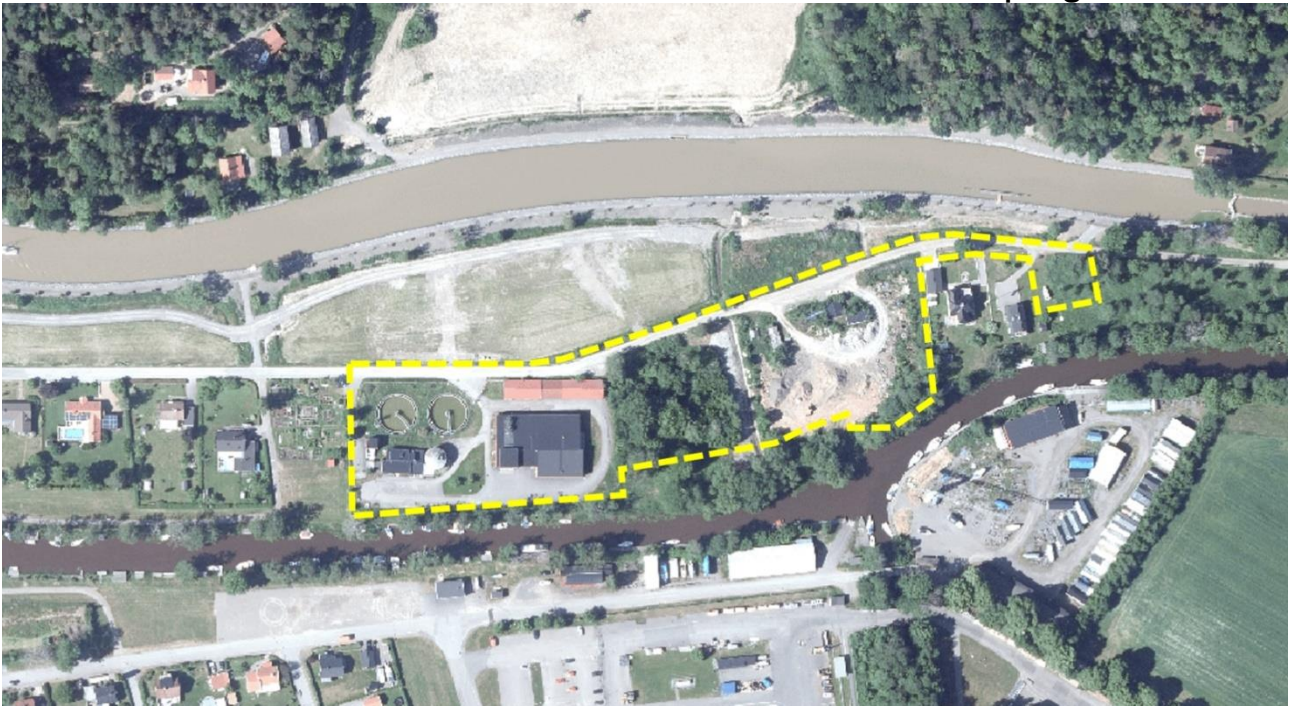


Trafikutredning

För detaljplan för Söderköping 2:36 m.fl.
(Trädgårdsmästeriet)
Söderköpings kommun



Innehållsförteckning

1	INLEDNING	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte	4
1.3	Avgränsning	4
2	NULÄGESBESKRIVNING	4
2.1	Gång- och cykeltrafik	4
2.2	Kollektivtrafik	5
2.3	Motorfordonstrafik	6
3	Tidigare utredningar	6
3.1	Trafikutredning, ÅF 2017	7
3.1.1	Alstring enligt ÅF:s utredning	7
3.1.2	Analys av alstringsberäkning	8
3.2	Trafikutredning Bergaskolan, Sweco 2023	9
3.3	Förutsättningar för ny bro	9
3.4	Trafiksäkerhetsåtgärder vid Bergaskolan	10
4	Trafikalstring	11
4.1	Påverkan på befintligt vägnät	12
5	Slutsats	14

1 INLEDNING

Söderköpings kommun arbetar med en detaljplan för Söderköping 2:36 m.fl. (Trädgårdsmästeriet). Detaljplanen har varit på samråd och har efter det justerats. Det finns därför behov av att genomföra en ny trafikutredning baserad på de nya förutsättningarna.

