

Trafikstrategi för Trossö

Trafik för en Attraktiv Stad med säkra, hållbara transporter

Innehåll

	Sida
1. STRATEGIER OCH ÅTGÄRDSPROGRAM FÖR TROSSÖ	1
2. REGIONAL & LOKAL TILLGÄNGLIGHET GYNNAR TROSSÖ	2
3. TYDLIGA STRÅK FÖR IDENTITET OCH ORIENTERBARHET	3
4. STORTORGETS SOM ATTRAKTIV VISTELSEYTA	4
5. VIDAREUTVECKLADE GÅGATOR OCH VISTELSEMILJÖER	5
6. CYKELTRAFIK PÅ TROSSÖ	6
7. KARLSKRONA C - MODERN STATION I KLASSISK MILJÖ	7
8. ATTRAKTIVA STRÅK FRÅN STATIONEN TILL TROSSÖ	9
9. HÖG TILLGÄNGLIGHET MED BUSSTRAFIK	10
10. PARKERING PÅ TROSSÖ	12
11. BILTRAFIK, GATUMILJÖ	13

Separata bilagor

Vision för Stortorget

Vision för Borgmästaregatan och Fisktorget

Vision för Landbrogatan

Vision för N Kungsgatan

1. STRATEGIER OCH ÅTGÄRDSPROGRAM FÖR TROSSÖ

Med ökad samverkan mellan kollektivtrafiken, utvecklade möjligheterna att gå och cykla till och på Trossö samt väl avvägda parkeringsmöjligheter får alla ökad tillgänglighet till Trossö. Störst tillgänglighet får man då alla färdsätt är väl tillgodosedda. Då stärker man även Trossö kommersiellt och socialt.

Inriktningsmål

- Trossö skall fortsatt ha hög tillgänglighet för alla färdsätt från tätortens, kommunens och regionens alla delar och vara regionens och tätortens centrum
- Ett rikt utbud av affärer, service, kultur och sevärdheter samt attraktiv stadsmiljö för boende, sysselsatta och besökare skall behållas och stimuleras med väl avvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag
- Säkerhet, trygghet och tilltalande utformning av gaturum samt fredade ytor för stadsliv, köpenskap, gång- och cykeltrafik skall ges hög prioritet
- Trafiklösningar som gynnar funktionstäthet, merutnyttjande, hållbar stadsutveckling och hållbara färdsätt skall eftersträvas
- Gång-, och cykeltrafik till, från och på Trossö skall vidareutvecklas och samverka med kollektivtrafiken för att ge utökad tillgänglighet inklusive framkomlighet för funktionshindrade
- Särskild vikt ska läggas vid att undanröja de tillgänglighetsbarriärer som höjdskillnader, trafikregleringar mm innebär
- Buss- och tågtrafik ska fortsatt ge en hög tillgänglighet till centrala Trossö för besökare, anställda och boende. Särskilda stadsmiljöåtgärder bör övervägas för att skapa förstärkt integration mellan Karlskrona C och stadens kommersiella del
- Biltrafiken skall ha en fortsatt god tillgänglighet. Störningar och begränsningar för stadsliv och andra trafikslag skall reduceras

Genomförande

Nyckeltal för samtliga delstrategier skall tas fram. Strategierna tas med i kommande fördjupning av översiktsplanen för Trossö.

Exempel på nyckeltal

Andelen kollektivtrafik till Trossö är ...% och skall öka till minst ...% år 2010.

Andel resenärer som går och cyklar till och från tåget är .. % och skall öka till minst ...% år 2010.

Antal personer som cyklar dagligen till och från Trossö är ... st och skall öka till minst ... st år 2010.

Antal fordon till och från Trossö ska inte öka mer än vad som motsvarar tillkommande antal boende.

Antal personer per bil till Trossö skall öka från till år 2010.

2. REGIONAL & LOKAL TILLGÄNGLIGHET GYNNAR TROSSÖ

Hög tillgänglighet med alla färdssätt är väsentligt för att öka Trossös omland, kommersiella och administrativa ställning. Särskilt lokal och regional spårtrafik har stor utvecklingspotential, kan erbjuda attraktiva resor även jämfört med bil och bidrar till att minska trängsel och emissioner.

