

RAPPORT
CAPRONI 1 - TRAFIKUTREDNING



RAPPORT
2019-05-03

UPPDRAG

286111, Parkeringsstrategi Skavsta flygplats

Titel på rapport:

Caproni 1 - Trafikutredning

Status:

Rapport

Datum:

2019-05-03

MEDVERKANDE

Beställare:

Green Park AB

Kontaktperson:

Jesper Ericsson

Trafikplanerare:

Isak Selling, Tyréns AB

Uppdragsansvarig
trafikplanerare:

Helena Homle, Tyréns AB

Kvalitetsgranskare:

Marlene Sjödin, Tyréns AB

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	4
1.1	BAKGRUND.....	4
1.2	MÅL OCH SYFTE.....	4
1.3	AVGRÄNSNING.....	4
2	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	5
3	BEFINTLIG TRAFIKSITUATION	6
3.1	ALLMÄNT	6
3.2	FÄRDMEDELSFÖRDELNING	8
3.3	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	9
3.4	BILTRAFIK	11
3.5	BUSS OCH SPÅRTRAFIK.....	12
3.6	TRAFIKSÄKERHET	13
4	ANALYS OCH FÖRSLAG.....	14
4.1	ALLMÄNT	14
4.2	ALSTRING.....	15
4.3	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	15
4.4	BILTRAFIK	16
4.5	BUSS OCH SPÅRTRAFIK.....	17
5	SLUTSATS	18
6	BILAGOR.....	19
6.1	BILAGA 1 – PLANKARTA FÖR CAPRONI 1.....	19

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Företaget Green Park förvärvade fastigheten Caproni 1 hösten 2017. Fastigheten är belägen ca. 600 meter öster om Skavsta flygplats i Nyköpings kommun. Green Park har för avsikt att etablera flygplatsparkering på fastigheten och har anlitat Tyréns AB för att ta fram en trafikutredning.

1.2 MÅL OCH SYFTE

Trafikutredningen syftar till att beskriva hur området och trafiksituationen kan komma att påverkas av den planerade parkeringen på fastigheten Caproni 1. Trafikutredningen beskriver dagens trafiksituation omkring fastigheten. Den utreder även vad parkeringen har för påverkan på omkringliggande vägnät för samtliga trafikslag.

1.3 AVGRÄNSNING

Trafikutredningen resulterar inte i olika åtgärdsförslag. Mindre förbättringsförslag presenteras dock löpande i utredningen.

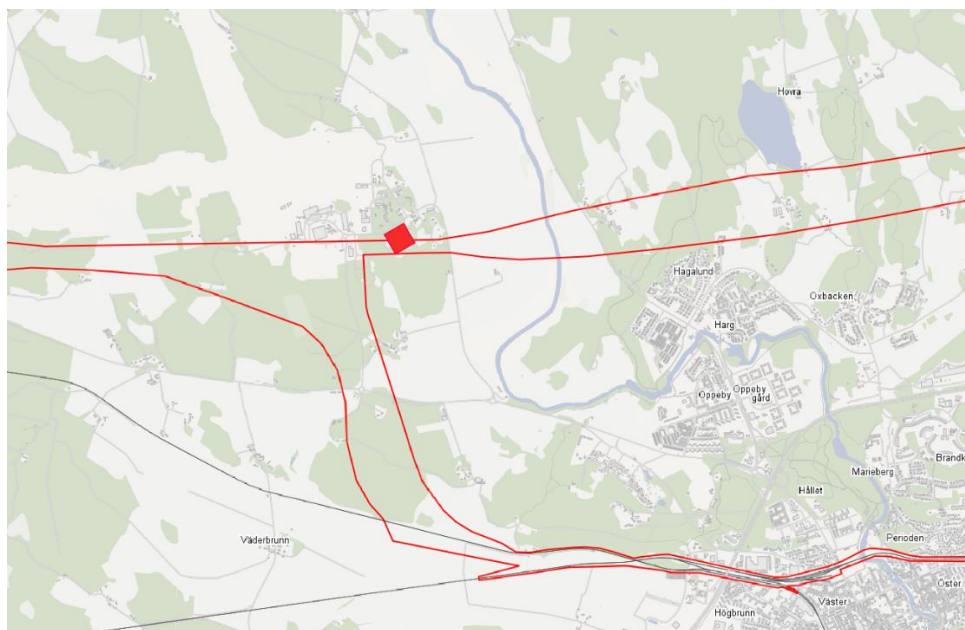
2 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Skavsta flygplats är den femte största flygplatsen i Sverige och har ca. två miljoner passagerare årligen. Enligt en utredning över framtida resandeutveckling för flygplatsen framtagna av Sweco AB och Nyköpings kommun, förväntas antalet resenärer tredubblas till 5,7 miljoner passagerare årligen år 2040. Den stora ökningen uppskattas komma från genomförandet av Ostlänken men beror också på planerna för Bromma flygplats. Bromma flygplats har ett flygavtal till år 2038 men det är ännu oklart om det kommer att förlängas.

Fastigheten Caproni 1 inkluderas i en detaljplan från 1994, se plankarta i Bilaga 1. Enligt denna detaljplan får fastigheten bestå av kontor och industri. Enligt detaljplanen får 40 % av fastighetsytan bebyggas. Fastighetens ytterkanter regleras med prickmark och får därmed inte bebyggas inom dessa ytor. Placering och antalet utfarter regleras med utfartsförbud. Fastighetens norra sida regleras med utfartsförbud mot huvudgatan. Utfartsförbudet medför två möjliga utfarter till huvudgatan i direkt anslutning till fastighetsgränsen. Utöver detta finns en lokalgata på fastighetens västra sida som möjliggör ytterligare in- och utfarter.

Den beslutade höghastighetsbanan Ostlänken mellan Järna och Linköping är tänkt att passera Skavsta flygplats. Det är en dubbelspårig järnväg som knyter ihop Stockholm och Linköping med tänkta stationer i Norrköping, Skavsta, Nyköping, Trosa och Vagnhärad. Ostlänken är planerad att passera både Nyköping och Skavsta med förgrenade spår vilket betyder att vissa av avgångarna kommer att gå förbi Skavsta. Utredningar är påbörjade och projektet beräknas vara klart för trafikering mellan år 2033-2035.

Ostlänkens exakta placering är under utredning men i de framtagna planerna finns en korridor utritad över (delar av) fastigheten Caproni 1. Det är då oklart vad som händer med den planerade parkeringen. Ostlänkens planerade sträckning redovisas i Figur 1 nedan. Den röda markeringen illustrerar placeringen av fastigheten Caproni 1.

