



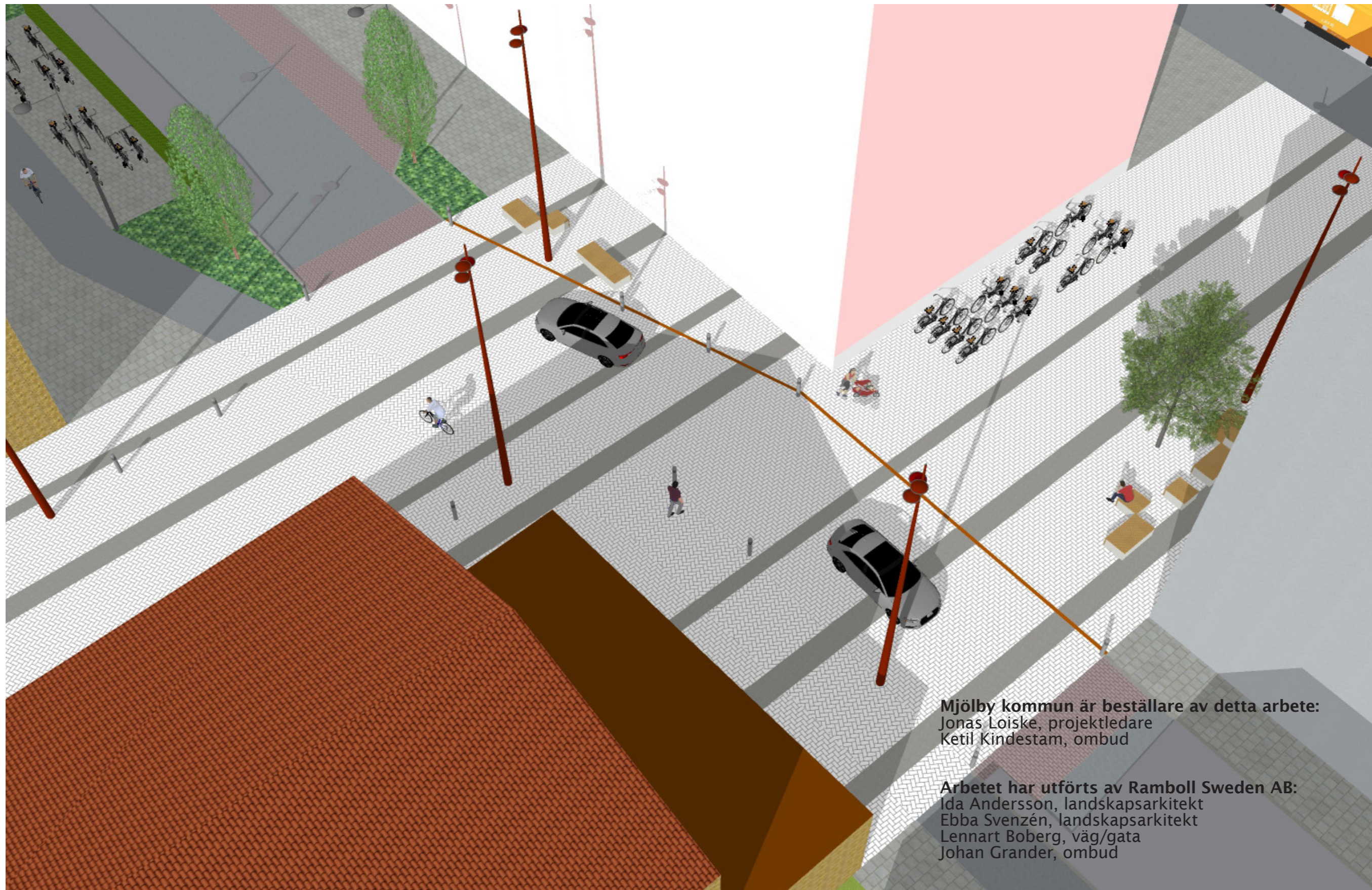
INNEHÅLL

FÖRSTUDIE

| | |
|------------------------------|---|
| BAKGRUND..... | 4 |
| KARAKTÄR..... | 5 |
| GRÖNSTRUKTUR OCH FLÖDEN..... | 6 |
| MÅLBILD | 8 |

UTFORMNING OCH GESTALTNING

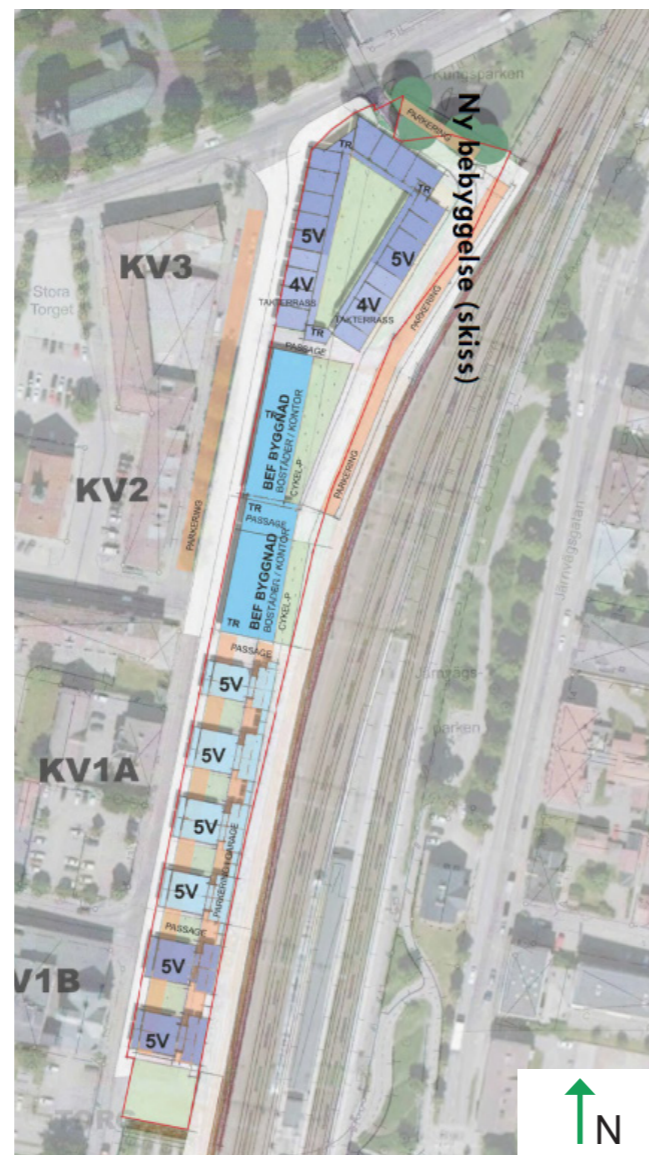
| | |
|----------------------------------|----|
| SAMMANFATTNING..... | 10 |
| GATUSEKTIONER..... | 12 |
| GÅNGFARTSOMRÅDEN..... | 14 |
| BELYSNING OCH UTSMYCKNINGAR..... | 18 |



Mjölby kommun är beställare av detta arbete:
Jonas Loiske, projektledare
Ketil Kindestam, ombud

Arbetet har utförts av Ramboll Sweden AB:
Ida Andersson, landskapsarkitekt
Ebba Svenzén, landskapsarkitekt
Lennart Boberg, väg/gata
Johan Grander, ombud

GESTALTNINGSPROGRAM - MAGASINSGATAN FÖRSTUDIE



BAKGRUND

Kvarnenområdet (1 och 6) avses att utvecklas för bostäder och centrumändamål. Området är beläget centralt i Mjölby stad och omges av järnvägen i öst och Magasinsgatan i väst.

Detta gestaltningsprogram avser den allmänna platsmark som angränsar till utvecklingsområdet och ska utgöra underlag för kommande detaljplanearbete. (Se skiss till överst vänster markerat i grönt.)

Det gaturum som Magasinsgatan utgör möter till största del långsträckta fasader som löper längs med nästan hela kvarteret. Vissa befintliga byggander är skyddade av kulturminnesskäl och vissa planeras att på sikt bytas ut mot ny bebyggelse. Fasaderna i öst utgör en barriär, och samtidigt ett skydd, mellan järnvägen och Magasinsgatan. I och med ombyggnationen av Kvarnenområdet finns möjlighet att öppna upp kvarteret på strategiska platser för att skapa kopplingar till den nya perrong som planeras intill spårområdet. Den nya perrongen och nya verksamheter inom Kvarnenområdet kommer att medföra nya rörelsemönster inom området som inte är helt kartlagda i nuläget.

