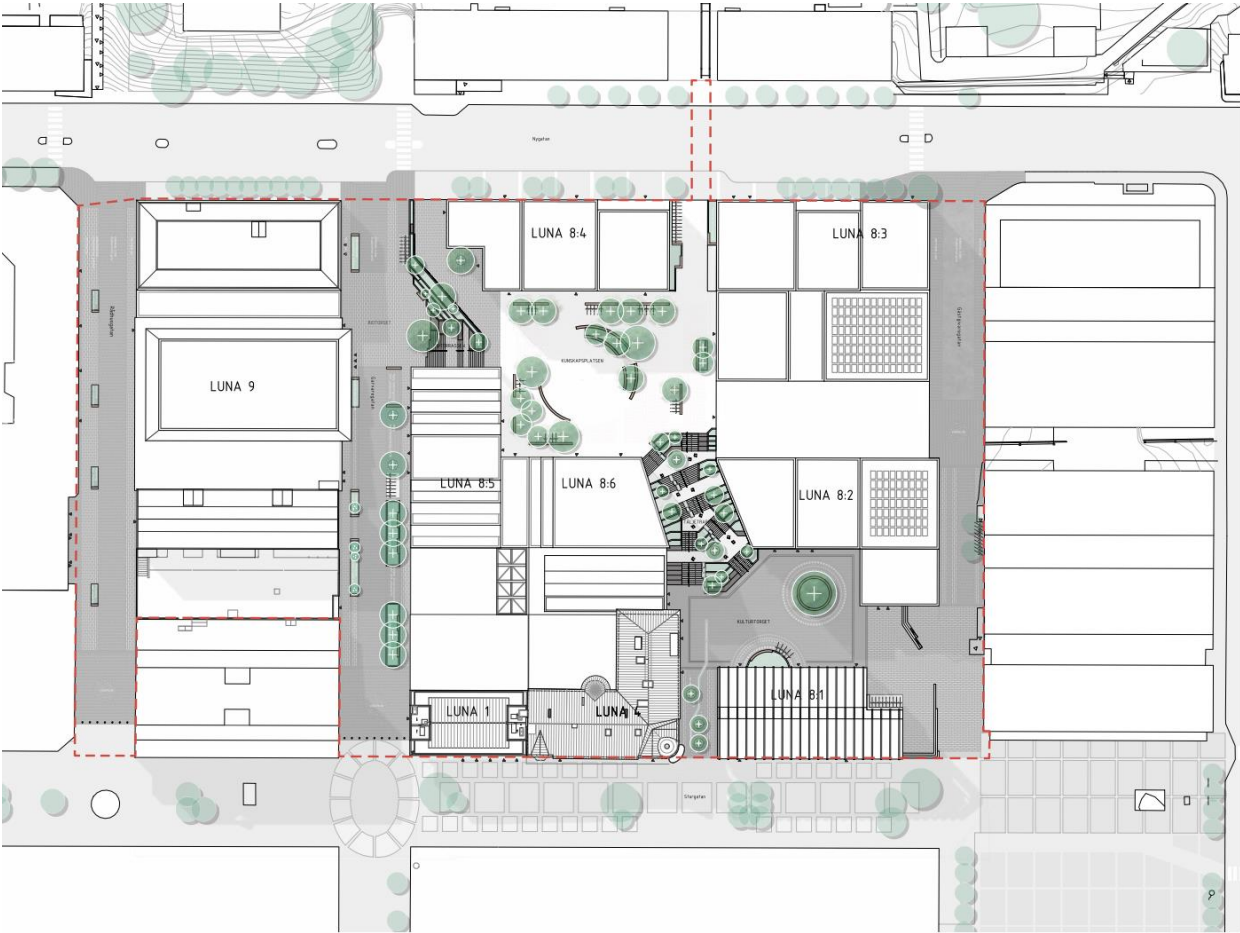


TRAFIKUTREDNING LUNA



FEBRUARI 2026
TELGE FASTIGHETER

TRAFIKUTREDNING LUNA

PROJEKTNR.

A271533

DOKUMENTNR.

Trafikutredning Luna

VERSION

1.0

UTGIVNINGSDATUM

2026-02-27

BESKRIVNING

Samrådshandling

UTARBETAD

POAM

GRANSKAD

PRSO

GODKÄND

PRSO

INNEHÅLL

1	Bakgrund	7
1.1	Introduktion	7
1.2	Beskrivning av platsen	7
1.3	Utredningens syfte och omfattning	8
2	Förutsättningar	9
2.1	Styrdokument	9
2.2	Nulägesanalys	9
2.3	Trafikflöden och trafikallsträng	14
3	Trafik- och utformningsförslag	19
3.1	Gatustruktur	19
3.2	Angöring och sophantering	23
3.3	Räddningstjänst	24
3.4	Tillgänglighet	26
3.5	Trafiksäkerhet	27
3.6	Barnens trafikmiljö	27
4	Fortsatt arbete	28

1 Bakgrund

1.1 Introduktion

Kommunfullmäktige i Södertälje har beslutat att stora delar av Lunakvarteren ska rivas och byggas om på nytt efter att omfattande mögelskador upptäckts. Stadsbyggnadsnämnden beviljade Telge Fastigheters planbesked 2020-10-13 §194, med syftet att upprätta en ny detaljplan för området. Planområdet innehåller kvarteren Luna 8, Luna 1, Luna 4 och Luna 9. Alla berörda fastigheter ägs av Telge Fastigheter. Den nya detaljplanen planeras att gå ut på samråd våren 2026.

Detaljplanen föreslår blandad stadsbebyggelse i en uppbruten kvartersstruktur med nya gågator och torg. De mindre stadskvarteren föreslås innehålla en variation av handel, kontor, nöjen, bostäder och andra nödvändiga centrumfunktioner och service.

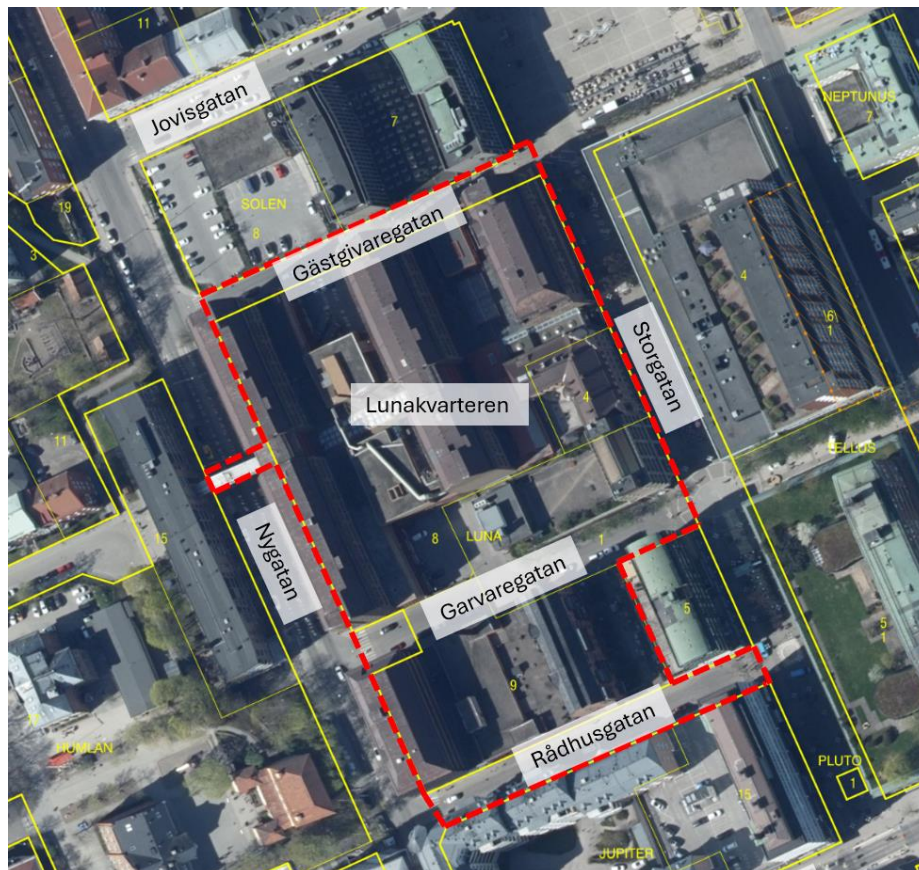
Telge fastigheter önskar att modernisera kvarteret med en ny utformning som möjliggör nya mötesplatser och funktioner. En arkitekttävling genomfördes under 2023–2024 och tävlingsförslaget "Himlen är vårt tak" av arkitektkontor C.F. Möller vann tävlingen. COWI har fått i uppdrag att bistå Telge fastigheter med en trafikutredning som utgår från det vinnande förslaget. Utformningen på allmän platsmark och kvartersmark som beskrivs i denna rapport är framtagen av C.F. Möller på uppdrag av Telge Fastigheter.

