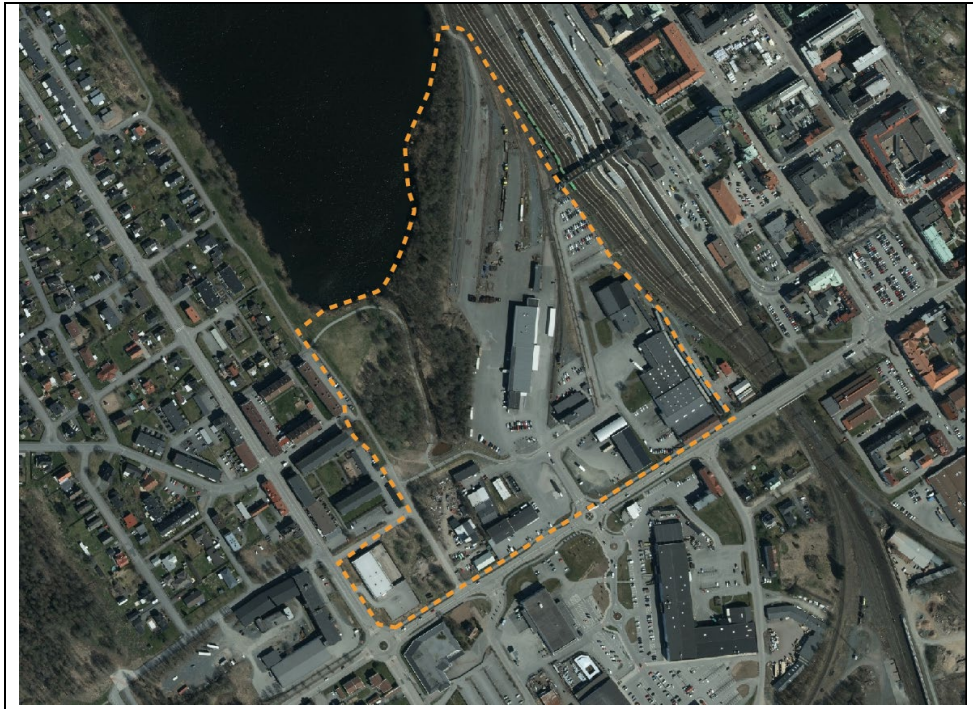


IDÉSTUDIE

Ny bro för gång- och cykeltrafik mellan Västra och Östra Staden



Rapport
2020-10-07

RAMBÖLL
Samhällsplanering

Idéstudie för ny bro för gång- och cykeltrafik mellan Västra och Östra Staden

Innehåll

Bakgrund och syfte	3
Genomförande	3
Studerade lägen	4
<i>Nuvarande bro</i>	4
<i>Söder om stationsbyggnaden</i>	5
<i>Norr om stationen</i>	6

Utgåva/status	Slutrapport
Beställare	Nässjö kommun
Uppdragsnummer	1320049167
Uppdragsledare	Jan Hammarström
Utredare	Lars Nilsson

Idéstudie för ny bro för gång- och cykeltrafik mellan Västra och Östra Staden

Bakgrund och syfte

Nässjö kommun planerar för exploatering av Västra Staden. Avsikten är att skapa ett centralt bostads- och verksamhetsområde med blandad bebyggelse. Syfte med uppdraget är att genomföra en idéstudie av hur Västra Staden kan kopplas ihop för gång- och cykeltrafik med bebyggelsen öster om järnvägen. Huvudalternativet är en planskild passage som ska vara en del av ett attraktivt och strukturbildande stråk utifrån vilket den resterande strukturen för Västra Staden kan utformas.

Idéstudien ska fungera som diskussionsunderlag för kommande dialog med Trafikverket och Jernhusen.

Genomförande

Utgångspunkten för studien är att pröva en samlokalisering ("dubbling") av passagen med dagens planskildhet över spåren. Ett skäl till detta är att nuvarande passage vid stationen är högt belastad av resenärer med tågen. Utöver detta läge studeras två olika principiella skissförslag på ömse sidor om järnvägen, ett läge precis söder om stationsbyggnaden och ett norr om stationen. Båda lägena studeras i plan och profil inklusive anslutningar för att pröva deras funktion och genomförbarhet. Skisserna görs handritade med utgångspunkt från tillgängliga grundkartor och höjduppgifter.

Illustrationer i kommunens rapport "Nässjö Västra Staden 2014.12.18" används för att ge en bild av hur kommande bebyggelse kan anslutas till olika lägen. Därmed också förbindelsens funktion. Noteras bör att struktur och innehåll i Västra Staden är inte beslutad.

