

Gnesta kommun

# Trafikutredning Gnesta centrum

Uppdragsnr.: 1091119 Dokumentnr.: 1 Datum: 2025-01-31



**Uppdragsgivare:** Gnesta kommun  
**Uppdragsgivarens kontaktperson:** Tomas Enqvist  
**Konsult:** Norconsult Sverige AB, Hantverkargatan 5K, 112 21 Stockholm  
**Uppdragsledare:** Fredrik Asphult  
**Handläggare:** Lina Sköldberg  
Kattie Yousefi

| Revision | Datum      | Beskrivning         | Upprättat                | Granskat  | Godkänt    |
|----------|------------|---------------------|--------------------------|-----------|------------|
| 1        | 2025-01-31 | Slutleverans        | L. Sköldberg, K. Yousefi | S. Swartz | F. Asphult |
| 0.1      | 2024-11-15 | Granskningshandling | L. Sköldberg, K. Yousefi | S. Swartz | F.Asphult  |
|          |            |                     |                          |           |            |

Detta dokument är framtaget av Norconsult som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

## ► Sammanfattning

Gnesta kommun arbetar med en detaljplan för ortens mest centrala kvarter. Detaljplanen syftar till att komplettera kvarteret med bostäder samtidigt som kvarteret utgör huvuddelen av ortens centrum. I samband med framtagandet av detaljplanen för centrumkvarteret har Norconsult AB fått i uppdrag att genomföra en trafikutredning. Utredningen syftar till att illustrera översiktliga förslag på hur trafikfunktionerna och parkeringarna runt centrumkvarteret kan lösas på bästa sätt samt beskriva behov av åtgärder i samband med en ombyggnation av kvarteret. Genom de förslag vi tar fram kan Gnesta centrum utvecklas till en mer sammanhängande, trafiksäker och attraktiv stadsmiljö. Torggatan och Stora Torget utformas för att gynna fotgängare och cyklister samt öka social interaktion, medan Storgatans upplevda barriärkänsla minskas. Optimering av parkeringsutrymmen stödjer stadens tillgänglighet för boende och besökare. Sammanfattningsvis lägger dessa åtgärder en stabil grund för en hållbar och levande stadskärna som stärker Gnesta centrum's attraktivitet och funktionalitet.

Trafikutredningen består av sju delar. I de två första delarna redovisas nulägesbeskrivning och förutsättningar för samtliga trafikslag i området idag. I del tre, fyra och fem fokuserar vi på Torggatan, Stora Torget respektive Storgatan och ger översiktliga förslag på hur trafikfunktionerna kan lösas samt beskriver behov av åtgärder. För de två förstnämnda, Torggatan och Stora Torget, görs detta genom att vi utvärderar tre alternativa utformningsförslag framtagna av Gnesta kommun och föreslår rekommenderade alternativ. I del sex utreder vi hur parkeringarna runt centrumkvarteret ska fungera på bästa sätt samt beskriver behov av åtgärder i samband med en framtida ombyggnation av kvarteret. I den sista delen dras sammanfattande slutsatser.

Tre utformningsalternativ för Torggatan har analyserats för att förbättra säkerheten och tillgängligheten. Utformningsalternativ 1, som innebär att enkelriktad Torggatan västerut, föreslås som den mest lämpliga lösningen. Detta alternativ möjliggör en bredare gång- och cykelbana för ökad trafiksäkerhet, samtidigt som antalet parkeringsplatser i stort kan behållas. De andra alternativen, med dubbelriktad trafik längs Torggatan och långsgående parkering eller ett Shared space-koncept, innebär en minskning av antalet befintliga parkeringsplatser. Enkelriktningen bedöms vara det mest lämpliga alternativet för Torggatan med hänsyn till trafiksäkerhet, tillgänglighet och antalet parkeringsplatser som tillgodoses.

Vidare har även tre utformningsalternativ studerats för att skapa en mer inbjudande miljö vid Stora Torget. Alternativ 3, som omvandlar Stora Torget till en gågata, rekommenderas eftersom det skapar en attraktiv och trafiksäker plats för fotgängare, med utrymme för sociala aktiviteter, torghandel och uteserveringar. Här tillåts endast motorfordonstrafik för leveranser, boende och personer med särskilda behov, vilket stärker torgets roll som en central mötesplats. Detta alternativ främjar Gnesta centrum som en levande och tillgänglig miljö.

I utvecklingsplanen för Gnesta centrum framhålls Storgatan som en barriär vars trafiksituation bör ses över. Norconsult AB har därför tagit fram förslag på trafiksäkerhetshöjande åtgärder för Storgatan. Förslagen inkluderar en upphöjd korsning och en korsning med utmarkerade övergångsställen samt hastighetssäkrade gång- och cykelvägar för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter. Det föreslås även att en befintlig trafiksignal bör tas bort till förmån för säkra övergångsställen, vilket passar stadsmiljön i Gnesta centrum bättre. En separat gång- och cykelbana föreslås längs Storgatan för att binda ihop gång- och cykelnätet i centrumområdet och minska konflikter mellan cyklister och motortrafik.

Gnesta kommun står inför ett ökat behov av parkeringsplatser i takt med tillväxten av bostäder och befolkning. För att möta detta behov har olika parkeringsytor undersökts och förslag för optimering av dessa har tagits fram.

Till följd av det nya bebyggelseförslaget så kommer nuvarande parkering vid Coop och godsmagasinstomten bebyggas och förändringar på Storgatan samt Tingshusgatan medföra att besöksparkeringar kommer att försvinna. Nya parkeringsplatser ska tillskapas genom att bygga om nuvarande pendlerparkering mellan ICA och godsmagasinstomten samt komplettera med parkeringar längs Torggatan. Det totala antalet besöksparkeringar kommer därmed att minska med cirka 25 platser. För att tillskapa ytterligare besöksplatser i centrumområdet kan pendlerparkeringen norr om spåren byggas ut med fler platser och nuvarande pendlerparkeringar söder om spåren kan göras om till besöksparkering.

För att tillgodose behovet av boendeparkering till det nya centrumkvarteret föreslås en parkeringsyta med cirka 40 platser tillskapas på nuvarande boulevarderna vid Juristgatan.

## ► Innehåll

|          |                                             |           |
|----------|---------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inledning</b>                            | <b>6</b>  |
| 1.1      | Bakgrund                                    | 7         |
| 1.2      | Syfte                                       | 8         |
| 1.3      | Avgränsning                                 | 8         |
| 1.4      | Planerad bebyggelse                         | 9         |
| <b>2</b> | <b>Nulägesbeskrivning</b>                   | <b>11</b> |
| 2.1      | Målpunkter                                  | 11        |
| 2.2      | Gång- och cykeltrafik                       | 11        |
| 2.3      | Kollektivtrafik                             | 13        |
| 2.4      | Biltrafik                                   | 14        |
| 2.5      | Parkering                                   | 17        |
| 2.6      | Lastzon                                     | 19        |
| <b>3</b> | <b>Utformningsförslag Torggatan</b>         | <b>21</b> |
| 3.1      | Alternativ 1 – Enkelriktning                | 21        |
| 3.2      | Alternativ 2 – Längsgående parkering        | 22        |
| 3.3      | Alternativ 3 – Shared space                 | 23        |
| 3.4      | Rekommenderat alternativ                    | 25        |
| <b>4</b> | <b>Utformningsförslag Stora Torget</b>      | <b>27</b> |
| 4.1      | Alternativ 1 – Tingshusgatan blir torg      | 28        |
| 4.2      | Alternativ 2 – Likt befintligt              | 30        |
| 4.3      | Alternativ 3 – Gatan Stora torget blir torg | 31        |
| 4.4      | Rekommenderat alternativ                    | 32        |
| <b>5</b> | <b>Utformningsförslag Storgatan</b>         | <b>34</b> |
| 5.1      | Trafikanalys                                | 34        |
| 5.2      | Utformningsförslag                          | 35        |
| <b>6</b> | <b>Parkering</b>                            | <b>37</b> |
| 6.1      | Pendlarparkering                            | 37        |
| 6.2      | Coop                                        | 38        |
| 6.3      | Boulebanan                                  | 38        |
| <b>7</b> | <b>Slutsats</b>                             | <b>40</b> |

## 8 Referenser

41

# 1 Inledning

Kommunstyrelsen för Gnesta kommun beslutade i december år 2012 att det behövs en plan för att utveckla och vitalisera Gnesta centrum. Syftet med utvecklingsplanen är att utreda och belysa olika åtgärder som kan göra centrum mer attraktivt. I utvecklingsplanen anges bland annat att det finns goda möjligheter att komplettera med ny bebyggelse och förtäta på flera platser inom centrumkvarteret. Att förtäta de mest centrala delarna av Gnesta tar vara på platsens styrkor och ger goda förutsättningar för att skapa attraktiva vistelsemiljöer och förutsättningar för hållbart resande genom det sjönära läget i anslutning till handel och kommunikationer (Gnesta kommun, 2018). Se överblick av utvecklingsplanen i Figur 1 nedan.

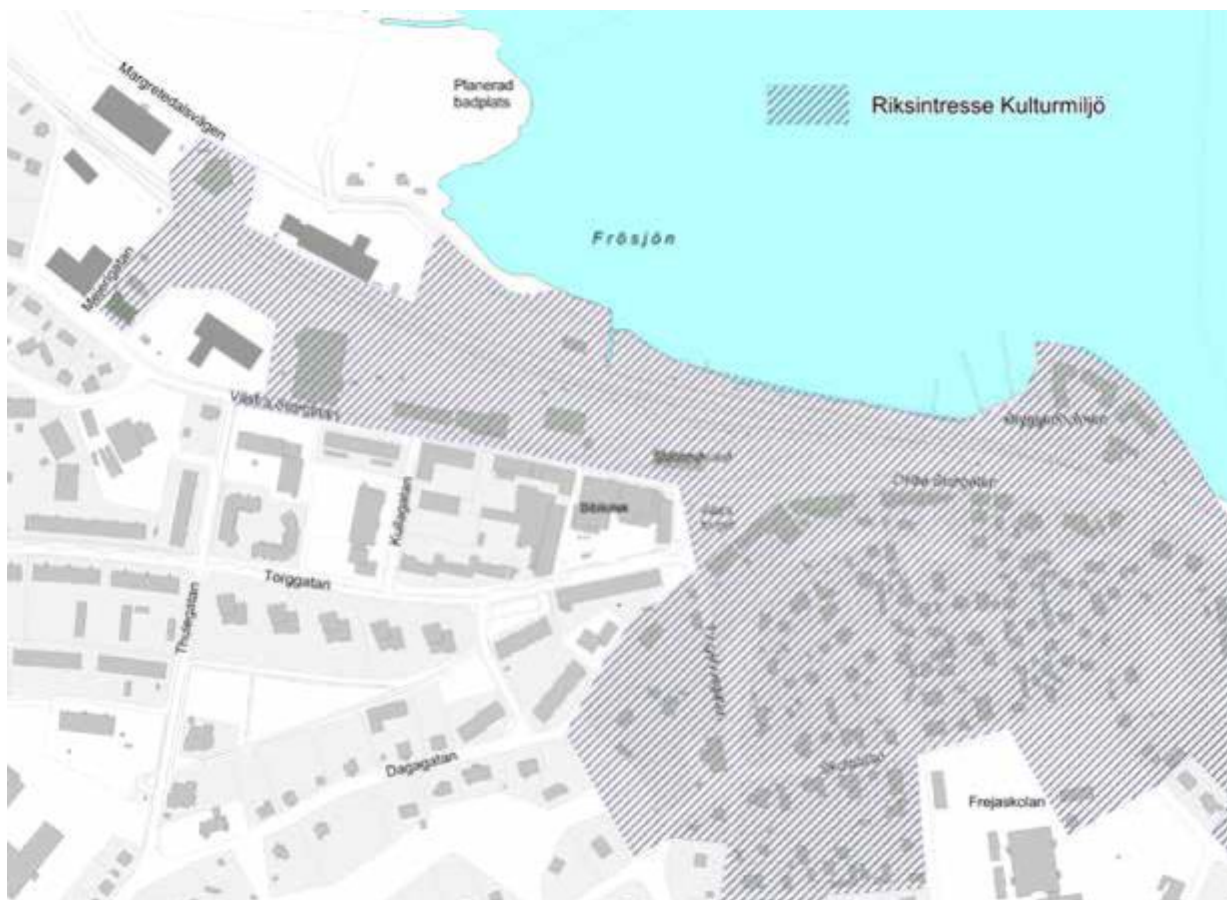


Figur 1. Överblick av utvecklingsplan för Gnesta centrum. Källa: Gnesta kommun (2024).