Inriktningsmål

- Regional och lokal tillgänglighet till och på Trossö ska utvecklas ytterligare
- Kommunen skall tillsammans med berörda kommuner, kollektivtrafikhuvudmän och regionförbund verka för att lokal och regional tågtrafik utvecklas ytterligare
- Kommunen bör verka för att pendlar- och cykelparkering vid stationer och busshållplatser även byggs på andra håll i regionen för att den andra änden av kollektivresan också ska fungera väl
- Trafiknätens uppbyggnad ska bidra till att Bergåsa, Gullberna/Vedebylund m fl noder kan samverka med Trossö så att områdenas sammanlagda attraktivitet och tillgänglighet i regionen stärks
- Goda förflyttningsmiljöer till fots, per cykel, buss och bil skall utvecklas från alla delar av tätorten, från stationen samt inne på hela Trossö.
- God cykelparkering nära besökspunkter skall tillgodoses

Genomförande

Se strategi för tätorten respektive övriga delstrategier för Trossö.

Nyckeltal/uppföljning

Förändrad tillgänglighet till Trossö skall följas årligen som antal resor till Trossö och förändringar i färdssättsandel enligt föregående avsnitt.

3. TYDLIGA STRÅK FÖR IDENTITET OCH ORIENTERBARHET

Den historiska stadsplanen innehåller såväl tydliga visuella som funktionella stråk. Jan Gehl har i sin stadsanalys pekat ut rörelsemönster och attraktionspunkter som kan utvecklas ytterligare.

Genom att se till att trafiksystemets utformning stöder ett naturligt rörelsemönster, stråk och attraktionspunkter kommer de att ömsesidigt stödja varandra samt ge ökad identitet, kvalitet och orienterbarhet för alla.

Inriktningsmål

- Trafiksystemet skall utvecklas så att det stöder nuvarande rörelsemönster, förstärker och utvecklar visuella och funktionella stråk, Trossös identitet samt ger god orienterbarhet för besökare
- Väsentliga axlar, stråk, utblickar och vistelseytor att värna på Trossö är
 - Amiralitetet – Amiralitetsparken - Södra Kungsgatan – Stortorget – Klaipedaplatsen - N Kungsgatan – Hoglands Park – Järnvägsstationen
 - Drottninggatan
 - Ronnebygatan
 - Stortorget – Fredrikskyrkan – Kyrkogatan - Stumholmen
 - Stortorget – Ristorget – Hantverkargatan
 - Borgmästaregatan – Borgmästarefjärden
 - G:a Borgmästarekajen – ytan framför Läns museet - Skeppsgossegatan
- Stortorget, Ristorget och G:a Borgmästarekajen bör omvandlas till kantstensfria flerfunktionsytor för vistelse, evenemang mm
- Landbrogatan och Norra Kungsgatans fasadsidor bör utvecklas till attraktiva fotgängarstråk som binder samman Pottholmen, Karlskrona C och Gästhamnen med Ronnebygatan och Klaipedaplatsen

Genomförande

- Ett program för Stortorget omvandling (beläggning, belysning mm) och finansieringsplan bör tas fram.
- Motsvarande program bör tas fram för övriga ytor i den takt omvandling bedöms bli aktuell.

4. STORTORGET SOM ATTRAKTIV VISTELSEYTA

Vår, sommar, höst är fasaderna på norra sidan av Stortorget "the Sunny Side of the Street". Om ytan görs kantstensfri kan den ges en flerfunktionell användning för servering, marknad – och parkering eller andra aktiviteter, kanske isbana vintertid. Om behov finns kan körytor avgränsas med lås- och löstagbara pollare.

Jan Gehl har i sin stadslivsanalys visat att utbudet av restaurangstolar är stort i området samt att det finns en tydlig diagonal fotgängarrörelse över torget mellan Borgmästargatan, Ristorgsbacken och Klaipedaplatsen.