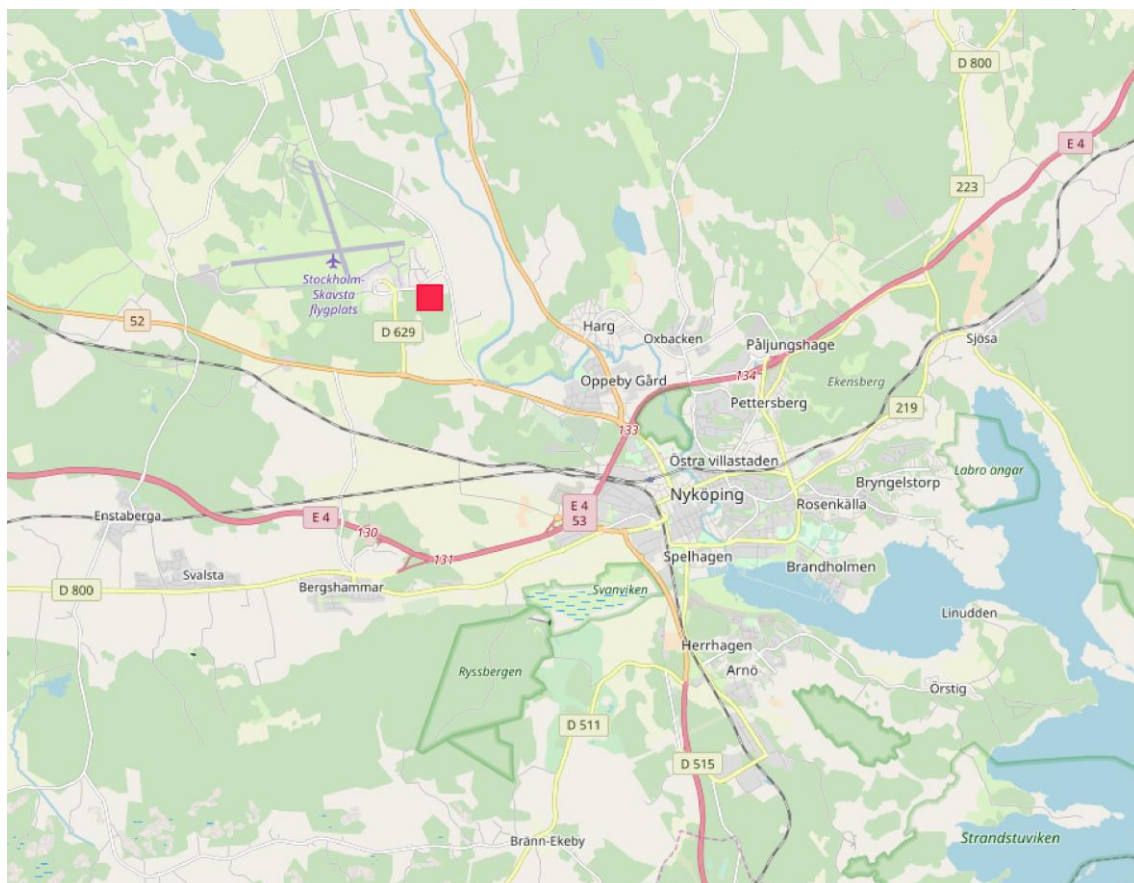


Figur 1 - Ostlänkens planerade sträckning i form av utredda korridorer (Nyköpings kommun, 2019). Den röda markeringen visar placeringen av Caproni 1.

3 BEFINTLIG TRAFIKSITUATION

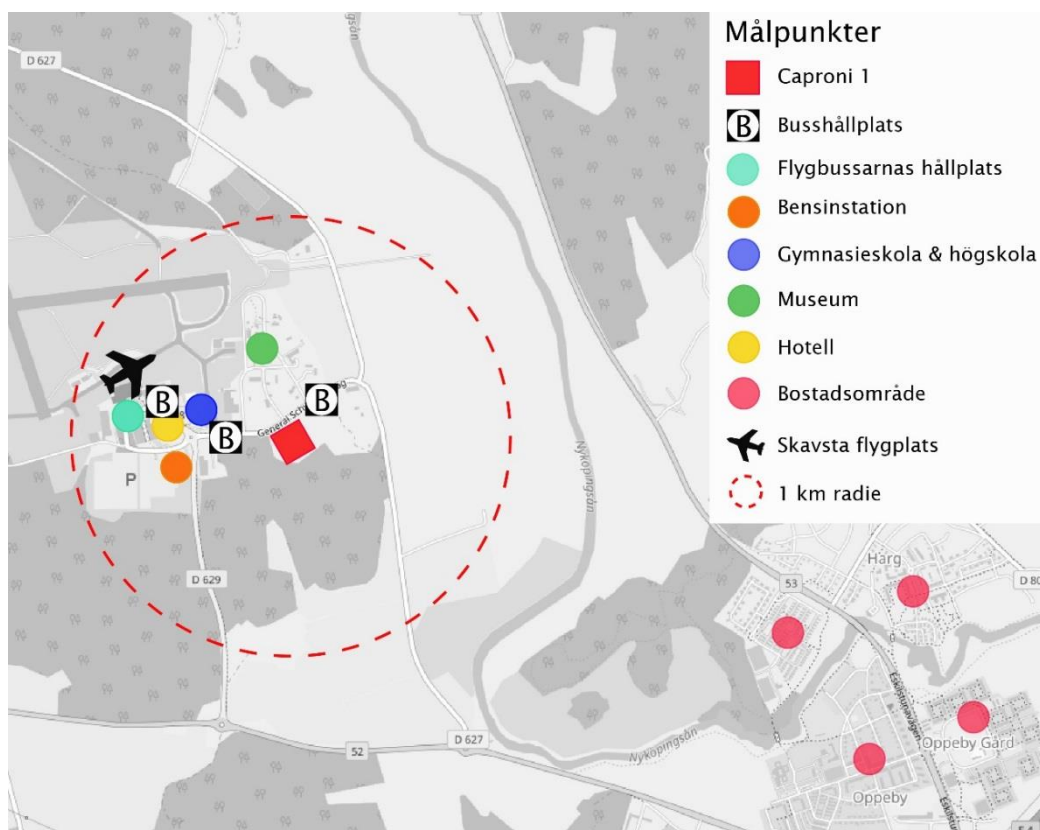
3.1 ALLMÄNT

Fastigheten Caproni 1 är belägen ca. 600 meter öster om Skavsta flygplats i Nyköpings kommun, strax norr om motorväg E4. Se Figur 2 för lokalisering. Den röda markeringen i bilden markerar ungefärlig placering av fastigheten Caproni 1.



Figur 2 - Översiktskarta över Skavsta flygplats. Den röda markeringen visar fastigheten Caproni 1. Kartan visar var den studerade fastigheten är belägen i förhållande till Nyköping.

Inom området kring den studerade fastigheten Caproni 1 finns ett flertal målpunkter. Skavsta flygplats utgör en av de större målpunkterna i närområdet. Till flygplatsen finns även tillhörande parkeringar, både inom flygplatsens fastighet men även utanför på privata fastigheter. En drivmedelsstation finns även i närheten. Utöver detta finns ett hotell, en gymnasieskola och yrkeshögskola med inriktning mot flygteknik samt ett flygspaningsmuseum i området. Cirka 3 km sydöst om fastigheten finns bostadsområdena Hagalund, Harg, Krikonbacken, Oppeby och Oppeby gård med blandad bebyggelse. Ett fåtal friliggande bostadshus finns belägna strax norr om fastigheten Caproni 1. Figur 3 nedan illustrerar målpunkter i området kring den studerade fastigheten. Den rödstreckade cirkeln visar ett område med en radie på 1 km från den studerade fastigheten.



Figur 3 - Viktiga målpunkter i området runt Caproni 1 samt var den närmsta bebyggelsen ligger i förhållande till fastigheten.

Vägarna i området har olika väghållare. De större vägarna är statliga medan de mindre vägarna och gatorna antingen är kommunala eller enskilda. Figur 4 nedan visar områdets närliggande vägar och dess väghållare. Röda linjer innebär statlig väghållare, blå linjer innebär kommunal väghållare och gröna linjer illustrerar enskild väghållare.



Figur 4 - Områdets väghållare, röd linje är statlig, blå linje är kommunal och grön linje är enskild väghållare (Trafikverket, 2019).