Gnesta kommun arbetar därför med en detaljplan för ortens mest centrala kvarter. Detaljplanen syftar till att komplettera kvarteret med bostäder samtidigt som kvarteret utgör huvuddelen av ortens centrum. I samband med framtagandet av detaljplanen för centrumkvarteret har Norconsult AB även fått i uppdrag att genomföra en trafikutredning. Utredningen syftar till att illustrera översiktliga förslag på hur trafikfunktionerna och parkeringarna runt centrumkvarteret kan lösas på bästa sätt samt beskriva behov av åtgärder i samband med en ombyggnation av kvarteret.

## 1.1 Bakgrund

Gnesta stationssamhälle växte fram i samband med Västra stambanans tillkomst och speglar samhällets utveckling från år 1857, då järnvägstrafiken startade, fram till modern tid. Hela området kring stationen och på Gnestahöjden är av riksintresse för kulturmiljövården, se Figur 2 nedan. Enligt miljöbalken ska områden av riksintresse för kulturmiljövården skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. Övrig bebyggelse i centrala Gnesta, utanför området för riksintresse, tillkom till allra största del under perioden 1930–1960 och är huvudsakligen bostäder.



Figur 2. Riksintresse för kulturmiljövården kring Gnesta stationsområde. Källa: Gnesta kommun (2024).

Under 2000-talet har olika bostadsprojekt såsom Cirkustomten, Stenstagatan, Bryggeriholmen och Thulegatan tillkommit i centrum. Under samma period tillkom bygganden där ICA och Systembolaget idag är lokaliserade. Från år 2015 och framåt har området norr om järnvägen utvecklats med ny bostadsbebyggelse.

Gnesta centrum är i dagsläget ganska lågt exploaterade med en bebyggelse som varierar från 1-4 våningar. Några inslag av 6-våningshus finns i form av punkthus. Stora ytor upptas av enklare byggnader, asfaltsytor och parkeringar. Boendemiljön i centrum kan därför förbättras där bostäderna i de mest centrala delarna omges av parkeringsytor av skiftande slag. I de centrala delarna saknas också tydliga gaturum, bland annat längs Västra Storgatan, Torggatan och Stora Torget.

Det finns få centralt belägna bostadsrätter i området idag. Bostäderna upplåts i huvudsak med hyresrätt där det kommunala bostadsbolaget Gnestahem är den största aktören. Det finns också att antal privata

fastighetsägare med små bestånd. Gnesta kommun har dock en ambition om att öka befolkningen med 2 % per år. För att klara en sådan ökning behöver bostadsbyggande öka till 90-170 bostäder per år. Cirka 70 % av bostäderna förväntas tillkomma i Gnesta tätort.

Utvecklingsplanen för Gnesta centrum, se överblick i Figur 1, ska således medverka till en tätare bebyggelse. Den nya bebyggelsen ska, förutom att bidra med nya bostäder, även bidra till att försköna stadsmiljön och förbättrade trafikfunktioner (Gnesta kommun, 2018).

## 1.2 Syfte

Syftet med denna trafikutredning är att genomföra en nulägesanalys av trafikfunktionerna i centrumkvarteret, ta fram översiktliga förslag för trafikfunktionerna och åtgärder för Torggatan, Storgatan och Stora Torget. Därutöver syftar trafikutredningen till att utreda utpekade parkeringar runt centrumkvarteret och ta fram förslag och åtgärder kopplade till detta.

## 1.3 Avgränsning

I sak avgränsas utredningen därför till trafikfrågor såsom gators funktion och utformning samt parkering.

Den geografiska avgränsningen för trafikutredningen har satts av beställaren och visas i Figur 3 nedan.



Figur 3. Den geografiska avgränsningen för utredningen. Orange är planområde för detaljplanen, blått är utredningsområdet som uppdraget omfattar och grönt är Stora Torget som är ett tillägg i uppdraget. Källa: Gnesta kommun (2024).

## 1.4 Planerad bebyggelse

Detaljplanen för Gnesta centrum syftar till en centrumomvandling för att stärka Gnestas stadskärna och möjliggöra utökat innehåll med bostäder och handel. Den nya bebyggelsen ansluter till platsens karaktär samt skala och inordnas i bebyggelsemiljön som utgör riksintresset för kulturmiljön.

Kvarteret mellan Stora Torget och Marieströmsgatan beräknas enligt planförslaget rymma 6200 m<sup>2</sup> bostäder (cirka 65 lägenheter), 2000 m<sup>2</sup> handel, 1000 m<sup>2</sup> butik (dagligvaruhandel) för Coop samt 900 m<sup>2</sup> bibliotek, medborgarkontor och annan offentlig verksamhet. Parkeringshuset ger ett tillskott på cirka 50 parkeringsplatser.

Huskroppen i korsningen Västra Storgatan-Marieströmsgatan får butiker, bibliotekscafé, tidningsavdelning och livsmedelsbutik i markplan. Marieströmsgatan bibehålls som gågata med småstadskaraktär och butikslokaler i markplan.

Förslaget omfattar även en del av Marieströmskvarteret, idag bebyggt med det så kallade Postenhuset. Byggnaden rymmer idag 24 lägenheter, butiker och restaurang i bottenplan samt ett större garage/lastintag mot gården. Denna del av Marieströmskvarteret ska enligt planförslaget få två nya bostadshus i fyra till fem plan med kommersiella lokaler i markplan mot Marieströmsgatan. Förslaget beräknas rymma 4800 m<sup>2</sup> bostäder vilket motsvarar cirka 50 lägenheter och 800 m<sup>2</sup> handel.

En viktig aspekt i den nya bebyggelsen är att öppna upp Marieströmskvarteret. Detta för att bidra till en småstadskaraktär och möjliggöra att informella vägar, fler passager och gågator genom kvarteren. Det kan i sin tur möjliggöra för en tillgänglighet som ger en mer öppen och tillåtande upplevelse av staden

I centrumkvarteret föreslås även ett parkeringshus på markplan inne i kvarteret som förser de nya bostäderna med cirka 50 platser. Parkeringshuset överbyggs med en innergård för de planerade bostäderna.

Slutligen se sammanställning av ytor för planerad bebyggelse nedan:

- Bostäder, cirka 115 lägenheter á 70 m<sup>2</sup> – 11000 m<sup>2</sup>
- Handel – 2800 m<sup>2</sup>
- Dagligvarubutik – 1000 m<sup>2</sup>
- Bibliotek, medborgarhus och annan offentlig verksamhet – 900 m<sup>2</sup>



Figur 4. Fågelderspektiv förslag till nytt centrum. Skiss av Ahlqvist och Almqvist arkitekter.

## 2 Nulägesbeskrivning

Gnesta är en småstad med blandad bebyggelse från olika epoker. Gnesta centrum kännetecknas av ett stort handelsutbud samtidigt som det är nära många vardagliga målpunkter.

### 2.1 Målpunkter

Det finns flera närliggande målpunkter i Gnesta centrum i form av dagligvaruhandel, verksamheter, arbetsplatser, skolor, idrottsytor och rekreationsområden. Se Figur 5 nedan.

Viktiga målpunkter i omgivningen är bland annat Gnesta station, Stora Torget, idrottsanläggningarna Frejashallen och Skillingavallen, skolor och förskolor samt två dagligvarubutiker.



Figur 5. Centrala målpunkter inom och i närhet utav utredningsområdet. Källa: Lantmäteriet (2024) samt egen bearbetning.

### 2.2 Gång- och cykeltrafik

I Gnesta tätort finns ett utbyggt gång- och cykelbanenät, se Figur 6 nedan. I dagsläget saknas dock några länkar för att cykelvägnätet ska vara sammanhängande och i vissa fall är cyklister hänvisade till kombinerade gång- och cykelbanor och ibland till blandtrafik i körbanor. Några trottoarer och cykelpassager vid korsningspunkter behöver även ses över ur trafiksäkerhetssynpunkt. Bland annat behöver några breddas

och vissa övergångsställen behöver trafiksäkerhetshöjande åtgärder (Gnesta kommun, 2024). För att tillgodose god trygghet för gång- och cykeltrafikanter behöver också vissa sträckor belysning. Detta är särskilt viktigt under dygnets mörka timmar och vid dåliga väderförhållanden.



Figur 6. Gång- och cykelvägnätet i Gnesta tätort. Källa: Lantmäteriet (2024) samt egen bearbetning.

Det saknas även cykelbanor mellan centralorten och kommunens övriga orter. På de vägarna är Trafikverket väghållare. Detta innebär att Gnesta kommun måste planera i samverkan med Trafikverket och Region Sörmland vid eventuell utbyggnad av cykelbanenätet.

I Gnesta tätort är det maximala avståndet mellan centrum och tätortens ytterkant två kilometer. Detta innebär att det finns stor potential att öka gångtrafik och cykling inom orterna. Det finns dock också ett antal utmaningar för att öka andelen gång- och cykeltrafikanter i Gnesta kommun. Liksom i många andra svenska kommuner är många kvarter gestaltade utifrån bilens framkomlighet med raka och breda gator. Det bjuder in till höga hastigheter och ger en sämre möjlighet för gång- och cykeltrafikanter att röra sig på ett säkert sätt. I

Gnesta tätort är topografin också en utmaning eftersom stora delar av bebyggelsen ligger på höjder (Gnesta kommun, 2024).

2.3 Kollektivtrafik

Gnesta kommun ligger 65 kilometer sydväst om Stockholm och med goda kommunikationer är det möjligt att nå såväl Stockholm som Nyköping och Skavsta flygplats på 35 minuter. Dagligen pendlar omkring 2 900 Gnestabor till arbeten i andra kommuner, varav omkring 1 200 till Södertälje och 600 till Stockholms stad. 800 personer pendlar till Gnesta kommun, främst från Södertälje kommun. Pendlingsgraden är över 50 procent och kommunen tillhör Stockholms arbetsmarknadsregion (Gnesta kommun, 2023).

Centrala Gnesta har en väl utbyggd kollektivtrafik med bussar, pendeltåg regionaltåg, och det är lätt att förflytta sig såväl till och från kommunen som inom kommunen. Kollektivtrafiken i Gnesta kommun utförs av Sörmlandstrafiken, Mälardalstrafiken och SL.

I centrumkvarteret finns Gnesta station som är en central bytespunkt för kommunens kollektivtrafik. Gnesta station trafikeras av både lokala pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg. Noterbart är att de flesta tåg som trafikerar spåren genom Gnesta är snabbtåg som gör det utan att stanna på stationen. Det genererar buller utan att öka de lokala förutsättningarna för hållbart resande. De tåg som gör uppehåll på Gnesta station är pendeltågen som har slutstation i Gnesta och regionaltågen mellan Hallsberg och Stockholm central.

På Gnesta station finns förutom tillgång till tågtrafik även en bussterminal. Bussterminalen trafikeras av SL:s och Sörmlandstrafikens bussar. Se Tabell 1 nedan för att se vilka busslinjers som trafikerar Gnesta station.

Tabell 1. Busslinjer som trafikerar Gnesta station. Källa: Sörmlandstrafiken (2024).

| Linje                   | Riktning                                   |
|-------------------------|--------------------------------------------|
| 514 (Sörmlandstrafiken) | Ehrendal-Dansut                            |
| 525 (Sörmlandstrafiken) | Nyköping                                   |
| 543 (Sörmlandstrafiken) | Laxne-Läggesta                             |
| 551 (Sörmlandstrafiken) | Trosa (via Vagnhärad)                      |
| 589 (Sörmlandstrafiken) | Flen (via Björnlunda-Stjärnhov-Sparreholm) |
| 759 (Sörmlandstrafiken) | Nyköping (via Tystberga)                   |
| 786 (SL)                | Järna station-Gnesta station               |

Genom en väl utbyggd kollektivtrafik med bussar, pendeltåg, regionaltåg, och pendeltåg är det lätt att förflytta sig såväl till och från kommunen som inom kommunen. Kollektivtrafiken i Gnesta kommun utförs av Sörmlandstrafiken, Mälardalstrafik och SL.



Figur 7. Gnesta station.

## 2.4 Biltrafik

Gnesta är utformat enligt ett stadsplaneringsideal som prioriterade bilen som det primära transportmedlet. Detta har resulterat i att Gnesta idag har en stadsstruktur med breda gator och rymliga gaturum, som tillåter högre hastigheter. Dessutom finns det många parkeringsplatser inom centrumkvarteret som medför att det är enkelt att färdas till olika målpunkter med bil som främsta transportmedlet.

För att ta sig till Gnesta centrum finns det flera alternativa körvägar. Östra och Västra Storgatan samt Tingshusgatan är de huvudsakliga tillfarterna till Gnesta centrum. Därifrån kan man köra vidare till respektive målpunkt och parkering, se Figur 8 nedan.