1.2 Beskrivning av platsen

Lunakvarteren har ett centralt läge med möjlighet att tillföra extra värden till centrala Södertälje och lyfta upp stadskärnans kvaliteter. Platsen har en stor betydelse i och för staden, vilket ställer extra höga krav på att nya byggnader och offentliga rum utformas med hög arkitektonisk kvalitet. Detaljplaneområdet är lokaliserat i de centrala delarna av Södertälje, se Figur 1 och Figur 2.



Figur 1. Detaljplaneområdets placering i centrala Södertälje markerat i rött. Karta: OpenStreetMap.



Figur 2. Översikt över detaljplanens område, streckat rött. Detaljplanen påverkar allmän platsmark på delar av Nygatan, Rådhusgatan, Garvaregatan, Gästgivaregatan och Storgatan. Flygfoto med fastighetsgränser: Lantmäteriet "Min karta".

1.3 Utredningens syfte och omfattning

Syftet med denna trafikutredning är att redogöra för detaljplanens föreslagna åtgärder inom planen, på intilliggande allmän platsmark samt redovisa och motivera gjorda ställningstaganden. Påverkan beskrivs i form av fysisk utformning och övergripande förslag på reglering av trafiken samt beräkningar av trafikallsträng. Utformningen av allmän platsmark och kvartersmark inom detaljplaneområdet är framtagen av C.F. Möller på uppdrag av Telge Fastigheter.

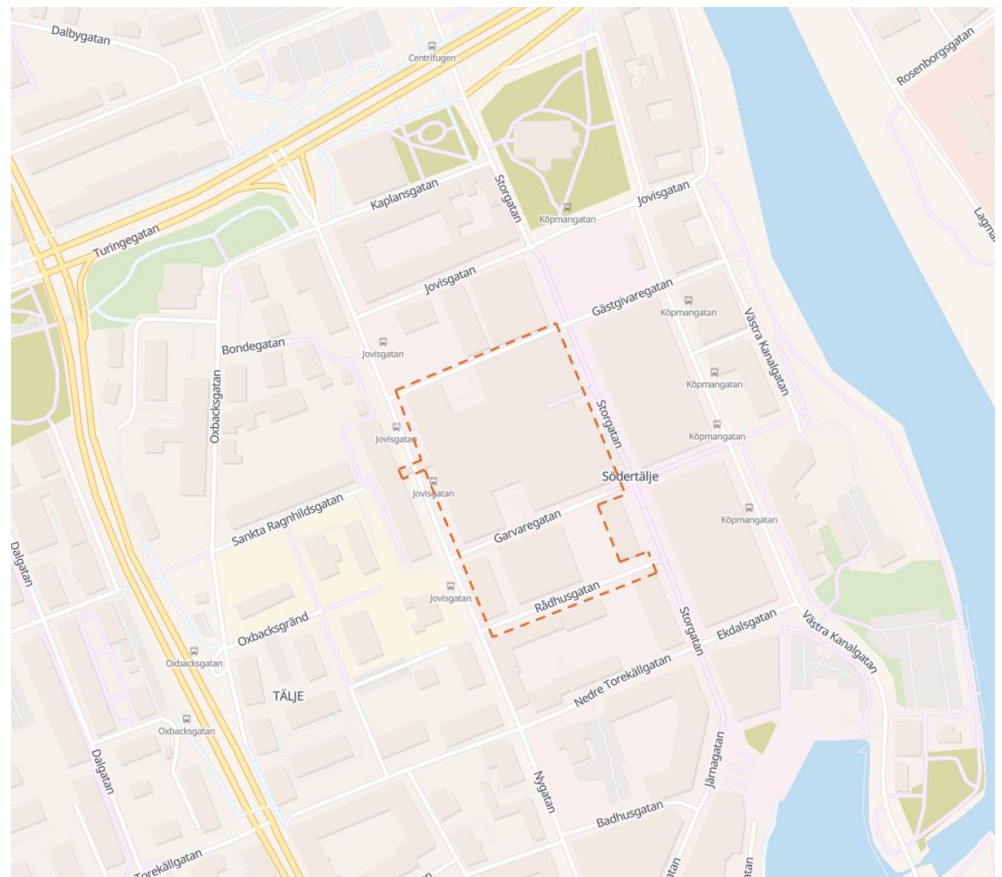
2 Förutsättningar

2.1 Styrdokument

- › Tävlingsförslaget - Himmelen är vårt tak
- › Södertäljes översiktsplan
- › Södertäljes trafikstrategi
- › Vägar och gators utformning (VGU), Trafikverket 2024 (Riktlinjer, ej kravställande)

2.2 Nulägesanalys

2.2.1 Gatustruktur



Figur 3. Befintlig gatustruktur i området. Ungefärligt detaljplaneområde inom streckad linje. Karta: OpenStreetMap.

I Figur 3 ovan ses ungefärlig utbredning av detaljplaneområdet i Södertäljes befintliga gatustruktur. Detaljplaneområdets största gata sett till trafikmängd är

Nygatan. Nygatan är tillfälligt enkelriktad söderut, med möjlighet att denna utformning blir permanent.

Storgatan fyller en viktig funktion för gående i centrum som ett viktigt handelsstråk och är reglerad som gågata mellan Gästgivaregatan och Nedre Torekällgatan/Ekdalsgatan. Sen får därför bara korsas med motorfordon eller trafikeras längs med av varuleveranser, transporter, sophanteringsfordon och färdtjänst med mål på gatan.

Rådhusgatan och Garvaregatan är dubbelriktade gator vars huvudsakliga syfte är att trafikförsörja intilliggande kvarter och slutar i vändplatser vid Storgatan. Det är möjligt att köra vidare ut på Storgatan för att korsa denna eller trafikera Storgatan med behörig trafik.

Gästgivaregatan är dubbelriktad från Nygatan fram till befintlig inlastning och parkering på sträckan ungefär mitt emellan Nygatan och Storgatan. Öster om detta regleras gatan med förbud mot trafik med fordon men med undantag för cykel och behörig trafik.

En gångbro korsar Nygatan på sträckan mellan Garvaregatan och Gästgivaregatan. Brons funktion är att koppla samman gångstråket mellan Lunagallerian och S:ta Ragnhildsgatan.

Rådhusgatan, Garvaregatan och Gästgivaregatan lutar brant nedåt från Nygatan, mot Storgatan. Lutningarna varierar mellan cirka 8 % på Rådhusgatan till cirka 9% på Garvaregatan och cirka 10 % på Gästgivaregatan. VGU anger gränsvärde för största längslutning vid nybyggnad eller förbättring som 8 %. Regelverket hanterar dock i huvudsak större statliga vägar och är vägledande, inte styrande, för detaljplaneområdet.

Hastighetsgräns på gatorna i detaljplaneområdet är 30 km/h förutom på Storgatan där gångfart gäller.

2.2.2 Kollektivtrafik

Den enda kollektivtrafikhållplatsen inom detaljplaneområdet är hållplatsen Jovisgatan, som ligger på Nygatan i närheten av befintlig gångbro. Hållplatsen är utformad som en kantstenshållplats i parkerings- och angöringsraden intill befintlig körbana. Hållplats Jovisgatan är ej i bruk i dagsläget och trafikeras inte av några ordinarie busslinjer. Nygatan väntas inte påverkas i större utsträckning mer än vid korsningspunkterna av planerad exploatering, varpå påverkan på kollektivtrafiken bedöms bli låg.

I övrigt finns områdets närmaste busshållplatser vid hållplatsen Köpmangatan med hållplatslägen på Jovisgatan och Köpmangatan, cirka 70 meter utanför detaljplaneområdet åt norr och öster. Busshållplats finns även vid Oxbacksleden cirka 200 meter väster om Nygatan.

Cirka 500 meter söderut ligger tågstationen Södertälje centrum.

2.2.3 Gång- och cykeltrafik

Området präglas av stora mängder fotgängare till och från de många butiker och verksamheter som finns i närheten. Längs Nygatan finns breda gångbanor på båda sidor om gatan som på den östra sidan delvis går under byggnadernas överhäng, i arkader.

Storgatan, som regleras som gågata, ger god framkomlighet och prioritet för fotgängare, även här delvis under byggnadernas utstickande övervåningar. Storgatan har ett högt flöde av fotgängare.