3.2 FÄRDMEDELSFÖRDELNING

Placeringen av Skavsta flygplats och vilka förbindelser som finns är avgörande för vilket färdmedel som används. I dagsläget finns ingen järnvägsförbindelse i direkt anslutning till flygplatsen vilket betyder att resenärer kan ta sig till och från flygplatsen med bil, cykel, buss eller taxi. Skavsta flygplats är placerat 7 km väster om Nyköping. Avståndet är relativt långt vilket kan innebära svårigheter för gång- och cykeltrafikanter att ta sig till området. Det kan också utgöra ett hinder när bagage tas med. Det finns ingen framtagna beskriven färdmedelsfördelning för området idag, vilket gör att ett kvalitativt resonemang används.

Färdmedelsfördelningen beror på hur utbudet av flygresor ser ut från flygplatsen. Skavsta flygplats har idag en hög andel fritidsresor med främst lågprisflyg. Det gör att flygschemat är säsongsberoende och blir styrt till semestertider. Sommarhalvåret står för ungefär dubbelt så mycket trafik som under vinterhalvåret. Tillsammans med detta

har flygtrafiken sin koncentration av avgångar runt maxtimmarna, främst kring förmiddagens maxtimme som är den tid där flest passagerare rör sig vid flygplatsen.

Utifrån faktorer som att de flesta resenärer reser till flygplatsen under förmiddagens rusningstimme och att förbindelsen för kollektivtrafik är dålig är det naturligt att de flesta väljer att ta bilen i dagsläget. Skavsta flygplats har enbart flygresor utomlands vilket gör att resenärer parkerar sin bil under en längre tidsperiod än en dag. För resenärer som inte åker i egen bil till flygplatsen, får de antingen skjuts eller väljer busstrafiken.

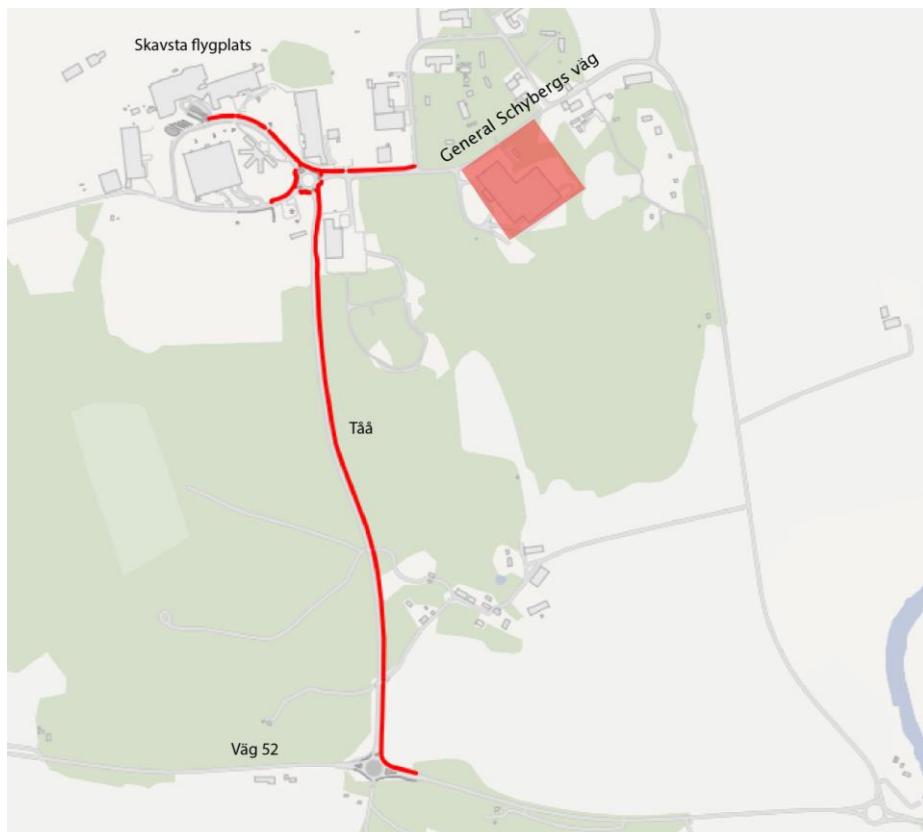
3.3 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Det befintliga gång- och cykelnätet omkring den studerade fastigheten består av relativt få länkar. Det finns en anlagd asfalterad gång- och cykelbana längs den statliga vägen Tåå (väg 629), väster om fastigheten. Den startar i söder vid cirkulationen där väg 52 och Tåå möts. Det är en integrerad gång- och cykelbana på vägens östra sida som saknar belysning. Gång- och cykelbanan leder gående och cyklister norrut, hela vägen fram till flygterminalen.

Vid cirkulationen Tåå - General Schybergs väg är vägområdet belyst. Belysningen är dock främst till för bilvägen och lyser därmed inte upp gång- och cykelbanan i den grad som kan anses önskvärd.

Mellan den studerade fastigheten Caproni 1 och flygplatsen är en gång- och cykelbana anlagd på delar av sträckan. Det är en integrerad gång- och cykelbana längs General Schybergs vägs norra sida som sträcker sig mellan terminalen och korsningen General Schybergs väg - Rotevägen. Vid denna korsning leds gående och cyklister ut i vägen, där hastigheten är begränsad till 40 km/h. Vägen är belyst, dock saknas belysning intill gång- och cykelbanan.

På vägarna norr och öster om den studerade fastigheten saknas i dagsläget gång- och cykelbanor. I Figur 5 nedan visar de röda linjerna det befintliga gång- och cykelnätet i området kring Caproni 1. Här går det även att urskilja att det saknas en länk mellan flygplatsen och fastigheten, vad avser gång- och cykelbanan.



Figur 5 - Befintligt gång- och cykelnät i området kring Caproni 1. Den röda markeringen visar placeringen på fastigheten Caproni 1

Fotot nedan är taget under ett platsbesök vid det studerade området. Fotot ger en inblick i hur de befintliga gång- och cykelbanorna ser ut.



Figur 6 - Fotografi från platsbesök. Fotot är taget där gång- och cykelvägen börjar, vid korsningen General Schybergs väg - Rotevägen.

3.4 BILTRAFIK

Efterfrågan av biltrafiken till och från Skavsta flygplats styrs främst av antalet flygavgångar. I nuläget har flygplatsen enbart internationella avgångar vilket gör att en stor del av biltrafiken behöver parkera sitt fordon i flera dagar. Det ställer krav på att parkeringsytor och långtidsparkeringar finns i området. Figur 7 visar placering av befintliga parkeringsplatser.



Figur 7 - Översiktlig bild som visar ungefärlig placering av befintliga parkeringar i området. Den röda markeringen visar placeringen på fastigheten Caproni 1.

Fastigheten Caproni 1 är belägen öster om Skavsta flygplats och ansluter till General Schybergs väg. Skyltningen till flygplatsen från Nyköping gör gällande att Katrineholmsvägen (väg 52) ska användas till cirkulationsplatsen där tillfarten Tåå ansluter. Vägen Tåå leder sen biltrafikflödet hela vägen till cirkulationsplatsen vid flygplatsen. Där ansluter även tidigare nämnda General Schybergs väg österifrån.