Studerade lägen

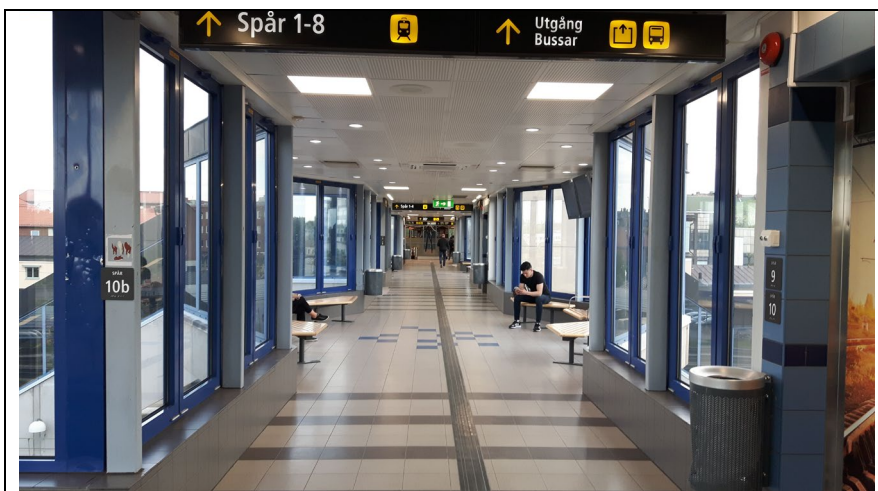
Vid nuvarande broförbindelse



Figur 1 Nuvarande bro vid stationsbyggnaden

Huvuduppgiften för befintlig bro får nog anses vara att se till att tågresenärer kan nå de olika plattformarna. På västra sidan finns hiss och trappor som gör det möjligt att ta sig över från den västra sidan till stationen och staden i öster. I bilden syns också en befintlig pendlar-parkering, som också drar nytta av bron.

Bron har ett centralt läge, vilket gör den intressant för utvecklingen av Västra Staden. Redan i dagsläget har bron en hög belastning av främst tågresenärer (huvuduppgiften). Kapaciteten på bron begränsas av att den är smal och att de utvikningar som finns inte är tillräckligt stora, samtidigt som den närmsta (östra) används för information, vilket leder till att resenärerna samlas och försvårar för de som ska förbi, se figur 2.



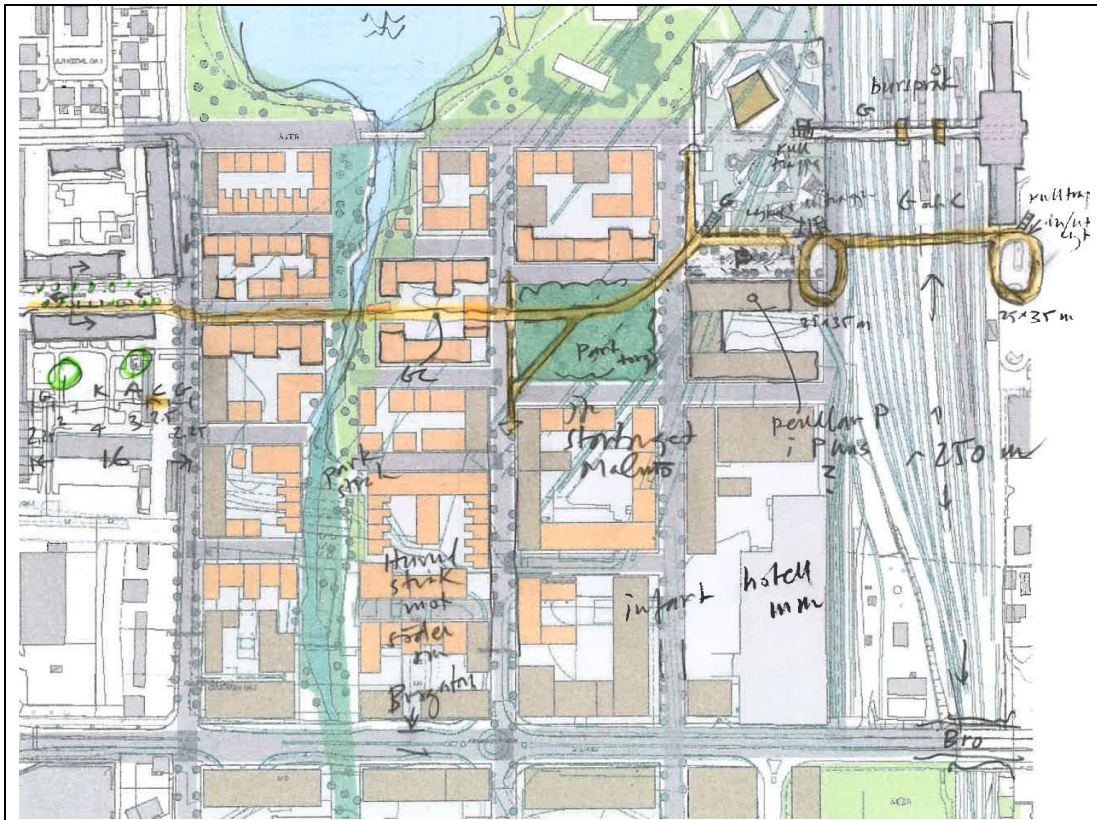
Figur 2 Utvidgningen vid informationstavlor.

