

# OPPEBY GÅRD, HÄSTSKON 1

## TRAFIK- OCH PARKERINGSUTREDNING

2020-10-20

(REV 2022-11-07)



# OPPEBY GÅRD, HÄSTSKON 1

Trafik- och parkeringsutredning

## KUND

**Marcus Fridenäs ICA Fastigheter AB**

## KONSULT

### **WSP Advisory**

121 88 Stockholm-Globen

Besök: Arenavägen 7

Tel: +46 10-722 50 00

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

**wsp.com**

UPPDRAGSNAMN

Oppeby Gård

UPPDRAGSNUMMER

10248342

FÖRFATTARE

Lars Kiesel

DATUM

2020-10-20

ÄNDRINGSDATUM

2022-11-07

## KONTAKTPERSONER

Lars Kiesel

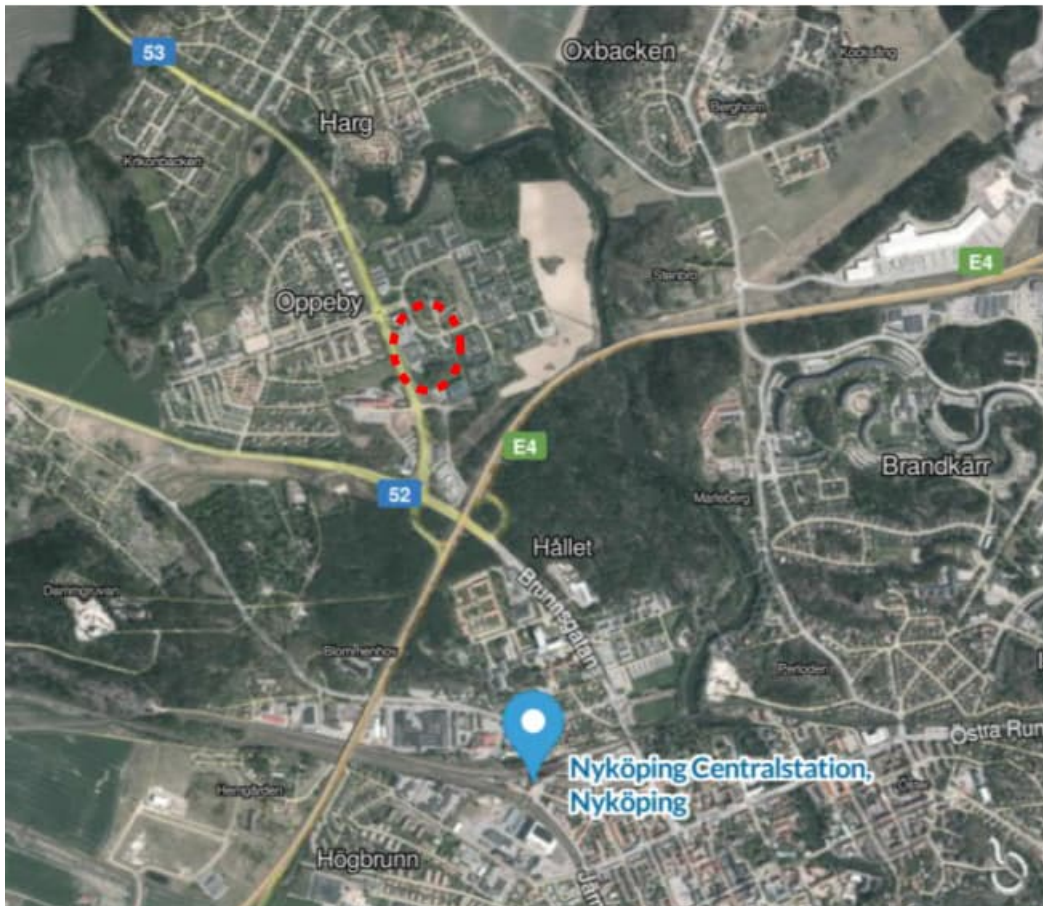
[Lars.kiesel@wsp.com](mailto:Lars.kiesel@wsp.com)

# INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>BAKRGUND OCH SYFTE</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>NULÄGESBEKRIVNING</b>	<b>5</b>
2.1	DAGENS OMRÅDE	5
2.2	DAGENS KOLLEKTIVTRAFIK	5
2.3	DAGENS GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	5
2.4	DAGENS BILTRAFIK	<b>FEL! BOKMÄRKET ÄR INTE DEFINIERAT.</b>
2.5	DAGENS PARKERING	7
<b>3</b>	<b>FÖRESLAGEN UTBYGGNAD</b>	<b>7</b>
3.1	FRAMTIDA PARKERING BOSTÄDER	8
3.2	FRAMTIDA VÅRDBOENDE	9
3.3	FRAMTIDA PARKERING ICA	9
<b>4</b>	<b>FRAMTIDA TRAFIKFLÖDEN</b>	<b>10</b>
4.1	TRAFIKALSTRING BOSTÄDER	10
4.2	TRAFIKALSTRING VÅRDBOENDE	11
4.3	FRAMTIDA TRAFIKALSTRING ICA	11
4.4	ALTERNATIV BERÄKNING TRAFIKALSTRING	11
4.5	FRAMTIDA TRAFIKMÄNGDER	12

# 1 BAKGRUND OCH SYFTE

Drygt två kilometer norr om recentrum i Nyköping ligger Oppeby gård. I området pågår planering för utbyggnad av befintlig service samt ett större antal lägenheter. Stadsdelen byggdes ut på 70-talet och bebyggelsen består av låga lamellhus med mellanliggande stora gröna gårdar. I anslutning till Eskilstunavägen pågår utbyggnad av högre flerbostadshus.



Figur 1 Översiktsbild

En utveckling av fastigheten Hästskon 1 m fl har utretts under flera år. Den befintliga ICA-butiken planeras erhålla en möjlighet till utbyggnad med ca 1000 m<sup>2</sup>. Samtidigt prövas inom arbetet för detaljplan Hästskon 1 en utbyggnad av ca 190 lägenheter i ett antal flerbostadshus. Detaljplanen prövar också ett alternativt där det byggs ca 150 lägenheter samt ett vårdboende med ca 60 rum.

Denna rapport behandlas några av de aspekter som kan inrymmas i en trafikutredning för detaljplaneprocessen och utgör därför ett av flera underlag för fortsatt arbete för den planerade bebyggelseutvecklingen.

## 2 NULÄGESBEKRIVNING

### 2.1 DAGENS OMRÅDE

Oppeby gård är en sammanhållen bostadsbebyggelse med relativt låga flerbostadshus grupperade i väl definierade gårdar. I områdets centrala del ligger Oppeby gård som utgör en skogbeklädd kulle där en större förskola är lokaliserad. Området gränsar till Oppeby i väster, åtskild av den statliga huvudgatan Eskilstunavägen. En dagligvarubutik, ICA Supermarket är en del av den närservice som finns i området.

### 2.2 DAGENS KOLLEKTIVTRAFIK

Bebyggelsen inom planområdet Hästskon 1 har korta gångavstånd till de busshållplatser som finns på Eskilstunavägen. Här trafikerar Stadsbusslinje 1 med en tur var 10:e minut under högtrafik. Restiden till centrala Nyköping är ca 10 minuter. Som komplement till den tidtabellagda busstrafiken finns möjlighet att nyttja en anropsstyrd kollektivtrafik som trafikerar Oppeby. Beställning av denna trafik måste ske minst två timmar innan färd.

### 2.3 DAGENS GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Längs med Eskilstunavägen- Brunnsvägen löper ett huvudstråk för gång- och cykeltrafiken. Stråket sopsaltas för att underlätta nyttjandet av cykel som färdmedel året om. Stråket leder till Nyköpings centrala delar och alla större målpunkter som där finns. Men även inom Oppeby gård finns ett utbyggt gång- och cykelnät med god standard. Från Sadelvägen leder bland annat en kommunal gång- och cykelväg fram till den större förskolan i området. Även mindre stråk på fastighetsmark finns. Dessa leder ner till entrézonen för ICA.