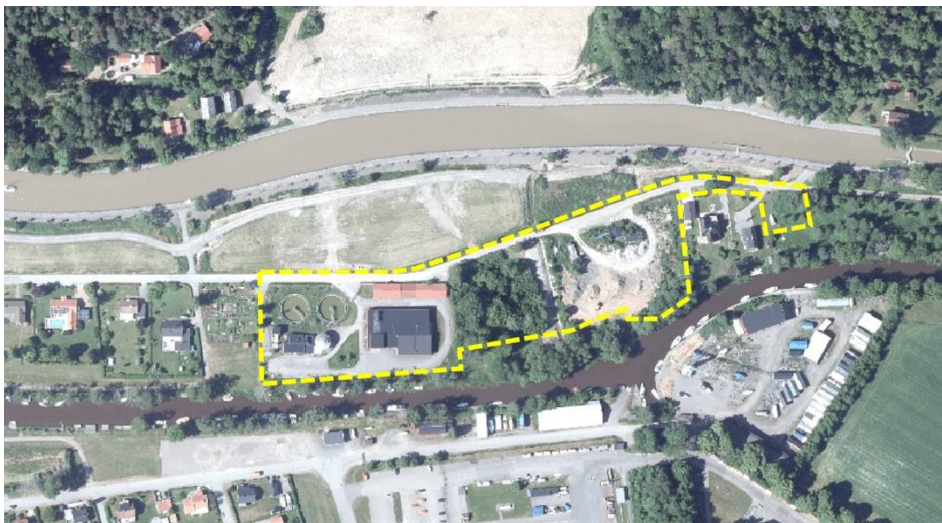
1.1 Bakgrund

Området för den planerade exploateringen är beläget i den nordöstra delen av Söderköpings tätort, vid Skepparevägen på landtungan mellan Göta kanal och Storån.



Figur 1 Detaljplanens lokalisering i Söderköpings tätort

Det berörda området består för närvarande av ett tidigare avloppsreningsverk samt en nedlagd handelsträdgård, inklusive växthusbyggnader. Detaljplanen möjliggör uppförandet av cirka 200 lägenheter, där majoriteten utgörs av två- och tretrumslägenheter.



Figur 2 Planområdet inom gul markering, källa: Söderköpings kommun 2025.

1.2 Syfte

Syftet med trafikutredningen är att utreda hur stor trafikallstringen blir av den planerade exploateringen, bedöma hur den tillkommande trafiken kan komma att påverka det omkringliggande vägnätet, samt föreslå eventuella åtgärder som säkerställer god trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikslag. Planmässiga råd om eventuella regleringar på plankartan ska framföras utifrån slutsatserna i trafikutredningen.

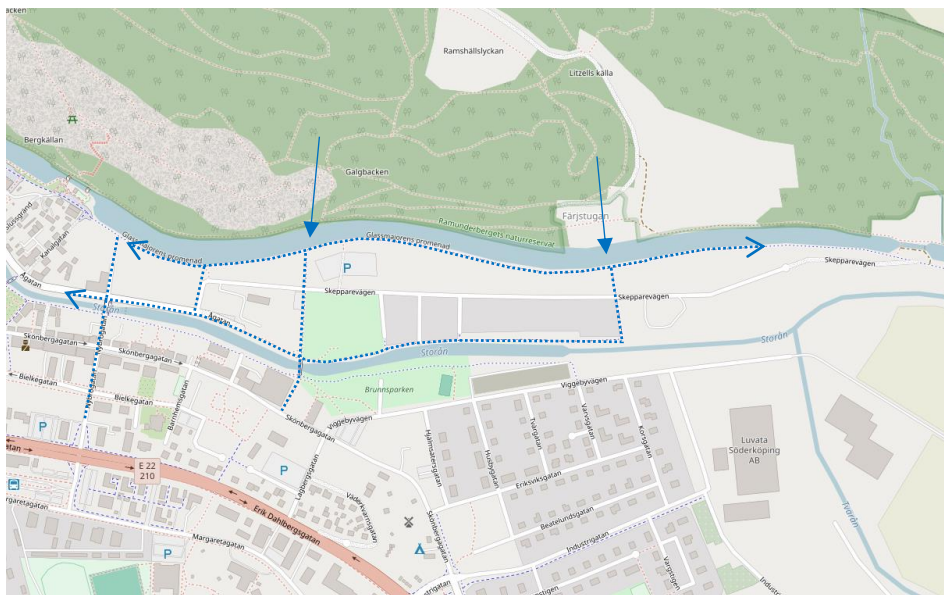
1.3 Avgränsning

Utredningen ska fungera som ett underlag till kommande detaljplan för fastigheten Söderköping 2:36 m.fl. Trafikallstringen fördelas ut på de gator som påverkas av exploateringen, vilka bedöms vara Skepparevägen, Tingshusgatan och Ågatan. Korsningen Ågatan-Nybrogatan är den närmsta korsningspunkten, vilken också analyseras. Korsningar längre ut i systemet, Erik Dahlbergsgatan-Ågatan och Erik Dahlbergsgatan-Nybrogatan, bedöms enbart mycket översiktligt.

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 Gång- och cykeltrafik

Skepparevägen är idag en blandtrafikgata utan gång- och cykelbana. Det finns däremot möjlighet för fotgängare och cyklister att röra sig separerat från motorfordon längs med både kanalen i norr och ån i söder. Det finns flera tvärförbindelser för att nå gång- och cykelstråken längs både kanalen och ån, vilka illustreras med blå streckad linje (se pilar) i Figur 3.



Figur 3 Gång- och cykelvägnät, Källa: openstreetmap. Egen bearbetning.