Katrineholmsvägen är en landsväg med ett körfält i varsin riktning och med en hastighetsgräns på 90 km/h. Vaghållare är Trafikverket. Vägen Tåå som är avfarten till

flygplatsen har en hastighetsgräns på 80 km/h och har också ett körfält i varje riktning. Vaghållare är även där Trafikverket. Korsningspunkterna är stora enfiliga cirkulationsplatser med en lägre hastighetsbegränsning på 70km/h. I korsningspunkten Katrineholmsvägen (väg 52) och Tåå är det möjligt för gång- och cykeltrafikanter att korsa vägen, de har dock väjningsplikt mot biltrafiken.

En annan väg som är möjlig att ta sig till Skavsta flygplats är via General Schybergs väg. Vägen är landsväg med ett körfält i varje riktning, en hastighetsgräns på 70 km/h och är huvudled. Vägen går närmare flygplatsen igenom ett industriområde där hastigheten sänks till 40 km/h. Vägen saknar gång- och cykelbanor till den närmar sig flygplatsen. Då finns en gång- och cykelbana på vägens norra sida. Många av verksamheterna i industriområdet har påfarter på vardera sida av vägen vilka ansluter till vägen.

Från Trafikverket har mätningar tagits fram på ADT för de statligt ägda vägarna. Där gör gällande att vägen Tåå har ett biltrafikflöde på mellan 2000–4000 fordon per årsmedeldygn och General Schybergs väg ett flöde på mellan 1000–2000 fordon per årsmedeldygn. På de kommunala vägarna har inga mätningar genomförts i närtid.

För fastigheten Caproni 1 var det tidigare en industri med trafikflöden ofta i form av tung trafik som angjorde. Statistik tillhandahållen av Green Park visar på att det var ca. 6-10 lastbilar per dygn som rörde sig till och från fastigheten.

3.5 BUSS OCH SPÅRTRAFIK

Det finns en del alternativa transportsätt för att ta sig till Skavsta flygplats utan att behöva använda bil. Flygplatsen trafikeras av busslinje 515 som går mellan Nyköping bussterminal, Nyköping centrum och Skavsta flygplats. Den går i högtrafik med 30 minuters trafik och i lågtrafik med ca. 50 minuters trafik. Bussresan tar ca. 12 minuter. Förutom bussar i linjetrafik trafikeras flygplatsen av flygbussar som startar i Linköping eller Stockholm. Flygbussarna från exempelvis Stockholm avgår med en turtäthet på ca. 20 minuter under högtrafik. Resan från exempelvis Stockholm tar ca. 80 minuter. De olika bussalternativen och dess turtäthet samt restid redovisas i tabell 1 nedan.

Tabell 1. Olika möjligheter att ta sig till flygplatsen under högtrafik med buss.

Resor till Skavsta flygplats, från:	Bussoperatör	Turtäthet	Restid
Stockholm central	Flygbussarna	20min	80min
Linköping via Norrköping	Flygbussarna	1 avgång	90min
Busslinje 515 från Nyköping centrum	Linjetrafik	30min	12min

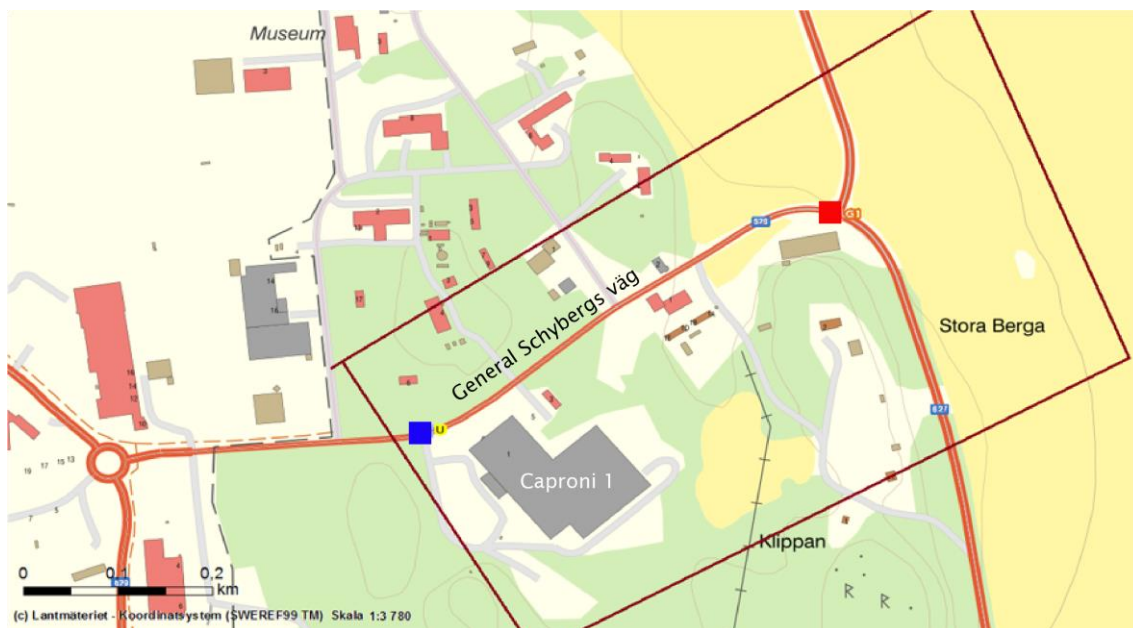
Från andra parkeringsplatser i området, som Skavstalund, finns det transportbussar som transporterar parkerande kunder mellan parkering och flygplats. Dessa transportbussar kör via General Schybergs väg.

3.6 TRAFIKSÄKERHET

För att utreda hur trafiksäkerheten ser ut i området och för att se om någon olycka har skett kring den studerade fastigheten har uttag genomförts från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) som är Sveriges olycksdatabas.

Under perioden 2012-01-01 till 2019-02-28 skedde 2 olyckor i området kring fastigheten Caproni 1. Den ena olyckan var en upphinnandeolycka mellan två motorfordon vid korsningen General Schybergs väg - Divisionsvägen. Upphinnandeolycka innebär att ett fordon kör på ett annat fordon bakifrån. Olyckan rapporterades som lindrig svårighetsgrad. Den andra olyckan som skedde i området var en singelolycka för cykel. Olyckan skedde i korsningen mellan väg General Schybergs väg - väg 627. I olyckan var ingen annan trafikant inblandad utan den berodde på dåligt vinterväglag som ledde till att cyklisten föll omkull. Olyckan rapporterades som måttlig svårighetsgrad.

Området som utretts är området inom den mörkröda markeringen i Figur 8 nedan. I denna figur går det även att utläsa ungefärlig placering för båda olycksplatserna. Den blå markeringen visar ungefärlig placering på upphinnandeolyckan och den röda markeringen visar ungefärlig placering på singelolyckan för cykeln.



Figur 8 - Uttag från STRADA, mellan 2012-01-01 till 2019-02-28. Den blå och röda markeringen visar ungefärlig placering av de två ovan beskrivna olyckorna.