Figur 8. Infartsgator till Gnesta centrum. Källa: Lantmäteriet (2024) samt egen bearbetning.

Högsta tillåtna hastighet på Västra och Östra Storgatan, Torggatan och Thulegatan är 40 km/h. Se Figur 9 nedan för översikt över benämnda gator. På övriga gator i centrum är högsta tillåtna hastighet 30 km/h.



Figur 9. Översikt över benämnda gator i centrala Gnesta. Källa: Lantmäteriet (2024) samt egen bearbetning.

Trafikflöden för biltrafik som redovisar årsmedeldygnstrafik (ÅDT) för år 2024 har tillhandahållits från Gnesta kommun. Se summering i Figur 10 nedan.



Figur 10. Trafikmätningar genomförda av Gnesta kommun hösten 2024.

Enligt olycksstatistik från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) dit trafikolyckor inrapporteras av Polismyndigheten och sjukvården till Transportstyrelsen, har det totalt inträffat sju personskadeolyckor mellan år 2014 till 2024 inom utredningsområdet som omfattar Stora Torget, Östra och Västra Storgatan, Tingshusgatan samt Torggatan. Fem av dessa olyckor har varit med lindrig personskada och två olyckor med måttlig personskada. Majoriteten av olyckorna har varit singelolyckor för fotgängare, vilket kan tyda på att det finns ett behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder för fotgängare.

## 2.5 Parkering

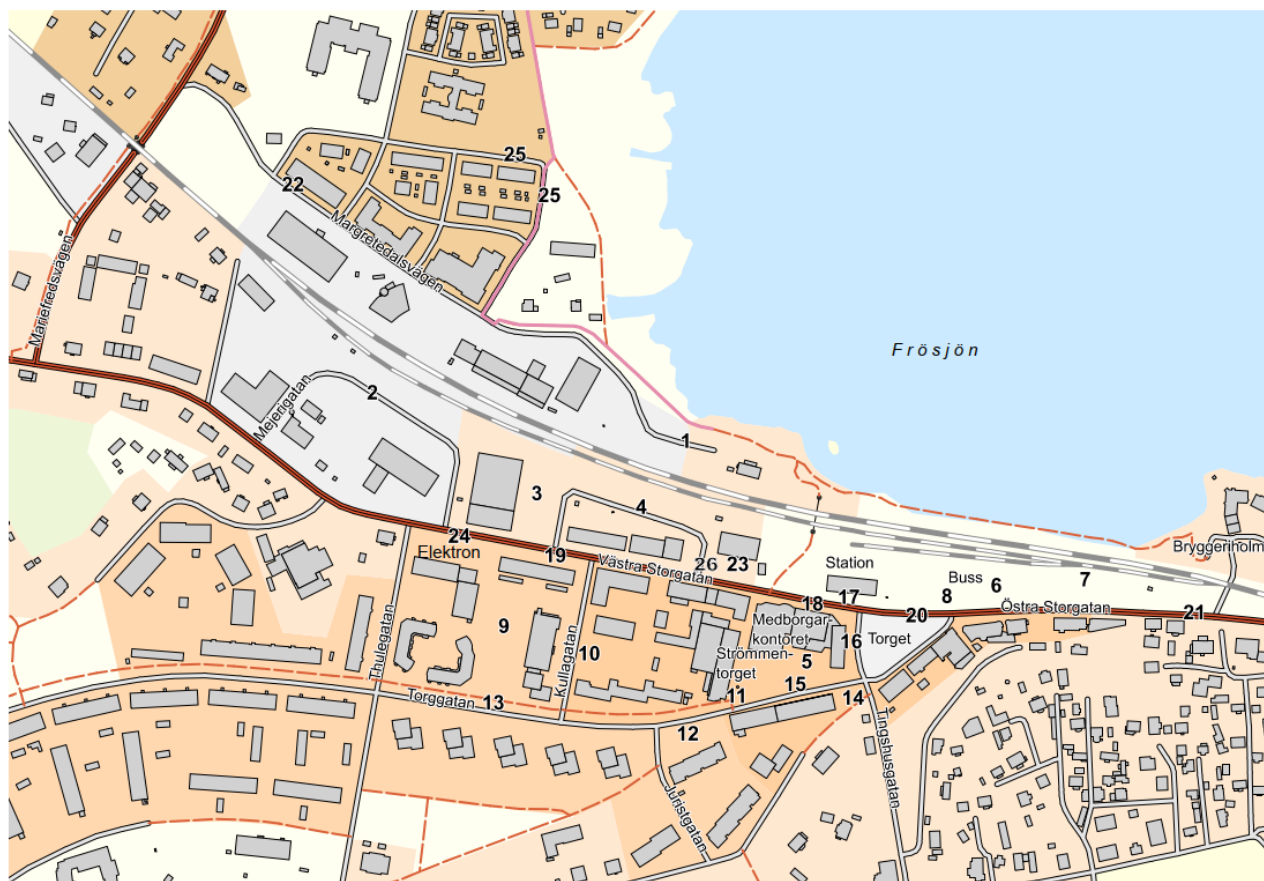
Stora ytor i centrumkvarteret tas idag upp av parkeringar. Enligt den parkeringsinventering som genomfördes av Norconsult AB under år 2023, beräknades det total antalet parkeringsplatser för besökare inom Gnesta tätort till 650 parkeringar.

Antalet platser som tillåter parkering i upp till 24 timmar beräknades vid inventeringen till cirka 340. Antalet platser som tillåter parkering i upp till 2 timmar med p-skiva beräknades till cirka 160. Antalet platser med tillåten parkering mellan 4–6 timmar beräknades till cirka 80. Antalet platser om tillåter parkering mellan 5 minuter upp till 1 timme beräknades till cirka 45. Se Tabell 2 nedan för samtliga parkeringsplatser i Gnesta centrum samt Figur 11 för parkeringsplatsernas placering.

Tabell 2. Parkering i Gnesta centrum. Källa: Norconsult (2023).

| Plats                                                            | Parkeringsreglering                  | Antal |
|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------|
| 1. Margretedalsvägen/Pendlarparkering vid Gnesta Strand          | 8 dygn                               | 21    |
|                                                                  | 2 tim p-skiva (8-19)                 | 9     |
|                                                                  | 24 tim                               | 101   |
|                                                                  | 24 tim (parkeringsstillstånd)        | 2     |
| 2. Västra Storgatan 20/Bakom gamla mejeriet                      | 24 tim                               | 15    |
|                                                                  | 24 tim (parkeringsstillstånd)        | 4     |
|                                                                  | 24 tim (buss, långtradare, husvagn)  | 4     |
| 3. ICA:s parkering                                               | 2 tim p-skiva                        | 53    |
|                                                                  | 2 tim (parkeringsstillstånd)         | 3     |
| 4. Mellan ICA och Auktionisten längs järnvägen                   | 24 tim p-skiva                       | 39    |
|                                                                  | 24 tim (parkeringsstillstånd)        | 4     |
|                                                                  | 2 tim p-skiva (8-19)                 | 34    |
| 5. Coop:s parkering                                              | 2 tim p-skiva                        | 23    |
|                                                                  | 2 tim p-skiva (parkeringsstillstånd) | 2     |
| 6. Västra Storgatan 2/Vid busstorget                             | 30 min                               | 9     |
|                                                                  | 3 tim (parkeringsstillstånd)         | 3     |
| 7. Västra Storgatan 2/Pendlarparkeringen vid stationen           | 24 tim                               | 64    |
| 8. Östra Storgatan vid busstorget                                | 15 min                               | 3     |
| 9. Kullagatan 4/Parkering bakom Elektron                         | 24 tim                               | 41    |
|                                                                  | 3 tim                                | 16    |
|                                                                  | 24 tim (parkeringsstillstånd)        | 2     |
| 10. Utmed Kullagatan                                             | 24 tim                               | 12    |
| 11. Torggatan vid Apoteket                                       | 5 min                                | 2     |
| 12. Torggatan/Juristgatan                                        | 24 tim                               | 13    |
| 13. Torggatan mellan Apoteket och Thulegatan                     | 24 tim                               | 15    |
| 14. Tingshusgatan/Torggatan                                      | 2 tim p-skiva                        | 4     |
| 15. Torggatan utanför Strömmementorget                           | 2 tim p-skiva                        | 20    |
|                                                                  | 24 tim (parkeringsstillstånd)        | 2     |
|                                                                  | 24 tim (motorcykel)                  | 1     |
| 16. Tingshusgatan utanför Guldsomens                             | 2 tim p-skiva (8-19)                 | 10    |
|                                                                  | P (parkeringsstillstånd)             | 1     |
| 17. Utanför stationshuset                                        | 15 min                               | 6     |
| 18. Västra Storgatan utanför Coop                                | 1 tim p-skiva                        | 3     |
| 19. Västra Storgatan 11 utanför Gnesta Sportbutik                | 1 tim p-skiva                        | 4     |
| 20. Utmed Östra Storgatan från Tingshusgatan till Bryggeriholmen | 1 tim                                | 12    |
| 21. Utmed Östra Storgatan mittemot infart till Bryggeriholmen    | P                                    | 4     |

|                                           |                              |    |
|-------------------------------------------|------------------------------|----|
| 22. Utmed Margrethedalsvägen              | 6 tim                        | 25 |
|                                           | 24 tim (parkeringstillstånd) | 6  |
| 23. Västra Storgatan utanför Auktionisten | 4 tim p-skiva                | 28 |
| 24. Utmed Kommunhuset                     | 30 min (vardagar 9-18)       | 6  |
|                                           | 24 tim (övrig tid)           | 6  |
| 25. Järnvägsgränd                         | 6 tim                        | 8  |
|                                           | 24 tim (parkeringstillstånd) | 3  |
| 26. Utanför Gnesta Färghus                | 2 tim p-skiva (8-19)         | 6  |



Figur 11. Överblick av placering av parkeringsplatser i Gnesta centrum. Siffrorna i svart text avser placeringarna. Källa: Norconsult (2023).

## 2.6 Lastzon

I Gnesta centrum finns två lastzoner på Mejerigatan bakom ICA och en lastzon vid Torggatan vid Coops parkering för att underlätta leveranser till butiker och företag. Lastzonerna är markerade med skyltar och är

strategiskt placerade nära butiker och andra kommersiella verksamheter. Se Figur 12 nedan för en översikt över lastzonerna i Gnesta centrum.

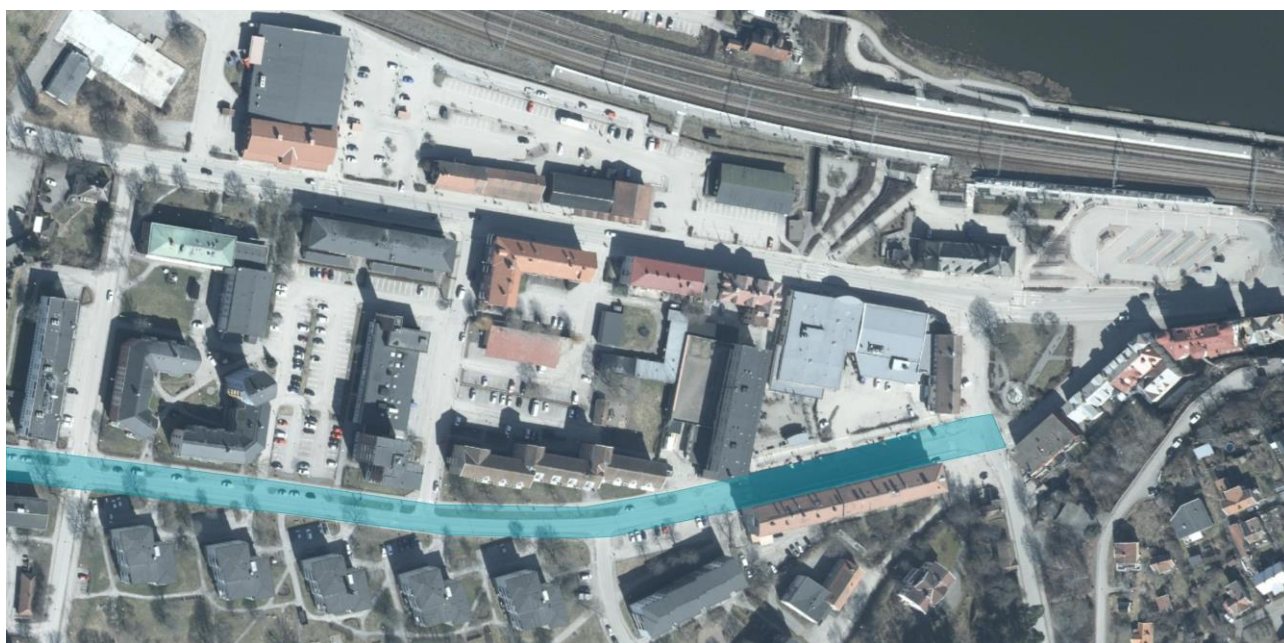


Figur 12. Lastzoner i Gnesta centrum. Källa: Lantmäteriet (2024) samt egen bearbetning.