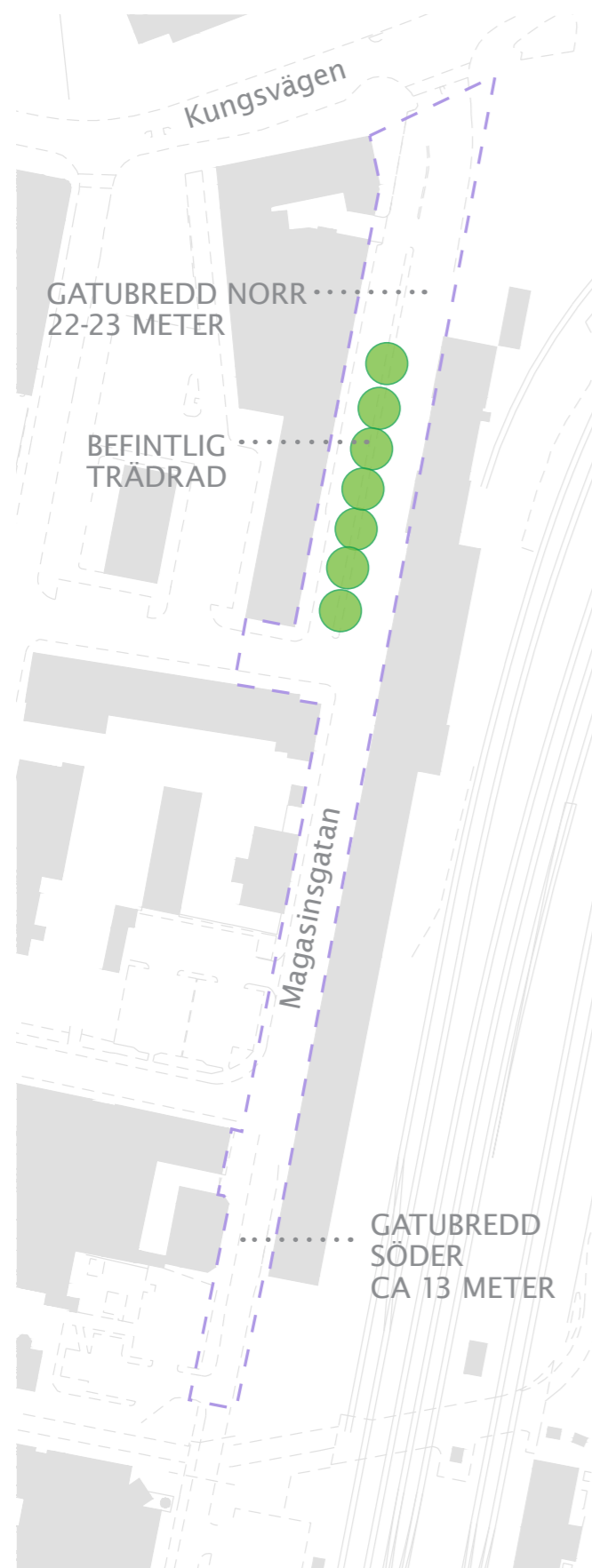
Gatans karaktär beskrivs idag som en bakgata där parkering tar upp stor del av utrymmet. Målet med detta arbete är att gaturummet ska utvecklas med

fokus på gång och cykel. Exempelvis ska antalet parkeringsplatser för bil vara underordnat utrymmet för oskyddade trafikanter. Även kopplingar som korsar gatan ska ha oskyddade trafikanter i fokus. En genomgående cykelbana med god framkomlighet ska eftersträvas. Samtidigt ska det inte bli för svårt för bilar och transporter att köra här eftersom man vill avlasta Kungsvägen, Mjölbys centrumgata, från motortrafik och det finns verksamhet i gatans södra ände som alstrar tung trafik.

Stationsporten, vid befintlig undergång från tågstationen, ska kopplas till Magasinsgatan på ett inbjudande sätt. Trafikverket ansvarar för tillgänglig koppling i form av hiss närmast spåret och kommunen ansvarar för koppling via trappor och cykelväg. Gräns mellan ny byggnad i Kvarnenområdet och allmän plats föreslås med utgångspunkt i att utrymme ska skapas för resenärsfunktioner så som cykelparkering, trappor, vistelsezoner mm.

Det finns ingen buslinjetrafik på Magasinsgatan idag, den ska dock dimensioneras så att möjligheten finns i framtiden.

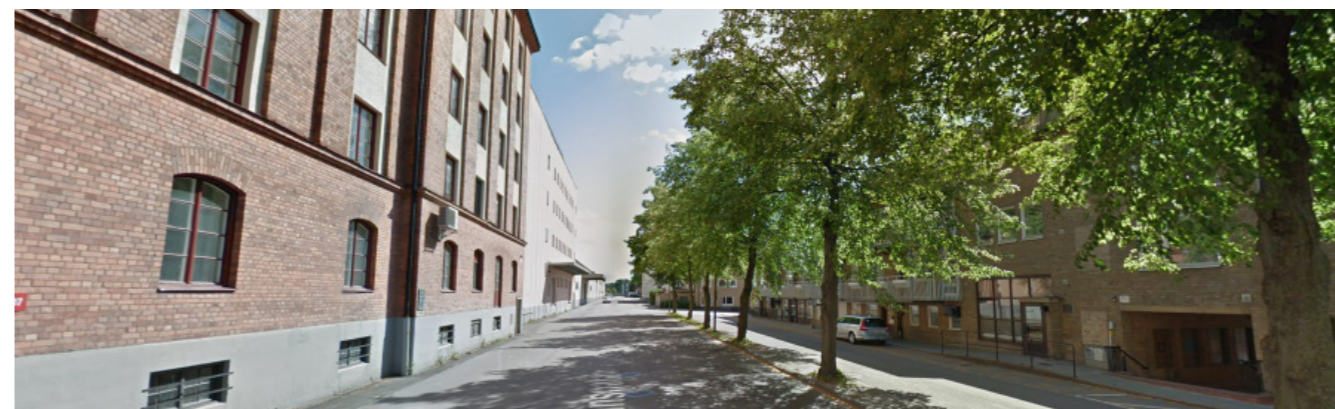
Magasinsgatan ska på lång sikt förlängas till ytterring, detta är beroende av att anslutande verksamhet i söder flyttas och marken blir tillgänglig för exploatering.



KARAKTÄR

Gaturummet har en varierande bredd, från 23 m till strax under 13 m. Fasadliv har ett varierande läge på båda sidor om gatan. Befintlig trädrad med lindar tar upp fasadlivet från söder och smalnar av gaturummet där det är som bredast.

Platsen domineras av asfalt och bilar. Det finns parallella körbanor för bilar för att tillse dubbla rader med parkering. Många bilar parkeras även längs med Kvarnenområdet där gångbana saknas. Bebyggelsen är blandad i utseende och skala. Kvarnenområdet har en tydlig industrikaraktär medan bebyggelsen mot Stora Torget utgörs av typisk stadsbebyggelse i tegel från 40-talet. Det finns även lägre träbebyggelse och små teknikhus som vätter mot gaturummet. Karaktären är spretig i skala och form. Det finns verksamheter i lokaler väster om gatan i områdets norra del. I övrigt finns det få målpunkter längs Magasinsgatan. Vissa fönsterpartier mot gatan är ingensatta vilket medför en ödslig känsla i det centralt belägna området.



(Samtliga bilder: Google maps)