Rådhusgatan, Garvaregatan och Gästgivaregatan kantas av cirka 2,0 meter breda gångbanor intill byggnadernas fasader som på vissa platser smalnar av till knappt över 1 meters bredd. Dessa gångbanor korsas på flertalet platser av in- och utfarer till parkeringsanläggningar och angöringsytor. Längs Garvaregatans norra sida finns en trädallé på delar av sträckan. Gångbanorna med tvärgatornas skarpa lutning och, på ställen, ojämna markbeläggning gör att de kan upplevas som svåra att färdas längs för personer med rörelsenedsättningar.

I direkt närhet till detaljplaneområdet finns en dubbelriktad cykelbana längs Nygatans västra sida i gatans tillfälliga utformning. Även i den permanenta utformningen planeras för cykelbana längs gatan. På övriga gator hänvisas cyklister i stället till blandtrafik med övrig fordonstrafik. På Storgatan som regleras som gågata ska cyklister färdas i gångfart och har väjningsplikt mot fotgängare.

2.2.4 Trafiksäkerhet

Data över olycksstatistik i området finns ej tillhandahållet som underlag för denna utredning varpå inga slutsatser kan dras från detta. Nygatans nya tillfälliga och sedermera permanenta utformning gör dessutom att befintlig olycksstatistik bedöms ha mindre relevans.

Området omfattas av en hastighetsbegränsning på 30 km/h på samtliga gator, med undantag för Storgatan som är reglerad som gågata. Detta bedöms sammantaget bidra till en god trafiksäkerhet i området. Nygatans tillfälliga enkelriktning leder till minskad genomfartstrafik och en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter.

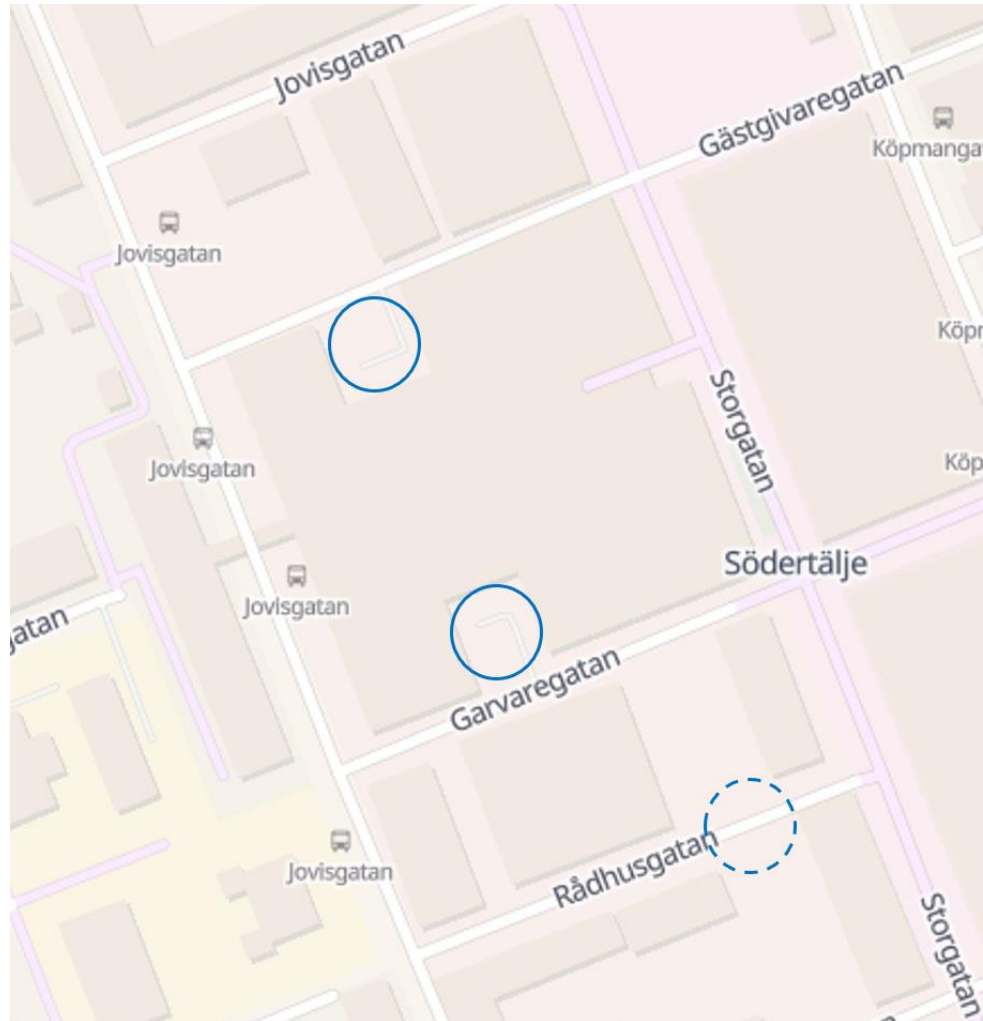
Övergångsställen finns tvärs och längs med Nygatan men är inte hastighetssäkrade. Gatans raka linjeföring kan leda till sämre efterföljning av skyltad hastighet. Siktförhållandena vid korsningspunkterna bedöms som goda.

På gatorna Rådhusgatan, Garvaregatan och Gästgivaregatan korsas gångbanorna längs gatornas sidor på ett flertal ställen av motorfordon till och från parkeringsanläggningar och angöringsytor. Vissa av dessa korsningspunkter är utformade som genomgående gångbanor där biltrafiken kör upp på gångbanan för att korsa denna och andra utformas som in- och utfarer där gångbanan upphör. Släpp och avbrott i gångbanorna bidrar till en otydlighet för personer med nedsatt syn samt en osäkrare miljö för alla fotgängare, speciellt med korsande flöden av tung trafik.

Cyklister hänvisas till blandtrafik då cykelbanor saknas, något som kan innebära minskad trafiksäkerhet. Dock är hastighetsgränserna i området låga.

Inga närliggande leder för farligt gods finns i området.

2.2.5 Avfallshantering och angöring



Figur 4. Befintliga vändplatser för avfallshantering. Karta: OpenStreetMap.

Sophantering i det befintliga trafiksystemet sker i huvudsak via befintliga lastytor vid Garvaregatan och Gästgivaregatan där sopbilar kan vända, se heldragna cirklar i Figur 4. Enstaka soprum finns även längre ner på gatorna närmare Storgatan. Sopbilarna backar till/från dessa från lastytorna, alternativt så dras sopkärlen upp för backen till fordonet.

På Rådhusgatan vänder sopbilarna på ytan framför befintlig port till parkeringshuset på gatans södra sida, ungefär vid streckad cirkel i Figur 4 ovan. Vändningen innebär backning över gångbanan.

Sophämtning sker med låg frekvens även till Storgatan mellan Rådhusgatan och Garvaregatan. Denna hämtning sker antingen genom genomfart från Rådhusgatan

via Storgatan till Garvaregatan eller genom att sopbilen backar den sista sträckan av Rådhusgatan och kärlen dras längs Storgatan till Rådhusgatans vändplats.

Längs Nygatan finns lastplatser mot kvarteren. Det är inte säkert om dessa används för angöring kopplat till sophantering eller endast för transporter.

2.3 Trafikflöden och trafikallsträng

2.3.1 Trafikflöden

Detaljplaneområdet försörjs med motorfordonstrafik från Nygatan och dess tvärgator Rådhusgatan, Garvaregatan och Gästgivaregatan. Trafikflödet längs Nygatan har uppmätts år 2024 och år 2025 till 9 110 fordon/dygn. Andel tung trafik uppgår till 8,5 %. Under oktober år 2025 var Nygatan enkelriktad och trafikflödet uppgick då till 4 460 fordon/dygn i riktning söderut. Den tunga trafiken uppgick under den perioden till 8,9 %. Inga trafikmätningar finns tillgängliga för de tre tvärgatorna.

En uppräknig av trafikflödena till år 2040 har genomförts med utgångspunkt i Trafikverkets trafikuppräknigstal för område "Stockholm" och åren 2019-2045 på 1,33 för personbilar respektive 1,28 för lastbilar. Trafikflödet längs Nygatan beräknas år 2040 uppgå till 10 720 fordon/dygn med en andel tung trafik på 8,3 %. Motsvarande för en enkelriktad utformning söderut beräknas till 5 250 fordon/dygn varav 8,7 % tung trafik.

2.3.2 Trafikalsträng

Omdaning av kvarteren inom detaljplaneområdet innebär tillkommande trafik till och från området. I och med att kvarteren omdanas försvinner även viss trafik till och från befintlig användning, vilket inte har preciserats som del i trafikutredningen.