### 3 Utformningsförslag Torggatan

Torggatan är en central gata i Gnesta centrum som fyller en viktig funktion som både genomfartsled och handelsgata. Gatan utgörs idag av stora parkeringsytor samt butiker på ena sidan av gatan. Torggatan, inom radien för utredningsområdet, har idag en kapacitet på 24 parkeringsplatser, 2 parkeringsplatser för rörelsehindrade personer (RHP) samt 2 parkeringsplatser för motorcykelfordon (MC).

Torggatan har en gatubredd på 6,5 meter och gångbanor löper längs båda sidor av gatan. Cykeltrafiken är däremot hänvisad till blandtrafik, vilket innebär att cyklister delar körbanan med motorfordon, vilket kan utgöra en trafiksäkerhetsrisk för cyklister.



Figur 13. Torggatan illustreras i blått.

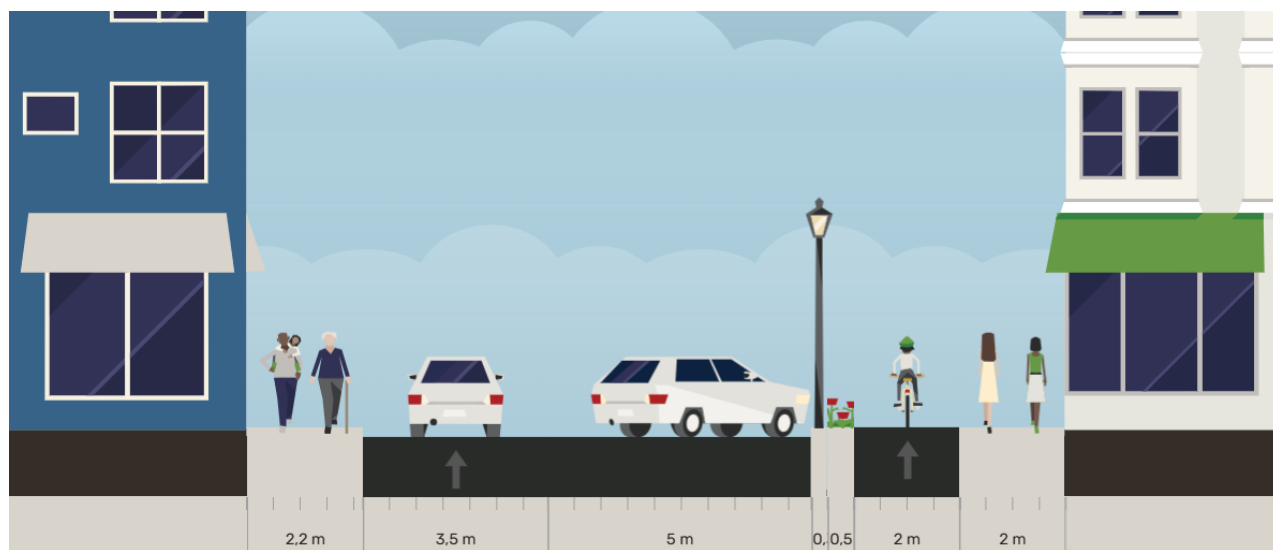
I Gnesta kommuns utvecklingsplan för centrum framgår att Torggatan i nuläget saknar ett tydligt gaturum, och att gatan bör rustas upp för att få mer stadsgatukaraktär. För att stärka Torggatans stadskaraktär föreslås att gatans utformning ses över i samband med ombyggnaden av centrumkvarteret (Gnesta kommun, 2018).

För Torggatan har tre olika utformningsalternativ framtagna av Gnesta kommun analyserats och utvärderats. Samtliga alternativ har såväl fördelar som nackdelar med hänsyn till trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och antal parkeringsplatser. Gnesta kommun har föreslagit att en enkelriktning av Torggatan, främst för att skapa utrymme för en gång- och cykelbana och många parkeringsplatser, samt för att möjliggöra plantering av träd och en förbättrad hantering av dagvatten, bör utredas som ett huvudalternativ. I följande avsnitt redovisas samtliga utformningsalternativ samt vilket av dessa som rekommenderas.

#### 3.1 Alternativ 1 – Enkelriktning

I utformningsalternativ 1 föreslås Torggatan göras enkelriktad med riktning västerut. Detta innebär att fordon längs Torggatan endast kan färdas i en riktning, vilket bidrar till ett mer strukturerat trafikflöde längs gatan. Enkelriktningen bidrar också till att öka trafiksäkerheten för såväl fotgängare som cyklister genom att skapa tydligare trafikströmmar.

Förslaget medger utrymme för god standard enligt teknisk handbok för Gnesta kommun. Det innebär en 3,5 meter bred körbana, vilket tillgodoser tillräckligt utrymme för fordon att passera på ett säkert sätt utan att skapa trängsel. Enligt utformningsalternativ 1 föreslås även en 4 meter bred gång- och cykelbana, utrustad med belysning, se Figur 14 nedan. Föreslagen utformning uppfyller därmed kraven för god standard, enligt teknisk handbok för Gnesta kommun (Gnesta kommun, 2019). Längs södra sidan av Torggatan föreslås befintligt trottoar i stort behållas.



Figur 14. Illustrering av sektion för Torggatan enligt utformningsalternativ 1. Källa: Streetmix (2024).

Enligt utformningsalternativ 1 sker parkering likt befintligt med snedställda parkeringsplatser vilket i sektionen tar cirka 5,3 meter i bredd. På grund av bebyggelsen i kvarteret norr om gatan behövs en leveransficka och plats för dagvattenhantering, men i övrigt innebär detta alternativ totalt 21 parkeringsplatser varav 1 för rörelsehindrade personer (RHP). Det säkerställer fortsatt god tillgång till parkering i centrumkvarteret.

Att enkelrikta Torggatan kan dock innebära vissa begränsningar för flexibiliteten i det lokala vägnätet, eftersom gatan inte längre kommer vara tillgänglig för genomfart i båda riktningar. Trafikflöden från Torggatan kommer att förflyttas till närliggande gator som Kullagatan, Västra Storgatan och Tingshusgatan. Baserat på genomförda trafikmätningar, som visar att cirka 1 300 fordon passerar Torggatan per dygn, bedöms denna omfördelning inte leda till någon betydande påverkan på trafikflödet i området. Kapaciteten på de närliggande gatorna anses vara tillräcklig för att hantera den ökade trafikmängden utan att orsaka större köbildningar eller försämrad framkomlighet.

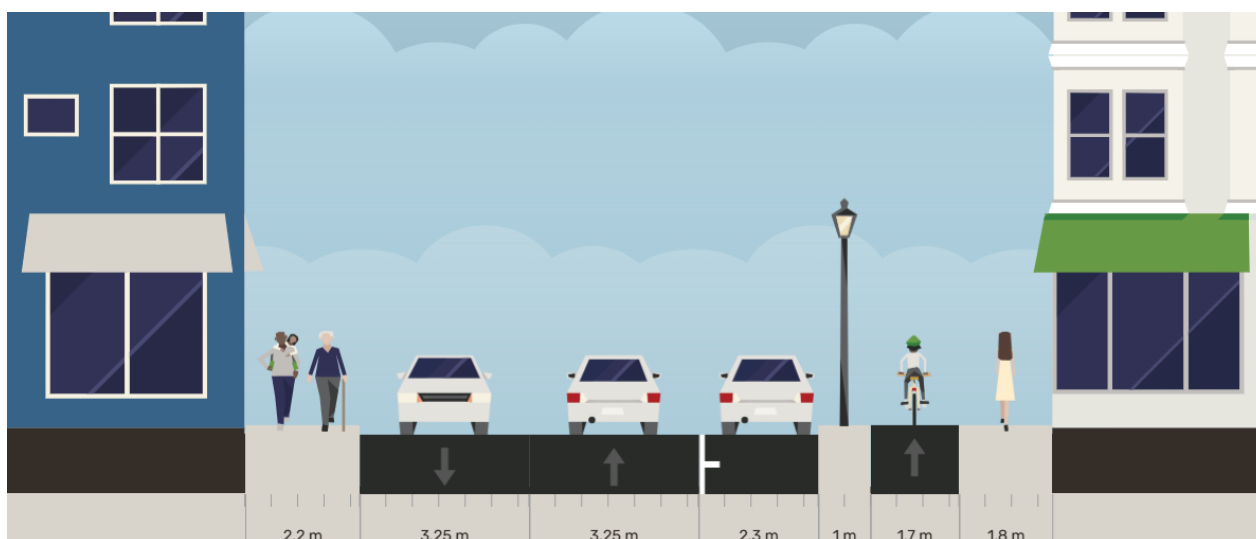
Sammantaget innebär utformningsalternativ 1 att Torggatan görs enkelriktad med en körbanebredd på 3,5 meter för att få till en 4 meter bred gång- och cykelbana, som uppfyller krav för god standard enligt teknisk handbok för Gnesta kommun (Gnesta kommun, 2019) och förbättrar tillgängligheten, trafiksäkerheten och tryggheten för gång- och cykeltrafikanter längs Torggatan.

### 3.2 Alternativ 2 – Längsgående parkering

Enligt utformningsalternativ 2 föreslås Torggatan ha dubbelriktad trafik med längsgående parkeringsplatser. Parkeringsplatserna bedöms kunna ha en bredd på 2,3 meter, vilket är minimikrav enligt teknisk handbok för Gnesta kommun (Gnesta kommun, 2019). Därtill behövs en skyddszon på 1 meter mellan uppställda bilar och gång- och cykelbanan för att skydda mot uppställda dörrar. I denna remsa föreslås även belysning.

Längsgående parkeringsplatser möjliggör en gatubredd på 6,5 meter, vilket uppfyller minimikravet för huvudgata enligt teknisk handbok för Gnesta kommun. Alternativet liknar dagens gatutuformning men att en gång- och cykelbana rymms inom allmän plats. Enligt Gnesta kommuns tekniska handbok (Gnesta kommun, 2019) krävs dock 6–7 meter längd per parkeringsplats för att uppnå minimikrav respektive god standard, vilket innebär att det i utformningsalternativ 2 endast finns utrymme för cirka 10 parkeringsplatser. Sektionens bredd är dock otillräcklig för att rymma RHP-plats. Detta är därför en betydande minskning jämfört med dagens kapacitet på 24 parkeringsplatser, 2 parkeringsplatser för rörelsehindradepersoner (RHP) samt 2 parkeringsplatser för motorcykelfordon (MC).

För fotgängare och cyklister erbjuder utformningsalternativ 2 en förbättrad lösning jämfört med dagens utformning, då det omfattar en gång- och cykelbanan med en total bredd på 3,5 meter, vilket ligger mellan god standard och minimikraven enligt teknisk handbok för Gnesta kommun (Gnesta kommun, 2019). Se Figur 15 nedan.



Figur 15. Illustrering av sektion för Torggatan enligt utformningsalternativ 2. Källa: Streetmix (2024).

Sammanfattningsvis innebär utformningsalternativ 2 att Torggatan kan behålla sin nuvarande gatubredd på 6,5 meter, samtidigt som den nya gång- och cykelbanan uppfyller Gnesta kommuns tekniska handboks krav på minimistandard (Gnesta kommun, 2019). Detta innebär att utformningsalternativ 2 kan förbättra tillgängligheten, trafiksäkerheten och tryggheten för fotgängare och cyklister. Dock skulle utformningsalternativ 2 medföra till att antalet parkeringsplatser minskas avsevärt, med uppskattningsvis hälften färre platser än idag, vilket kan påverka tillgängligheten för biltrafikanter i centrumkvarteret.

### 3.3 Alternativ 3 – Shared space

Enligt utformningsalternativ 3 föreslås Torggatan i stället utformas som ett så kallat Shared space och ansluta till Stora Torget för att få till ett genomgående område för samtliga trafikantgrupper. Begreppet Shared space avser en plats som är ett gemensamt utrymme för skyddade och oskyddade trafikanter som ska bjuda till en mänsklig vistelse och rörelse i ett stadsrum för alla. Vanligen anses även att ytan ska utformas för att vara tilltalande att vistas eller umgås på, till exempel med sittplatser, planteringar och konstverk (Trafikverket, 2011). Se exempel i Figur 16.



Figur 16. Exempel på en sektion med Shared space. Källa: Streetmix (2024).