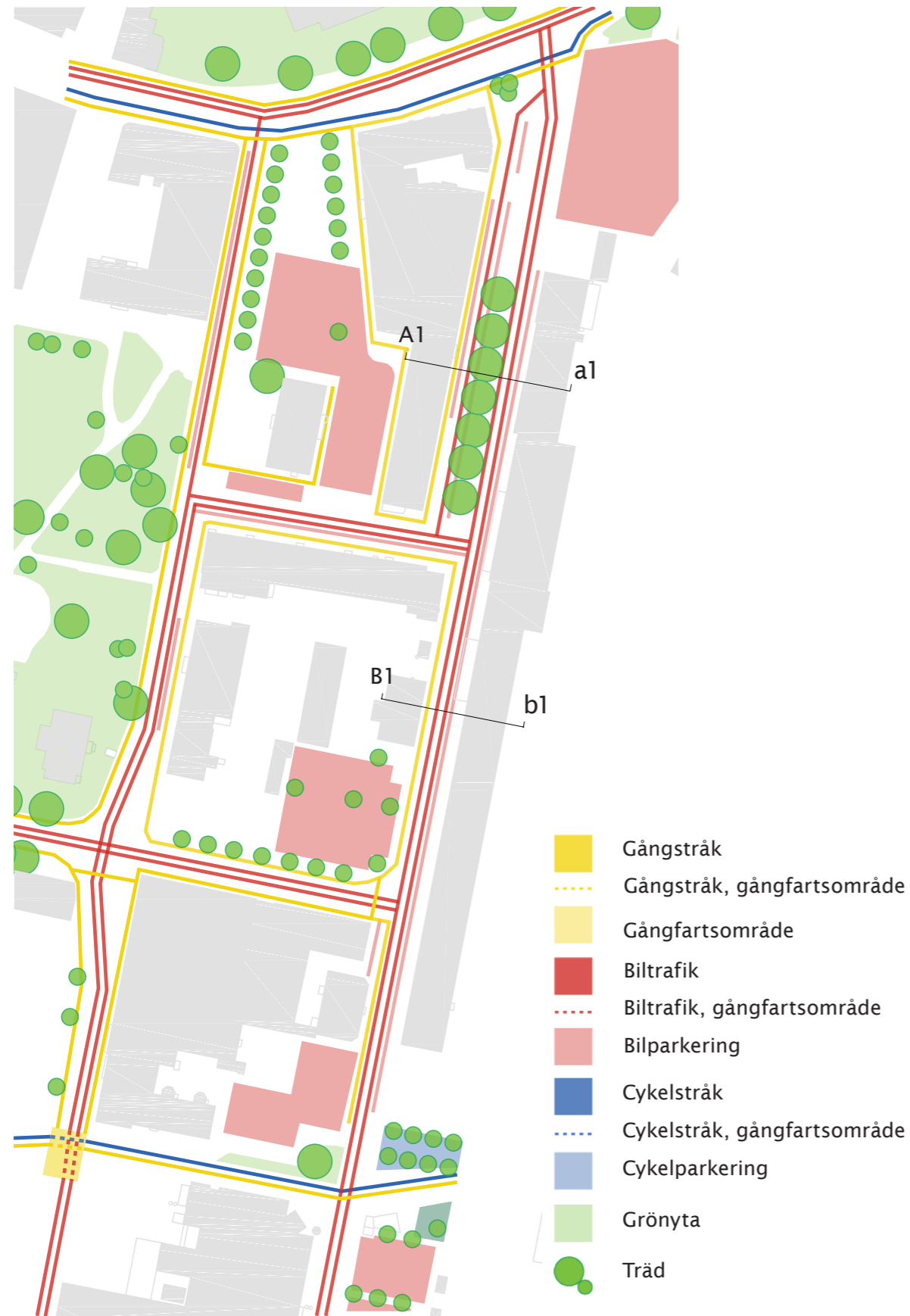
GESTALTNINGSPROGRAM - MAGASINSGATAN FÖRSTUDIE

GRÖNSTRUKTUR OCH FLÖDEN

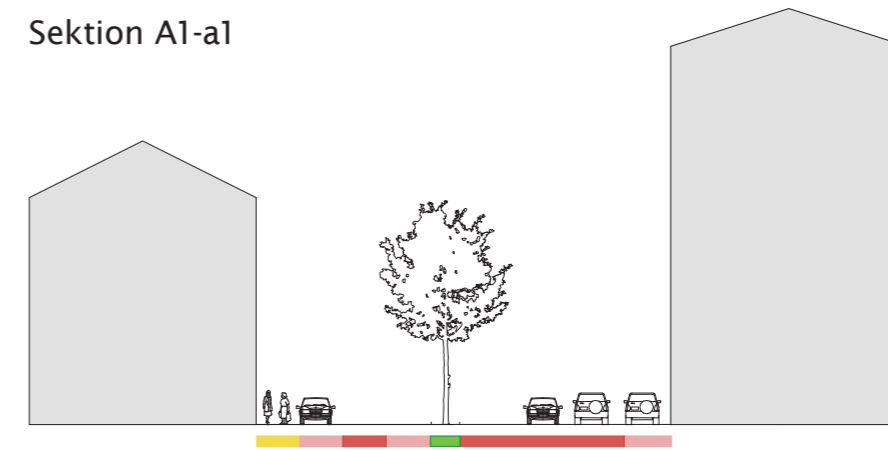
Magasinsgatan domineras idag av motortrafik och bilparkering.

Det finns behov av att utveckla miljön för fotgängare och cyklister.

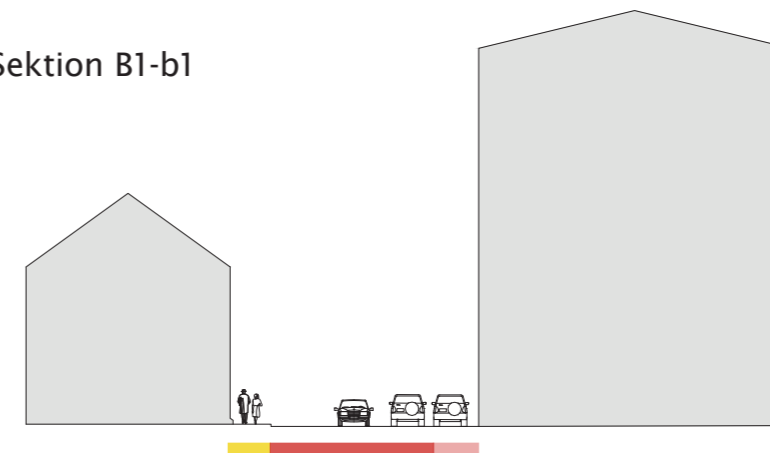
Grönstrukturen i centrala Mjölby är väl utvecklad och det finns gröna inslag i utredningsområdet som ska värnas.



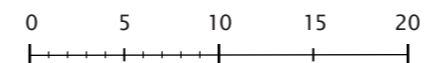
Sektion A1-a1



Sektion B1-b1



SEKTIONER
SKALA 1:500 (A3)





CYKELSTRÅK OCH CYKELPARKERINGAR

Cykling sker idag i blandtrafik på Magasinsgatan, det vill säga i körbanan bland motorfordon.

Ett cykelstråk längs Kungsvägen i norr korsar Magasinsgatan. I söder finns en cykelbana som går under Magasinsgatan till tågstationen. Övrig cykeltrafik sker i blandtrafik.

Cykelparkeringar inom utredningsområdet finns i dagsläget endast i Stationsporten vid befintlig undergång från tågstationen.



TRAFIK OCH BILPARKERINGAR

Bilen är idag dominerande på Magasinsgatan. Parkeringar tar upp en stor del av gaturummet och anslutande ytor.

Magasinsgatan ligger centralt i Mjölby och trafikeras av ca 1300-2200 fordon/dygn. Efter utbyggnad av Svartå Strand förväntas trafikmängden öka till 7900 fordon/dygn.

Idag finns det ingen busslinjetrafik på Magasinsgatan. Det kan dock bli aktuellt i framtiden.



GRÖNSTRUKTUR

I Magasinsgatans norra del finns idag sju mellanstora Lindar. Fyra av lindarna bedöms vara i medelgott skick men i behov av åtgärder för att må bra. Lindarna är skyddade genom generellt biotopskydd för alléer. Dialog och en godkänd ansökan hos Länsstyrelsen krävs för att få fälla lindarna.

I utredningsområdets södra del finns en stor lind som är ett karaktärsträd för platsen.

I stationsporten finns 8 st körsbärsträd som är välväxta och skapar rumslighet vid cykelparkeringen.

Det finns en välutvecklad grönstruktur i anslutning till utredningsområdet.

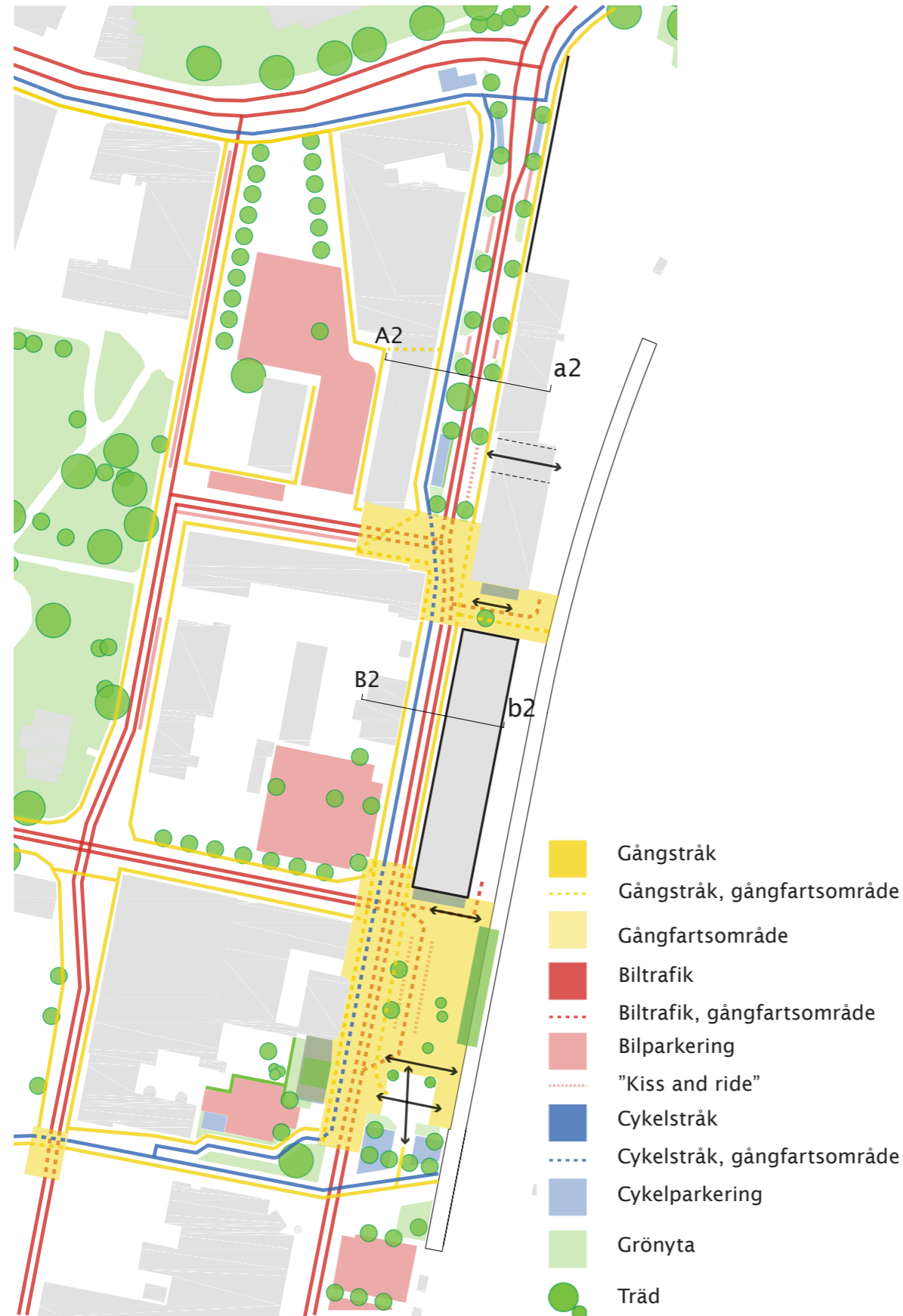


GÅNGSTRÅK OCH GÅNGFARTSOMRÅDEN

I nuläget finns endast ett fåtal, smala trottoarer längs Magasinsgatans västra sida. På östra sidan saknas gångbanor helt.

Ett gångfartsområde finns i korsningen mellan Fabriksgatan, Kyrkogatan och cykelbanan mot stationen.

GESTALTNINGSPROGRAM - MAGASINSGATAN FÖRSTUDIE



MÅLBILD

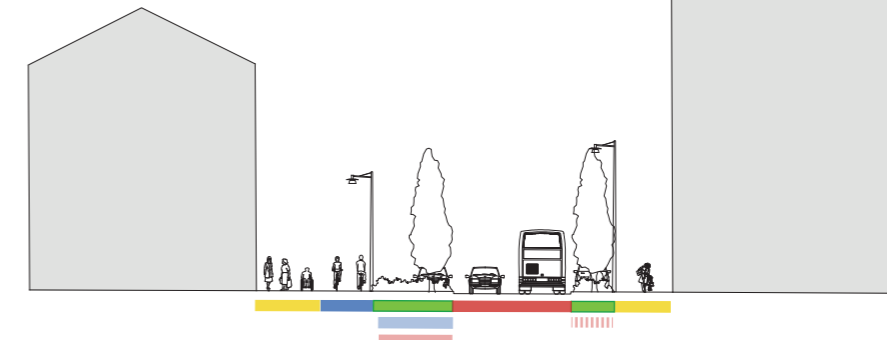
Magasinsgatans nya utformning ger utrymme för både fotgängare och cyklister samtidigt som en god framkomlighet för motorfordon erbjuds. En genomgående cykelbana om 3m föreslås längs gatans västra sida. Gångbanor följer fasaderna på båda sidorna av gatan och har en bredd som medger entréer ut mot gatan i så stor utsträckning som möjligt.