Under hösten 2025 planeras för ombyggnation vid Bergskollan. Detta beskrivs i avsnitt 3.4.

2.2 Kollektivtrafik

Planområdets närmsta hållplatser är resecentrum och Margaretagatan, vilka ligger cirka 1,4 km respektive 1,2 km gångavstånd från planområdet. Ett vanligt mått för vad som anses vara acceptabelt avstånd till hållplats är fem minuters promenad. Det motsvarar ungefär en radie på 400 meter. Längre avstånd accepteras vanligtvis om kollektivtrafikresan är längre, vilket många av resorna från Söderköpings resecentrum (och Margaretagatan) antas vara.¹ Från båda hållplatser går bussar mot Norrköping, Valdemarsvik, Västra husby och Mogata. Från resecentrum går även bussar mot Västervik och Kalmar.



Figur 4 Avstånd kollektivtrafik, Källa: Google maps, egen bearbetning.

¹ SKR, 2022. Handbok för attraktiv kollektivtrafik:
https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_006201_006300/Publikation_006297/SKR_A4_Handbok-for-attraktiv-kollektivtrafik.pdf

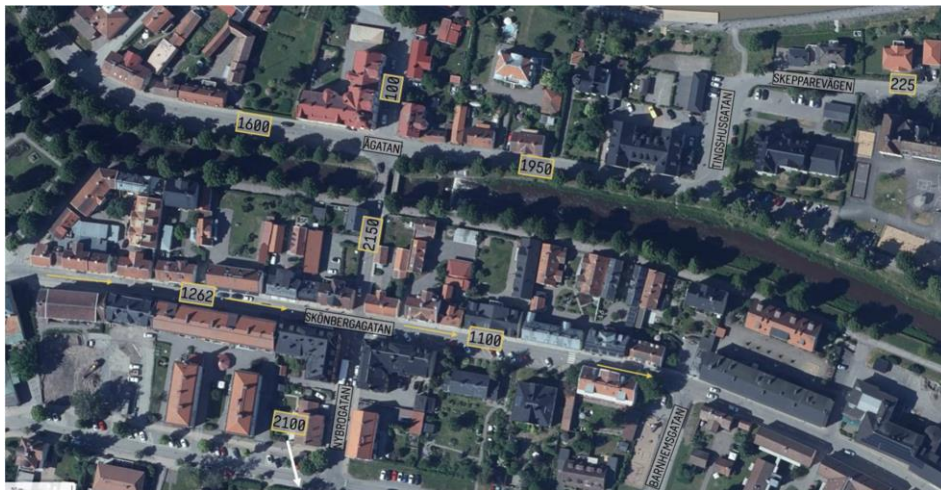
2.3 Motorfordonstrafik

All motorfordonstrafik till planområdet angör via Skepparevägen, som är en lokalgata med hastighetsgräns 30 km/tim. Gatan upphör öster om planområdet, vilket innebär att det inte förekommer någon genomfartstrafik.



Figur 5 Gator som leder till planområdet

Sweco genomförde under 2023 en trafikutredning för Bergaskolan (se avsnitt 3.2) i vilken kommunens genomförda trafikmätningar sammanställdes och räknades upp till 2022-års nivå med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal för Östergötland. Mätningar som genomfördes under Covidpandemin samt då Bergaskolan var stängd exkluderades. Sweco genomförde även en manuell räkning i korsningen Nybrogatan/Ågatan i mitten av januari 2023. Mätningarna är sammanställda i Figur 6.



Figur 6 Årsmedelsdygnstrafik (ÅDT) för gator som leder mot planområdet. Sammanvägning av flera mätningar genomförda under 2016-2023.

3 Tidigare utredningar

I det här avsnittet beskrivs tidigare genomförda utredningar och sammanställda dokument som är relevanta för utredningen.

3.1 Trafikutredning, ÅF 2017

ÅF (nuvarande AFRY) genomförde år 2017 en trafikutredning² för detaljplanen. Utredningen utgick från att detaljplanen skulle möjliggöra 120–150 lägenheter, där det högsta antalet 150 valdes för att beräkna tillkommande trafik.

Varje hushåll förväntades alstra drygt 5 resor per dygn, varav cirka 60 procent med bil. Detta bedömdes av ÅF motsvara cirka 550 fordon ÅDT för hela området, inklusive nytto- och besöks trafik. Givet den begränsade kollektivtrafiktillgängligheten och det höga bilinnehavet i kommunen, antogs bilresandet bli relativt högt. Alstringsberäkningen beskrivs mer i detalj i avsnitt 3.1.1.

Efter utbyggnad beräknades ÅDT på Skepparevägen öka till cirka 700 fordon, vilket bedömdes vara en markant ökning men fortsatt inom lokalgatans kapacitet. Förbindelser till stadens huvudvägnät sker via Ågatan och Nybrogatan, där trafiken förväntades öka till 2 600 ÅDT (Ågatan) och 2 900 ÅDT (Nybrogatan). ÅF gjorde en bedömning av kapacitet som visade att det omgivande vägnätet, inklusive korsningar, skulle klara den tillkommande belastningen utan nämnvärda försämringar i framkomlighet eller trafiksäkerhet.