Inriktningsmål

- Stortorget västra, norra och centrala del bör göras till en fotgängarvänlig, kantstensfri torgyta för att medge en flexibel användning, stärka stadsliv, torghandel och kontakten mellan Borgmästaregatan och Klaipedaplatsen/Ronnebygatan
- Storgets norra solsida bör utvecklas till en fredad vistelse- och fotgängaryta mellan Rådhusgatan/Konserthuset och Smedjegatan som komplement till Klaipedaplatsen och den livligare affärsmiljön på Ronnebygatan
- Bilparkering som kan vara visuellt störande i den historiska miljön samt hinder för gång- och cykeltrafik på Stortorget och Ristorgsbacken skall undvikas under sommarhalvåret
- Torghandel och bilparkering föreslås byta plats så att ytan framför Fredrikskyrkan i första hand används för parkering på torgytan under sommarhalvåret
- Möjligheten att öppna upp Ristorgsbacken visuellt mot Stortorget ska prövas inklusive möjligheten att förbättra tillgängligheten för funktionshindrade, personer med barnvagn, cyklar mm

Fasadbelysning kan användas för att framhäva Torgets vackra fasader och dramatiska rum inkl Klaipedaplatsen. Ljusspel kan ytterligare höja torgets attraktion och livfullhet. En konventionell belysning från ljusmaster enbart gör torget platt och intetsägande.

Platsen söder om Rådhuset kan användas som vistelse-, vilo- och serveringsyta. Ytan utanför biblioteket kan användas för utomhuskonst för att stärka bibliotekets kulturstatus. Även här kan kantstenarna tas bort för att göra ytan mer flexibelt användbar. Kantstenen runt Tyska kyrkan bör behållas.

Genomförande/åtgärdsförslag

- Parkeringen på torget föreslås bli flyttad till ytan mellan statyn och Fredrikskyrkan så att torghandel och parkering byter plats. Tillfart föreslås ske från torgets södra sida för att inte störa den fredade norra sidan.
- All bilparkering på torget föreslås få en prydlig avgränsning med löstagbara pollare eller flyttbara planteringsurnor så att hela torgytan lätt kan användas vid större evenemang.
- Ristorgsbacken kan öppnas upp visuellt mot Stortorget och ges en funktionell kvalitet med tvärliggande ramper i stenmaterial samt trappor med ledramper för barnvagnar och cyklar på ömse sidor. Höga krav bör ställas på gestaltning, materialval och anpassning till den historiska miljön.

5. VIDAREUTVECKLADE GÅGATOR OCH VISTELSEMILJÖER

Gångator och goda vistelsemiljöer är väsentliga för upplevelsen av en stad och stöder socialt och ekonomiskt hållbar utveckling.

Jan Gehls stadslivsanalys har visat att även Borgmästargatan samt området kring inre delen av Borgmästarfjärden med Läns museet, Fisktorget och Borgmästarekajen har väsentliga utvecklingsbara kvaliteter för stadsliv, turism och sociala värden.

Inriktningsmål

- Ronnebygatans östra del bör vara kantstensfri mellan Smedjegatan och Drottninggatan samt fredad för genomgående biltrafik. Busshållplatsen föreslås bli flyttad till Smedjegatan
- Prov bör göras med enbart busstrafik, gående och cyklister på Borgmästaregatan mellan Ronnebygatan och Hantverkargatan. Om lösningen behålls bör kantstenen tas bort
- Bredare gångbanor bör eftersträvas utmed Borgmästaregatan mellan Ronnebygatan och Borgmästarekajen för att skapa bättre kontakt med Fisktorgsområdet och ge bättre utrymme och förutsättningar för kommersiella aktiviteter

I anslutning till andra åtgärder bör stadsmiljöåtgärder övervägas utmed Borgmästarekajen såsom

- Omvandling av G:a Borgmästarekajen (lokalgatan) samt ytan längs Läns museet och Skeppsgossegatan till fotgängarvänliga vistelseytor
- Reduktion av körfältsbredd, omformning gatumiljön till striktare gatustandard. Om möjligt tas vänstersvängfält bort på trafikleden för att få kortare/säkrare övergångsställen

Genomförande

- En försöksperiod med Borgmästaregatan som enbart bussgata bör övervägas
- Möjligheterna att bredda gångbanorna utmed Borgmästaregatans nedre del samt omvandling av ytorna utmed G:a Borgmästarekajen och läns museet bör utredas.

6. CYKELTRAFIK PÅ TROSSÖ

Trossö är drygt 1 km tvärs över och lämpar sig väl för cykeltrafik. Topografin är en kraftig begränsning för möjligheterna att ta sig fram per cykel utöver att cykeltrafik ändå är känslig för omvägar. Särskilda åtgärder kan därför behövas för att öka tillgängligheten till centrala Trossö.