Trafikalsträngen baseras på antal BTA för olika kategorier av användning erhållen av beställaren 2026-02-10. Fördelningen av BTA som utgångspunkt för trafikallsträngen redovisas i

Tabell 1. Trafikalsträngen har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikallsträngsverktyg (version 1.11) baserat på de olika markanvändningstyperna. För markanvändningstyperna Kultur och Biograf har den tidigare markanvändningstypen "Samhällsservice" nyttjats genom beräkning av förhållandet per 1000 m² BTA för olika markanvändningstyper i detta projekt och motsvarande i tidigare genomförda projekt. Beräkningen av trafikallsträngen har genomförts för två scenarier. Ett scenario utan att beakta påverkan av mobilitetsfaktor, såsom närhet till kollektivtrafik, gångavstånd till centrum med flera, och ett scenario där dessa faktorer beaktas.

Tabell 1. Fördelning av BTA (m²) som underlag till beräkning av trafikallsträng.

Markanvändningstyp	BTA
Lägenhet	16 990 m ²
Handel	6 000 m ²
Restaurang	2 330 m ²
Kontor	21 220 m ²
Kultur	4 930 m ²
Biograf	2 230 m ²
Summa	53 700 m²

I Tabell 2 redovisas alstrade resor per markanvändningstyp och trafikslag för scenariot utan påverkan av mobilitetsfaktorer. Totalt beräknas detaljplaneområdet alstra 12 550 resor/dygn varav merparten till fots. Med påverkan av mobilitetsfaktorer beräknas trafikstringen alstringen per trafikslag förändras med ökad andel resor med kollektivtrafiken, med cykel och till fots, se Tabell 3.

Tabell 2. Beräknat antal resor per markanvändningstyp och trafikslag, utan påverkan av mobilitetsfaktorer.

Markanvändningstyp	Med					Summa
	Med bil	kollektivtrafiken	Med cykel	Till fots	Annat	
Lägenhet	156	210	39	637	22	1 064
Handel	118	0	62	1 837	0	2 016
Restaurang	188	174	24	1 091	32	1 509
Kontor	883	825	212	814	62	2 796
Kultur	450	349	57	2 628	66	3 551
Biograf	204	158	26	1 189	30	1 606
Summa	1 999	1 716	420	8 195	212	12 542
Andel	16%	14%	3%	65%	2%	100%

Tabell 3. Beräknat antal resor per markanvändningstyp och trafikslag, med påverkan av mobilitetsfaktorer.

Markanvändningstyp	Med					Summa
	Med bil	kollektivtrafiken	Med cykel	Till fots	Annat	
Lägenhet	101	251	58	633	22	1 064
Handel	91	0	70	1 855	0	2 016
Restaurang	129	208	44	1 096	32	1 509
Kontor	603	1 021	299	814	59	2 796
Kultur	316	428	85	2 658	64	3 551
Biograf	143	194	38	1 202	29	1 606
Summa	1 383	2 101	593	8 258	206	12 542
Andel	11%	17%	5%	66%	2%	100%

Antal fordonsrörelser med bil beräknas generera cirka 1 570 respektive cirka 1 090 fordonsrörelser per dygn (ÅDT) till och från detaljplaneområdet, se Tabell 4. Skillnaden i alstrad trafik med påverkan på mobilitetsfaktorer motsvarar cirka två tredjedelar av densamma utan beaktat denna påverkan. Talen skiljer sig från antalet genererade resor då flera resande kan färdas i samma fordon.

Tabell 4. Beräknat antal fordonsrörelser per markanvändningstyp och trafikslag per scenario utan och med påverkan av mobilitetsfaktor.

Markanvändningstyp	Antal fordonsrörelser per dygn	
	Scenario utan påverkan av mobilitetsfaktorer	Scenario med påverkan av mobilitetsfaktorer
Lägenhet	123	79
Handel	92	71
Restaurang	147	101
Kontor	692	474
Kultur	353	248
Biograf	160	112
Summa	1 566	1 086

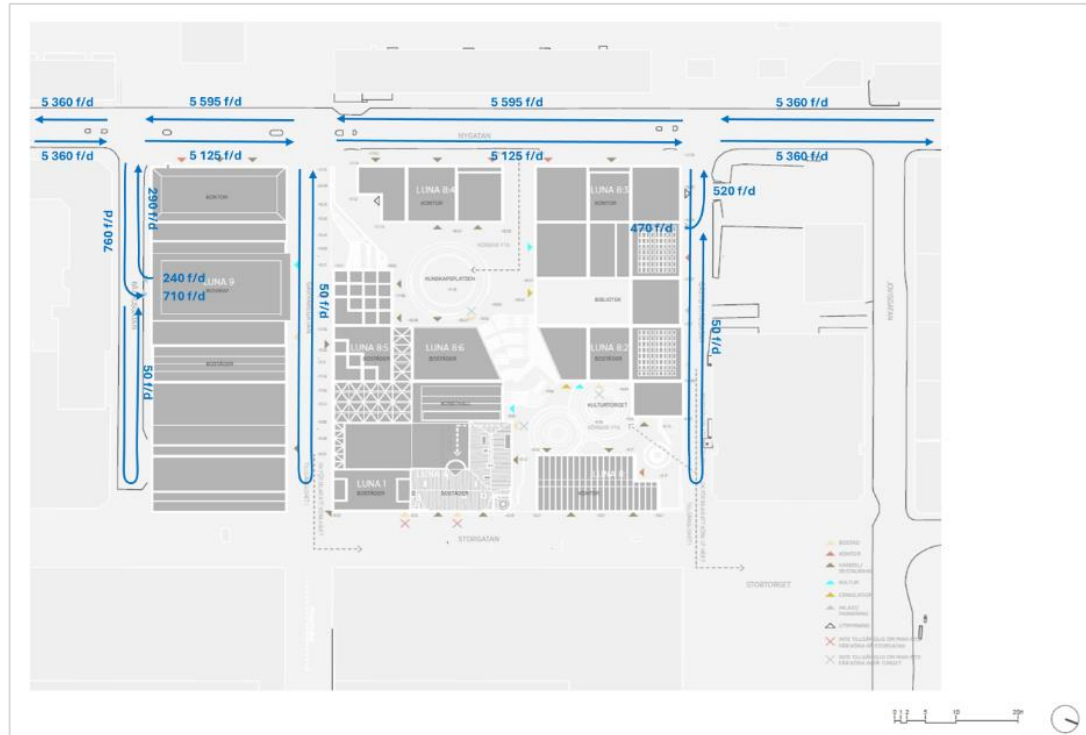
2.3.3 Trafikprognos

Baserat på uppräknade trafikflöden och alstrad tillkommande trafik har en trafikprognos för Nygatan tillsammans med dess tvärgator tagits fram. Trafikprognosen har tagits fram dels för dubbelriktad trafik, dels för enkelriktad trafik längs Nygatan.

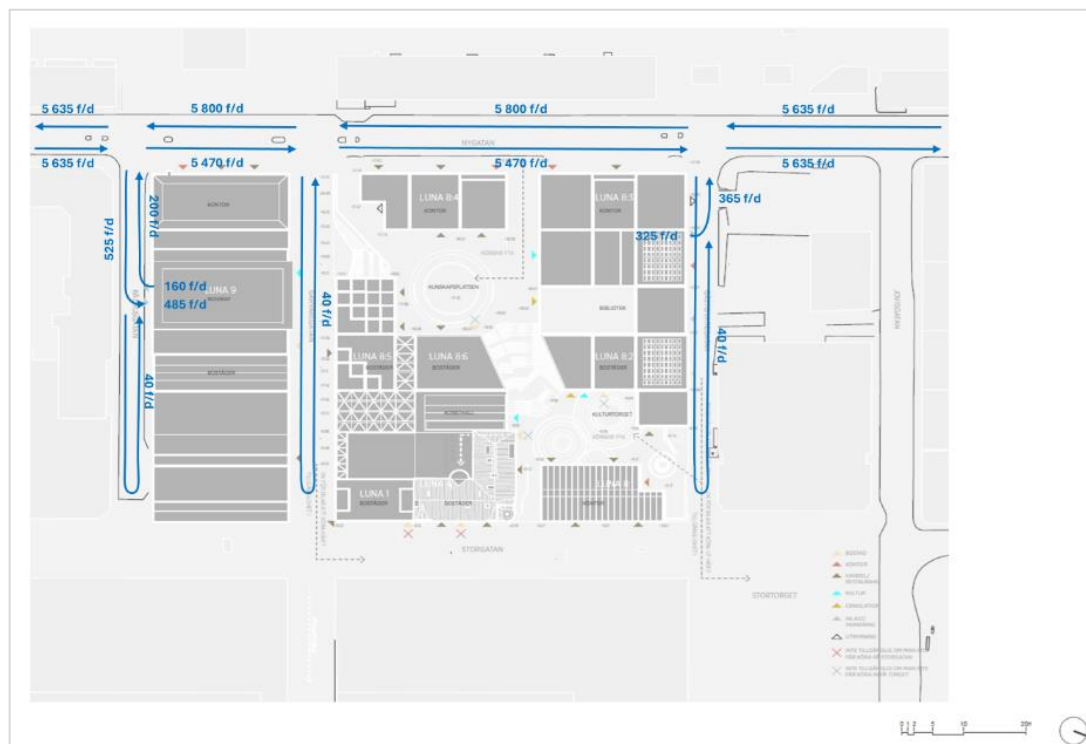
Fördelningen av tillkommande trafik har antagits till 10 % angöringstrafik via de tre tvärgatorna och resterande 90 % trafik till och från planerat parkeringsgarage. Med hänsyn till att garaget har en infart och två utfarter antas all trafik till parkeringsgaraget trafikera via Rådhusgatan medan trafiken från parkeringsgaraget fördelas via Rådhusgatan och Gästgivaregatan med övervikt till Gästgivaregatan.