ÅF genomförde även en beräkning av parkeringsbehovet baserad på kommunens norm om 1,0 plats per lägenhet samt 10–15 procent besöksparkering, vilket gav ett totalt behov om cirka 170 platser. Samtliga platser föreslogs i det skedet anläggas på kvartermark på planområdets norra sida och angörs från Skepparevägen.

ÅF:s slutliga bedömning blev att exploateringen visserligen medför en ökning av trafikmängden, framför allt på Skepparevägen, men påverkan på det omgivande vägnätet och korsningspunkter blir marginell. Trafiksituationen bedömdes bli hanterbar utan behov av större infrastrukturåtgärder.

3.1.1 Alstring enligt ÅF:s utredning

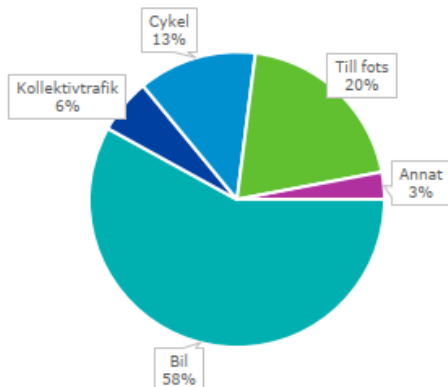
ÅF:s utredning utgick från Trafikverkets alstringsverktyg. I alstringsverktyget uppges man uppgifter om antal bostäder, BTA eller antal boende. Beroende på vad som anges blir utfallet olika. I Figur 7 visas de antaganden och indata som ÅF angav i verktyget.

Planområdet	
Indata	150 lägenheter 540 bilar/1000 invånare i kommunen - Avstånd till kollektivtrafik > 1000 m - Trafikmätningar från tidigare år har räknats upp till 2016 års nivå enligt Trafikverkets trafikuppräkningsstal
Antagande	- Resbeteendet mer likt villaområde än flerbostadsområde - Nyttotrafiken utgör 15 % av alstrad trafik

Figur 7 ÅF:s indata och antaganden vid uträkning av trafik alstring

Enligt utredningen resulterade detta i att varje hushåll beräknades alstra drygt 5 resor per hushåll och dygn. Ca 60 procent av dessa genomförs med bil. Trafiktillskottet i och med exploateringen bedömdes då bli 550 ÅDT, inklusive nytto- och besöks trafik.

² ÅF, 2017. Trafikutredning för detaljplan Söderköping 2:42 m. fl.

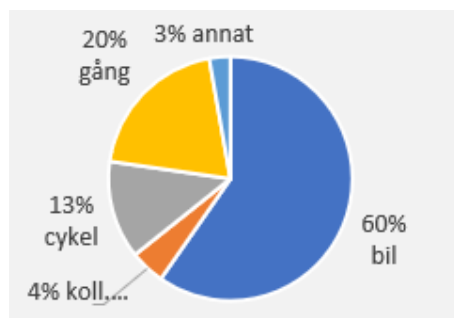


Figur 8 Färdmedelsfördelning enligt ÅF:s utredning

3.1.2 Analys av alstringsberäkning

Det framgår inte av ÅF:s utredning om den redovisade ÅDT på 550 är ett direkt resultat av alstringsverktyget eller en egen uträkning baserad på antal resor och färdmedelsfördelningen som verktyget genererar.

Givet samma indata som ÅF anger genererar verktyget idag en färdmedelsfördelning enligt Figur 9. De är mycket lika varandra.



Figur 9 Färdmedelsfördelning enligt alstringsverktyget 2025-10

Utdata från alstringsverktyget skiljer sig däremot åt från vad ÅF kom fram till. Med samma indata idag genereras en ÅDT på 470 inklusive nyttotrafik. Det framgår inte av ÅF:s utredning hur stor andel besökstrafik de adderat, men för att komma upp till 550 ÅDT givet nedan tabell 1 skulle även besökstrafik behöva vara runt 15 procent. I Trafikverkets handledning³ framgår dock att besökstrafik är inkluderat i nyttotrafiken. En tolkning av ÅF:s resultat är därför att det är högt räknat med 550 ÅDT.

Tabell 1 Resultat från alstringsverktyget 2025-10, för jämförelse med ÅF:s utredning

	Exkl. nyttotrafik	Inkl. nyttotrafik
Antal bilresor [resor/dygn]	560	640
Uppskattat ÅDT [fordon/dygn]	410	470
Uppskattat ÅVDT [fordon/dygn]	460	530

³ Trafikverket 2024, Användarhandledning Trafikalstringsverktyget version 1.1, sid. 12.: [Trafikanalysverktyget – Användarhandledning](#)

3.2 Trafikutredning Bergaskolan, Sweco 2023

Sweco genomförde 2023 en utredning för Bergaskolan⁴, med syfte att undersöka effekterna på trafikmiljön då skolan planerades få ett ökat antal elever, från 270 till 450. Dels utredde Sweco parkeringsbehovet för både bil och cykel, såväl som behov av hämtning och lämning av elever. Swecos rekommendation för hämtning och lämning var att det skulle ske på Viggebyvägen. Vidare analyserades skolvägarna, vilka då bedömdes som osäkra. Ett åtgärdsförslag som lyftes var trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningen Ågatan/Nybrogatan, till exempel genom uträtning av korsningen samt ett övergångsställe. Vidare rekommenderades en säker anslutning tvärs/längs Tingshusgatan.