En eventuell Shared space-lösning på Torggatan skulle därför medföra både fördelar och nackdelar. På den positiva sidan skulle en sådan lösning innebära en förlängning av Stora Torget, vilket skulle skapa mer utrymme för fotgängare och cyklister i centrala Gnesta. Detta bidrar till en mer levande och tillgänglig stadsmiljö, med fler områden för sociala aktiviteter och rekreation. Samtidigt skulle delar av motorfordonstrafiken förflyttas till närliggande gator, vilket även skulle minska trafik och buller på Torggatan.

Däremot upplevs Shared space ofta som otydliga och osäkra trafikrum av flera trafikantgrupper i samhället, särskilt av barn, äldre och andra sårbara trafikanter. Dessa ytor, där fotgängare, cyklister och fordon samsas utan tydliga gränser, kan skapa osäkerhet kring vilka trafikregler som gäller och hur man förväntas röra sig. För barn kan därför Shared spaces vara svåra att navigera, och för äldre kan frånvaron av tydliga gångbanor och övergångsställen göra det svårt att känna sig trygg och säker i trafiken. En viktig aspekt för att skapa en trygg och fungerande blandtrafikgata, som exempelvis Shared space, är att hastighetsbegränsningen för biltrafiken är högst 30 km/h.

Den viktigaste aspekten som påverkar bedömningen för Torggatan är att biltrafikflödena bör vara betydligt lägre än gång- och cykeltrafikflödena, vilket vi bedömer att de inte är. På Torggatan uppgår årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) till 1 345 fordon, vilket innebär att det skulle krävas stora flöden av fotgängare och cyklister på platsen, vilket vi bedömer att det inte gör i dagsläget (det ligger utanför detta uppdrag att samla in data om trafikmängder för fotgängare och cyklister på platsen). Torggatan uppfyller därför inte förutsättningarna för att utformas som ett så kallat Shared space.

Vidare är parkering inte tillåten på gångfartsområden och fordon får endast parkeras på särskilt anordnade parkeringsplatser. I en Shared space-yta bör det dock inte anläggas parkeringsplatser med anledning av att oskyddade trafikanter kan passera bakom parkerade bilar och backande fordon, vilket kan utgöra en trafiksäkerhetsrisk (Transportstyrelsen, 2020). För att minimera riskerna och skapa en trafiksäker, tillgänglig och trygg miljö för samtliga bör det därför undvikas att integrera parkeringsplatser vid Shared space-tytor.

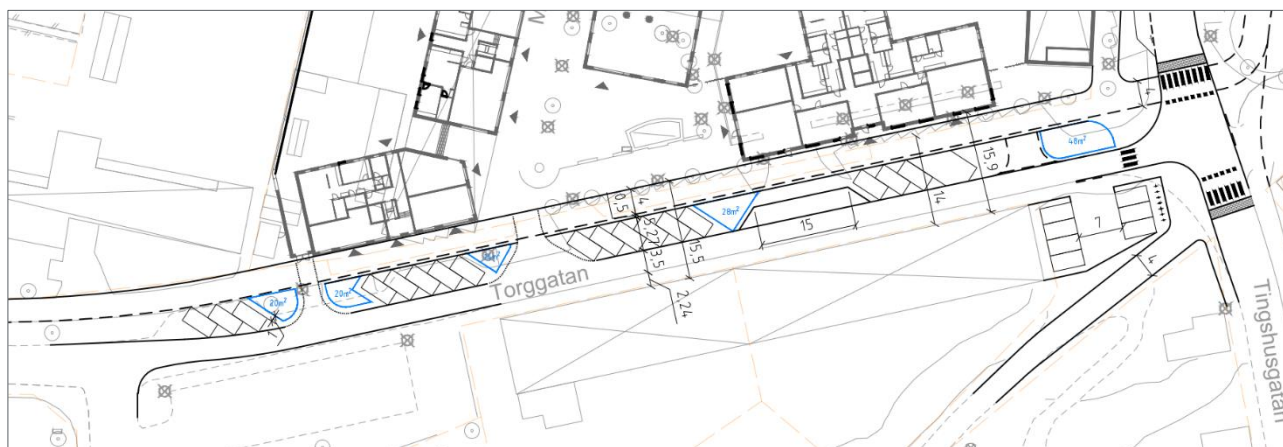
Slutligen skulle en omvandling av Torggatan till ett Shared space medföra att dagens motorfordonstrafik behöver omdirigeras till intilliggande gator. Denna omfördelning bedöms inte leda till någon betydande påverkan på trafikflödet i området. Kapaciteten på de närliggande gatorna anses vara tillräcklig för att hantera den ökade trafikmängden utan att orsaka större köbildningar eller försämrad framkomlighet.

Tre utformningsalternativ för Torggatan, framtagna av Gnesta kommun, har analyserats och utvärderats. Gnesta kommun har föreslagit att en enkelriktning av Torggatan, främst för att skapa utrymme för en gång- och cykelbana och många parkeringsplatser samt en förbättrad hantering av dagvatten, bör utredas som ett huvudalternativ.

Utformningsalternativ 1 har därför bedömts vara det mest lämpliga alternativet för Torggatan med hänsyn till trafiksäkerhet, tillgänglighet och antalet parkeringsplatser som tillgodoses. Föreslagen utformning i alternativ 1 uppfyller god standard på körbana och gång- och cykelbana, enligt Gnesta kommuns tekniska handbok (Gnesta kommun, 2019), och säkerställer därmed god trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet för samtliga trafikanter längs Torggatan.

Vidare tillgodoser utformningsalternativ 1 nästan lika många parkeringsplatser som idag, vilket innebär 20 vanliga parkeringsplatser och 1 parkeringsplats för rörelseförhindrade (RHP). För att kunna köra ut på en 3,5 meter bred körbana, som föreslås i utformningsalternativ 1, krävs dock att parkeringsplatserna vinklas med en mindre vinkel mot körbanan än befintligt. Se planritning T-30-1-01. Utformningsalternativ 1 är mer fördelaktigt jämfört med utformningsalternativ 2, där antalet parkeringsplatser i stället halveras. Att säkerställa parkeringsplatser i centrumkvarteret är avgörande för att bibehålla en levande och attraktiv stadskärna.

En enkelriktning av Torggatan kommer dock medföra att en del av gatans trafik kommer att förflyttas till Kullagatan, Västra Storgatan och Tingshusgatan. Detta innebär att dessa gator kommer få något högre trafikflöden. För fotgängare och cyklister som ska passera dessa gator kan det innebära försämrad trafiksäkerhet och framkomlighet. För att minimera eventuella negativa konsekvenser kan det vara nödvändigt att implementera trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter samt anpassa infrastrukturen för att hantera ökade trafikmängder längs dessa gator. Vid såväl Tingshusgatan som Västra Storgatan föreslås därför trafiksäkerhetshöjande åtgärder, i form av en upphöjd korsning och väl utmarkerade övergångsställen, där oskyddade trafikanter har anspråk på att korsa, se Figur 17 och planritning T-30-1-01. Den föreslagna gång- och cykelbanan längs Torggatan föreslås även ansluta till befintlig gång- och cykelbana längs Östra Storgatan via Stora Torget, se vidare beskrivning i kapitel 4.



Figur 17. Planförslag för Torqqatan.

Utöver enkelriktningen för Torggatan föreslås en in- och utfart till det nya kvarteret för att möjliggöra angöring till parkering för rörelsehindrade (RHP) inom kvarteret.

I ritning T-30-1-02 visas att korsningen Torggatan-Tinghusgatan förses med en tvärgående remsa med avvikande material för att uppmärksamma passerande motorfordon på korsningen samt övergångsställena. Dessa föreslås vara i plan för att möjliggöra god dagvattenhantering men utförandet liknar det vid exempelvis korsningen söderut med Skolgatan samt övergångsställen tvärs Västra Storgatan.

Det föreslås även en ändrad utformning för ytan i korsningen mellan Torggatan och Tingshusgatan där parkeringen struktureras upp. Det bedöms göra trafiksituationen tydligare och framför allt mer trafiksäkert och tryggt för oskyddade trafikanter.

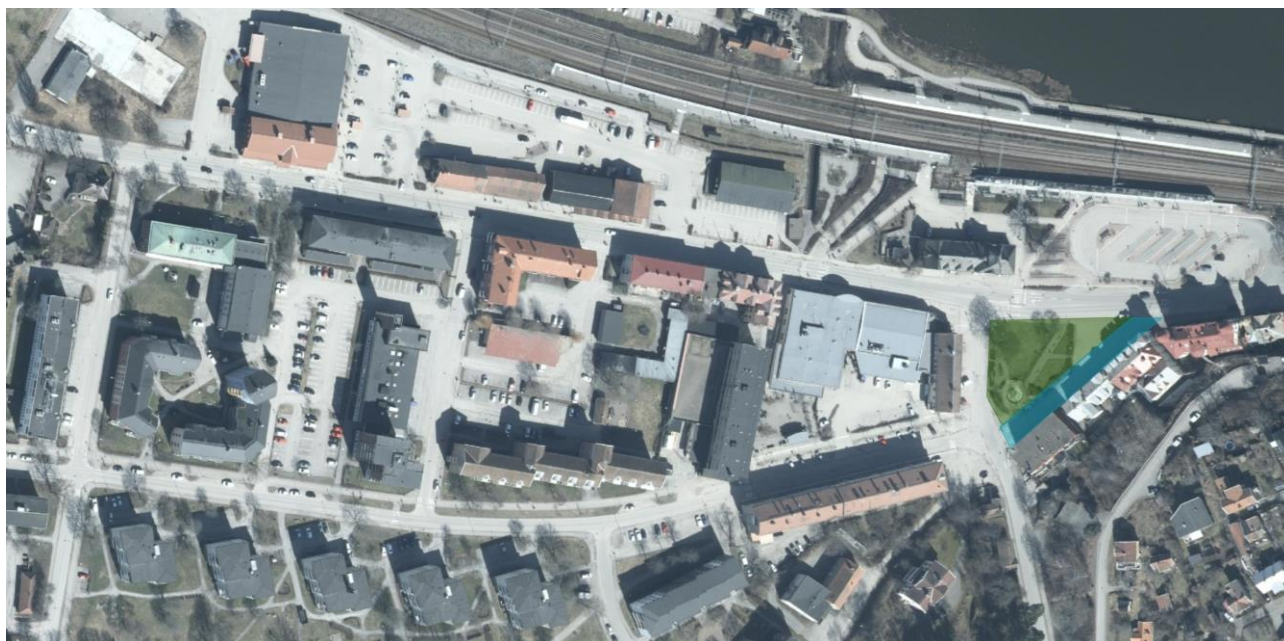
Därtill visar ritning T-30-1-01 två extra parkeringsfickor längre västerut på Torggatan med 1 respektive 5 parkerings-/eller angöringsplatser.

## 4 Utformningsförslag Stora Torget

Gnesta har idag två torg, Strömmentorget och Stora Torget, men ingen av dessa platser fungerar fullt ut som ett traditionellt torg. Stora Torget domineras av stora asfaltsytor som inte utnyttjas optimalt och saknar vistelsekvaliteter som gör ett torg inbjudande och levande. Behovet av att skapa mötesplatser på Stora Torget är därför stort och trafikmiljön kring torget behöver bli tryggare för att fotgängare ska kunna röra sig bekvämt och känna sig säkra.

För att locka fler besökare och skapa en levande plats behövs mångsida aktiviteter och evenemang som ger människor en anledning till att besöka torget. Här kan en blandning av marknader, utställningar, mötesplatser, uteserveringar och andra sociala ytor bidra till att göra Stora Torget mer attraktivt. Dessutom skulle säsongsanpassade aktiviteter kunna säkerställa att torget är livligt året runt, oavsett väder eller tid på året.

Gatan Stora Torget är idag enkelriktad och reglerad som ett gångfartsområde men trots detta upplevs trafikmiljön fortfarande som osäker, särskilt för fotgängare. Utvecklingsplanen för Gnesta centrum lyfter därför fram behovet av att vidareutveckla Stora Torget så att det bättre uppfyller den sociala och funktionella rollen som ett torg bör ha. Genom att omforma torget till en mer sammanhållen och torgliknande plats ökar säkerheten och trivseln men även bättre förutsättningar för handeln i centrumkvarteret tillskapas (Gnesta kommun, 2018).