Gatusektionen varierar beroende på gaturummets bredd. Övergången mellan de olika sektionerna sker via ett gångfartsområde i områdets mitt. Gångfartsområdena kommer att ge fotgängare betydligt större

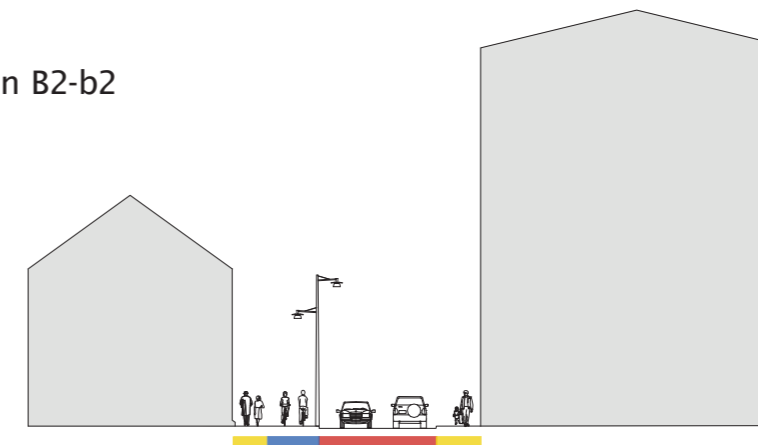
rörelsefrihet över gatan och har även en hastighetsdämpande funktion på raksträckan. Plats för "Kiss and ride" (av- och påstigning) och taxibilar skapas i söder vid nya tågterrongen. Ett större område regleras med gångfart. På platsen finns utrymme för cykelparkeringar, sittplatser och planteringar intill den nya tågterrongen.

Grönstrukturen utvecklas genom att befintlig trädrad byts ut mot fler nya smalkroniga träd längs gatans norra del. En lind i befintlig trädrad sparas. Övrigt grönstruktur sparas inom området. Ny grönska tillförs på platsbildningar.

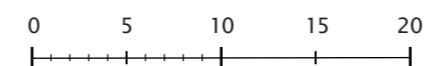
Sektion A2-a2



Sektion B2-b2



SEKTIONER
SKALA 1:500 (A3)





CYKELSTRÅK OCH CYKELPARKERINGAR

En ny cykelbana med en bredd på 3 meter längs Magasinsgatans västra sida uppförs. Cykelbanan kantas av plantering samt bil- och cykelparkeringar mot öst i områdets norra del och av körbana i den smalare sektionen.

Cykelbanan bryts i korsningar av gångfartsområden. Här är det viktigt att tydliggöra var det är önskvärt att cyklister rör sig samt att hastighet och sikten för motorfordon kan säkerställas ur säkerhetens synpunkt för cyklister.

En ny cykelbana från Fabriksgatan tillser kopplingen till Magasinsgatan och den nya perrongen. Längslutningen på denna är ca 6%. Flera nya cykelparkeringar placeras i anslutning till de nya gångfartsområdena.



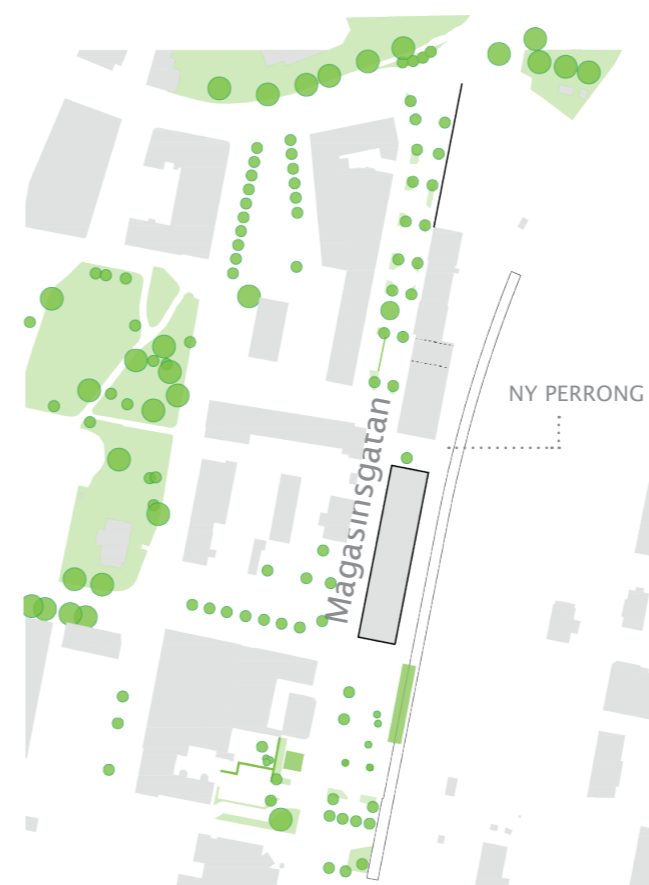
TRAFIK OCH BILPARKERINGAR

Korsningen Magasinsgatan-Kungsvägen föreslås byggas om för att avlasta Kungsvägen från genomfartstrafik. Det ska vara naturligt att åka på Magasinsgatan istället.

Vägbredden är 6,25 m vilket ger mer än god framkomlighet i 40 km/h. 2 lastbilar/bussar kan mötas utan problem.

Bilparkering och lastzon anordnas i anslutning till verksamhetslokaler på västra sidan. Korttidsparkering anordnas på gatans östra sida för att tillse på- och avstigning till tågplattformen.

Gångfartsområdena kommer att verka hastighetsdämpande längs hela sträckan.

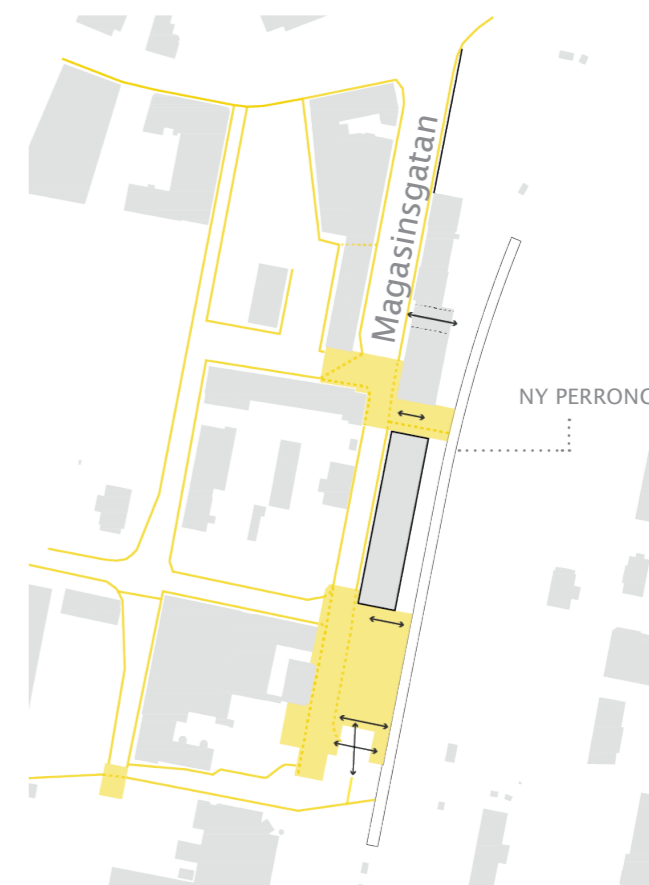


GRÖNSTRUKTUR

I Magasinsgatans norra del byts de befintliga lindarna ut mot mindre, pelarformade träd. Det möjliggör dubbelsidig trädplantering samt bidrar till ökat ljusinsläpp i gaturummet. En befintlig lind sparas i norra delen för att tillse succession i ekosystemet.

Breda underplanteringar med perenner och buskar skapar ytterligare grönska vilket mjukar upp gaturummet och förskönar. Sex av de åtta körsbärsträden i stationsporten behålls. Två föreslås flyttas om möjligt för att bibehålla grönstruktur och det ekosystem som redan finns på platsen idag.

På gångfartsområdet i söder används sedumtak på cykelgarage och väderskydd. Nya planteringar med träd och buskar tillförs på platsbildningar.



GÅNGSTRÅK OCH GÅNGFARTSOMRÅDEN

Befintlig och ny bebyggelse öppnas upp så att passager mellan Magasinsgatan och den nya perrongen möjliggörs. I anslutning till dessa passager föreslås platsbildningar i form av gångfartsområden. Dessa rymmer diverse funktioner som cykelställ, sittplatser, utsmyckningar och planteringar.

Breda gångbanor på både östra och västra sidan av Magasinsgatan kopplas samman av gångfartsområdena och ökar fotgängarnas rörelsefrihet längs och över gatan.

Stationsporten vid befintlig undergång från tågstationen kopplas samman med Magasinsgatans södra gångfartsområde genom en hiss och en trappa. En ny gångbana följer även cykelbanan ner till Fabriksgatan.