Inom ramen för utredningen gjordes även en kapacitetsanalys med hjälp av Capcal. Beräkningen visade ingen köproblematik i korsningen Ågatan/Nybrogatan. Den smala bron (Nybrogatan) kan dock bidra till viss köbildning stundvis. Kapacitetsanalysen baserades på ett ökat antal elever samt en exploatering med 300 lägenheter vid Trädgårdsmästeriet, vilket alltså är det dubbla mot alstringen som ÅF kom fram till.

Sweco kom även fram till att en ny bro för biltrafik inte är en realistisk åtgärd på grund av ekonomiska, tidsmässiga och juridiska aspekter. En bro bedömdes inte lösa eller avlasta trafiksituationen vid skolan och närliggande vårdcentral eftersom det är just dessa verksamheter som är målpunkten, och trafiken, oavsett väg dit, kommer befinna sig på Tingshusgatan och Ågatan. Många har dessutom målpunkt i de centrala delarna av tätorten och västerut, vilket gör att en ny bro längre österut inte blir en attraktiv färdväg.

Rekommendationen var istället att arbeta med andra åtgärder som minskar och sprider ut trafiken vid skolan. Det föreslogs till exempel vara påverkansåtgärder, nya regleringar och nya hämta-/lämnaytor. I utredningen föreslogs även hastighetssänkande åtgärder på Ågatan. Dessutom bedömdes att extra trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid skolan behövs om den är i drift samtidigt som byggnationer sker i närområdet.

De föreslagna trafiksäkerhetsåtgärderna bedömdes totalt kosta cirka 3 mkr (uppskattning av kommunen, inte Sweco).

3.3 Förutsättningar för ny bro

Under planprocessen har en ny bro för biltrafik över Storån, i anslutning till planområdet, diskuterats och utretts. 2023-04-11 beslutade fullmäktigegruppen att bron behövs och att ett broläge i direkt nordlig anslutning till Industrigatan ska studeras. Tjänstepersoner på Söderköpings kommun sammanställde därför ett dokument⁵ där ÅF:s och Swecos utredningar utgör underlag tillsammans med en utredning från Tyréns samt förvaltningens egna utredningar. Syftet med dokumentet är att klargöra förutsättningarna för en ny bro. Dokumentet sammanfattas i det här avsnittet.

ÅF:s och Swecos utredningar landar båda i att det inte finns kapacitetsproblem i de korsningspunkter som berörs av exploateringen inom Trädgårdsmästeriet. Att anlägga en ny bro bedöms alltså inte nödvändigt för kapaciteten i trafiksystemet.

⁴ Sweco, 2023. Trafikutredning Bergaskolan, Söderköpings kommun.

⁵ Söderköpings kommun, 2023. PM Bro över Storån_230602

Kommunens projektgrupp utredde tidigt möjlig lokalisering av en ny bro i Industrigatans förlängning. Detta avskrevs dock då det skulle medföra att en pumpstation med tillhörande ledningsnät, vilket pumpar Söderköpings spillvatten till Norrköpings kommun, skulle behöva flyttas. En sådan åtgärd bedömdes vara kostsam. Projektgruppen kom även fram till att bron läge skulle påverka antalet byggrätter, vilket i sin tur skulle påverka exploateringskalkylen för både kommunen och exploitören. Givet de ekonomiska förutsättningarna bedömdes att mark för en framtida bro istället bör reserveras på annan plats, från Viggebyvägen med anslutning mot befintligt kolonilottsområde vid Skepparevägen. Projektgruppen beskrev att markreservat redan finns i gällande stadsplan, men då för en gångbro. Vidare bedömdes att en fullskalig vägbro kommer behöva hanteras i kommande översiktsplan.

Tyréns genomförde en översiktlig broutredning år 2020 och bedömde då grovt kostnaden för en ny bro till 8,5 mkr. Generellt har anläggningskostnader ökat mycket de senaste åren, och förvaltningen gjorde därför en ny kostnadsbedömning, baserad på information från Trafikverket, och landade istället på 24 mkr, exklusive anslutningsvägar, banker med mera. Kostnaden skulle fördelas mellan kommunen och byggherren (enligt PBL, 6 kap, 40§) varav merparten hos kommunen.