För varianten med dubbelriktad trafik längs Nygatan har trafiken till och från detaljplaneområdet antagits ha målpunkter i lika stor utsträckning norrut som söderut. För varianten med enkelriktad trafik längs Nygatan har all trafik antagits komma norrifrån till området och vidare söderut från området. Antagandena för trafik via in- och utfarter till och från garaget har antagits gälla för båda varianterna.

Framtagen trafikprognos med nätutläggning redovisas i Figur 5-Figur 6 med dubbelriktad trafik längs Nygatan respektive Figur 7-Figur 8 för enkelriktad trafik längs Nygatan. Utifrån att trafikprognosen inte beaktar försvinnande befintlig trafik till och från befintlig användning inom kvarteret kan trafikprognosen ses som ett "worst case"-scenario.

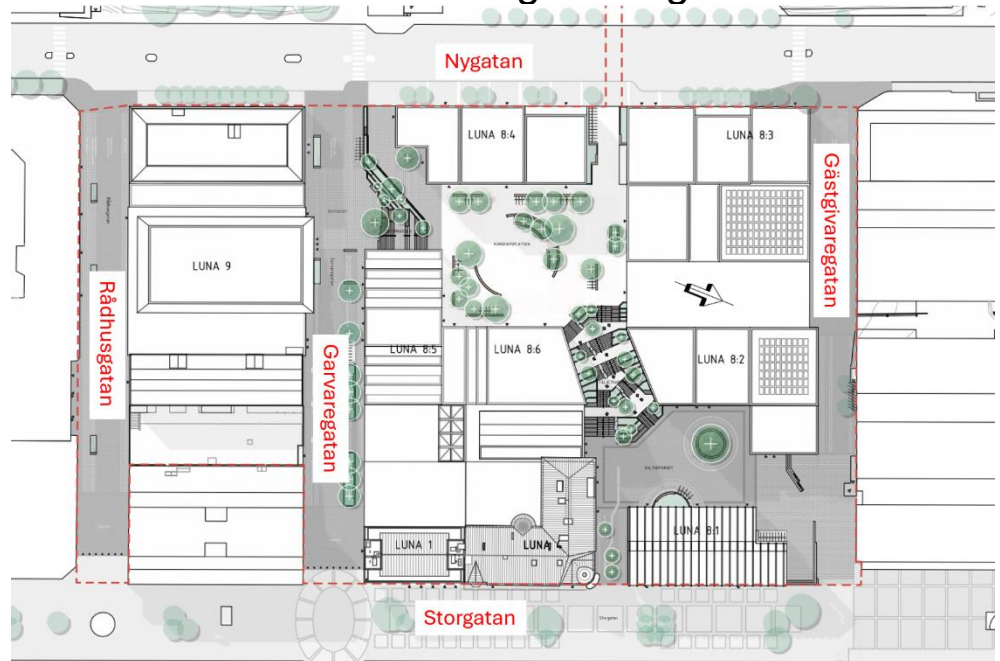


Figur 5. Trafikprognos för scenario med dubbelriktad trafik längs Nygatan och trafikalstring utan påverkan av mobilitetsfaktorer. Andelen tung trafik beräknas till 8,3 % längs Nygatan och 5,3 % längs tvärgatorna.



Figur 6. Trafikprognos för scenario med dubbelriktad trafik längs Nygatan och trafikalstring med påverkan av mobilitetsfaktorer. Andelen tung trafik beräknas till 8,3 % längs Nygatan och 5,8 % längs tvärgatorna.

3 Trafik- och utformningsförslag

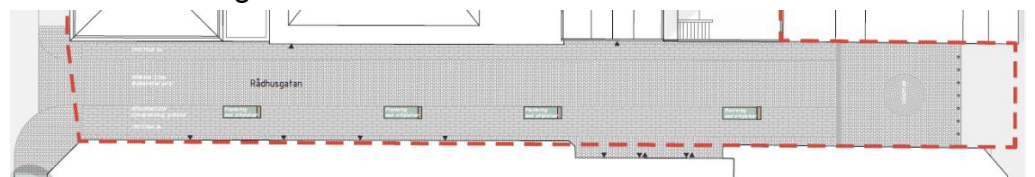


Figur 9. Översikt av trafik- och utformningsförslag samt påverkade gator.

3.1 Gatustruktur

Nedan beskrivs föreslagen justering av gatustrukturen runt detaljplanens kvarter. Föreslagna åtgärder påverkar utformningen på gatorna Rådhusgatan, Garvaregatan och Gästgivaregatan. Även Nygatan och Storgatan påverkas till viss del, framför allt genom ändrad trafikering på tvärgatorna.

3.1.1 Rådhusgatan



Figur 10. Utformningsförslag för Rådhusgatan.

Rådhusgatan trafikeras i framtiden likt idag främst av personbilar till och från parkeringsanläggningar längs gatan, samt till viss del av tyngre fordon i form av transporter till verksamheter längs gatan och fordon för avfallshandling.

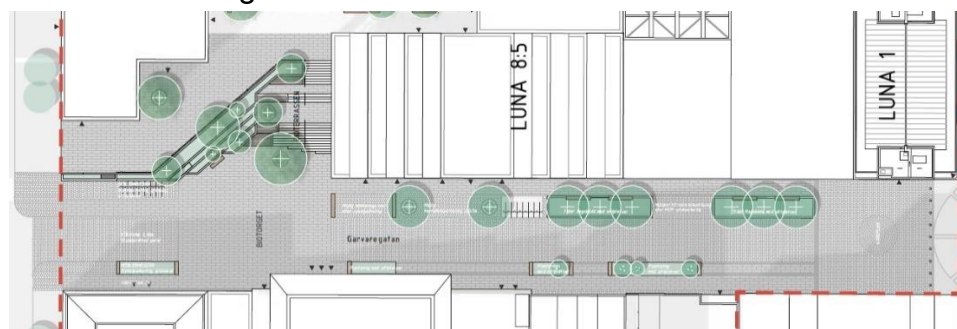
Rådhusgatans sektion föreslås bibehållas relativt lik dagens utformning, med cirka 2 meter breda gångbanor på vardera sida. Dagens körbana med längsgående parkering föreslås smaltas av till 5,5 meter dubbelriktad körbana och den längsgående parkeringen ersätts av en möbleringszon med plats för bland annat cykelparkering och grönska.

Längst österut förses gatan med en ny vändplats mot Storgatan. Befintliga parkeringsplatser för rörelsehindrade i slutet av gatan samt befintligt träd tas bort för att sophanteringsfordon ska kunna trafikera från Storgatan till Rådhusgatan. Vändplatsen föreslås utformas med avvikande ytskikt för att skapa en plats som delas av både motortrafik och oskyddade trafikanter då gatans begränsade bredd inte medger separering av gångbana förbi vändplatsen. Vändplatsen föreslås ha en 6 meters radie vilket möjliggör vändning med personbil utan backning. I gränssnittet mellan Rådhusgatan och Storgatan föreslås nedsänkbara pollare placeras för att minska mängden trafik till och från Storgatan. Dessa kan sänkas vid behov, till exempel för att släppa fram sopbilar eller räddningstjänst. Om nedsänkbara pollare i senare skede skulle väljas bort av exempelvis drifts eller kostnadsskäl föreslås i stället fasta pollare med öppning stor nog för fordon att passera. Detta för att markera gränsen mellan Rådhusgatan och gågatan Storgatan men ändå tillåta fordon passera vid behov.

Transporter till fastigheter längs gatan kan likt dagens utformning vända på ytan framför parkeringsanläggningen söder om gatan eller i den nya vändplatsen längst österut.

Korsningen mellan Rådhusgatan och Nygatan föreslås utformas med övergångsställe samt cykelpassage eller cykelöverfart om cykelbana längs Nygatan anläggs i permanent utformning. Slutlig utformning behöver hanteras i utformningsförslaget för Nygatans permanenta utseende.

