total vardagsdygnsflödet på gatan och det röda flödet märkt med * visar hur mycket av detta som har sin start- eller målpunkt inom Skeppsbron.

Gatustrukturen i området där en stor del av gatunätet i tvärgående riktning utformas som lågfartsgator gör att risken för omfattande genomfartstrafik genom området bedöms som liten. Det är fördelaktigt om parkeringsanläggningar kan placeras så att de nås utan att behöva använda gångfartsgator. Om biltrafikflödet på sådana gator blir för stort i förhållande till antalet gångtrafikanter finns risk att gatan inte får den funktion som eftersträvas.

3.3

Korsningspunkter

I fortsatt arbete bör korsningspunkter med höga trafikflöden studeras mer i detalj avseende framkomlighet för att i detalj kunna bedöma lämpliga utformningar:

- Cirkulationsplatsen vid Kämpevägen/Jordbrovägen
- Cirkulationsplatsen vid Kämpevägen/Herkulesgatan
- Genomgående korsningar på Kämpevägen

Samtliga av dessa korsningar påverkas även av den kollektivtrafikprioritering som planeras för hela stråket mellan den nya stationen och centrum. Övriga mindre korsningspunkter bedöms inte riskera kapacitetsproblem med de flöden som beräknats för år 2030.