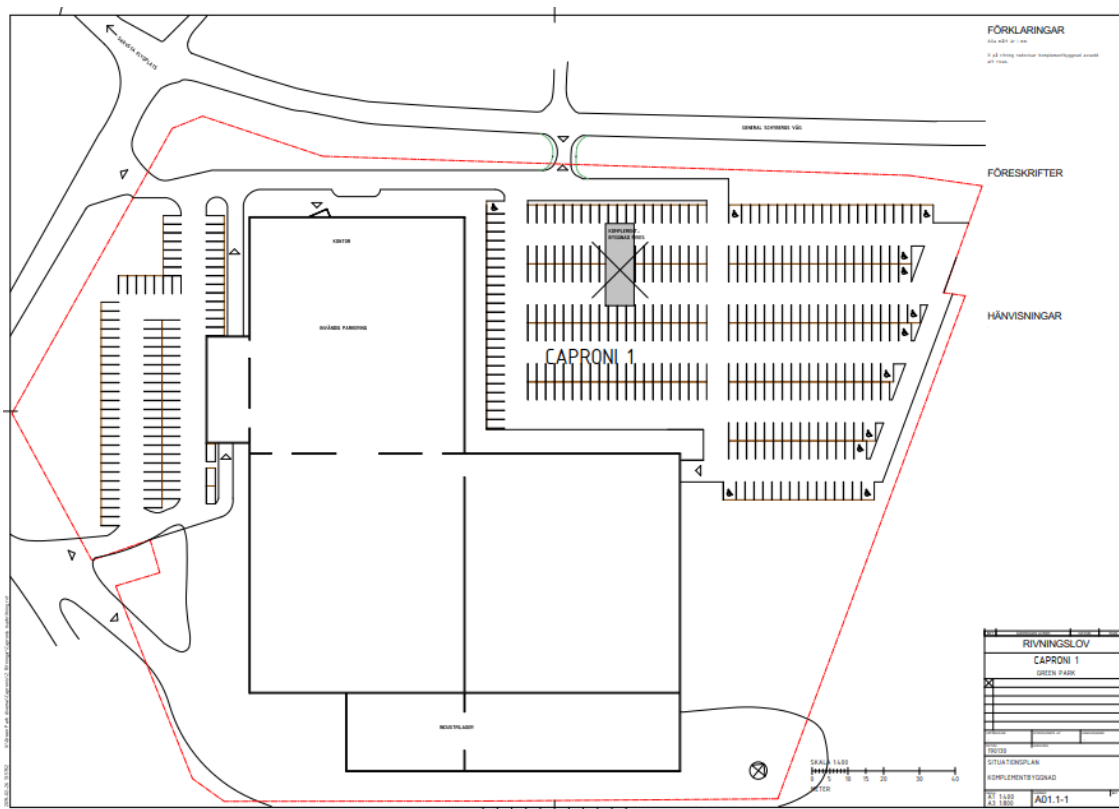
En annan trafiksäkerhetsrisk i området kring den studerade fastigheten Caproni 1 är att en gång- och cykelbana, separerad från biltrafiken, saknas. I och med att hastigheten är begränsad till 40 km/h och vägen dessutom saknar belysning innebär det risker för oskyddade trafikanter att röra sig längs vägarna runt om fastigheten.

4 ANALYS OCH FÖRSLAG

4.1 ALLMÄNT

Green park avser att bygga parkering på fastigheten Caproni 1 för att tillmötesgå det ökade parkeringsbehovet i och med den uppskattade tredubblingen av passagerare som planeras ske fram till år 2040. Fastigheten Caproni 1 har tidigare utgjorts av en industrilokal och planeras nu ombildas till ett parkeringshus i ett plan samt till en utomhusparkering. Totalt sett planeras det för ca. 900 parkeringsplatser, varav ca. 430 parkeringsplatser i parkeringshuset och 450 parkeringsplatser på utomhusparkeringen. Anläggningen kommer att vara en avgiftsbelagd parkering med olika utbud. Den kommer även erbjuda parkeringar med laddningsmöjlighet. Utöver detta avser Green park att erbjuda transportbussar mellan parkeringen och terminalen för samtliga kunder.

Se Figur 9 för ungefärlig skiss över parkeringen och fastigheten Caproni 1. De befintliga utfarterna kommer att behållas och därmed kommer inga nya korsningspunkter skapas utmed huvudgatan.



Figur 9. Ungefärlig markritning för Caproni 1.

4.2 ALSTRING

Den övergripande markritningen från Figur 9 placerar två anslutningar till General Schybergs väg från fastigheten Caproni 1. Placeringen av in- och utfarterna sker med ett långt avstånd emellan som inte skapar några konflikter sinsemellan. Från den östra anslutningen kan fordonstrafiken ta sig både in och ut från området. För den västra in- och utfarten gäller detsamma men där leds biltrafiken in på en lokalgata som i sin tur är uppdelad i två anslutningar. Den norra av dessa är enkelriktad och där leds biltrafiken enbart ut och den södra fungerar som infart. Planeringen skapar ett rörelsemönster för söktrafiken på parkeringsytan vilket underlättar för fordonstrafiken.

Resor till fastigheten Caproni 1 och den planerade bilparkeringen antas ske nästan uteslutande med bil. Biltrafikrörelser in och ut från fastigheten kommer bero på när avgångar och ankomster sker från Skavsta flygplats. Som tidigare beskrivet i kapitel 3.2 är flygresorna säsongsberoende och koncentrerade till de dimensionerande timmarna. Det gör att de biltrafikrörelser som uppstår vid fastigheten är främst under för- och eftermiddagens maxtimme. Parkando har sammanställt statistik mer ingående om hur biltrafikrörelser ser ut på deras andra närliggande parkeringar runt flygplatsen. Flest antal fordon står parkerade under 3 eller 7 dagar, vilket helt är styrt efter en weekendresa eller en veckas resa. Det gör att fredagar är en särskilt attraktiv dag och har också flest antal passager in på parkeringarna i området. På samma sätt är söndagar och måndagar de dagarna med flest passager ut från parkeringarna.

Statistik gör gällande att med en parkeringsplats innehållande ca. 200 platser sker ca 30 fordonsrörelser ut/in från fastigheten i medelsnitt under en dag. Dessa rörelser antas ske i huvudsak under maxtimmarna. En maximal beläggning på parkeringsplatserna antas kunna bli nära 100% eftersom omsättningen av parkeringsplatser är låg då fordon står parkerade under fler dagar. Vid ett sådant scenario med fullbelagda 900 parkeringsplatser kan parkeringsytorna generera ca. 150 fordonsrörelser in och ut under de båda maxtimmarna. Det kan motsvara som högst ca. 100 fordonsrörelser under en koncentrerad tidsperiod om en timme. Det betyder att parkeringsplatsen genererar en förhållandevis liten mängd biltrafik.