3.1.2 Garvaregatan



Figur 11. Utformningsförslag för Garvaregatan.

Garvaregatan väntas trafikeras av påtagligt färre fordon jämfört med dagens gata då befintlig koppling till parkeringsanläggning från gatan tas bort och angränsning till storkvarteret Luna samlas till Gästgivaregatan. Kvarvarande fordonstrafik väntas vara ett fåtal personbilar till och från gatans längsgående parkeringsplatser samt ett mindre antal tunga fordon för leveranser och avfallshantering. Garvaregatan får ett förändrat uttryck som tydligt prioriterar oskyddade trafikanter över motorfordon. Reglering av gatan till gågata kan övervägas för att ytterligare förstärka gatans föreslagna användning vilken kan samverka med området längs Storgatan som redan regleras som gågata.

Garvaregatan föreslås göras om från dagens ganska trafikfokuserade gata till en mindre stadsgata. Detta genom en avsmalning av körbanan och tillskapande av

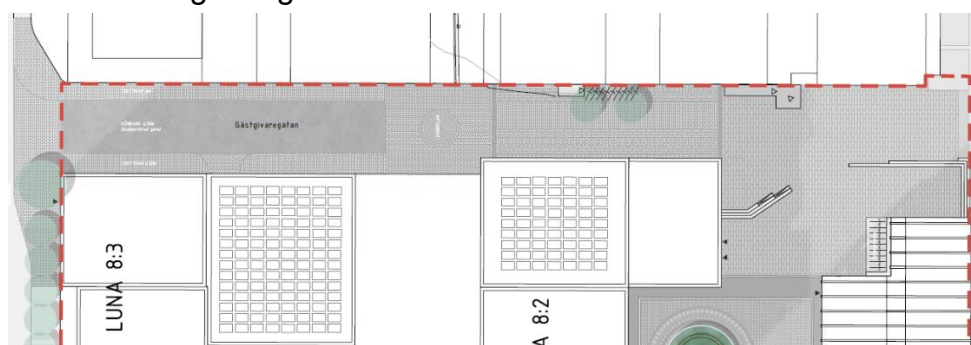
möbleringszoner. Körbanan minskas till 5,5 meters bredd och föreslås kantas av en 1,6 meter bred möbleringszon och 2,0 meter gångbana på den södra sidan. På norra sidan ges plats för en 3,0 meter bred möbleringszon med trädplantering och cykelparkering samt en 2,0 meter bred gångbana. Träden i möbleringszonen är till viss del befintliga och till viss del nya. Inom möbleringszonen finns även möjlighet att tillskapa angöring. Viss anpassning av gatans längslutning behövs för att anpassa gatan mot de nya entréerna, se höjdsättning i gestaltningsförslag från C.F. Möller.

I väster föreslås en ny torgyta "Biotorget" anläggas i anslutning till entrén för den planerade biografen. Torgytan föreslås ha en flackare längslutning jämfört med resterande delar av gatan och kopplar samman Garvaregatan, Nygatan och den planerade torgytan "Kunskapsplatsen" inom kvarteret storkvarteret Luna.

Längst österut förses gatan likt Rådhusgatan med en ny vändplats mot Storgatan. Vändplatsen föreslås utformas med avvikande ytskikt för att skapa en plats som delas av både motortrafik och oskyddade trafikanter då gatans begränsade bredd inte medger separering av gångbana förbi vändplatsen. Vändplatsen föreslås ha en 6 meters radie vilket möjliggör vändning med personbil utan backning. Likt Rådhusgatan föreslås vändplatsen avgränsas från Storgatan med nedsänkbara pollare alternativt fasta pollare med öppning stor nog för passerande fordon.

Korsningen mellan Garvaregatan och Nygatan föreslås regleras på liknande sätt som befintlig korsning, med övergångsställe närmast korsningen över Garvaregatan, men infarten mot Garvaregatan minskas i storlek och därmed även övergångsställets längd. Mittrefugen för övergångsstället föreslås tas bort när körbanans bredd minskas och befintlig inlastning flyttas från Garvaregatan och samordnas till Gästgivaregatan. Slutlig utformning samt behov av cykelpassage eller cykelöverfart behöver hanteras i utformningsförslaget för Nygatans permanenta utseende.

3.1.3 Gästgivaregatan



Figur 12. Utformningsförslag för Gästgivaregatan.

Gästgivaregatans västra delar väntas trafikeras av ett ökat antal personbilar när utfart från föreslagna parkeringsanläggning under kvarteret anläggs i gatans västra ände. Även mängden tunga fordon i form av leverans- och avfallsfordon väntas öka när inlastning för storkvarteret samlas i norr och tas bort från Garvaregatan (se vändplats mitt på gatans sträckning i Figur 12 ovan).

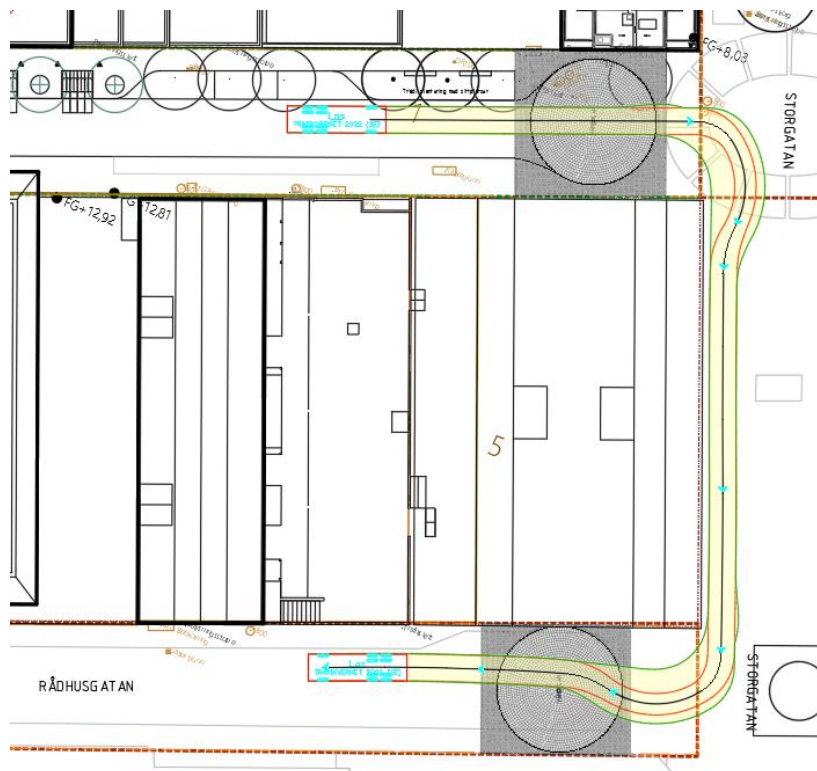
Gästgivaregatan föreslås breddas från dagens cirka 9 meter till 11 meter på sträckan mellan Nygatan och inlastning till kvarteret i Luna 8. Öster om inlastningen utformas gatan med avvikande ytskikt som lågfartsgata och trafikeras endast av en begränsad mängd mindre fordon samt fotgängare och cyklister. Gatan föreslås öster om inlastningen regleras med "Förbud mot trafik med fordon" med tilläggstavla "Gäller ej behörig trafik" likt dagens reglering, alternativt med "Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II" för att tillåta cyklister.

I norr föreslås gatan förses med en 2 meter bred gångbana. Körbanan smalnas av till 6,5 meter för att fortsatt ha full framkomlighet för transporter och sophanteringsfordon som trafikerar fram till inlastningen på Luna 8. I söder föreslås en 2,5 meter bred gångbana fram till avsmalningen där gatans karaktär ändras. Efter inlastningen och gatans avsmalning föreslås gatan utformas med "ett golv" där alla trafikslag samsas om ytan.

Korsningen mellan Gästgivaregatan och Nygatan föreslås regleras på liknande sätt som befintlig korsning men infarten mot Garvaregatan minskas i storlek när körbanans bredd minskas. Slutlig utformning samt behov av cykelpassage eller cykelöverfart behöver hanteras i utformningsförslaget för Nygatans permanenta utseende.

3.1.4 Storgatan

Storgatan lämnas utan justeringar jämfört med befintlig situation. Likt befintligt trafikerar sopbilar Storgatan från Garvaregatan till Rådhusgatan.



Figur 13. Körspårsanalys för sopbil mellan Rådhusgatan och Garvaregatan.