Utöver kostnader, minskat antal byggrätter och flytt av pumpstation skulle en ny bro även krävs tillståndsprövning hos Mark- och miljödomstolen. En ny bro utgör vattenverksamhet. Kommunens projektgrupp bedömde att en sådan ansökan och prövning skulle ta minst två år. Om tillstånd beviljas bedömdes upphandling och entreprenad ta ytterligare cirka två år. Sammanlagt blev bedömningen att bostadsbyggnationen skulle förskjutas med minst fyra år.

Sammantaget gjorde samhällsbyggnadsförvaltningen slutsatsen att en bro för biltrafik inte ska anläggas då nyttan inte står i proportion till vare sig kostnader eller den tidsförskjutning som brobygget skulle innebära. Rekommendationen blev istället att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder enligt Swecos utredning för Bergaskolan 2023. Kommunfullmäktigegruppen beslutade 2023-06-09 enligt samhällsbyggnadsförvaltningens rekommendation: att bron inte behövs och att kommunen istället ska genomföra trafiksäkerhetsåtgärder.

3.4 Trafiksäkerhetsåtgärder vid Bergaskolan

Sweco arbetade under våren och sommaren 2025 fram ett åtgärdsförslag med syfte att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, samt ge platsen en tydligare utformning. På Tingshusgatan föreslås en separerad gång- och cykelbana, som ansluter norrut mot befintligt stråk upp mot kanalen genom ett upphöjt övergångsställe. Skepparevägen föreslås omvandlas till bygdeväg från Tingshusgatan fram till gång- och cykelstråket som löper i nord-sydlig riktning förbi skolans östra tomtgräns. Även där föreslås upphöjt övergångsställe. Parkeringsplatserna längs Tingshusgatan föreslås markeras för att tydliggöra gatans funktioner. På Ågatan föreslås nya kantstensparkeringar. In mot skolan föreslås en tydligare vändyta, samt ändrad riktning på parkeringsplatserna. Idag är platserna tvärställda, och i förslaget blir de längsgående.



Figur 10 Åtgärdsförslag för ökad trafiksäkerhet vid Bergaskolan. Källa: Sweco

4 Trafikalstring

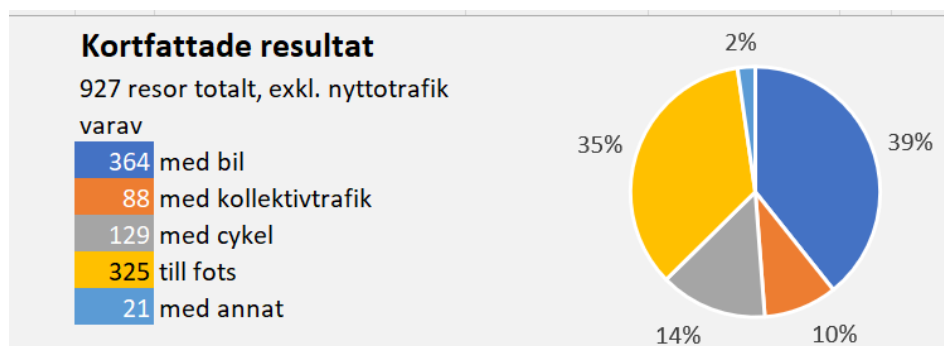
En ny trafikstringsberäkning har genomförts givet det nya planförslaget med 200 lägenheter och BTA 14 400 kvm. Trafikverkets alstringsverktyg har använts som utgångspunkt. Beräkningen har gjorts med följande indata:

Tabell 2 Indata vid trafikstringsberäkning

BTA	14400
Boendetyper	Lägenheter
Lokalisering	I huvudortens ytterområde
Avstånd till hållplats	>1000 meter
Bilnehav	Fler än 461 bilar/1000 inv.

BTA används då det ger fler antal resor än om man anger antal lägenheter, vilket alltså ger ett "worst case".

Färdmedelsfördelningen och antal resor blir med ovan indata som följande:



Figur 11 Färdmedelsfördelning enligt trafikstringsverktyget

Antalet resor, 927 per dygn, motsvarar 4,6 resor per lägenhet.

För att bedöma om färdmedelsfördelningen och antalet resor är rimligt har den senast kända resvaneundersökningen (RVU) analyserats. RVU:n genomfördes av Region Östergötland år 2023⁶. I undersökningen framkom att Söderköpingsborna i snitt gör 2,7 resor per person och dag. Majoriteten av lägenheterna planeras vara tvåor (ca 70 procent) och resterande treor. Det är därför sannolikt att det bor 1-2 personer i majoriteten av lägenheterna. Att trafikstringsverktyget kommer fram till 4,6 resor per lägenhet bedöms därför rimligt.

När det gäller färdmedelsfördelningen framkommer av RVU:n att 72 procent av Söderköpingsborna har bil som sitt primära färdmedel (jmf 57 procent för hela Östergötland). Trafikstringsverktygets antagna färdmedelsfördelning där bil utgör 39 procent bedöms därför vara för lågt.