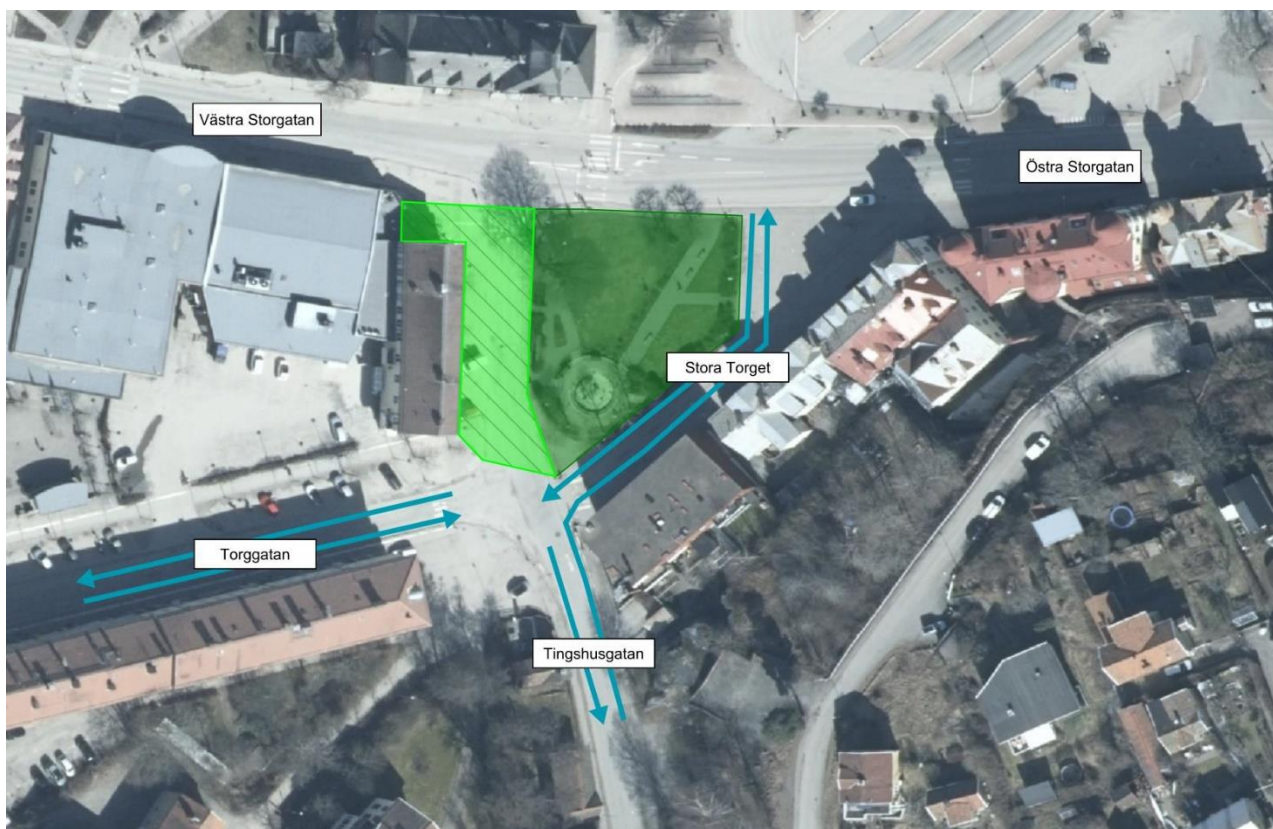


Figur 18. Torget Stora Torget illustreras i grönt och gatan Stora Torget illustreras i blått.

Tre olika utformningsalternativ framtagna av Gnesta kommun har utretts och utvärderats för Stora Torget. I de följande avsnitten redovisas samtliga alternativ med fördelar och nackdelar baserat på trafikmässiga aspekter som trafiksäkerhet och tillgänglighet. Slutligen redovisas även vilket utformningsalternativ som rekommenderas. Rekommendationen baseras på Gnesta kommuns önskemål om att utveckla Stora Torget så att det uppfyller sin funktionella och sociala roll som ett etablerat torg bör ha.

## 4.1 Alternativ 1 – Tingshusgatan blir torg

I alternativ 1 föreslås Tingshusgatan omformas till ett torg och stängas av för genomfartstrafik mellan Torggatan och Östra Storgatan, se Figur 19 nedan. Detta bidrar till flera positiva effekter för både trafik- och stadsmiljön. Genom att samla trafiken till endast en korsningspunkt till Östra Storgatan skapas en tydligare trafikmiljö med färre korsande trafikrörelser, vilket i sin tur bidrar till en säkrare trafikmiljö för samtliga trafikanter, inklusive fotgängare och cyklister.



Figur 19. Överblick av alternativ 1 för Stora Torget. Skraffering illustrerar del av Tingshusgatan som stängs för genomfartstrafik.

Dessutom innebär omvandlingen av Tingshusgatan att området får ett tydligare och sammanhängande torgutrymme med Stora Torget som sträcker sig hela vägen till byggnaders fasader. Detta skapar en mer tillgänglig och trafiksäker miljö för oskyddade trafikanter, då de inte längre behöver navigera bland motorfordonstrafik på samma sätt som tidigare.

Vidare följer att om Tingshusgatan stängs för genomfartstrafik kommer bussar få köra en ny rutt från busstorget på Gnesta station via Östra Storgatan till Stora Torget. Denna rutt är mer rak och effektiv från busstorget vilket kan underlätta för bussförarna då flera svängar nära utfarten undviks. En nackdel med förslaget är dock att bussar som ska köra upp för Tingshusgatan kommer att behöva göra en skarp vänstersväng precis innan de ska köra upp för backen söderut längs Tingshusgatan. Denna vänstersväng i en uppförslänt backe kan vara svår, särskilt under vintertid när väglaget kan vara halt och sikten begränsad.

Det befintliga övergångsstället i korsningen Stora Torget-Tingshusgatan tvärs Stortorget, se Figur 20 nedan, är dessutom inte anpassad till korsningen. Övergångsstället bör ha en annan placering och utformning om Tingshusgatan ska omformas till ett torg och fler fordon passerar längs gatan Stora Torget.



Figur 20. Befintligt övergångsställe över Stora Torget, sett söderut med Tingshusgatans backe rakt fram och Torggatan åt höger.

Om Tingshusgatan stängs för genomfartstrafik och Stora Torget behåller sin nuvarande funktion, förväntas vissa förändringar i trafikflödet i närområdet. Trafiken från Tingshusgatan kommer troligtvis förflyttas till närliggande gator som Torggatan, Kullagatan, Thulegatan, södra delen av Tingshusgatan, Skillingavägen och Storgatan. Den mest påtagliga ökningen av trafik förväntas ske längs Kullagatan och Tingshusvägen söderut. För att få en exakt bild av konsekvenserna skulle dock en detaljerad trafikanalys behöva genomföras, men det är rimligt att anta att åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten längs dessa gator kan då bli nödvändiga, framför allt på Kullagatan och eventuellt på andra berörda gator. Utformningsalternativ 1 antas dock inte ha någon större systempåverkan på trafiksystemet i området.

Därutöver medför alternativ 1 att den befintliga parkeringen längs Tingshusgatan behöver tas bort eller förflyttas. Denna parkering skulle kunna ersättas med långsgående parkering utmed Stora Torget. Dock innebär detta att ytor som används och kan användas som verksamheters uteserveringar längs Stora Torget tas i anspråk eller begränsas för parkeringsändamål.

## 4.2 Alternativ 2 – Likt befintligt

I utformningsalternativ 2 föreslås Stora Torget bevara sin nuvarande trafikföring, vilket innebär att både Tingshusgatan och Stora Torget förblir öppna för genomfartstrafik, se Figur 21 nedan. Gatan Stora Torget är idag enkelriktad och reglerad som gångfartsområde, vilket i detta alternativ behålls.

Att behålla två anslutningspunkter mot Östra Storgatan innebär att mycket god tillgänglighet för motorfordonstrafik bevaras, men medför även vissa nackdelar. Två anslutningspunkter kan leda till ett komplext trafikflöde med många korsande trafikrörelser i centrumområdet och därmed en systempåverkan vid rusningstrafik. Detta kan i sin tur påverka både framkomlighet och trafiksäkerhet, särskilt för oskyddade trafikanter som fotgängare och cyklister. Däremot innebär utformningsalternativ 2 att bussar från busstorget på Gnesta station fortsatt kan köra via Tingshusgatan och därmed ha en längre raksträcka upp för Tingshusbacken, i jämförelse med om dem skulle köra från Stora Torget, som föreslogs i alternativ 1.



Figur 21. Överblick av utformningsalternativ 2 för Stora Torget (som befintlig utformning).

Att bevara Stora Torget utan att begränsa genomfartstrafik kan däremot försvåra möjligheterna till att utveckla Stora Torget som en samlingsplats för vistelse och sociala aktiviteter. Ett öppet trafikflöde genom Stora Torget begränsar möjligheten för att utveckla uteserveringar, sittplatser och grönområden, vilket skulle kunna ge torget en mer inbjudande karaktär. Enligt alternativ 2 kvarstår Stora Torget som en genomfartsled snarare än ett stadsrum.

Dessutom innebär detta alternativ att Stora Torget fortsatt förblir avskilt från kvarteret som planeras längs Torggatan och Marieströmsgatan. Det är en nackdel för det nya kvarteret eftersom det påverkar möjligheten till att skapa ett sammanhängande och attraktivt centrumkvarter, som är ett mål enligt Gnesta kommuns plan

för centrum (Gnesta kommun, 2018). Att torget är avskilt från detta kvarter innebär också att torget är mindre tillgängligt för oskyddade trafikanter som vill ta sig till och från torget. Här behövs därför en genomtänkt plan kring bland annat utformning och materialval för att skapa sammanhängande centrumkaraktär.

### 4.3 Alternativ 3 – Gatan Stora Torget blir torg

Enligt alternativ 3 föreslås gatan Stora Torget omgestaltas till en gånggata som tydligare visar på gåendes företräde men samtidigt fortsatt möjliggör för leveranser med mera, se Figur 22 nedan.



Figur 22. Överblick av utformningsalternativ 3 för Stora Torget. Skraffering illustrerar del av gatan Stora Torget som stängs av för genomfartstrafik.

På gånggator gäller särskilda trafikregler och motorfordonstrafik är förbjuden förutom för varuleveranser, transporter för boende eller personer med rörelsevariation till och från en adress på gatan. De som kör fordon längs gånggator har väjningsplikt för fotgängare och ska köra i de gåendes hastighet (Transportstyrelsen, 2020). Att omvandla Stora Torget till en tydlig gånggata har därför många fördelar, bland annat skulle det innebära en mer trafiksäker, tillgänglig och trygg miljö för fotgängare, eftersom de inte längre behöver navigera bland motorfordonstrafik på samma sätt som tidigare.

En omvandling av Stora Torget till gånggata skulle också innebära att staden tar vara på de befintliga stora asfaltsbelagda ytorna och förvandlar dem till en mer trivsamt och attraktiv miljö för besökare samt för verksamheterna längs Stora Torget. Detta skulle möjliggöra för fler uteserveringar, torghandel och andra sociala ytor. En sådan omgestaltning skapar en mer livfull stadskärna och lockar fler besökare till Gnesta centrum, i enlighet med målen i Gnesta kommuns plan för centrumutveckling (Gnesta kommun, 2018). Omvandlingen av gatan skulle även förstärka platsens redan existerande torgkaraktär och bidra till en

tydligare torgbildning. Den föreslagna utformningen har dessutom många liknelser med den befintliga, vilket troligtvis bidrar till att trafikanter har lätt till att förstå hur trafiksituationen längs gatan Stora Torget ska fungera, vid en eventuell omvandling till gågata.

Enligt alternativ 3, för Stora Torget, kommer all motorfordonstrafik (förutom varuleveranser till verksamheter längs Stora Torget) hänvisas till Tingshusgatan och Torggatan. Med ett beräknat trafikflöde på 364 fordon per dygn längs Stora Torget, bedöms systempåverkan på trafiksystemet på närliggande gator dock endast bli marginell.

Alternativ 3 kan likt alternativ 2 medföra en viss separering av torget från det nya kvarteret som planeras längs Torggatan och Marieströmsgatan, vilket är en nackdel för utvecklingen av Gnesta centrum. För att skapa en koppling mellan Stora Torget och det nya kvarteret bör därför olika åtgärder tillämpas, exempelvis nya gång- och cykelkopplingar. Som tidigare nämnt rekommenderas en gång- och cykelbana längs Torggatan, vilket ger en central förbindelse för de som rör sig till fots eller med cykel.

#### 4.4 Rekommenderat alternativ

För Stora Torget rekommenderas alternativ 3, vilket innebär att Stora Torget omformas till en gågata. Detta förslag är i linje med Gnesta kommuns mål om att utveckla Stora Torget så att det uppfyller sin funktionella och sociala roll som ett etablerat torg bör ha.