Figur 2 Befintliga gång- och cykelstråk (källa Översiktsplan Nyköping kommun)

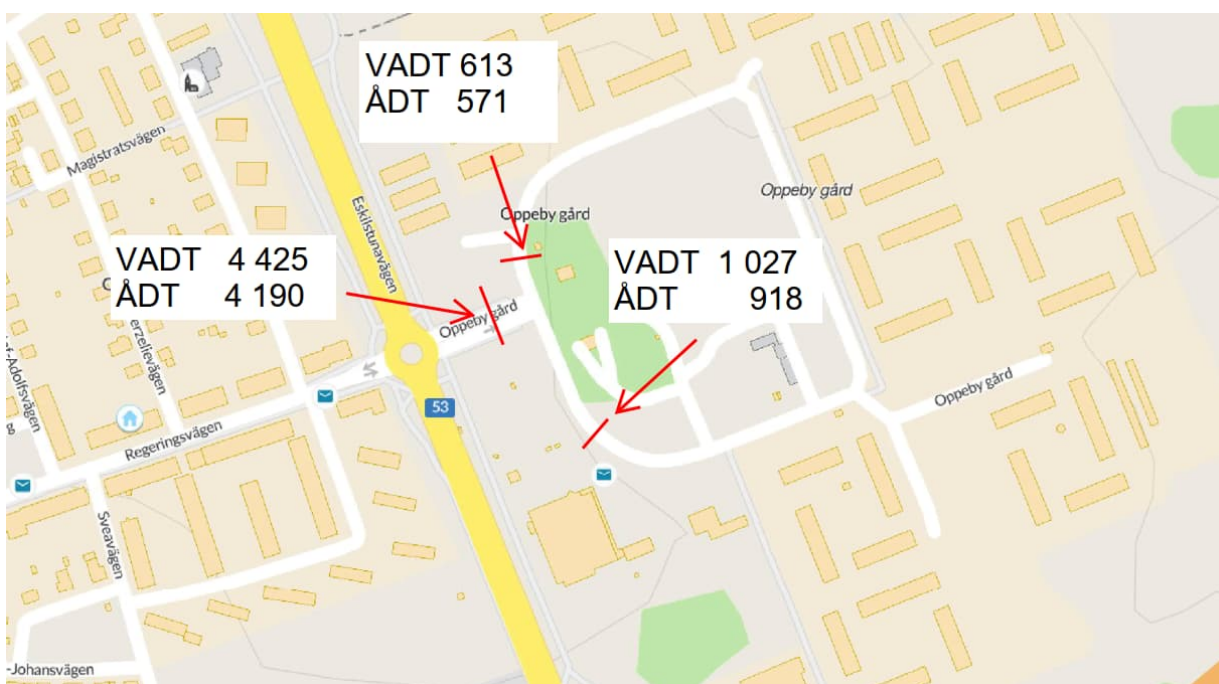
I anslutning till butikens entré finns ca 12 cykelparkeringar av äldre modell. Spontanparkering sker på flera platser utmed husfasaden.



Figur 3 Befintlig cykelparkering

## 2.4 DAGENS BILTRAFIK

Oppeby gård trafikförsörjs av två lokalgator som ansluter till Eskilstunavägen i en cirkulationsplats. Lokalgatorna är breda och utrustade med en gångbana på ena sidan gatan. Gatorna är hastighetsbegränsade till 30 km/h. Trafikmätningar finns gjorda på de aktuella lokalgatorna år 2017. Dessa mätningar visar att det är låga till måttliga trafikmängder på berörda gator idag.



Figur 3 Räknade trafikflöden 2017

Att den södra lokalgatan har ett högre trafikflöde kan vara resultatet av att den större förskolan trafikförsörjs via denna gata. Det är, enligt RVU (Resvaneundersökning) 2019 Nyköping, vanligt att barn skjutsas till och från förskolor. Även det faktum att ICA-butiken med automatstation för drivmedel, lokaliserad på kundparkeringen, nyttjar den södra lokalgatan, bidrar till ett högre trafikflöde på denna gata.

Även återvinningsstationen som är lokaliserad i kvarterets norra del, alstrar trafikrörelser

## 2.5 DAGENS PARKERING

Det är tillåtet att parkera på den södra lokalgatan med undantag för gatuavsnittet vid ICA. Parkeringen är reglerad till gatans södra sida och är ordnad som en traditionell långsgående kantstensparkering. Parkeringen bryts av för infart till den gamla panncentralen, där bostadsföretaget Kungshem har ett kontor. På den norra sidan finns infart till parkering och angöring för förskolan.

ICA-butiken har en kundparkering som är uppdelad i två delar och även i två nivåer. Den norra delen, som ligger lågt och som också inrymmer en ÅVS, har med målningslinjer begränsats till ca 25 kundparkeringar. Den övre parkeringen, som även inrymmer en drivmedelsstation, Ingo, inrymmer ca 75 p-platser, vilket sammantaget ger ca 100 kundparkeringar för befintlig ICA-butik. Till detta kommer ca 15 oreglerade personalparkeringar som är lokaliserade vid lastgården för butiken. Denna lastgård nås av distributionsfordon via den södra kundparkeringen. Även leveranser till Ingo sker via kundparkeringen.