Cykelvägar finns idag huvudsakligen längs Trossös kajtor av nivå och utrymmesskäl. Utöver cykelvägarna utmed befintliga trafikleder är cykelbanor svåra att förverkliga och främmande i den historiska stenstaden.

Inriktningsmål

- Cykeltrafikens framkomlighet på Trossö ska främjas. Där avstängningar eller enkelriktningar för biltrafik måste finnas bör dubbelriktad cykeltrafik ändå tillåtas
- Utformningen av biltrafiknätet och gatumiljön ska medge en trafiksituation där cykeltrafiken kan framföras i blandtrafikmiljö
- God och tillräcklig cykelparkering skall finnas för boende, allmänna och kommersiella besökspunkter
- Kommunen ska vid behov tillsammans med berörda parter ta initiativ till att cykelparkeringslösningar förverkligas med god anpassning till stadsmiljön
- En sidgående hiss eller annan åtgärd i Coopmans backe ska prövas för att öka tillgängligheten till Ronnebygatan för gående, funktionshindrade, barnvagnsförare och cyklister. Om hisskorgen görs tillräckligt djup (2 m) kan cyklar, barnvagnar, rullstolar mm lätt tas med
- Ledramper för cykel och barnvagnar skall finnas i allmänna trappor. Vilplanen skall rymma en cykellängd (1,6 – 2 m) vilket också är till fördel för barnvagnar mm
- Cykeltrafik på den rymliga RonnebyGågatan bör prövas för att öka framkomlighet och tillgänglighet för cykeltrafiken

Ronnebygatans gaturum är 14 -16 m brett. En 4-5m bred zon i mitten för distributions- och cykeltrafik bör kunna reserveras. Körytan kan på sikt markeras med avvikande men jämn beläggning. Den kan även ges sidoförskjutningar för att ge gatumiljön mer liv.

Genomförande/åtgärdsförslag

- Sidgående hiss i Coopmans backe har stor betydelse för tillgängligheten och bör detaljutredas snarast. Höga krav bör ställas på anpassning till stadsmiljön.
- Försök med cykeltrafik på RonnebyGågatan bör inledas. Övriga trafikrestriktioner och hinder för framkomligheten för cykeltrafik i gatunätet bör ses över.
- Behovet av cykelparkering bör ses över. Ett kompletteringsprogram bör tas fram i samråd med fastighetsägare m fl.

Nyckeltal/uppföljning

- Antal cyklister på RonnebyGågatan, sommar, vår/höst
- Antal cykelställ på Trossö

7. KARLSKRONA C - MODERN STATION I KLASSISK MILJÖ

Avståndet till Ronnebygatan/Klaipedaplatsen är knappt 500 m. Merparten av besöks- och attraktionspunkterna ligger inom ca 500 m fågelvägsavstånd från Klaipedaplatsen, dvs inom cykelavstånd från stationen. Normalt går det därför fortare att gå eller cykla sista biten än att vänta på en buss som passar.

Inriktningsmål

- Stationen skall ges god funktionell och visuell kontakt med centrala Trossö för att ömsesidigt stärka Trossös tillgänglighet och stationens ställning som resecentrum
- Huvudbyggnaden med sina två annex och falurött godsmagasin mitt emot är ett klassiskt lokaliseringsmönster och bör behållas för att stärka stationens identitet och funktion
- Möjligheterna att utnyttja godsmagasinet för cykelservice, cykelgarage, cykeluthyrning och trafikantservice bör prövas. Möjligheten att kombinera verksamheten med social arbetsträning bör undersökas
- Tillräcklig, väderskyddad, låsbar cykelparkering med cykelställ för ramlåsning skall finnas vid perrongernas samtliga tillfartsriktningar
- Korsningspunkterna med Järnvägstorget skall göras korta och ha hög trafiksäkerhet
- Trafikrörelserna i korsningen vid Landbrogatan bör om möjligt reduceras och förenklas med hänsyn till ökad gång- och cykeltrafik för att inte begränsa tillgängligheten till centrum
- Förutsättningarna bör prövas om befintlig bensinstation även kan hantera lokala bilpooler för Trossö, uthyrningsbilar för tågtrafiken samt serva bilpendlarnas fordon
- Framtida gång- och cykelstråk bör utvecklas längs ömse sidor av kvarvarande framtida spår så att både tillgängligheten till stationen och Trossö stärks norrifrån
- Personal- och besöksintensiv verksamhet bör eftersträvas i det goda kommunikationsläget mellan järnvägen och Österleden för att stärka Trossös ställning samt stationens möjlighet att tillgodose attraktivt, hållbart resande (BAST-principen, se bilaga)