GESTALTNINGSPROGRAM - MAGASINSGATAN UTFORMNING OCH GESTALTNING

SAMMANFATTNING

I samband med utvecklingen av den nya pendeltågsperrongen utgör Magasinsgatan en viktig länk mellan centrala Mjölby och den nya målpunkten för resenärer. Utgångspunkten i utformningen är förbättra tillgängligheten för fotgängare och cyklister samtidigt som framkomligheten för motortrafik ska vara god längs med gatan.

En långsgående cykelbana följer hela Magasinsgatans västra sida. Längs den uppförs cykelparkeringar för att öka servicen kring den nya perrongen. Platsbildningar skapas i form av gångfartsområden som bryter mellan de olika gatusektionerna och ansluter mot Stationsporten i söder. Gångfartsområden utformas så att hastigheten anpassas väl för fotgängare. Ytskikt, möbler och belysning signalerar att här rör man sig på fotgängarens villkor. Området bjuder in till vistelse och trygg och säker rörelse för oskyddade trafikanter i staden.

Omsorgsfull utformning och konstnärlig utsmyckning tillsammans med en god belysning ökar attraktiviteten i området och känslan av närvaro och stadsmässighet.

Mängden grönska ökas i området genom nya trädplanteringar längs gatans norra del och på det södra gångfartsområdet. Det finns även plats för nya busk- och perennplanteringar. Sedumtak används på cykeltak och cykelgarage för att stärka grönstrukturen i staden ytterligare.

Genomgående utgörs gångtytor av markbeongplattor 35x35 cm som läggs i förband. Cykelbanor och körytor beläggs med asfalt. Parkeringar, lastzon och ramper beläggs med smågatsten. Körbana och parkeringar kantas av återbrukad råkantsten med 12 cm visning. Gångfartsområden utformas med ett enhetligt golv av granithällar och markbetongsten i ett identitetsskapande mönster.



(Streetlife)



(Sydsvenskan)



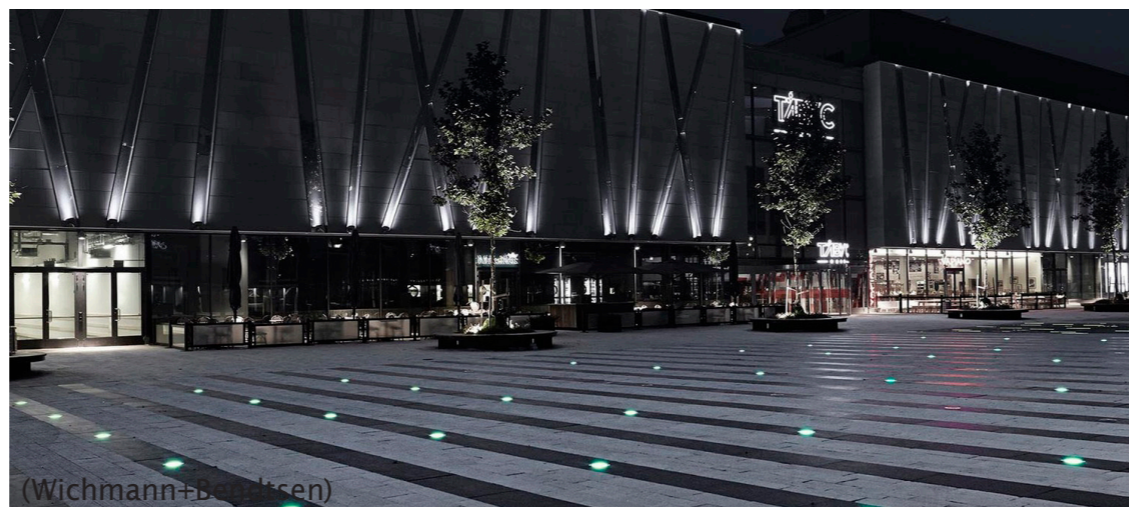
(Ida Andersson)



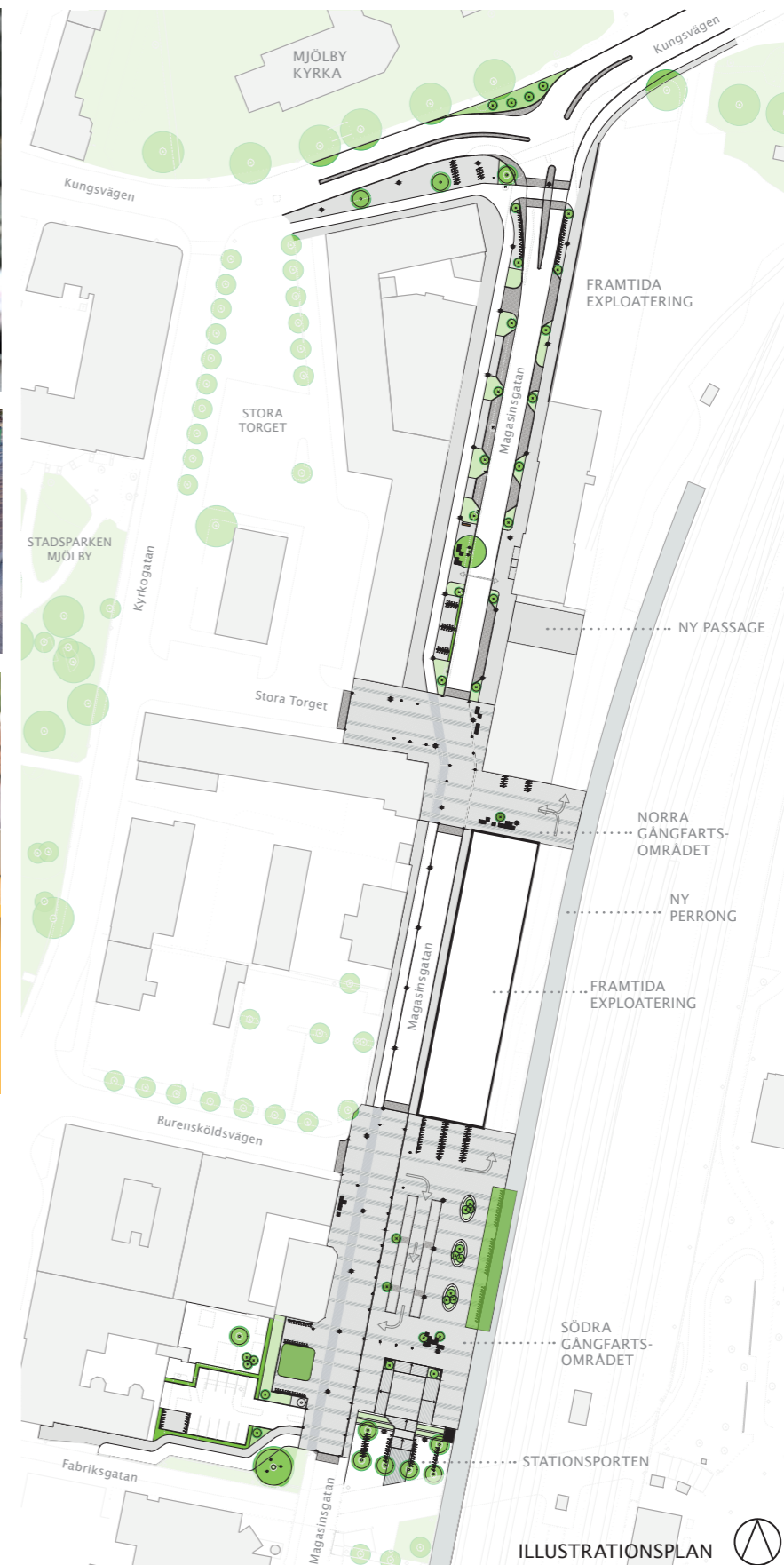
(Cyklös)



(Vestre)



(Wichmann+Beutlisen)



KUNGSVÄGEN

Korsningen mellan Magasinsgatan och Kungsvägen får en utformning som leder trafikanter in på Magasinsgatan istället för att fortsätta på Kungsvägen. Detta görs för att avlasta Kungsvägen, Mjölby centrumgata, från genomfartstrafik.

Cykel- och gångtrafik korsar Magasinsgatan på ett upphöjt övergångsställe. Ramperna upp till övergångsstället beläggs med smågatsten liksom refuger och svepytor i körbanan.

Busshållplatsen längs Kungsvägen byggs om, fickan tas bort och bussen stannar i körbanan. Detta ger mer utrymme för reseränsfunktioner på den breda yta som tillskapas mellan gatan och cykelbanan. Cykelparkeringar, som även kan nyttjas för resenärer som ska till pendeltågstationen, uppförs i den östra delen av ytan. Befintliga belysningsstolpar flyttas inom busshållplatsen.

En av de tre björkarna som växer här behålls. De andra två kan eventuellt flyttas inom projektet.

Befintlig överbyggnad antas kunna användas till största del. Dagvattenbrunnar och höjdsättning justeras så att erfoderlig avrinning erhålls. Vatten- och spillvattenservis från huvudstammen i Kungsvägen läggs om in till Kvarnenområdet och placeras i körbanan.

Korsningen dimensioneras för boogiebuss och regleras med 40 km/h.



GESTALTNINGSPROGRAM - MAGASINSGATAN UTFORMNING OCH GESTALTNING

GATUSEKTIONER

Utgångspunkten i utformningen är förbättra tillgängligheten för fotgängare och cyklister samtidigt som framkomligheten för motortrafik ska vara god.

En långsgående cykelbana följer hela Magasinsgatans västra sida. Längs den uppförs cykelparkeringar för att öka servicen kring den nya perrongen.

KUNGSVÄGEN- STORA TORGET

Här är gaturummet som bredast, 22-23 meter. Detta ger utrymme för både generösa gångytor, planteringar och parkeringar för cykel och bil.

Cykelbanans placering på den västra sidan utgör en naturlig koppling till centrum och kommande exploatering av Svartå Strand. Kopplingen mot nya verksamheter och bostäder i Kvarnenområdet samt den nya perrongen längs spåret sker via övergångsställe i norr och gångfartsområdet i korsningen med infarten till Stora Torget. En cykelparkering uppförs i anslutning till cykelbanan intill gångfartsområdet så att det blir enkelt att parkera cykeln och ta sig vidare till fots.