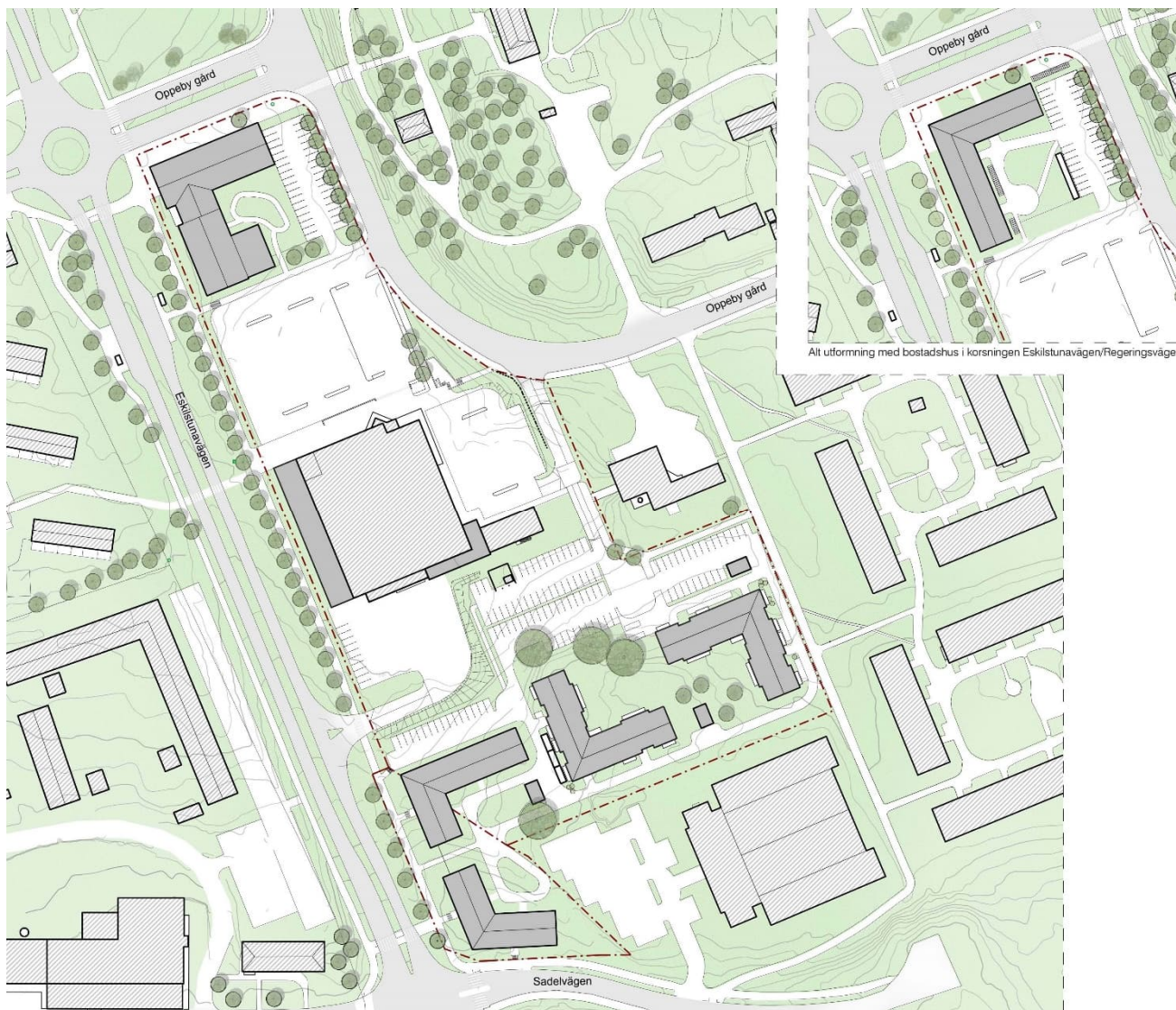
## 3 FÖRESLAGEN UTBYGGNAD

Det nordligaste kvarteret, norr om kundparkeringen för ICA föreslås bebyggt med ca 45 lägenheter, alternativt ett vårdboende med ca 60 rum. Byggnaden tydliggör infarten till Oppeby gård med dess bostäder och service. Infart till bostadskvarterets entréer sker via den norra kundparkeringen som omgestaltas i samband med att drivmedelsstationen Ingo flyttas från fastigheten. ICA Supermarket ges en utbyggnadsrätt på ca 1000 m<sup>2</sup>. Detta medger en större dagligvarubutik och därmed ett ökat sortiment och ett förbättrat serviceutbud i Oppeby.