Parkeringsstalet för detaljplanen är 0,75, vilket motsvarar 150 parkeringsplatser. Som mest kan alltså $\frac{3}{4}$ av hushållen ha en bil parkerad inom fastigheten. Av dessa bedöms inte alla använda bilen varje dag. Att ange en färdmedelsfördelning enligt resultatet från RVU:n (72 procent) skulle nästintill motsvara att samtliga använder bilen dagligen. En ny färdmedelsfördelning har därför tagits fram, och för enkelhetens skull avrundats till närmsta femtal:

Tabell 3 Antagen färdmedelsfördelning för trafikstringsberäkning

Bil	60 procent
Gående	15 procent
Cykel	10 procent
Kollektivtrafik	10 procent
Annat	5 procent

Resultatet blir att 557 resor genomförs med bil. Det är dock viktigt att inte blanda ihop antalet bilresor med ÅDT. Bilresor innebär antalet personer som genomför en resa med bil. ÅDT (årsdygnstrafik) beräknar antalet fordon som bilresorna motsvarar per dygn. Antalet resor, omvandlat till ÅDT, blir 405 exklusive nyttotrafik och 467 inklusive 15 procent nyttotrafik. På Skepparevägen innebär det en ny ÅDT på 690 (avrundat) och på Ågatan (mellan Tingshusgatan och Nybrogatan) 2400 (avrundat). Maxtimmen antas vanligtvis motsvara 10 procent av ÅDT, vilket på Skepparevägen innebär cirka 70 fordon/timme. På Ågatan innebär det cirka 240 fordon/timme.

Detta är alltså lägre alstring än vad ÅF kom fram till. En teori är att *antalet bilresor* och *ÅDT* blandats ihop. Kommunens mätningar redovisas i ÅDT, så att addera antalet bilresor till de genomförda mätningarna blir att jämföra fel parametrar med varandra.

4.1 Påverkan på befintligt vägnät

Swecos bedömning är att det befintliga vägnätet har kapacitet för att hantera den tillkommande trafiken. Bedömningen görs delvis baserad på de tidigare utredningarna som genomförts, där samma bedömning gjordes och alstringen i både ÅF:s och Swecos utredningar är dessutom högre än den bedömda

⁶ Region Östergötland, 2023. Resvaneundersökning Östergötland 2023: https://utveckling.regionostergotland.se/download/18.4d50aeb318bf02afc2e2128/1701082209201/Kommunrapport_S%C3%B6derk%C3%B6pings%20kommun.pdf

alstringen för den aktuella exploateringen av Trädgårdsmästeriet. I Swecos tidigare utredning genomfördes en Capcal-analys som visade att korsningen Nybrogatan-Ågatan kan hantera ökade trafikmängder utan att det uppstår kapacitetsproblem. Belastningsgraden blev, med Bergaskolan utbyggd och 300 bostäder i Trädgårdsmästeriet, endast 0,22 som mest. Belastningsgrader över 0,6 innebär försämrade, men acceptabla, servicenivåer, och 1 eller mer innebär att flödet är större än kapaciteten. 0,22 är alltså långt under riktvärdena.

Enligt VGU är ett flöde på 1200 fordon/ timme och körfält en bra vägledning för när det kan behövas fler körfält än två. Den mest belastade sträckan som påverkas av detaljplanens totala trafikallsträng är Ågatan, mellan Tingshusgatan och Nybrogatan, enligt kommunens genomförda mätningar. Där uppgår ÅDT för 2022-års nivå till 1950. Med tillkommande trafik från detaljplanen blir ÅDT cirka 2400, med en maxtimme på 240 fordon. Det bör tilläggas att det framförallt är korsningspunkter som är kapacitetsbegränsande, men även kantstensparkeringar och utfarter. Den faktiska kapaciteten beror även av vägbredd och möjlighet att mötas. Ågatans kapacitet bedöms därför inte uppgå till 1200 fordon/timme och körfält, men eftersom Capcal visade låg belastningsgrad och maxtimmen uppgår till 240 fordon (120 per körfält) bedöms att kapacitet finns, vilket även gäller Skepparevägen och Nybrogatan.

Enligt handboken Mobilitet för gående, cyklister och mopedister⁷ kan blandtrafik för gående användas vid bilflöden upp till 100 bilar per dimensionerande timme (maxtimme) och om hastighetsgränsen är maximalt 30 km/tim. Det ger dock en mindre god standard. Längs Skepparevägen bedöms maxtimmen uppgå till cirka 70 fordon. Det finns två alternativa trafiksäkra gångvägar från planområdet in mot centrum och andra målpunkter, och därför bedöms det acceptabelt att gående får vistas i blandtrafik längs Skepparevägen. Längs Ågatan är trafikflödet för högt för att blandtrafik ska vara godtagbart. Det finns en gångbana på gatans södra sida, mellan Tingshusgatan och Nybrogatan. Längre västerut finns även trottoar på norra sidan. Cykling sker i blandtrafik, vilket enligt GCM-handboken är acceptabelt vid hastigheter upp till 30 km/tim. Liknande förhållanden råder på Nybrogatan. Med hänsyn till barn är separerade cykelvägar att föredra, men en breddning av gångbanorna på både Ågatan och Nybrogatan skulle innebära att körbana blir för smal för dubbelriktad trafik. Om kommunen bedömer att Ågatan och Nybrogatan utgör viktiga stråk i kommunens övergripande cykelnät bör andra åtgärder övervägas först, som till exempel införande av cykelgata.