Fotgängare kan även passera gatan över den platsbildning som skapas kring befintlig lind som sparas. Denna passage möjliggör en koppling mellan en nya portiken genom den rosa byggnaden i Kvarnenområdet och befintlig portik till Stora Toget. I detta läge ges även utrymme för en ny entré till byggnad i Kvarnenområdet i form av en trappa. Tillgänglighet till byggnaden genom ramp eller hiss måste lösas i den nya portiken eller inom byggnaden. I övrigt är körbanan sluten mot gångytorna då den kantas av parkeringar och planteringar.

Körbanan dimensioneras för att två bussar eller lastbilar ska kunna mötas utan problem. Totalbredden är 6.25 meter, vilket motsvarar god framkomlighet enligt

VGU. Gatan planeras att regleras med 40 km/h. Trädplanteringar och sidoparkeringar beräknas inverka hastighetsdämpande då de smalnar av gaturummet visuellt. Träden uppförs i dubbla rader och ska ha pelarform för att inte konkurrera med körytans krav på utrymme. Tillförsel av fler träd bidrar till en bredare grönstruktur i Mjölbys stadskärna, effektivare rening av luften i det slutna gaturummet och skönhetsvärden i den hårda stadsmiljön.

Parkeringar och lastzon beläggs med smågatsten och regleras så att det passar befintliga och nya verksamheter längs med gatan. Vissa parkeringsytor kan regleras så

att av- och påstigning till den nya perrongen möjliggörs, exempelvis i den södra delen närmast gångfartsområdet. Eventuellt kan man behöva titta på om rundkörning i kvarteret kring Stora Torget behöver möjliggöras genom att enkelrikta Kyrkogatan mot norr istället.

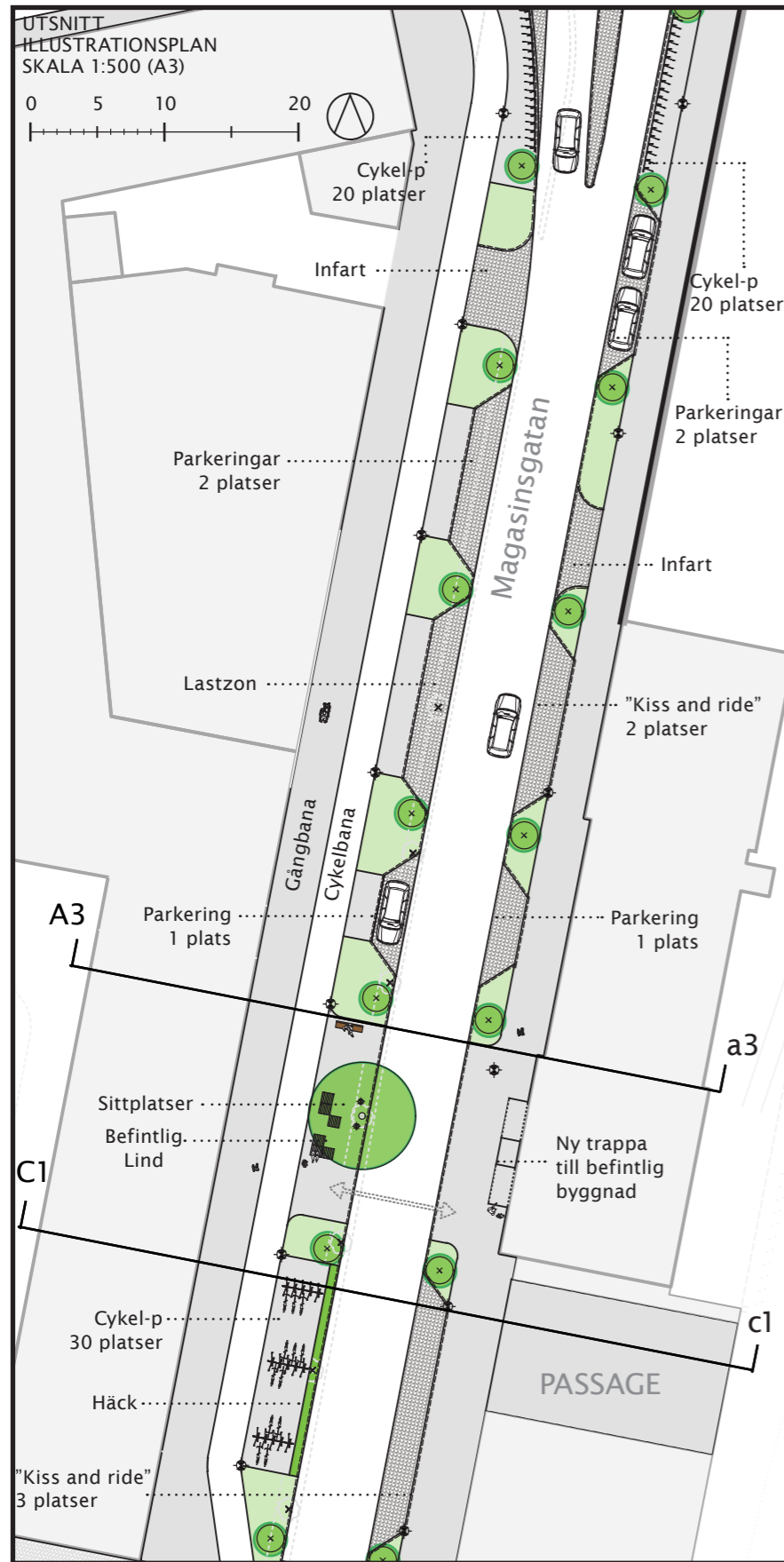
Befintlig överbyggnad beräknas kunna användas i stor utsträckning, höjderna justeras så att erforderlig avrinning tillskapas. Dagvattennätet kan till viss del justeras beroende på skick och till viss del behöver det läggas om. Råkantsten återanvänds inom projektet för att tillse resurseffektivitet och hållbarhet.

STORA TORGET- BURENSKÖLDSVÄGEN

Längs denna sträcka är gaturummet smalt, ca 13 meter. Cykelbanan följer med på den västra sidan om körbanan och gångbanor uppförs längs med fasaderna på båda sidor. Gångbanan på den östra sidan blir 3 meter bred. Vid planering av nybyggnation inom Kvarnenområdet behöver man beakta placering av entréer så att gångbanan får en god framkomlighet.

I söder ansluter gatan mot det större gångfartsområdet som utgör en ny koppling mellan Stationsporten och centrala Mjölby.