3.1.5 Nygatan

Gångbron över Nygatan planeras rivas när fastigheten Luna 8 byggs om. Gångstråket från den befintliga gallerian föreslås i stället ansluta mot Nygatan i marknivå för att öppna upp kvarteret och framtida torgbildning mot gatan. Korsande av Nygatan sker i stället i plan via befintliga övergångsställen nära Garvaregatan och Gästgivaregatan. Kopplingen mellan Nygatan och S:ta Ragnhildsgatan sker i stället via den yta som ligger mitt emot Gästgivaregatan, norr om fastigheten Humlan 15, och som utvecklas av kommunen.

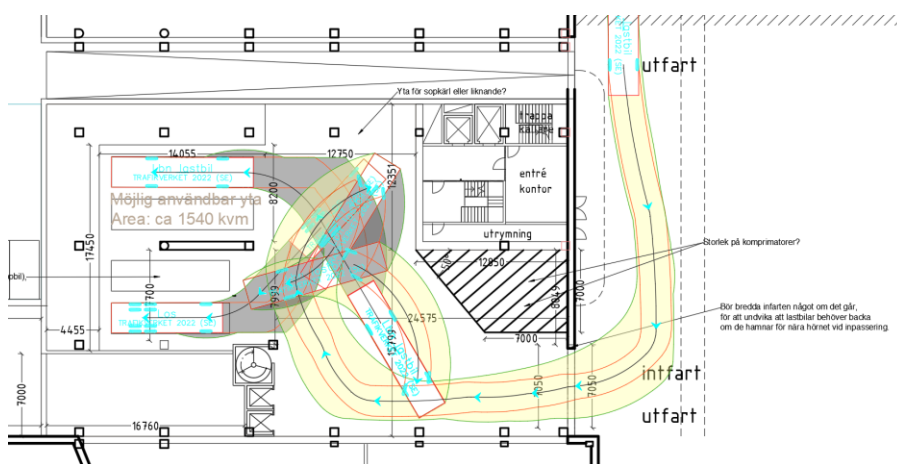
En parkering för rörelsehindrade kommer behöva anläggas längs Nygatan i närheten av ingången mot "Kunskapsplatsen" för att klara avstånd för tillgänglig parkering till entré för nytt planerat bibliotek.

Enkel/dubbelriktning

Två alternativ för utformning av Nygatan finns beroende på hur gatan bestäms vara reglerad i framtiden. I dagsläget är gatan enkelriktad på prov, med förslag på permanent enkelriktad eller dubbelriktad utformning under framtagande. Beroende på val av permanent utformning av Nygatan kan anpassningar behöva göras av reglering och trafikering på Rådhusgatan och Garvaregatan samt utformning av korsningarna med Nygatan inom detaljplanen.

3.2 Angöring och sophantering

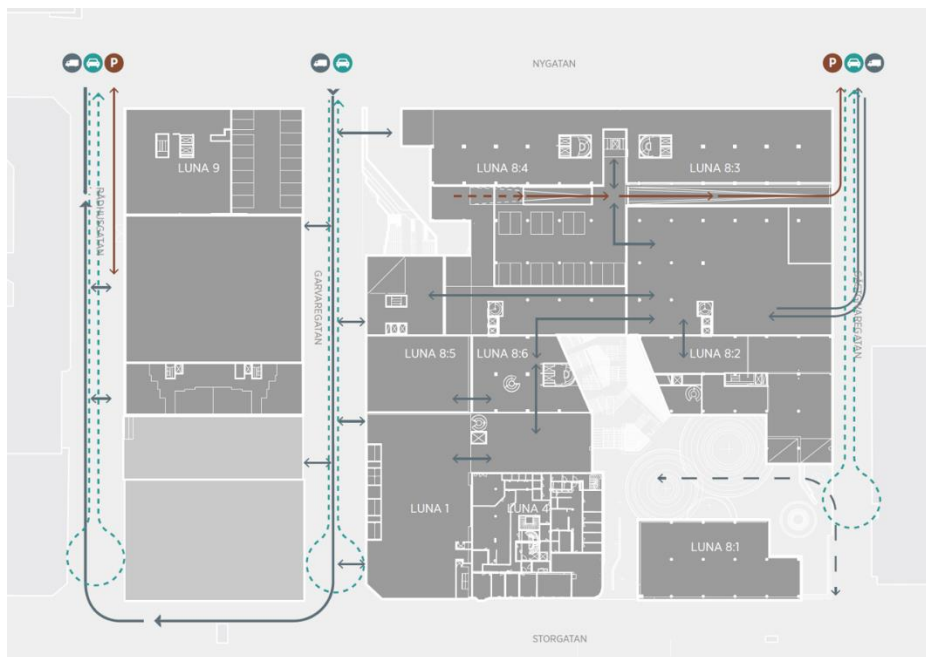
Angöring och sophantering till kvarteret Luna 8 och Luna 1 samlas i en inlastning i bottenvåningen på kvartersmark med åtkomst från Gästgivaregatan mitt emellan Nygatan och Storgatan. Via denna inlastning sker i princip alla leveranser av varor till kvarterens handel samt sophantering för både bostäder och verksamheter. Utrymmet är anpassat för normallastbil med plats för 4 angöringsplatser, varav 2 för normallastbil och 2 för mindre lastbilar eller sopbilar.



Figur 14. Skiss på inlastningsyta för kvarteren Luna 8 och Luna 1.

Möjlighet till angöring och sophantering för kvarteren intill Rådhusgatan och Garvaregatan, det vill säga Luna 5, Luna 9 samt Jupiter 14 och Jupiter 15 sker i gatan likt befintlig situation men med nya placeringar av entréer till sopsorteringsrum. Sopbilar som ska angöra gatorna föreslås köra in via

Garvaregatan för att sedan svänga ut på Storgatan till Rådhusgatan, likt dagens trafikering. Behovet av angöring bedöms vara störst på Rådhusgatan som då trafikeras i uppførsbacke vilket ställer krav på längslutningen vid planerad angöringsplats för sophanteringsfordon för att minska riskerna med start i uppførsbacke och hantering av sopkärl, se höjdsättning i gestaltningsförslag från C.F. Möller. Se Figur 13 i kapitlet ovan och Figur 15 nedan för trafikering.

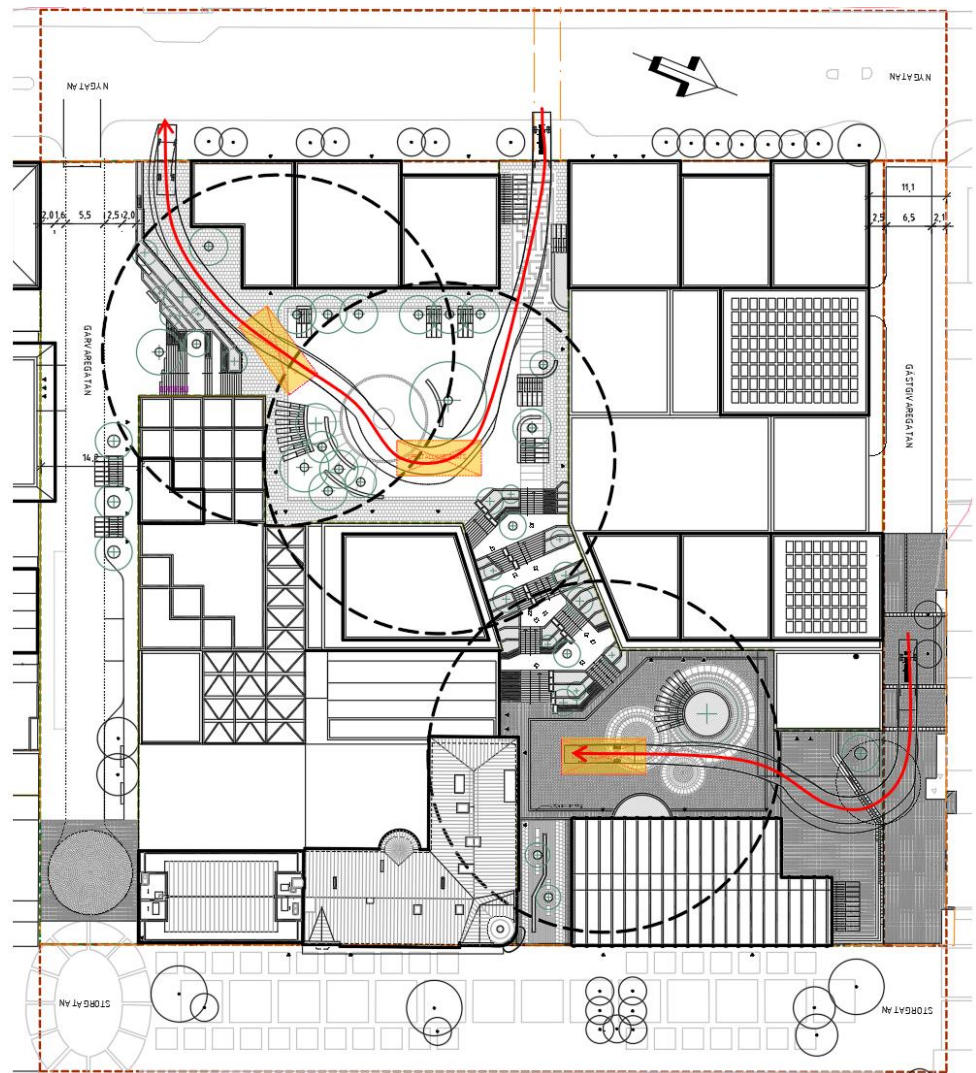


Figur 15. Översikt för trafikering med sopbil/angöringstrafik samt personbil inom detaljplanen. Bild: CF Möller.