En ny bro i detta läge bör både öka kapaciteten för tågresenärer och skapa tillgänglighet mellan Västra och Östra Staden. Bron måste då knytas ihop med den befintliga, vilket leder till ombyggnader i stationshuset och flytt av befintliga rulltrappor. En komplicerad manöver inte minst under byggtiden. Ombyggnaden kompliceras också av att den nya bron måste vara tillgänglig för cyklisterna.

Bedömningen blir att en ny bro bredvid den befintliga inte kan erbjuda tillräcklig kvalitet för den önskade förbindelsen mellan Västra och Östra Staden samt att bron blir dyr och komplicerad att utföra. Rekommendationen blir därför att söka ett nytt läge söder eller norr om stationen.

Söder om stationsbyggnaden

Här prövas en sträckning som får ett centralt läge både i nya Västra Staden och i den befintliga centrala staden. Sträckningen hamnar då precis söder om stationsbyggnaden, se arbetsskissen i figur 3.



Figur 3 Studerat läge precis söder om stationsbyggnaden, arbetsskiss

Sträckningen genom Västra Staden kan få funktion av en central axel genom området med nära koppling till stationen och Östra Staden. Kopplingen till centrala staden hamnar dock lite söder om stråket Esplanaden-Stortorget och butikerna norr därom. Till detta kommer att det kommer att bli trångt för "upp- och nerfartsöglorna" framför allt på östra sidan, vid stationsbyggnaden. För att komma ner/upp krävs två varv, vilket kan leda till höga farter och problem för de gående. Läget bedöms också ge begränsad avlastning av befintlig bro

Bedömningen blir därför att läget inte uppfyller kraven på god funktion och byggbarhet.

Norr om stationen

Kommunen har under arbetets gång fört fram en tanke om en nordlig förbindelse som går längs Runnerydssjöns södra strand och passerar över bangården i höjd med kvarteret Oxen (parkeringshuset). Den nordliga förbindelsen kan kompletteras med ny gångcykelväg direkt mot Brogatan, se figur 4.



Figur 4 Inspel från kommunen

Den nordliga förbindelsen har studerats närmare, se arbetsskissen i figur 5. Sträckningen går då inte längs Runnerydssjöns södra strand utan lite längre söderut, dels för att frigöra strandområdet, dels för att få en närmare koppling till befintlig bro vid stationen. Förbindelsen ger då bra kopplingar till stationen för de som ska åka tåg, till ett framtida strand- och rekreationsområde samt inte minst en nära koppling till butikerna i norra delen av centrum. Förbindelsen ger också möjlighet till fortsatt cykling norrut via Rådhusgatan och Gamlarpsvägen respektive österut via Köpmansgatan och Annebergsvägen.