Exponeringen av tågen mot centrum förstärker effekten av närhet till stationen. Forskning och erfarenhet visar att exponering av själva trafikmedlet ger betydligt kraftigare informations- och ledningseffekt än varje form av annan vägvisning.

Jan Gehl föreslår att området NO stationen omvandlas till stadspark. Om bebyggelsen förnyas utgör området en mycket intressant resurs för personal- och besöksintensiv verksamhet på grund av sitt strategiska kommunikationsläge (jfr BAST-principen).

Genomförande/åtgärdsförslag

- De nya plattformarna och spåren bör dras fram så nära Järnvägstorget som möjligt för att annonsera tågen mot centrum och skapa en gen, funktionell koppling till centrum.

- Ytan mellan spårändarna och Järnvägstorget bör vara ett öppet torg för kommunikation, samvaro och för att ge god visuell kontakt med centrum.
- God cykelparkering nära plattformändarna skall vara färdigställd när tågtrafiken återupptas
- Möjlighet att omvandla godsmagasinet för cykel- och resandeservice bör utredas snarast. Studiebesök föreslås hos Lundahoj, godsmagasinet i Lund.
- Utrymme för pendlarparkering bör behållas norr om godsmagasinet tills vidare.

Uppföljning/nyckeltal

Stationens resandeutveckling inklusive nöjdhetsindex för resenärerna skall följas genom regelbundna räkningar och intervjuer i samarbete med Blekingetrafiken.

8. ATTRAKTIVA STRÅK FRÅN STATIONEN TILL TROSSÖ

N Kungsgatan och Landbrogatan utgör naturliga stråk mellan Ronnebygatan och stationen. Bredare gångbanor ökar tillgänglighet och komfort, stråken blir mer inbjudande. Affärslokaler gör stråken attraktiva och upplevelserika, ökade trafikantflöden ger ökad exponering och kundunderlag. Se även visions-PM för Karlskrona C – Landbrogatan

Inriktningsmål

- Tillgängligheten till centrala Trossö norrifrån bör stärkas ytterligare med god visuell kontakt från stationen och attraktiva gång- och affärsstråk i upplevelserik miljö
- Stråket längs N Kungsgatan föreslås även vara en del i ett utvecklat stråk för fotgängare och cyklister förbi Badhuset och Gästhamnen för att knyta dessa områden funktionellt närmre centrum
- Dubbelriktade cykelbanor bör utvecklas på ömse sidor av Hoglands Park för att ge god tillgänglighet för alla trafikslag
- Den kraftiga nivåbarriären i Coopmans backe ska minskas med sidgående hiss eller annan lösning
- Möjligheten att öppna spårtunneln dagtid för cykeltrafik mellan norra och södra Trossö ska undersökas

Den branta lutningen och nivåskillnaden i Coopmans backe utgör en kraftig barriär för cyklister, fotgängare samt i synnerhet för funktionshindrade och muskelsvaga personer. Tänkbara lösningar kan vara

- övertäckt rullband (ej bra för funktionshindrade)
- sidgående hiss längs spårskaktets ena eller båda sidor (kan bli en attraktion)
- hiss via spårskaktet upp till Ronnebygatan eller Klaiapedaplatsen

Hissar ger möjligheter till att ta cykeln upp till Ronnebygatan/Klaiapedaplatsen.

Fasadhiss eller annan lösning mot Parkgatan är också möjlig liksom ny entré till varuhuset Kronan från hörnet mot Landbrogatan/Parkgatan. Det stärker tillgängligheten till varuhuset på ett positivt sätt men trafikanterna blir beroende av varuhusets öppettider.