I syfte att separera distributionstrafiken från kundtrafiken planeras en ny anslutning mellan lastgården och Eskilstunavägen. Denna anslutning föreslås endast med högersvängande trafikrörelser dvs inga korsande trafikrörelser ska tillåtas för distributionstrafiken på Eskilstunavägen. Med en direktlänk mellan lastgården och Eskilstunavägen avlastas den södra lokalgatan från i princip all tung trafik som är knuten till fastigheten Hästskon 1.

En ny parkeringsdel föreslås lokaliserad mellan Ica och den gamla panncentralen som avgränsar kvarteret i öster. Till denna parkering ordnas en anslutning till den södra lokalgatan Oppeby gård. Via denna anslutningsgata leds även trafiken till de bostadshus som föreslås i den södra delen av planområdet. Bostadshusen lokaliseras i söder och väster av fastigheten med parkeringsytor i norr mot ICA-butiken och dess parkering och lastgård.

Med föreslagen bebyggelseplacering knyts de nya bostadshusen till den befintliga bebyggelsen i Oppeby gård och blir en naturlig förlängning av dess utbredning och bebyggelsestruktur ut mot Eskilstunavägen. Uppemot 190 lägenheter möjliggörs. Alternativt ca 150 lägenheter och ett vårdboende med ca 60 rum.



Figur 4 Preliminär illustration med vårdboende. Alternativ med bostäder i infälld bild (källa Equator)

### 3.1 FRAMTIDA PARKERING BOSTÄDER

Nyköpings kommun har en geografisk indelning av staden i zoner där olika parkeringstal tillämpas som grund för tillkommande bostäder och verksamheter. För Hästskon 1 råder ett parkeringstal på 0.5 bilplatser för lägenheter med storlek 1–2 rum samt 1.0 bilplatser för lägenheter med 3 rum eller fler. Med ett antagande om att de ca 190 lägenheterna har en uppdelning i 50 % ettor och tvåor och 50 % tre rum och större erhålles ett parkeringsbehov av ca 140 parkeringsplatser för detaljplanens bostadstillskott.

I vidstående figur illustreras hur en uppdelning av detta parkeringsbehov kan ordnas i fyra större grupperingar. Utgångspunkten har varit att dels erhålla korta gångvägar mellan entréer och biluppställning dels skapa förutsättningar för samlade gårdar med vegetation och gröna skiljen. Utrymme för parkeringsplatser för rörelsehindrade, säkerställs i anslutning till alla enskilda bostadshus och dess entréer.

Det totala parkeringsbehovet som detaljplanen ger utrymme för kan komma att förändras vid ett framtida genomförande av bostadsutbyggnaderna. Detta som ett resultat av att olika typer av mobilitetsåtgärder kan komma att vidtas. Detta kan reducera det framtida behovet av parkeringsplatser.

För att klara bostädernas behov av cykelparkeringar har totalt 405 platser planerats in nära bostadsentréer och de interna kvartersgator som knyter samman den föreslagna bebyggelsen.



## 3.2 FRAMTIDA PARKERING VÅRDBOENDE

Ett vårdboende, som alternativ till traditionellt bostadshus, möjliggörs i planområdets norra del. När det gäller vårdboende är det främst personalen och besökande som har behov av en parkeringsplats, om det är ett boende med fokus på vård. Om det är ett vårdboende med visst vårdbehov ökar behovet av parkeringsplatser. Ett intervall från 0.1–0.3 bilplatser per rum (boende) inkluderar personal, besökande och boende brukar användas för denna typ av verksamhet. I det aktuella fallet skulle det medföra ett behov kring 6–18 parkeringsplatser.