Utformningsalternativ 3 medför flera positiva effekter, bland annat ökad trafiksäkerhet, förbättrad tillgänglighet och förstärkt centrumutveckling. Därför bedöms detta alternativ vara det mest fördelaktiga för Stora Torget samt Gnesta centrum.

Att omforma Stora Torget till en gågata innebär framför allt att fotgängare får en mer trafiksäker, tillgänglig och tryggare miljö att vistas i eftersom motorfordonstrafik längs gågator endast begränsas till transporter för leveranser, boende och personer med särskilda behov. Detta minimerar antalet fordon i området och därmed risken för trafikolyckor, vilket skapar en trafiksäker plats där fotgängare kan röra sig obehindrat. Med färre fordon som åker via Stora Torget förbättras också tryggheten, och den nya gågatan kan få en ökad social funktion med torghandel, uteserveringar och sittplatser, som bjuder in besökare till en längre vistelse. Omvandlingen av gatan skulle även förstärka platsens redan existerande torgkaraktär och bidra till en tydligare torgbildning.

Alternativ 3 kan dock medföra en viss separering från det nya kvarteret som planeras längs Torggatan och Marieströmsgatan. Därför bör nya kopplingar mellan Stora Torget och det nya kvarteret tillämpas. Som tidigare nämnt rekommenderas en gång- och cykelbana längs Torggatan. Längs den östra sidan av Tingshusgatan och genom Stora Torget föreslås även gena cykelstråk, som föreslås kopplas an både till den föreslagna gång- och cykelbanan längs Torggatan och den befintliga gång- och cykelbanan på Östra Storgatan samt till Gnesta station se planritning T-30-1-02. Längs den föreslagna gågatan föreslås även en ytterligare cykelkoppling, förslagsvis i avvikande material eller färg, vilket gör cykelbanan enkel att följa för förbipasserande fotgängare. Dragningen för denna cykelkoppling kan variera beroende på Stora Torgets slutgiltiga utformning men kopplingen bör vara så gen som möjligt.

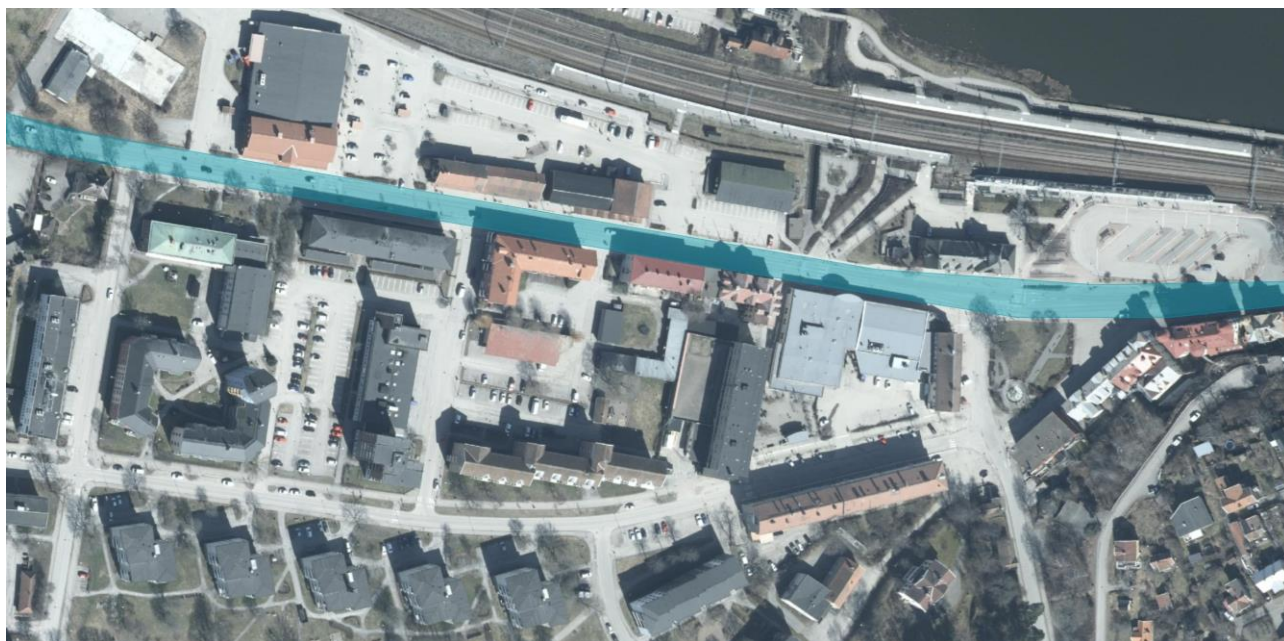
Gångbanan längs Tingshusgatans östra sida bedöms inte behövas med hänsyn till de genare och bredare stråk som föreslås över torget. Utrymmet kan därmed användas i annat syfte för torgets räkning.

Vidare föreslås gångbanan utanför Guldsmedshuset breddas för att ge mer utrymme till oskyddade trafikanter. De befintliga träd som står där i dagsläget bör kunna flyttas eller ersättas på motsatt sida av Tingshusgatan, för att skapa en tydlig barriär mellan körbanan och torget.

Sammanfattningsvis uppfyller alternativ 3 Gnesta kommuns mål om att skapa en attraktiv offentlig miljö med torg som attraherar besökare och boende, samt förbättrar trafiksäkerheten och trafikmiljön (Gnesta kommun, 2018).

## 5 Utformningsförslag Storgatan

Idag är Storgatan en barriär med omfattande trafik. På Västra Storgatan uppgår årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) till 6 085 fordon per dygn och på Östra Storgatan uppgår det till 6 680 fordon per dygn. Butiker och restauranger finns längs båda sidorna och många oskyddade trafikanter korsar gatan till och från Gnesta station. Däröver är det en del skolbarn som kommer med bussar från busstorget och från bostadsområden belägna i norra delen av tätorten som korsar gatan på väg till Frejaskolan söder om centrum. Se Frejaskolans lokalisering i Figur 5. Storgatan saknar även en separat cykelbana för Stora torget och gångbanan är på vissa sträckor längs den södra sidan smal. Mellan stationen och Stora torget finns även Gnestas enda trafikljus. I utvecklingsplanen för centrum framhålls att Storgatans trafiksituation bör ses över (Gnesta kommun, 2018).



Figur 24. Storgatan illustreras i blått.

### 5.1 Trafikanalys

På Storgatan, i korsningen Västra Storgatan-Tingshusgatan-Östra Storgatan, finns i dagsläget ett signalreglerat övergångsställe, se Figur 25 nedan. Körfältet från Östra Storgatan in i korsningen har även pilar för rakt fram respektive vänstersväng, trots att körfältet inte är brett nog att fördela på separata körfält. Korsningen medger därmed endast att personbilar kan utnyttja utrymme för vänstersväng medan bilar som ska rakt fram kan köra förbi.

För att utvärdera behovet av att behålla detta "vänstersvängfält" har en trafikanalys med CapCal genomförts för att analysera andelen fordon som svänger från Västra och Östra Storgatan in på Tingshusgatan under dagens maxtimme enligt trafikmätningar.



Figur 25. Befintligt, signalreglerat övergångsställe.

För en korsning med väjningsplikt ska belastningsgraden i Capcal överstiga 0,6 för att innebära kapacitetsproblem. Kapacitetsberäkningen för en trevägskorsning utan vänstersvängfält samt med väjningsplikt för Tingshusgatan resulterar i att den högsta belastningsgraden som erhålls för Östra Storgatan är 0,21. Analysen visar därmed att trafiken i maxtimme inte är tillräckligt hög för att orsaka en märkbar trafikbelastning i korsningen och att ett vänstersfält inte kan motiveras ur framkomlighetshänseende. Vidare visar en känslighetsanalys att trafiken skulle behöva öka till 250 % av dagens ÅDT för att överskrida belastningsgrad enligt riktvärden.

Dock bör övergångsstället, som är välanvänt i och med dess centrala placering, i stället få en utformning som ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter genom hastighetsdämpande åtgärder. Signalreglerade övergångsställen är mer lämpliga där fordonstrafiken behöver prioriteras. I stadsmiljöer som Gnesta centrum där trafikflöden är mer integrerade är hastighetssäkrade övergångsställen en mer lämplig lösning.

## 5.2 Utformningsförslag

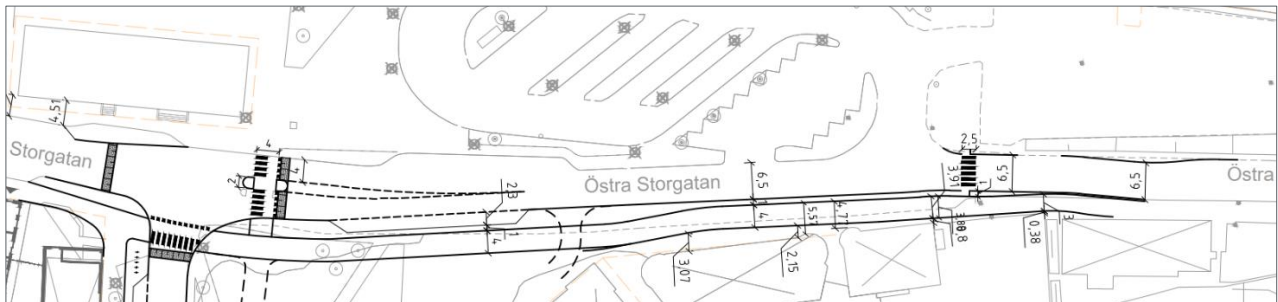
Längs Östra och Västra Storgatan, som är entrégatorna till Gnesta, behövs åtgärder för att förbättra trafikmiljön och skapa ett mer attraktivt och välkommande centrum. I korsningen mellan Tingshusgatan, Östra Storgatan och Västra Storgatan föreslås hastighetsdämpande åtgärd, i form av att korsningen görs upphöjd. Se Figur 26 nedan och ritning T-30-P-02. Syftet är att öka trafiksäkerheten, tillgängligheten och tryggheten för både fotgängare och cyklister. Detta är särskilt viktigt eftersom gatan används frekvent av olika trafikanter som rör sig mellan olika målpunkter, exempelvis butiker, restauranger, Gnesta station och skola. Att korsningen görs upphöjd bedöms vara en lämplig trafiksäkerhetsåtgärd då denna typ finns på flera platser i Gnesta, bland annat på Västra Storgatan. Korsningen har kontrollerats och utformats efter körspårsanalys med boggibuss (Bb, 15 meter).

I och med att korsningen görs om förbättras även angöringsfickan utanför Stationshuset. I dagsläget når fickan ända in i korsningen vilket skapar en osäker trafiksituation. I förslaget behöver angöringsfickan förkortas till att ligga utanför den hastighetsdämpande rampen. Det minskar antal angöringsplatser men skapar en tydligare trafiksituation i korsningen samt mer utrymme för området framför Stationshuset.

Utöver detta föreslås även en gång- och cykelbana längs Storgatan som kopplar ihop befintliga banor väster och öster om Stora Torget. Gång- och cykelbanan föreslås ha en bredd på 4 meter, enligt Teknisk Handboks god standard. Att möjliggöra för cyklister att färdas skilt från motorfordonstrafik, där det bland annat förekommer busstrafik och leveranser med tunga fordon, ökar trafiksäkerheten för cyklister avsevärt.

Förutom en genomgående gång- och cykelbana ger förslaget mer utrymme åt uteserveringar för restaurang, kiosk och kafé öster om Stora Torget. I och med detta ryms inte angöringsplatser där men trafiksituationen blir avsevärt tydligare för cyklister. I utformningen föreslås även en mindre sidoförskjutning i gatan för att uppmärksamma motorfordon österifrån att de anländer till centrum.

De föreslagna åtgärderna förbättrar över lag Storgatans trafiksituation, se Figur 26 nedan och ritning T-30-1-02.