Genomförande/åtgärdsförslag

- Ett samverkansprogram tillsammans med fastighetsägare bör tas fram för utveckling och förändring av affärslokaler och skyltfönster längs N Kungsgatan.
- Trafiken runt Hoglands Park måste vara dubbelriktad om en hållplats byggs i Parkgatan. Man kan välja om den ska vara dubbelriktad för enbart bussar eller all trafik. Det senare ger mycket bra framkomlighet för busstrafiken samt möjligheter att bredda gångbanorna utmed husfasaderna.

9. HÖG TILLGÄNGLIGHET MED BUSSTRAFIK

Möjligheter att gå och cykla samt ta bussen för kortare förflyttningar ökar tillgängligheten till Trossö för alla, minskar behovet att använda bil samt ger utrymme för de transporter som är nödvändiga att utföra med bil.

Särskild hänsyn måste tas till de mycket kraftiga nivåskillnaderna på Trossö både för resenärerna och busstrafiken. Trossös mest attraktiva delar ligger på en kraftig höjdygg. Nivåskillnaden mellan Parkgatan och Ronnebygatan vid Klaipedaplatsen är hela 10 meter. Lutningen är 12 %, brantare än man normalt tillåter för en garagedfart till en källare.

All reguljär kollektivtrafik i Sverige skall vara anpassad för funktionshindrade senast år 2010. Nuvarande hållplatsläge vid Kronan är olämpligt brant för bussar och vanliga resenärer samt oacceptabelt för funktionshindrade.

Inriktningsmål

- Busstrafiken skall ge hög tillgänglighet till Trossös centrala delar, arbetsplatser och bostäder enligt resenärernas efterfrågan samt bidra till att överbrygga nivåskillnader tillsammans med andra åtgärder
- Hållplatsen vid Kronan flyttas till Ronnebygatans södra sida mellan Landbrogatan och Borgmästaregatan. Kantstenen flyttas ut så att goda utrymmen skapas för fotgängare och väderskydd
- Ett nytt hållplatsläge skapas längs Parkgatans norra sida för bussar som inte behöver köra via Ronnebygatan och fortsätta längre in på Trossö
- Sidgående hiss (snedhiss) eller annan åtgärd för att överbrygga nivåskillnaden i Coopmans backe bör genomföras för att öka tillgängligheten till Ronnebygatan och Klaipedaplatsen för resenärerna, funktionshindrade och cyklisterna
- Busstrafikförsörjningen av Trossös östra sida bör ses över med anledning av utvidgning av gågatan österut och omvandling av Stortorgetts norra sida

Genomförande/åtgärdsförslag

- Kungsplan behålls tills vidare. Anpassning för funktionshindrade skall vara genomfört år 2010 varför beslut om Kungsplans framtida roll och utformning behöver tas snarast.
- Avgångstiderna för busslinjerna som angör i Ronnebygatan respektive Parkgatan bör ses över så att köbildning och väntetider vid hållplats inte uppstår.
- Behovet av Kungsplan som framtida hållplats behöver klargöras och/eller om platsbehovet kan reduceras genom flexibel användning av platserna med hjälp av moderna informationssystem.
- Om Ronnebygatans östra del görs till gågata bör ett hållplatsläge i Smedjegatan strax söder om Ronnebygatan prövas för att ge hög tillgänglighet till RonnebyGågatan och Stortorgetts norra sida.

Nyckeltal/uppföljning

- Kollektivresandet till och på Trossö ska följas genom Blekingetrafikens regelbundna räkningar.
- Intervjuer för att klarlägga resenärernas målpunkter på Trossö ska genomföras med lämpliga tidsintervall i samråd och samarbete med Blekingetrafiken.

10. PARKERING PÅ TROSSÖ

Tillgången på parkeringsplatser på Trossö bedöms vara god. Flerfamiljshusbebyggelsen är dock ofta underförsörjd med parkering på tomtmark. För äldre bebyggelse kan det vara svårt eller olämpligt att tillgodose parkeringsbehovet på tomtmark.