Exploateringen av Trädgårdsmästeriet innebär en trafikökning jämfört med idag, kanske mest märkbar på Ågatan, på sträckan mellan Nybrogatan och Bergaskolan, Tingshusgatan samt Skepparevägen. Trafiksituationen vid Bergaskolan är dock, som vid många skolor, redan idag ansträngd under en kortare tid på morgonen då lämning sker. Åtgärderna som planeras under hösten 2025 bedöms öka trafiksäkerheten för gående och cyklister, men för att helt få bort problemet med många bilar på samma plats krävs att lämning sker på en annan gata, vilket till viss del redan sker på Viggebyvägen.

Trafikökningen bedöms inte föranleda behov av kapacitetsökande åtgärder varken i korsningen Nybrogatan/Ågatan eller korsningar längre ut i systemet. Den nya föreslagna regleringen bygdeväg på Skepparevägen kan inledningsvis ge upphov till viss förvirring då det är en relativt ny reglering i Sverige. Den

⁷ Trafikverket och SKR, 2022. Mobilitet för gående, cyklister och mopedister:
<https://extra.skr.se/download/18.7a95dc2f1818012627d4f8e8/1656418260070/Mobilitet-for-gaende-cyklister-och-mopedister.pdf>

innebär att körbanan smalnas av med hjälp av målning, för att ge gående och cyklister mer utrymme på sidorna av vägen. Vid möte får motorfordon åka ut på sidorna, alltså på det utrymme som gående och cyklister använder. Om behov uppstår kan regleringen och medföljande åtgärder införas även österut mot planområdet. Rekommendationen är att först införa det vid skolan och utvärdera efter en tid. Att införa bygdeväg är en relativt billig åtgärd och kan göras utan att några specifika planbestämmelser i detaljplanen.

För att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter rekommenderas att åtgärder enligt utredningen för Bergaskolan införs, framförallt uträtning av korsningen Nybrogatan-Ågatan och därtill komplettering med ett övergångsställe. I utredningen rekommenderas även övergångsställe över Tingshusgatan, vilket hanteras inom det förslag som finns för nya utformning runt Bergaskolan. Det nämns även att 24-timmarsparkeringen vid skolan bör tas bort. Det är inget som hanteras i det utformningsförslag som finns för trafikmiljön runt skolan, men däremot så ordnas parkeringen på ett tydligare sätt än idag. Dessutom tillkommer gång- och cykelbana längs Tingshusgatan.

En viktig aspekt, som inte tidigare nämnts, är att parkering är ett viktigt styrmedel när det gäller val av färdmedel. Ju färre parkeringsplatser som erbjuds vid Trädgårdsmästeriet, desto lägre alstring uppstår. Parkeringstalet för detaljplanen är 0,75 (jämfört med kommunens vanliga p-tal som är 1) vilket är positivt sett ur ett hållbart resandeperspektiv.

5 Slutsats

Trafikalstringens resultat (cirka 470 ÅDT) är lägre än vad som anges i ÅF:s utredning. Det beror troligtvis på ett tidigare räknefel eller feltolkning av alstringsverktygets resultat. Kapacitetsmässigt bedöms inga åtgärder krävas i vägnätet. För gående och cyklister nås planområdet genom befintliga stråk längs både kanalen och ån och inga direkta åtgärder bedöms vara nödvändiga för detaljplanens genomförande. Däremot kommer trafiken öka på framförallt Skepparevägen och delar av Ågatan vilket påverkar dem som bor längs gatorna och nyttjar dem idag. Det bedöms framförallt viktigt att värna de oskyddade trafikanterna, och samtidigt arbeta med de styrmedel kommunen har för att främja hållbart resande:

- Ombyggnation runt Bergaskolan enligt förslag framtaget av Sweco sommaren 2025
- Övergångsställe och översyn av radier vid Nybrogatan-Ågatan, enligt utredning för Bergaskolan av Sweco 2023
- På sikt kan gåendes, men framförallt cyklisters, framkomlighet öka genom att införa regleringar som främjar cyklister på Nybrogatan och Ågatan
- Lågt parkeringstal innebär färre motorfordonsrörelser

Kommunen tog 2023 fram en grov kostnadsbedömning, där ombyggnation av korsningen Nybrogatan-Ågatan och Viggebyvägen, inklusive gångstråk till Bergaskolan, ingick. Åtgärderna föreslogs i utredningen för Bergaskolan 2023. Kommunens kalkyl landade på närmre 3 miljoner. Eftersom enbart Nybrogatan-Ågatan föreslås inom ramen för den här utredningen, antas att kalkylen för genomförande är lägre än 3 miljoner. Att införa andra regleringar eller arbeta med parkeringstal kostar framförallt arbetstid för kommunens tjänstepersoner.