4.3 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

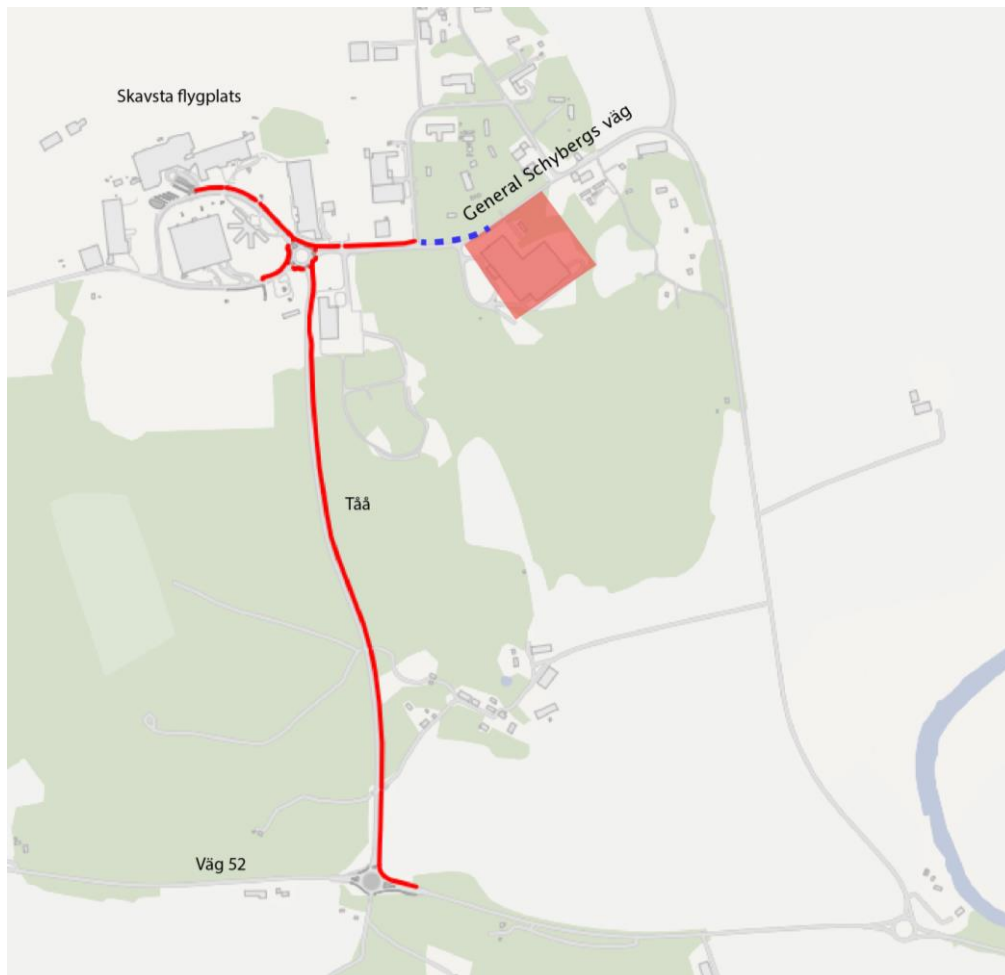
Den framtida gång- och cykeltrafiken kan tänkas främst bestå av interna resor inom flygplatsområdet. Antingen mellan Ostlänkens järnvägsstation och terminalen, eller mellan bilparkeringsplatser och terminalen. Eftersom att de planerade parkeringsplatserna på Caproni 1 ligger inom gång- och cykelavstånd från terminalen bör denna koppling stärkas. Det är troligt att en del resenärer kommer att välja att gå med sitt bagage.

Från Caproni 1 till flygplatsterminalen saknas en koppling för gående och cyklister. Denna saknade koppling behöver trafiksäkras för att inte utgöra någon trafikfara. Eftersom avståndet mellan parkeringen och terminalen är kort är det möjligt för resenärer att gå utmed bilvägen. En gång- och cykelväg skulle därför kunna förlängas från där den befintliga gång- och cykelvägen slutar fram till fastigheten Caproni 1. Gång- och cykelvägen bör vara belyst längs hela sträckan, från den studerade fastigheten till terminalen. Utöver detta bör ett nytt hastighetssäkrat övergångsställe anläggas mellan Caproni 1 och den föreslagna förlängningen av gång- och cykelvägen utmed huvudgatan. Detta är av vikt för att säkerställa gående- och cyklisters möjlighet att på ett säkert och tryggt sätt komma till flygplatsen från parkeringen.

Som nämnts i kapitel 4.1 avser dock Green park att erbjuda transportbuss-service för samtliga kunder för att säkerställa att inga oskyddade trafikanter rör sig mellan

terminalen och parkeringen. Denna service kommer att erbjudas under hela verksamhetens tider och således även tills dess att den saknade gång- och cykellänken är utbyggd och gång- och cykelnätet är trafiksäkert.

Bilden nedan illustrerar det befintliga gång- och cykelnätet med röda linjer, samt den saknade länken som förslås anläggas, denna illustreras med blå streckad linje.



Figur 10 - Befintligt gång- och cykelnät i området kring Caproni 1 med föreslagen förlängning av gång- och cykelvägen. Förlängningen illustreras med blå streckad linje. Den röda markeringen visar placeringen på fastigheten Caproni 1

4.4 BILTRAFIK

Planerade parkeringsplatsen på fastigheten Caproni 1 kommer inte i sig öka biltrafikflödet runt Skavsta flygplats. Biltrafikflödet beror på efterfrågan av flygpassagerare och korrelerar med antalet flygavgångar. Det gör att det på en övergripande nivå inte innebär en större biltrafikvolym än vad som sker i dagsläget. Det som skiljer är snarare eventuella omfördelningar av trafiken i området från andra parkeringsplatser till Caproni 1.

Det behöver säkerställas att hastigheten på biltrafiken är låg i området runt terminalen eftersom parkeringsplatserna och Caproni 1 kommer generera rörelser från oskyddade trafikanter över bilvägar.

Registrering till parkeringsytan på Caproni 1 via kamera är att föredra över ett system med bommar. Bommar kan riskera att skapa köbildning vid infarter som kan sträcka sig ut på General Schybergs väg. Det i sin tur kan leda till konflikter och försämrad trafiksäkerhet. Om ett system med bommar används behöver de placeras en bit in på fastigheten så det ger plats åt att ställa fordon som står i kö på lokalgata. Den aktuella parkeringen kommer dock inte att ha ett bomsystem.

4.5 BUSS OCH SPÅRTRAFIK

Vid parkeringsytorna vid Caproni 1 ska transportbussar gå som säkerställer att flygresenärer kommer till terminalen på ett snabbt och framförallt säkert sätt. Transportbussarna är tänkta att gå vid resenärers ankomst till fastigheten. Det är ett kort avstånd på cirka 700 meter. Det gör att det kan komma att finnas resenärer som väljer att gå mellan parkeringsytan och terminalen.

Enligt uppgifter från Green park kommer kunder som parkerar på den studerade parkeringen att parkera sin bil på parkeringen, därefter kommer personal att registrera kundens flyguppgifter för hemresan som underlag för logistiken. Efter att betalning och registrering har skett kommer en transportbuss att köra kunden till terminalen. Kunderna kommer aldrig att behöva vänta mer än 10 minuter för transport till terminalen, oavsett antal väntande resenärer. Genom att personalen på parkeringen registrerar information om när kunderna anländer tillbaka till flygplatsen underlättas logistiken och de vet hur många transportbussar som bör finnas på plats till respektive ankommande flyg. Green Parks ambition är att ingen ska ges möjlighet att gå utan att alla kunder ska vilja ta del av deras transportbuss-service. Ett sådant förfaringssätt minskar resenärernas önskan om att promenera till och från flygplatsen.

I övrigt anses en parkeringsanläggning på fastigheten Caproni 1 inte ha någon betydande påverkan på områdets kollektivtrafik. I framtiden planeras Ostlänken att passera över fastigheten vilket kommer gynna den spårbundna trafiken och resenärer som väljer att ta sig till flygplatsen med tåg.

5 SLUTSATS

En ny parkering på fastigheten Caproni 1 med ca. 900 parkeringsplatser kommer att alstra biltrafik men denna bedöms inte påverka General Schybergs väg i större omfattning. De totala trafikmängderna i området kommer dock inte att förändras av Caproni 1:s tillkomst utan styrs av antalet avgångar från flygplatsen. Däremot kommer en eventuell omfördelning av biltrafikflödet att ske.