En alternativ trafikering av sophanteringsfordon åt motsatt riktning, från Rådhusgatan via Storgatan till Garvaregatan utreddes under projektets gång då det bedömdes enklare att få till bra lutningar vid angöringsplatserna för att slippa start och stopp i brant uppførsbacke. Detta valdes bort då kommunen ansåg att storgatan då trafikerades i "fel riktning" på gatans norra sida och angöring på Rådhusgatan bedömdes kunna anordnas med sådan lutning att start i uppførsbacke blir acceptabelt. Om detta i vidare projektering skulle visa sig inte vara fallet kan frågan om trafikeringsriktning övervägas tas upp igen.

3.3 Räddningstjänst

Räddningstjänsten trafikerar gatorna likt i befintlig gatustruktur. Kvarteren invid Rådhusgatan, Garvaregatan och Gästgivaregatan nås via respektive gator och Storgatan kan användas för att komma åt fasader och entréer österut. I väster används Nygatan med uppställningsplatser i fickor längs gatan. Gatorna bedöms alla vara tillräckligt breda för att utryckningsfordon ska kunna passera ett annat uppställt räddningstjänstsfordon förutsatt att uppställningsplatser samordnas med gatans möblering.



Figur 16. Uppställningsplatser och utryckningsvägar för räddningstjänst inom kvarteret Luna:1 och Luna:8. Norr ungefär åt höger i bild. Uppställningsplatser markerat i orange och körväg i rött.

För att komma åt trapphus och fasader inom kvarteret i fastigheterna Luna 8 och Luna 1 behöver utryckningsvägar och uppställningsplatser inom kvarteret tillskapas då omkringliggande gator hamnar för långt bort. Se Figur 16 för förslag på körvägar och uppställningsplatser.

Det västra torget nås genom att köra på gångytan som skapas i markplan där den befintliga gångbron tas bort mot Nygatan eller från gångytan som kopplar an mot Nygatan vid korsningen med Garvaregatan. Torget kan sedan lämnas via genomkörning till den andra gångytan vidare ut till Nygatan igen.

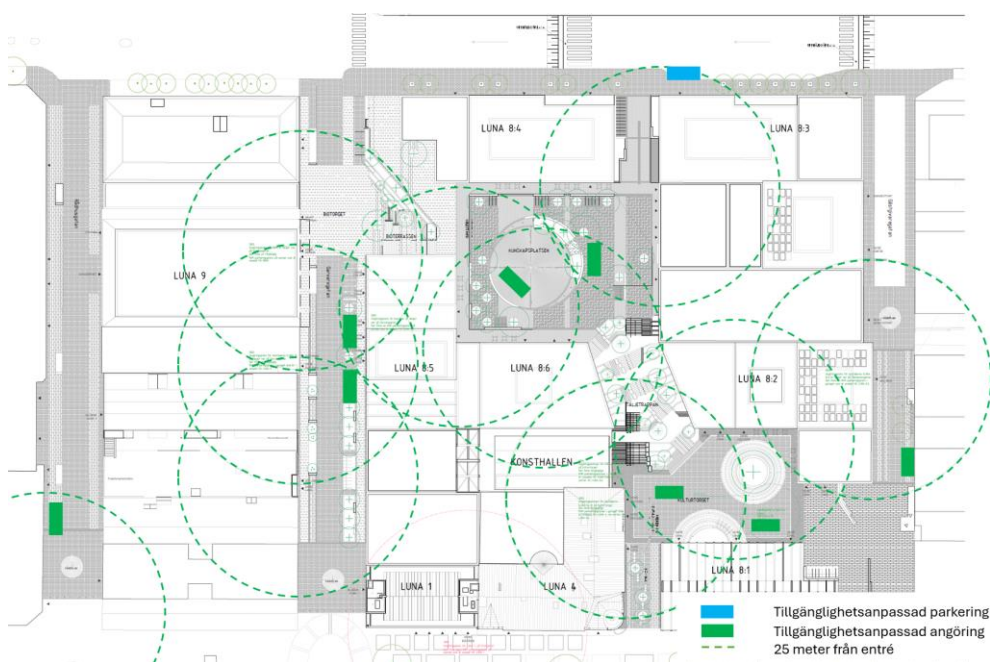
Det östra torget nås via Gästgivaregatan och körning på gångytan i gatans östra delar. Räddningstjänstens fordon behöver sedan backvända för att lämna uppställningsplatsen.

3.4 Tillgänglighet

Utformningen av gångbanor längs Rådhusgatan, Garvaregatan och Gästgivaregatan föreslås göras som genomgående gångbanor utan avbrott. Utformningen innebär att korsande motorfordon behöver passera en upphöjd kantsten vid korsning av gångbanor för att nå exempelvis parkeringsanläggningar. Åtgärden syftar till att tydliggöra fotgängarnas prioritet och bidra till en trafiksäker miljö. Ett undantag görs på Gästgivaregatans södra sida där en större mängd korsande tung trafik gör att in- och utfart till fastigheten föreslås utformas med avbrott i gångbanan för att leda den huvudsakliga gångtrafiken till gatans norra sida i stället, se Figur 14.

Naturliga ledstråk finns längs byggnadernas fasader längs alla gator. Inom det nya kvarteret på fastigheten och vid korsningspunkter mellan gatorna kan ledstråk med av taktila plattor behöva tillskapas.

Sidogatorna kommer likt befintlig situation ha stor lutning på delar av sträckorna vilket gör att tillgängligheten för rörelsehindrade blir fortsatt svår att helt tillgodose. Tillgängliga angöringsplatser för in- och urstigning eller lastning föreslås längs lokalgatorna och på Kulturtorget inom 25 meter från entréer i enlighet med plan och bygglagen, se Figur 17 nedan. Tillgängliga parkeringsplatser planeras anläggas i parkeringsanläggningen under mark i nära anslutning till byggnadernas hissanläggningar.



Figur 17. Översikt över möjliga platser för tillgänglighetsanpassad parkering och angöring ovan mark.

3.5 Trafiksäkerhet

Övergångsställen och korsningspunkter där Rådhusgatan, Garvaregatan och Gästgivaregatan möter Nygatan bör om möjligt utformas med indrag av passage mot vägarna så att ett väntande fordon får plats mellan Nygatan och övergångsställe/cykelpassage. Detta förutsätter att tvärlutningen i passagerna inte blir för stor på grund av gatornas längslutning.

Sidogatornas föreslagna utformning väntas bidra till låga hastigheter och minskar tydligt bilarnas prioritet i gaturummet vilket väntas bidra till en bättre trafiksäkerhet.

3.6 Barnens trafikmiljö

Barnens trafikmiljö väntas förbättras av föreslagen utformning på grund av bredare gångbanor och generellt smalare ytor för motorfordon, vilket leder till lägre hastigheter. En viss ökning av mängden trafik exempelvis till och från parkeringsanläggningen under den nya bebyggelsen kan väntas. Sikten vid in- och utfarter behöver därför säkerställas vid vidare projektering och utformningen av korsningspunkterna göras på ett sådant sätt att hastigheterna för biltrafiken hålls låg.

En skola (Oxbacksskolan) ligger cirka 30 meter väster om Nygatan så en relativt stor mängd barn kan väntas vistas i området vid vissa tider på dygnet. Det är därför extra viktigt att passager utformas trafiksäkert, gärna med hastighetssäkring.

4 Fortsatt arbete

- › Slutlig utformning av passager längs Nygatan vid lokalgatornas anslutningar samt behov av cykelpassage eller cykelöverfart behöver hanteras i utformningsförslaget för Nygatans permanenta utseende.
- › Lutningar och detaljutformning av angöringsplatser längs lokalgatorna behöver anpassas mot den nya bebyggelsen. Detta är extra viktigt för angöringsplatser för avfallshantering för att undvika start och stopp i backe med för stor lutning.