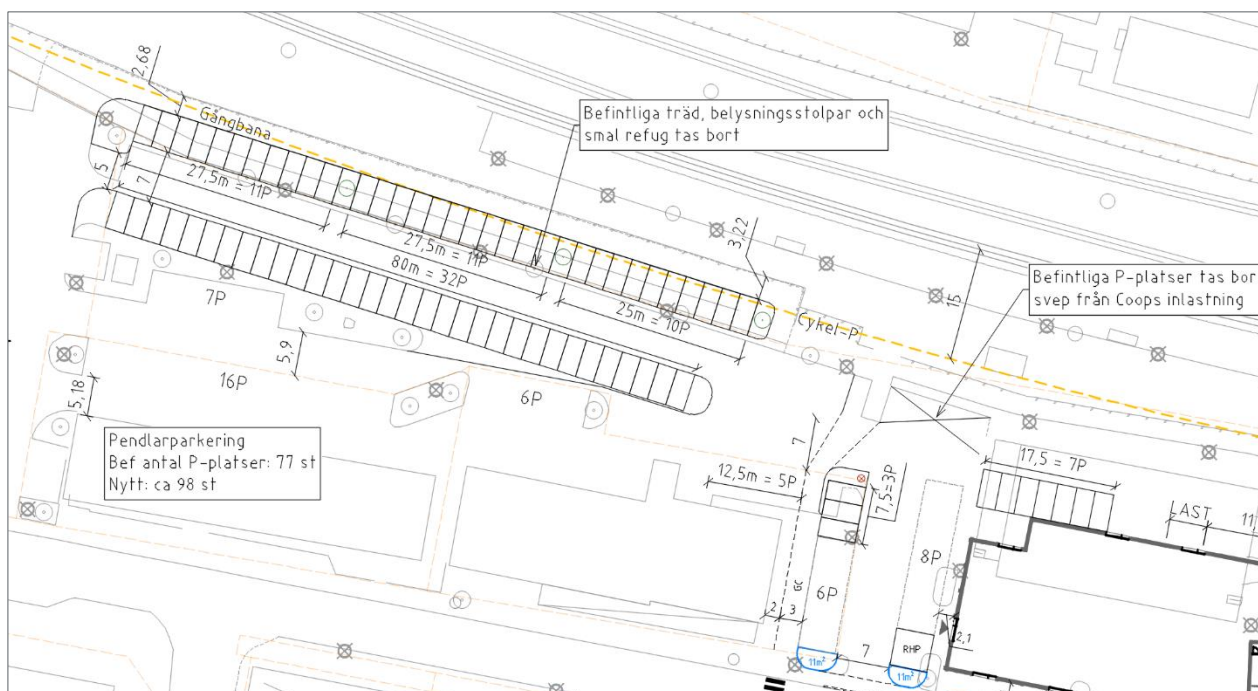
Figur 26. Utformningsförslag för Storgatan.

## 6 Parkering

I takt med Gnestas tillväxt, med nya bostäder och en ökande befolkning, stiger efterfrågan på parkeringsplatser. Enligt utvecklingsplanen för Gnesta centrum (Gnesta kommun, 2018) är det viktigt att förbättra parkeringsmöjligheterna för både pendlare och besökare. I planen betonas särskilt att parkeringsytor nära järnvägen bör granskas och, om möjligt, utökas för att möta det växande behovet. Därmed har olika parkeringslösningar inom centrumkvarteret analyserat för att säkerställa att den ökade efterfrågan på parkering kan tillgodoses på ett effektivt och hållbart sätt.

## 6.1 Pendlarparkering

I västra delen av Gnesta centrum finns i dagsläget en pendlarparkering samt parkeringsplatser tillhörande olika verksamheter. En del av pendlarparkeringen utgörs av en långsgående lokalgata längs norrut på fastigheten med långsgående parkering. Området har utretts för att optimera ytan och erhålla fler parkeringsplatser. Ett utformningsförslag som använder tvärställda parkeringsplatser i stället för långsgående har tagits fram. Enligt detta förslag kan det totala antalet parkeringsplatser bakom färghandeln m.fl. öka från 77 platser till totalt cirka 98 platser. Se Figur 27 nedan. Antalet parkeringsplatser på Trafikverkets pendlarparkering kan ökas från 42 till totalt 64 platser.



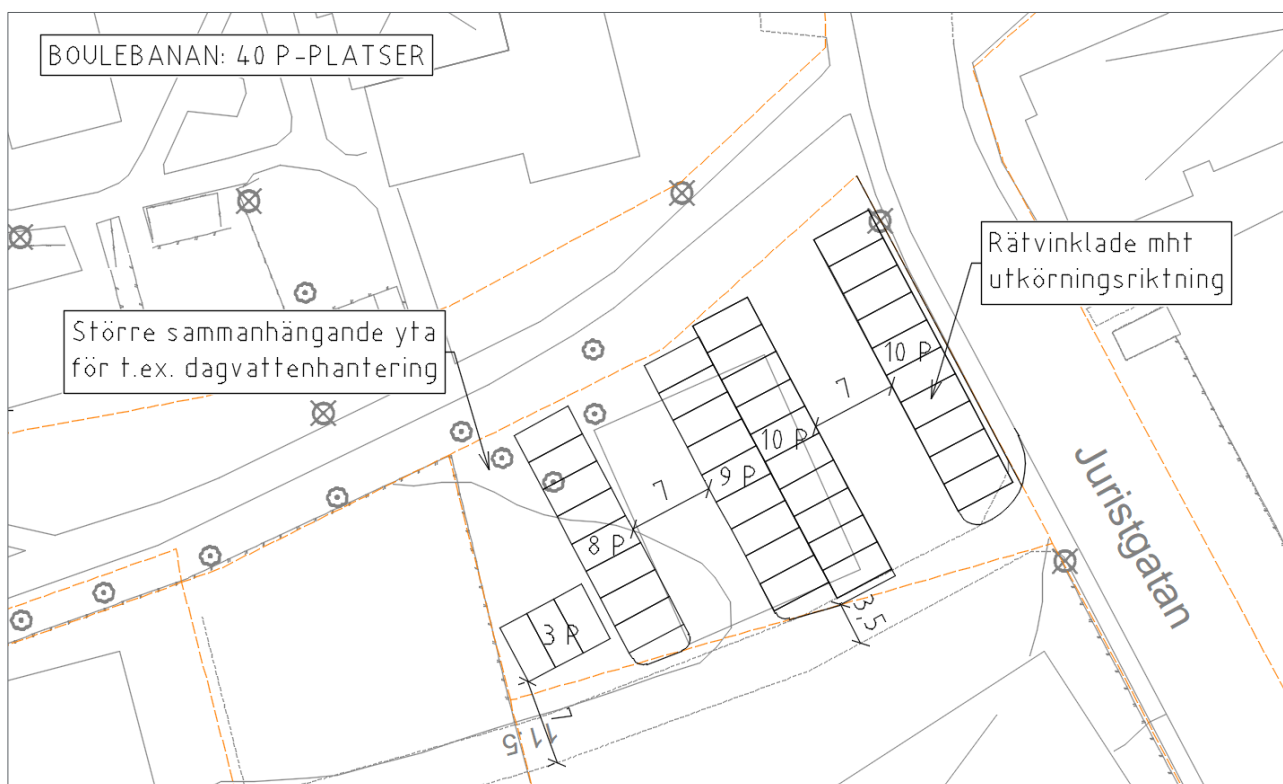
Figur 27. Optimering av pendlarparkeringen.

Dessutom föreslås en gång- och cykelkoppling mellan perrongen på Gnesta station och gång- och cykelbanan längs Västra Storgatan. Denna gång- och cykelkoppling finns delvis i dagsläget men ligger på privat fastighetsmark. En omstrukturering av parkeringsplatserna kan dock bidra till att färghandeln kan få en extra parkeringsplats, från 13 till 14 platser, trots en gång- och cykelbana till perrongen.

## 6.2 Boulebanan

Vid Juristgatan finns en fastighet planlagd som parkmark som ägs av Gnesta kommun. På denna parkmark finns i dagsläget en boulebana som i samband med detaljplanen för Gnesta centrum föreslås byggas om till parkering.

Det utformningsalternativ som föreslås medger totalt 40 parkeringsplatser och redovisas i Figur 28 nedan. Förutom en extra parkeringsplats kan även en yta för dagvattenhantering och grönska om cirka 80 m<sup>2</sup> erhållas med detta förslag, vilket bedöms som positivt för centrumkvarteret.



Figur 28. Förslag för parkeringsplatsen vid Boulebanan.

## 6.3 Coop

En möjlighet till omstrukturering av pendlerparkering i samband med ny parkering för Coop har också utretts. Längs västra sidan av parkeringen kan 9 parkeringsplatser varav en RHP tillgodoses. Det finns även utrymme för parkeringsplatser bakom den nya livsmedelsbutiken men antalet varierar beroende på byggnadens slutgiltiga utformning.

Längs Västra Storgatan finns två möjliga alternativ för parkering. Utrymmesmässigt skulle det kunna få plats med två angoringsfickor med två platser vardera. Dock har denna yta bedömts behövas för dagvattenhantering. Vidare utredning bör därför fastställa om det finns någon annan möjlighet för dagvattenhantering för att säkerställa om angoringsplatserna är möjliga att anlägga.



## 7 Slutsats

Denna trafikutredning har identifierat en rad åtgärder för att förbättra tillgänglighet, trafiksäkerhet och trivsel i Gnesta centrum i samband med en ombyggnation av centrumkvarteret. I denna slutsats sammanställs förslag på åtgärder, vilka är utformade för att stödja Gnesta kommuns mål om att skapa en attraktiv och hållbar stadskärna.

Tre utformningsalternativ för ombyggnation av Torggatan har analyserats. Av dessa tre alternativ rekommenderas utformningsalternativ 1, vilket omfattar en enkelriktning av Torggatan västerut. Denna lösning bedöms som mest lämplig för Torggatan eftersom den tillgodoser god trafiksäkerhet och parkering. Förslaget medger utrymme för god standard enligt teknisk handbok för Gnesta kommun. Det innebär en 3,5 meter bred körbana, vilket tillgodoser tillräckligt utrymme för fordon att passera på ett säkert sätt utan att skapa trängsel. Enligt utformningsalternativ 1 föreslås även en 4 meter bred gång- och cykelbana, utrustad med belysning. Föreslagen utformning uppfyller därmed kraven för god standard, enligt Gnesta kommuns tekniska handbok (Gnesta kommun, 2019). Därutöver tillgodoses 20 vanliga parkeringsplatser och 1 parkeringsplatser för personer med funktionsvariation (RHP).

Därutöver bedöms omvandlingen av Stora torget till en etablerad gågata som det mest lämplig för att uppnå en säkrare, mer tillgänglig och socialt attraktiv miljö. Genom att begränsa motorfordonstrafik till leveranser och särskilda behov, skapas en tryggare miljö för fotgängare, vilket kan främja ett levande torg med plats för uteserveringar, torghandel och andra sociala funktioner. Denna förändring stärker torgets identitet som en central samlingspunkt i Gnesta, vilket förväntas öka platsens attraktivitet både för boende och besökare.

För att förbättra trafiksituationen längs Storgatan, som idag utgör en barriär för fotgängare och cyklister, föreslås bland annat en upphöjd korsning vid Västra och Östra Storgatan, vilket skulle skapa en hastighetsdämpande effekt och därmed öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Dessutom föreslås en separat gång- och cykelbana längs Storgatan, vilket främjar tryggare och mer strukturerade trafikflöden för fotgängare och cyklister. Denna åtgärd bedöms även bidra till att minska trafikbarriären mellan stadens centrala delar och viktiga målpunkter, exempelvis Gnesta station.

Vidare, för att möta den ökade efterfrågan på parkering, som förväntas med tillväxten av Gnestas befolkning och centrumutveckling, föreslås en omstrukturering och optimering av vissa av parkeringsytorna i centrum. För att tillskapa ytterligare besöksplatser i centrumområdet kan pendlarparkeringen norr om spåren byggas ut med fler platser och nuvarande pendlarparkeringar söder om spåren kan göras om till besöksparkering. Dessa förändringar syftar till att öka tillgängligheten för besökare och pendlare, samtidigt som de stödjer en levande och tillgänglig stadskärna.

Trafikutredningen identifierar även behovet av att stärka sammanhängande gång- och cykelstråk mellan viktiga målpunkter i centrum. Genom föreslagna gång- och cykelkopplingar med belysning förbättras tryggheten för fotgängare och cyklister, särskilt under dygnets mörka timmar, vilket främjar en ökad användning av gång och cykel som transportmedel inom Gnesta.

Sammanfattningsvis, genom att omvandla Torggatan och Stora Torget, förbättra säkerheten på Storgatan, optimera parkeringsmöjligheter och stärka gång- och cykelvägar, skapas en grund för ett mer sammanhållet, tryggt och inbjudande centrum i Gnesta.

## 8 Referenser

Gnesta kommun. (2018). *Plan för centrumutveckling i Gnesta kommun*. Gnesta: Samhällsbyggnadsförvaltningen.

Gnesta kommun. (2019). *Teknisk handbok - Väg och vattenbyggnad*. Gnesta.

Gnesta kommun. (2024). *Gång- och cykelstrategi*. Gnesta: Samhällsbyggnadsförvaltningen.

Trafikverket. (2011). *Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space*.

Transportstyrelsen. (2020). *Gågata, cykelgata och gångfartsområde*. Hämtat från Transportstyrelsen: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/trafikregler/Generella-trafikregler/Gagata-cykelgata-och-gangfartsomrade/>