Områdets befintliga kollektivtrafikslinjer kommer inte att påverkas av en ny parkeringsanläggning på den studerade fastigheten. Parkeringsytan Caproni 1 ligger på gångavstånd från flygterminalen vilket innebär att vissa oskyddade trafikanter troligtvis väljer att gå mellan parkeringen och terminalen. Då gång- och cykelbanan inte leder hela vägen fram till Caproni 1 och då det saknas en säker övergång över General Schybergs väg och den studerade fastigheten anses det nödvändigt att detta anläggs. Den befintliga gång- och cykelbanan föreslås förlängas förbi Caproni 1 och ett hastighetssäkrat övergångsställe föreslås även anläggas i anslutning till parkeringen.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att en parkeringsanläggning på fastigheten Caproni 1 inte kommer ha betydande påverkan på det omkringliggande vägnätet.

6 BILAGOR

6.1 BILAGA 1 – PLANKARTA FÖR CAPRONI 1

ANTAGANDEHANDLING
Detaljplan för flyg- och arbetsplatsområde
på fastigheten SKAVSTA 8:3 mfl
i Nyköping

PLAN- OCH BYGGKONTORET 1994-01-03
Rev 1994-03-17
Anne-Marie Zettersten
Stadsarkitekt
Ingemar Ericson
Plan- och bygglöjnenjör

Ritad av Ulla Werner
Planbestämmelser
Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas
gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning
är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR
Planområdesgräns. Gränsen ligger i rastrets innerkant
Användningsgräns, ny resp. befintlig
Egenskapsgräns, ny resp. befintlig
Gränser avsedda att utgå
Gällande gräns som sammanfaller med fastighetsgräns

ANVÄNDNING AV MARK
Allmänna platser
HUVUDGATA Gata för trafik mellan områden. Ingår i huvudgata
INDUSTRIGATA Lokalgata för industritrafik
PARK Anlagd park
NATUR Naturområde
SKYDD Skyddsplantering

Kvartermark
E Tekniska anläggningar: E1 Transformatorstation
E2 Avloppsvägg
E3 Vattenverk
F Flygtrafik, allmän flygplats
B Bilservice
I Industri
K Kontor
P Parkering
M Kultur, museum
S Skola
T Trafik, järnväg
JK(E2) Industri, kontor. Dessförinnan avloppsvägg tills planområdet kan anslutas till
kommunens huvudledningsnät.
T(P) Trafik, järnväg. Dessförinnan parkering tills området har i anspråk för
järnväg.

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER
HUVUDGATA typ 1 Utformas enligt principsektion för huvudgata och enligt illustrationskarta
INDUSTRIGATA typ 2 Utformas enligt principsektion för övriga större gator och enligt
illustrationskarta

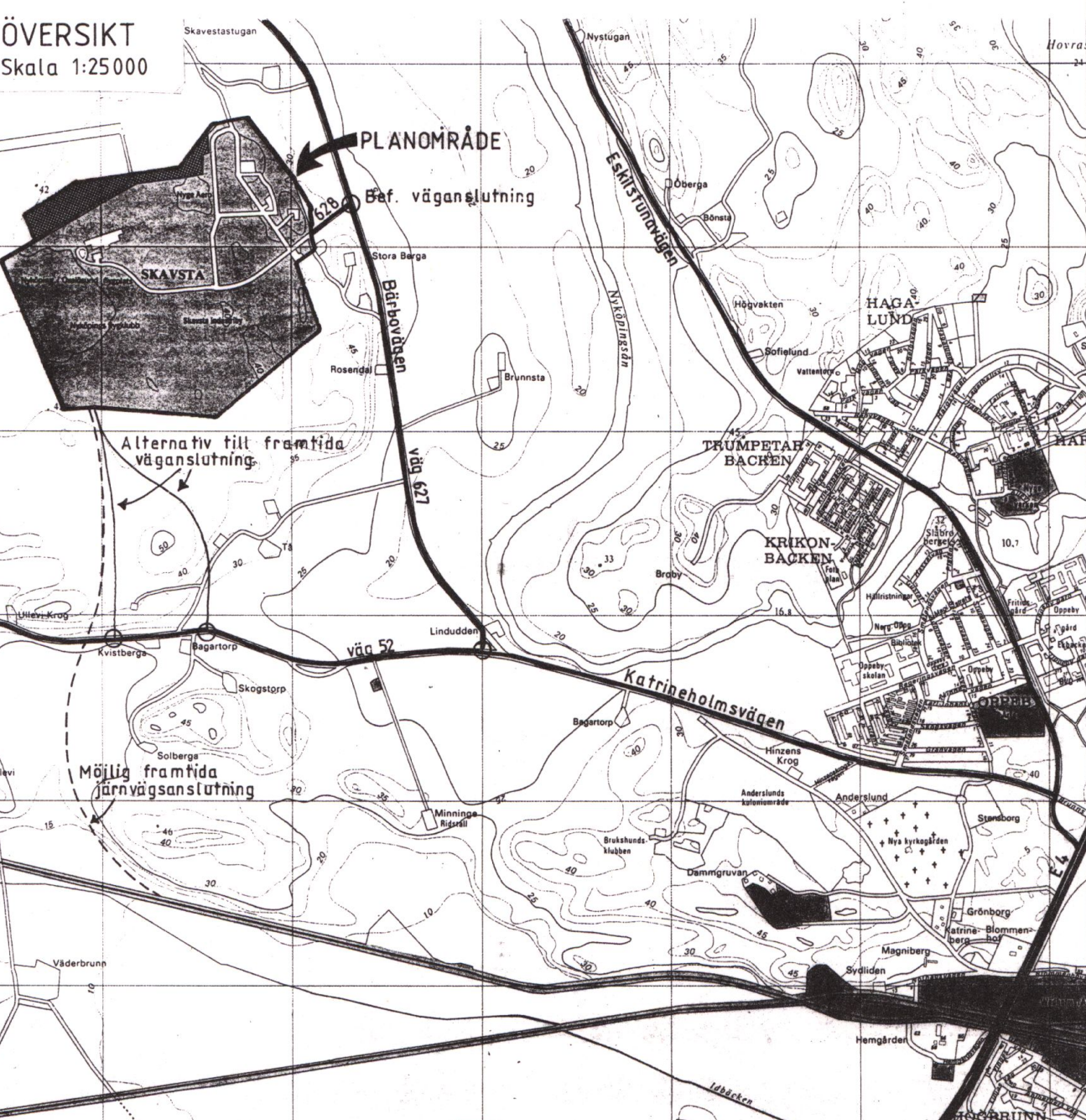
UTNYTTJANDEGRAD OCH BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE
e 40% Största byggnadsarea i procent av fastighetsarean.
Marken får inte bebyggas
Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
Marken skall vara framkomlig för flygplan med 14 m spårvidd tills
berörd skuldbildning flyttats
Marken skall vara tillgänglig för utfart från angränsande fastighet
Marken skall vara tillgänglig för utfart från angränsande fastighet tills
ny gemensam utfartsvägg byggts norr om fastigheten
OCH MARKENS ANDRÖMNING

STÖRNINGSKYDD
m Verksamheten får inte vara störande för omgivningen med hänsyn till
sundhet, brandsäkerhet och trevnad
n1 Skyddsplantering skall finnas
n2 Värdefull vegetation bevaras och kompletteras, trädplantering skall finnas
n3 Industriplantering skall finnas
U Utfart får inte anordnas
U1 Utfart får inte anordnas. Dessförinnan för utfart ske tills ny ut-
fartsvägg byggts ca 50 m nord
S Skyddstak för utställda museiföremål får uppföras
S1 Skyddsområde för vattenki till ny vattenförsörjning anordnas