Inriktningsmål

- All parkering skall vara prydlig och välordnad. Parkering som är störande för den visuella och historiska miljön ska undvikas
- Parkering för besökare och boende inklusive samnyttjande dem emellan skall prioriteras i första hand i samlade och lättillgängliga parkeringsmöjligheter med korta körvägar
- Rymliga gaturum samt andra disponibla ytor ska även fortsättningsvis kunna användas för parkering i den mån användningen inte kommer i konflikt med andra funktions- och stadsmiljökrav
- Abonnemang för parkering på gatumark för boende bör övervägas för att täcka kommunens kostnader för skötsel och underhåll samt skapa resurser för förnyelse av lokalgator mm

Abonnemangsparkering för boende på gatumark innebär att boende mot månadskort får rätt att parkera på markerade gatumarksplatser eller avgränsad zon. Enkelt uttryckt är det ett alternativt sätt att ta in parkeringsavgifter.

Motivet är bl a att fri gatuparkering konkurrerar med särskild anordnad boendeparkering. Det ger även kommunen incitament och resurser att avgränsa och iordningställa parkerings- och gårdsgator mm som höjer stads- och boendekvaliteten.

- Kommunens antagna regler för hur parkeringsbehovet ska tillgodoses på Trossö skall tillämpas vid bygglovgivning

Genomförande/åtgärdsförslag

- Parkeringsytor och parkeringstillgång på Trossö ska ses över. Bilplatser som är mindre lämpliga ur stadsmiljösynpunkt bör tas bort
- Behov av bilplatser för boende, besökande och anställda klarläggs med räkningar och intervjuer
- Behovet av bilplatser och samnyttjandemöjligheter beräknas för delområden/kvarter och jämförs med faktisk tillgång
- En parkeringstrategi för hur bilplatsbehovet ska tillgodoses för ny bebyggelse samt äldre bebyggelse vid om- och tillbyggnad skall tas fram i anslutning till föreslagen fördjupning av översiktsplanen för Trossö

Nyckeltal/uppföljning

- Antal bilplatser på allmän platsmark, gatumark, kvartersmark samt i allmänna respektive privata parkeringsanläggningar
- Tidsbegränsningar, avgiftsnivåer
- Årliga parkeringsintäkter, kostnader för drift av parkeringsanläggningar och parkeringsytor
- Biltäthetsutveckling på Trossö

Uppgifterna om parkeringstillgång uppdateras fortlöpande med hjälp av modernt datorstöd samt redovisas som nyckeltal inklusive förändringar minst vart tredje år.

11. BILTRAFIK, GATUMILJÖ

Trossö har ett väl utvecklat gatunät och en god biltrafikföring med liten andel tung trafik utöver relativt begränsade transporter till Varvet och marinbasen.

Inriktningsmål

- Andel bilresor och totalantalet bilrörelser till och från Trossö ska inte öka utöver den andel som motsvaras av tillkommande boende
- Minskad andel bilresor till och från Trossö ska eftersträvas i första hand genom förbättrade möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt inom tätorten samt regional kollektivtrafik
- Gatumiljön ska vara väl anpassad till Trossös historiska miljö och följa stadsmiljöprogrammet
- Lugn, säker miljö och låg bullernivå nattetid ska eftersträvas för bostadsgator. Om möjligt ska en tyst sida skapas
- Trafiksäkerheten ska vara fortsatt hög på Trossö. Särskilda åtgärder ska övervägas för att ytterligare öka säkerheten för oskyddade trafikanter
- Zoner för 30 km/tim ska införas i bostadskvarter och där motiv för det finns. Gatuutformningen ska vara sådan att hastighetsbegränsningen kan antas respekteras i hög grad

Genomförande/åtgärdsförslag

- Cirkulationsplats i korsningen mellan Skeppsbrokajen och Österleden för ökad säkerhet, minskade köer och för att markera för bilisten att man kommit in i en stadsmiljö. Tillfart till området mellan järnvägen och Österleden bör ske via denna rondell.
- Trafiksäkerheten och miljön i N Smedjegatan ska ses över och förbättras.
- Bullernivåer för bebyggelsen ska beräknas. Ett åtgärdsprogram ska tas fram för bullerstörda fastigheter

Nyckeltal/uppföljning

- Biltrafikflöden på Borgmästarekajen, Järnvägstorget, Drottninggatan och Östra Hamngatan
- Årlig analys av trafikolycksdata från Strada-systemet, åtgärder vid behov
- Hastighetsmätningar på utvalda gatusträckor, åtgärder vid behov