## 3.3 FRAMTIDA PARKERING ICA

En viktig aspekt i en dagligvarubutiks attraktivitet är förutom, dess utbud och sortiment, butikens tillgänglighet och möjlighet att kunna erbjuda välkomnande och lättanvända parkeringsplatser. I samband med att butiken föreslås öka sin sällyta ökar också behovet av parkeringsplatser. Det kan ses bland annat mot bakgrund av att butiken med det nya konceptet attraherar fler kunder inom ett större upptagningsområde än tidigare men också att kunder uppehåller sig något längre tid i butiken än tidigare.

Handel har ett relativt stort behov av parkeringsplatser jämfört med bostäder och andra verksamheter. Dagligvaruhandel har dessutom ett större parkerings behov jämfört med sällanvaruhandeln. Men även inom dagligvaruhandeln finns en variationen i p-talen bland annat beroende av butiksstorlek men också butikens läge i staden och närhet till kollektivtrafik mm.



Fig 5 Illustrationskiss ICAs parkering (WSP Stadsutveckling)

Vanligt intervall för dagligvaruhandelns parkeringsbehov alternerar mellan 25–40 platser per 1000 m<sup>2</sup> BTA. I preliminära skisser över framtida parkeringar för den nya ICA butiken har totalt ca 125 parkeringsplatser inrymts. På dessa parkeringsplatser kommer det att placeras kundvagnsgarage, returstation mm, vilket reducerar det faktiska antal parkeringsplatser som kan nyttjas av kunder något. Även framtida utformning av

hur OnLine ordnas, dvs platsen där kunder kan hämta förbeställda varor, kan komma att påverka det framtida totala antalet parkeringsplatser.

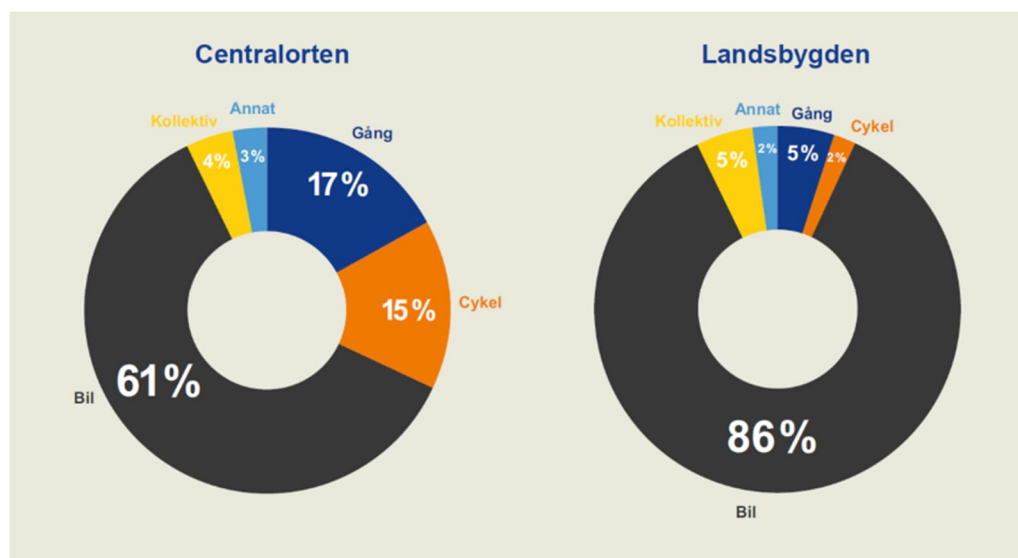
De föreslagna 125 platserna ger ett p-tal på ca 30 per 1000 m<sup>2</sup> för den framtida större butiken. Detta ligger i det undre spannet av vad en ICA-butik av föreslagen storlek eftersträvar att kunna erbjuda sina kunder. Men butikens läge invid ett stort cykelstråk och med ett lokalt växande kundunderlag bedöms antalet platser tillräckligt. Fördelen med de nya 125 platserna är att dessa kan ordnas med korta gångavstånd till butiksentré och med en tydligare trafikstruktur som underlättar genomsökning för kunderna.

Även en utökning av antalet cykelparkeringen planeras ske. Dessa förutsätts lokalisera så nära butikens entré som möjligt, dock utan att bli hinder för gående. Behovet av antalet platser är inte estimerat, men en förutsättning för den framtida utformningen av cykelparkeringen för ICA är att den inrymmer plats för lastcyklar, cyklar med vagn etc. Dessutom ska cyklarnas ramar kunna låsas vid moderna cykelställ för att göra det tryggare att ta cykeln till butiken. Eventuellt kan några väderskyddade cykelparkeringar inrymmas. Plats finns för att ordna detta men detaljerade underlag om exakta placeringar har inte utarbetats inom ramen för nuvarande planeringsfas.