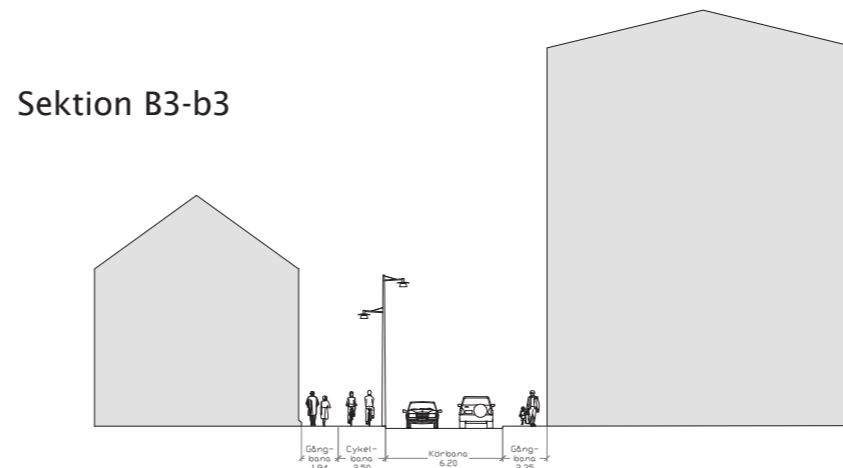
Sektion A3-a3



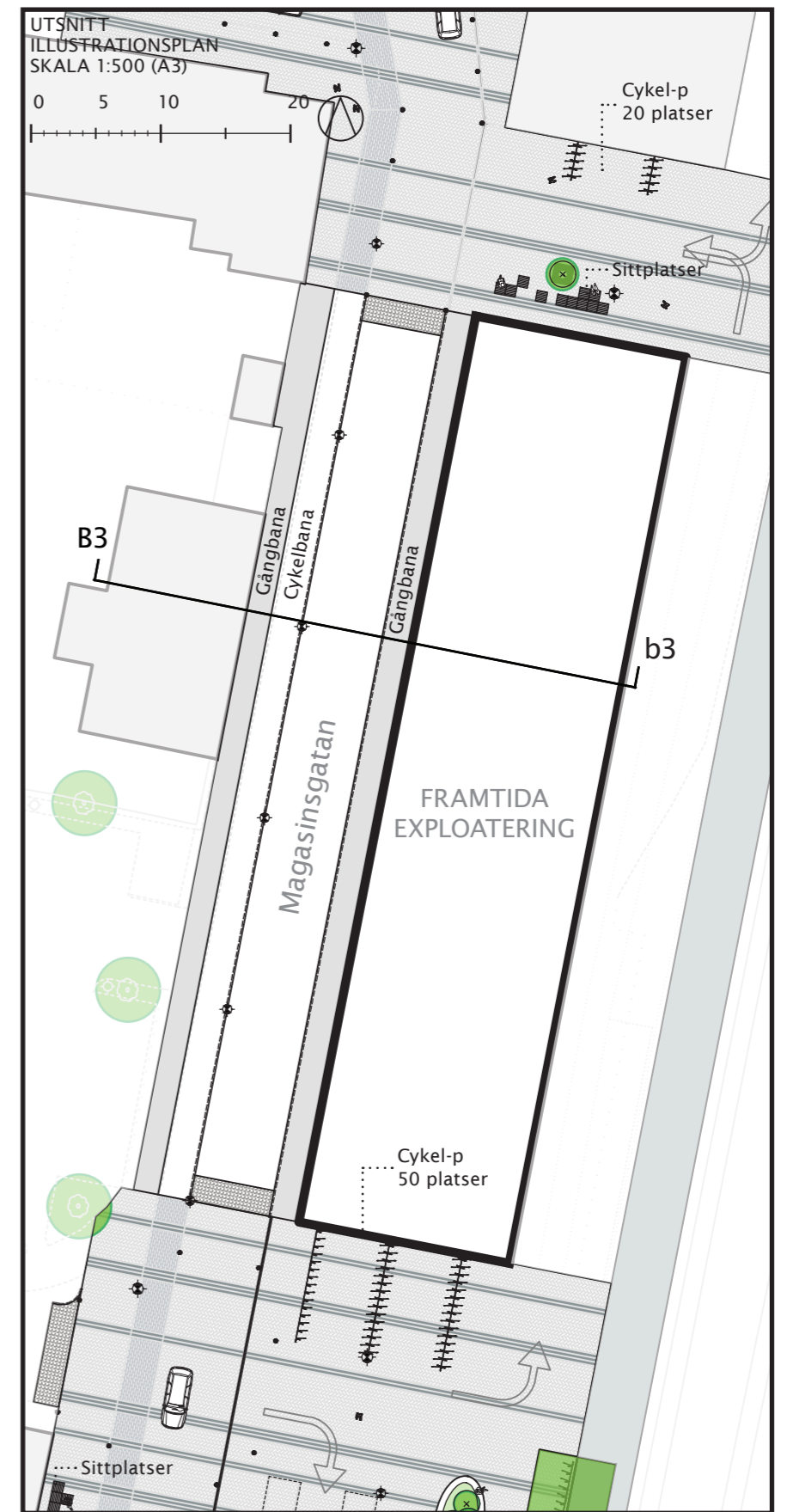
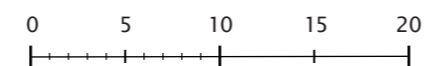
Sektion C1-c1



Sektion B3-b3



SEKTIONER
SKALA 1:500 (A3)



GESTALTNINGSPROGRAM - MAGASINSGATAN UTFORMNING OCH GESTALTNING

GÅNGFARTSOMRÅDEN

Två gångfartsområden byggs längs Magasinsgatan. Ett i övergången mellan de två gatusektionerna vid infarten till Stora Torget samt ett från korsningen med Burensköldsvägen och söderut till Stationsporten. Gångfartsområdena kopplar Magasinsgatan och centrala Mjölby till den nya tågplattformen och nya målpunkter inom Kvarnenområdet.

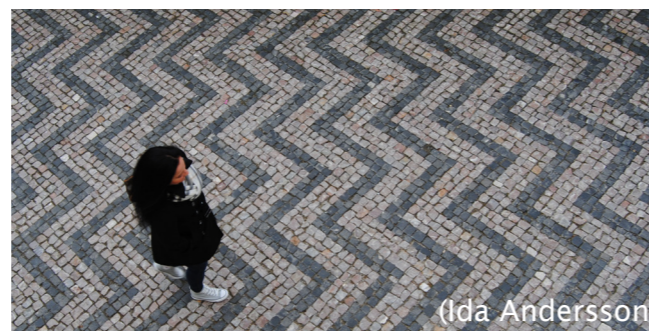
Platserna ska vara inbjudande, trygga och identitetsskapande. De ska även vara tydliga i sin avgränsning och ha en egen karaktär. Ett enhetligt, slätt, golv av granithällar och markbetongsten ger identitet och bryter ner skalan till fotgängarens nivå. Gångfartsområdena ansluter mot gång- och cykelbanor i höjd och nås via ramper från anslutande gator. Markmaterialet inom gångfartsområdena ska vara slitstarkt och tåla vridmoment från svängande fordon.

Platserna möbleras för att signalera stad, liv och rörelse. Inom gångfartsområdet hittar man olika typer av service så som cykelparkeringar, kiss and ride, taxizon, entréer och möjliga uteserveringar till intilliggande verksamheter, träd och planteringar, offentlig konst mm. Pollare, möblering och belysningsmaster placeras så att det blir tydligt var bilar får köra och ej.

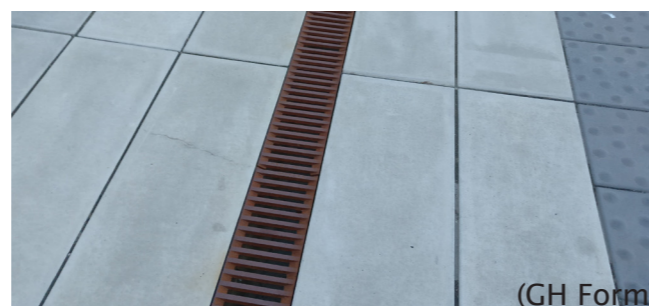
För att underlätta för olika trafikslag kan mönsterläggningen varieras i ett stråk som kopplar samman anslutande cykelbanor över gångfartsområdet. Cyklisterna har dock ansvar att anpassa sin hastighet efter fotgängarna liksom bilisterna. Andra ingående element kan användas för att styra trafiken i erforderlig omfattning. Exempelvis föreslås avvattningskanaler som även agerar ledstråk och visuell stryning för motorfordon. Parkering får ske på anvisad plats, rutor markeras och skyltas tydligt. Generellt ska skyltning inom området vara sparsam men tydlig.



(Ake Lindmann)



(Ida Andersson)



(GH Form)



(Streetlife)



(Sydsvenskan)



(Tyréns)



(Nola)



(Vestre)



(Escofet)

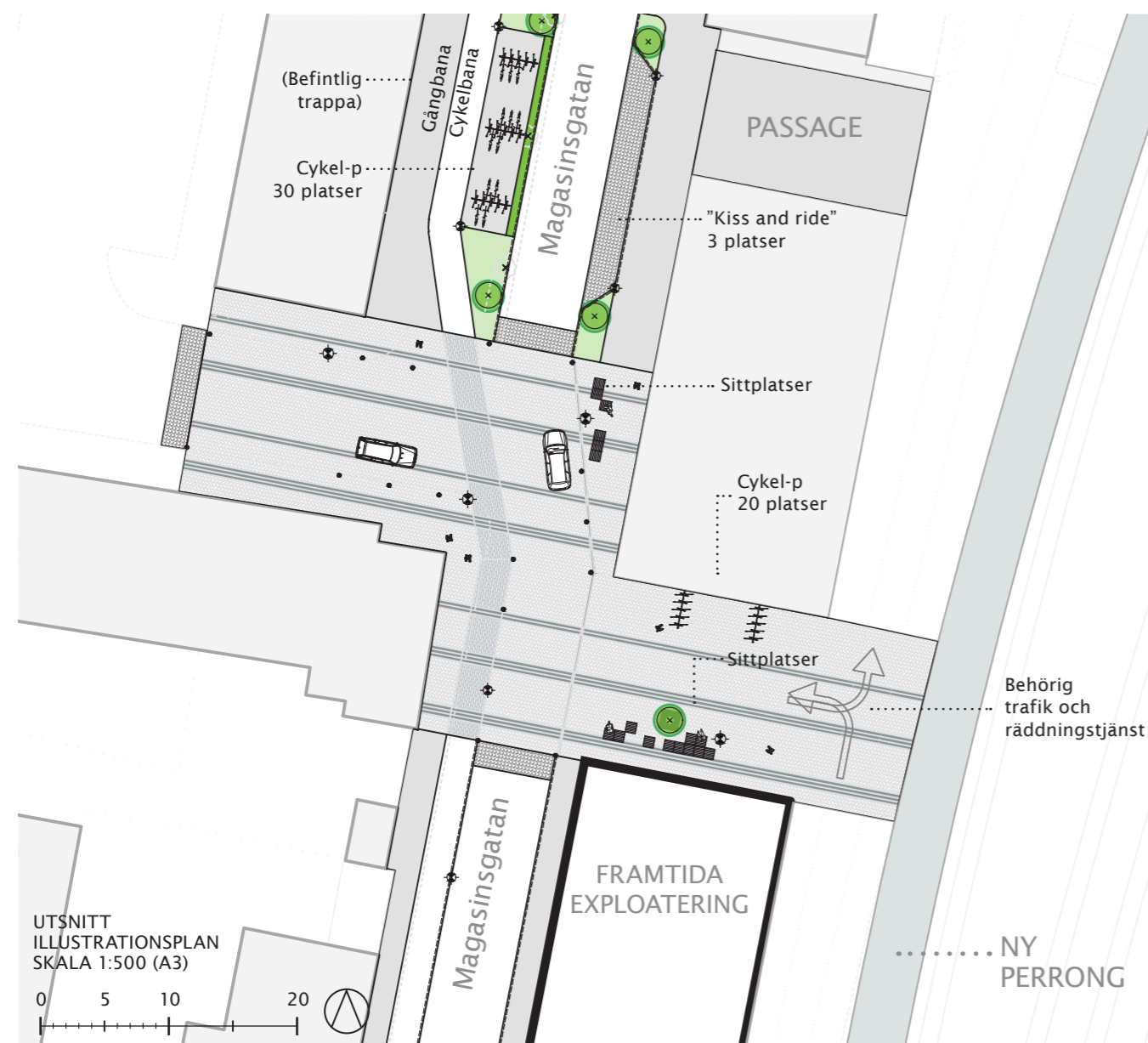
GFO STORA TORGET- MAGASINSGATAN

Vid denna korsning går gaturummet från brett till smalt. Platsen är centralt belägen i förhållande till den nya perrongens troliga utbredning och skapar en tydlig koppling till Stora Torget i väst.