UTFORMNING, UTFÖRANDE
Högsta byggnadshöjd i meter över nollplanet
Högsta totalhöjd i meter över nollplanet
Särskild hänsyn till kulturhistoriska kvaliteter

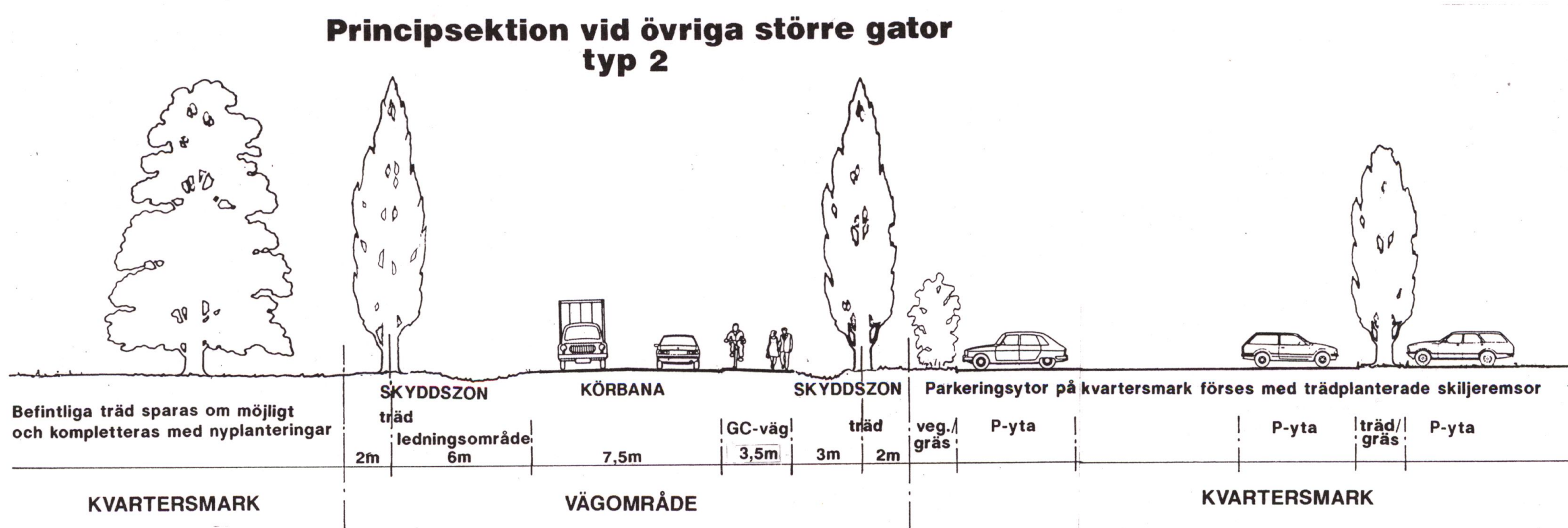
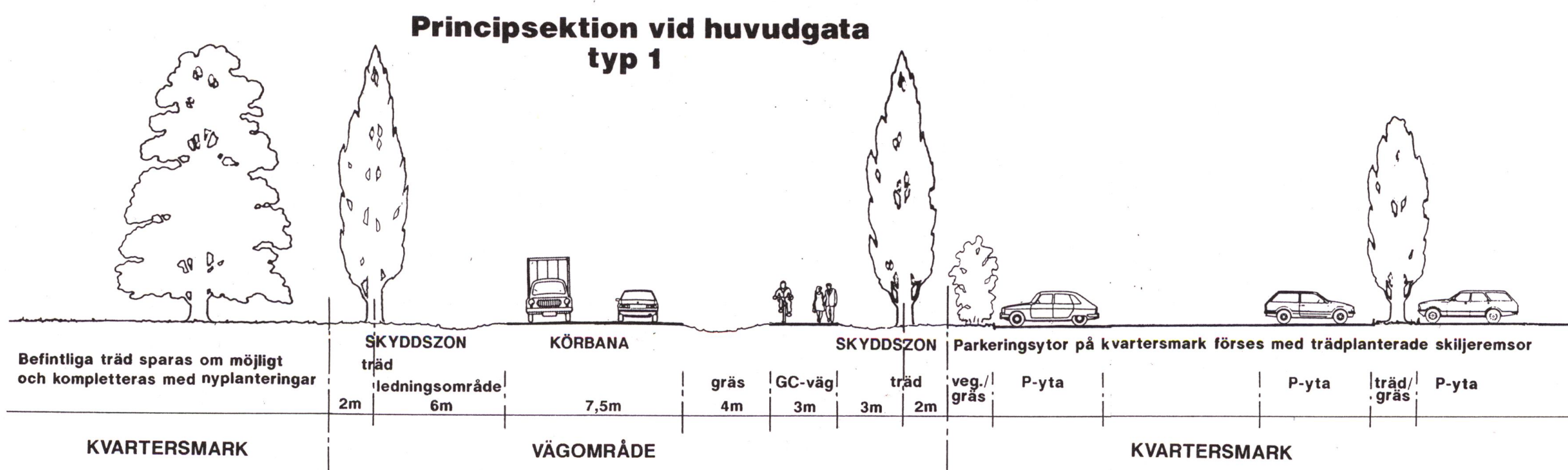
ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER
Genomförandebuden är 5 år, räknat från den dag antagandet av detaljplanen
vunnit laga kraft
Planavgift skall gä debiteras i samband med bygglov. Ingår i tomkostnad enligt
särskilda avtal

ILLUSTRATIONER
Illustrationslinjer
Befintligt resp. illustrerat nytt träd
Vegetation
Området innehåller barr- resp. lövträdvegetation



HÄNDELSEINOMRÅDE
Plankarta med bestämmelser
Illustrationskarta
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning
Samrådsredogörelse
Utlåtande
Fastighetsförteckning
BESLUTSDATUM
Godkänd av BN 1994-04-07 § 38
Antagen av KF 1995-01-10 § 60
Laga kraft: 1995-02-10

Skala 1:2000
SKAVSTA NYKÖPING



BETECKNINGSBESKRIVNING ENL. TFA 4:6 B:6
GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD I STADSINGENJÖRSKONTORET I FEBRUARI 1989 GENOM
KOMPLETTERING AV FOTOGRAFISKT FRAMSTÄLLD PRIMÄRKARTA. MÄTKLASS 1:1
KOORDINAT- OCH PROJEKTIONSYSTEM "NYKÖPINGS STADS" HÖJDSYSTEM "NYKÖPINGS
STADS". BYGGNADERNAS BEGRÄNSNINGSLINJER UTGÖRES FÖR FOTOGRAFISKT
KARTERAD AV HORIZONTALPROJEKTIONEN FRÅN TÄNKS YTTERRÄNTER. FÖR GEO-
DETIKT MÄTTA AV FASADERNA. FASTIGHETSREDOVISNINGEN HÄNFÖR SIG TILL
1989-02-07 L. NR 352/89
LARS NITTELBLAD
STADSINGENJÖR
BENNY CLAESSEN
BYRÄINGENJÖR
REV. 1993 AV HAT & KARTGRUPPEN
FASTIGHETSREDOVISNINGEN HÄNFÖR SIG TILL 1993-03-26 L. NR 5193
KOMPLETTERAD 1993-09-02
Dnr 93-112-1 P Projekt nr 111061