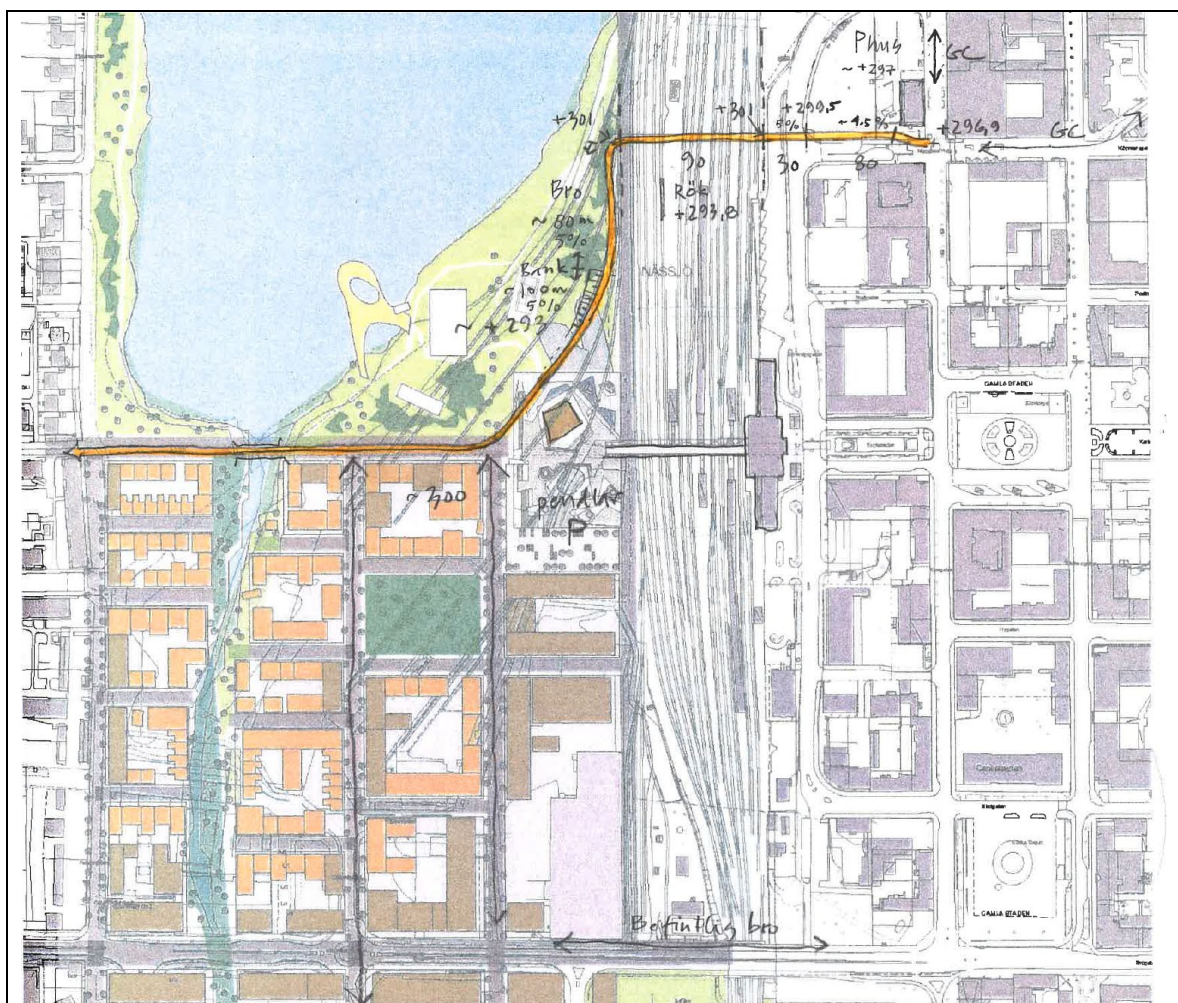
Den nya förbindelsen ska övervinna en höjdskillnad på ca 8 m. Med 5% lutning innebär detta en ramplängd på ca 160 m plus ett plant parti närmast bangården på ca 20 m för hissar mm (man skulle också kunna tänka sig att denna del kan inrymma utsiktsplatser). Ungefär 80 m av totala sträckan utförs som bro (sträckan intill bangården), resten som bank.

Bron över bangården blir ca 90 m och förläggs ungefär mitt emellan befintliga stolpar som bär upp bangårdens strömförsörjning. Utmed infarten till busstationen och Järnvägsgatan blir lutningen också 5%, vilket medger fri höjd på 4,7 m på Järnvägsgatan östra sida. Återstoden av rampen förläggs till parkeringshusets södra del. P-däcket släpps ett stycke före Myggans plats och landar sedan på befintlig höjd. Lokalt får anpassning ske till befintlig angringsgata och tankar på ny transformatorstation på Köpmansgatan. Nuvarande infarter till parkeringen påverkas inte. Konstruktionen av parkeringsdäcket bör granskas. GC-rampen kan utföras i lätt konstruktion, stöd kan vid behov sättas utanför murar och bärande delar.

Från Myggans plats kan man fortsätta att cykla norrut och österut på befintliga banor. Gågatan öster om Myggans plats behöver ny reglering.

Bedömningen blir att läget uppfyller kraven på god funktion och byggbarhet. Läget ansluter naturligt till befintliga gc-banor och ger god tillgänglighet till butiker mm i norra delen av centrum.

Slutsatsen blir att det nordliga läget rekommenderas för fortsatt planering.



Figur 5 Studerat läge norr om stationen, arbetsskiss