Utrymmet mellan den rosa byggnaden i Kvarnenområdet och nya byggnader inom kvarteret görs tillräckligt brett för att räddningstjänst ska kunna ta sig in mellan

spåret och byggnaderna. Platsens östra del, som leder in mot spåret, ska endast tillåta fordon med tillstånd. Här finns möjlighet att uppföra cykelparkeringar, sittplatser och planteringar. De delar som trafikeras av motorfordon ska tydligt möbleras så att trafikanter förstår att det är en låg hastighet som ska gälla här.

Genom antagen höjd och utbredning för den nya perrongen bedöms kopplingen till Magasinsgatan kunna ske utan några större höjdskillnader. Avrinning till Magasinsgatans dagvattennät bör vara möjlig.



GESTALTNINGSPROGRAM - MAGASINSGATAN UTFORMNING OCH GESTALTNING

GFO BURENSKÖLDSVÄGEN- STATIONSPORTEN

Denna plats är en knutpunkt mellan centrala Mjölby och stationsområdet.

Cykelparkeringar, cykelgarage, möblering, träd och planteringar samt väderskydd uppförs på de delar som ej ska trafikeras. Kiss and ride och taxizon placeras centralt och gör det enkelt för resenärer att angöra platsen. Långtidsparkering hänvisas till andra sidan av Stationsporten och den östra sidan av spåret.

Den breda trappan kopplar Stationsporten till den nya platsen och öppnar upp för nya rörelsemönster för tågresenärer. Trappan utformas på samma sätt som befintlig trappa i Stationsportens nordvästra hörn, med en beklädnad av granithällar, för att skapa ett enhetligt utseende. Den nya trappan sektioneras så att en mindre platsbildning med utrymme för offentlig konst eller möblering tillskapas. Platån i trappan motverkar

barriäreffekt och trappans öppna form bidrar till trygghetskänsla då instängda hörn undviks. Trappans höjdsättning behöver detaljstuderas efter inmätning. Intill den nya perrongen uppförs även en hiss från Stationsporten upp till gångfartsområdet. Hissen hanteras inom Trafikverkets del av projektet.

Kopplingen mot den nya perrongen anats kunna ske utan några större höjdskillnader.

Marken beräknas kunna lutas mot en ytvattenränna som avvattnar området och samtidigt utgör ledstråk och visuell styrning för trafikanter.

I gränsen mellan perrongen och gångfartsområdet uppförs ett väderskydd som täcker cykelparkeringar över gångfartsområdet och väntande tågresenärer på perrongen. Väderskyddets tak beläggs med sedum för att stärka grönstrukturen.



Platsen möbleras med sittplatser och planteringar så att det alltid finns någonstans att slå sig ner i väntan på ett tåg eller på skjuts. Sittplatserna integreras till största del i andra funktioner, så som exempelvis planteringsytor, så att platsen inte upplevs tom och öde under de tider då inte så många människor vistas där.

Kopplingen mot Kyrkogatan görs via en separerad gång- och cykelbana i befintlig sträckning, lutningen är omkring 6% vilket inte uppfyller tillgänglighetskraven. Färdtjänst till Dagverksamhet Knuten behöver kunna trafikera gång- och cykelbanan.

Den stora lind som angränsar mot Magasinsgatan utgör ett viktigt element i området och ska bevaras och vårdas.

Gården till Tumskruven 3 byggs om så att utformningen medger yta för ett nytt cykelgarage och utvändiga cykelparkeringar mot Magasinsgatan. Garaget kan inrymma ca 60 cykelparkeringar i cykelställ med två våningar. Garaget är låst och nås genom ett abonnemang där brukaren betalar en summa varje månad för att kunna ha sin cykel skyddad. Utanför garaget placeras en cykelpump och ev annan service för cyklister.

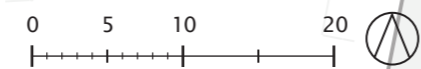
10 st parkeringsplatser är tillräckligt för verksamheten inom Tumskruven 3. Moloken (underjordisk avfallsbehållare) på gården flyttas till tomträs mot Magasinsgatan.

Befintliga parkeringsplatser på Tumskruven 2, vid korsningen med Burensköldsvägen, ersätts på intilliggande gård eller på allmän parkering på andra sidan om gatan.

Gångfartsområdet blir ett avslut på den stadsmässiga delen av Magasinsgatan åt söder i väntan på framtida utveckling av Svartå Strand.



UTSNITT
ILLUSTRATIONSPLAN
SKALA 1:500 (A3)



GESTALTNINGSPROGRAM - MAGASINSGATAN UTFORMNING OCH GESTALTNING

BELYSNING OCH UTSMYCKNINGAR



-  Belysningsstolpe
-  Belysningsmast med spotlights
-  Effektbelysning mot träd
-  Belysning längs räcke/mur
-  Utsmyckningar/belysta skärmväggar
-  Skulptur

Ombyggnationen av Magasinsgatan ska medföra en tydligare stadsmässighet och detaljrikedom. Att signalera omtanke och närvaro är viktigt för att platen ska kännas trygg. Genom att tillföra det lilla extra i form av omsorgsfulla detaljer och en god ljussättning så framträder ett stadsrum i mänsklig skala, ett stadsrum där man vill vara.

BELYSNING

Hela Magasinsgatan ska vara väl belyst och upplevas trygg och säker under dygnets alla timmar. Gaturummets och platsbildningars karaktärsdrag ska framhävas med belysningen.

Befintliga belysningsstolpar längs busshållplatsen vid Kungsvägen antas kunna flyttas inom platsen. Övergångsstället i anslutning till korsningen belyses väl.

Gatubelysningen längs Magasinsgatan placeras i den norra delen på östra sidan av körbanan. En armatur likt Kungsvägen används. I detta breda gaturum kompletteras gatubelysningen med en lägre stolpe som belyser gång- och cykelbana på den västra sidan. Avstånden mellan träden varierar och det finns infarter och andra element

att ta hänsyn till. Placering av stolpar, höjder och avstånd behöver studeras i detalj. Befintlig och ny portik genom angränsande byggnader ska vara väl belysta.

I gatusektionen mellan de två gångfartsområdena placeras belysningen på gatans västra sida och förses med dubbla armaturer som lyser upp hela gaturummet.

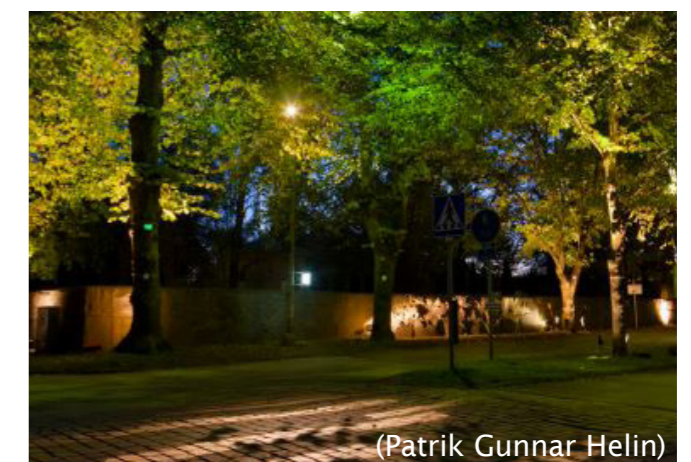
Gångfartsområdena belyses med master med spotlights för att knyta an till Kanikeplans utförande och skapa igenkänning. Ljuset riktas mot sittplatser, målpunkter och utsmyckningar. På det södra gångfartsområdet placeras även stolpar ut för att skapa visuell styrning för trafikanterna genom en rak genomgående linje. Detta bidrar även till en god ljusbild där många trafikslag korsar varandra.

Trappan ner till Stationsporten belyses med spotlights likt ovan för att skapa en enhetlig miljö. Belysning fälls även in i trappans handledare och i räcket runt om hela ljusgården.

Vissa träd, fasader och andra karaktärselement inom området belyses med effektbelysning. Även pollare kan väljas med infälld belysning.



(Cyklos)



(Patrik Gunnar Helin)

UTSMYCKNINGAR

För att skapa identitet och en enhetlig karaktär inom områdets i övrigt brokiga bebyggelse tillförs utsmyckningar på fasader och stödmurar. Genom stansade plåtar som belyses bakifrån kan befintliga fasader förnyas och ändra utseende. Nya fasader kan planeras så att samma typ av element återkommer där. Motiv i kan hämtas från exempelvis intarsian inne i gamla stadshuset eller från historiska fotografier från Mjölby och tågstationen. Formatet ska vara storskaligt och upplevas som en hel fasad snarare än en tavla på en vägg.

Längs gatan bör angränsande element ses över. Exempelvis räcken och staket kan förnyas för att skapa en mer enhetlig och stadsmässig karaktär. Nätstaket föreslås bytas till smidesstaket som inte ska vara högre än nödvändigt.

Det finns några tomma lokaler med igensatta fönster som vänder sig direkt mot gatan. I dessa vore det önskvärt med någon form av verksamhet som lyser upp fönsterpartier och skapar målpunkter, liv och rörelse. Om lokalerna ej går att fylla/förändra behöver det utvändiga intrycket studeras. Eventuellt kan fasaderna förnyas genom att exempelvis en gles träbeklädnad med bakomliggande belysning påförs. Alternativt med ovan beskrivna belysta dekorationer i plåt. Viktigt att beakta i detta arbete är utrymningsvägar och gränsdragning för genomförande och framtida drift och underhåll.

I trappan ner till Stationsporten föreslås någon form av konstnärlig utsmyckning ta form. En stor anmärkningsvärd skulptur skulle kunna bidra till hela platsens och områdets identitet och utgöra ett landmärke i Mjölby. Mindre skulpturer kan även spridas över området för att skapa ljusglimtar och upplevelsevärden över hela platsen. Skulpturer kan även väljas utifrån funktioner som exempelvis sittplats eller inbjuda till lek i området.