## 4 FRAMTIDA TRAFIKFLÖDEN

### 4.1 TRAFIKALSTRING BOSTÄDER

Nyköpings kommun genomförde en Resvaneundersökning 2019. Av den framgår att bilen används i 2 av tre resor. Samtidigt konstaterar RVU:n att i Nyköping centralort står gång- och cykelresorna för drygt 30 % av alla resor.



Figur 5 Färmedelsval Nyköping kommun ( källa Nyköpings kommun RVU 2019)

Med antagande om att tillkommande lägenheter inom planområdet får en befolkning som i princip fördelar sig i antal personer per lägenhet som gäller för kommunen i stort skulle det medföra att de föreslagna ca 190 bostäderna kommer att medföra ett tillskott av ca 420 boende. Enligt RVU gör Nyköpingsbon ca 2,4 resor per dygn vilket skulle ge en trafikstring kring 760 resor. Av dessa sker ca 60 % med bil vilket ger en framtida trafikstring kring 460 fordon per dygn. Det antalet bilrörelser är något högt eftersom det enligt RVU:n sitter fler än 1 person i bilen vid flera av resorna.

## 4.2 TRAFIKALSTRING VÅRDBOENDE

Trafikalstring för ett vårdboende är helt avhängigt vilken typ av boende det är och därmed i vilken utsträckning det kräver personal eller vilken frekvens som besökare väntas komma för att besöka de boende. En enkel bedömning skulle kunna vara att ta som utgångspunkt att varje boende eller rum kan ge upphov till en fordonsrörelse per dygn, i föreslagen plan skulle det ge ca 60 fordonsrörelser per dygn.

Ett annat sätt att bedöma alstringen är att utgå från antalet parkeringsplatser. Det skulle kunna antas att varje parkeringsplats omsätts 2 gånger per dygn. Detta mot bakgrund av att personal förväntas finnas på boendet hela dygnet och specialister kan besöka vårdboendet mer frekvent. Om 20 parkeringsplatser ordnas skulle det också ge ca 80 fordonsrörelser per dygn. Om ett vårdboende byggs i det norra kvarteret istället för ett traditionellt bostadshus blir den totala trafikstringen för boende som följd av föreslagen bebyggelse i detaljplanen, ca 420 fordon per dygn.

## 4.3 FRAMTIDA TRAFIKALSTRING ICA

Ica föreslås få ett tillskott med ca 25 parkeringsplatser till totalt ca 125 platser. Det ger förutsättningar för att det sker en ökad trafikstring till handelsplatsen. Samtidigt försvinner den trafikstring som drivmedelsstationen Ingo medför idag. Ett antal av de som nyttjar stationen är också kunder hos ICA men det stora antalet kunder till Ingo bedöms endast ha besök till drivmedelsstationen som ärende.

Även återvinningsstationen alstrar trafik, dock inte i lika stor utsträckning som Ingo. Det kan även tänkas att de som med bil nyttjar ÅVS:n även besöker ICA vid ett och samma tillfälle. Ett antagande om att 50 bilar angör stationen per dygn utan att samtidigt nyttja Ingo eller besöka ICA ger totalt 100 fordonsrörelser som försvinner från Oppeby som följd av att ÅVS-stationen flyttas.

En bedömning om antalet besökande till Ingo har gjorts. Med ett antagande om att ca 15 fordon per timme besöker Ingo, utan att samtidigt besöka ÅVS eller ICA, under ca 12 timmar per dygn ger totalt ca 360 fordonsrörelser per dygn. Dessa utgår från Oppeby när Ingo flyttas från parkeringen.

Det ger sammanlagt ca 460 fordonsrörelser som omlokaliseras och försvinner från Oppeby och det lokala gatunätet i samband med att dessa två verksamheter flyttas från planområdet.

När en direktförbindelse mellan ICAs lastgård och Eskilstunavägen byggs flyttas även distributionstrafikens belastning på kundparkeringen. De transporter som idag sker till ICA och till Ingo har estimerats till i medeltal 20 transporter per dygn dvs 40 fordonsrörelser. Totalt bedöms därmed ca 500 fordonsrörelser avlastas från den södra lokalgatan Oppeby Gård när dessa verksamheter omlokaliseras till andra platser.

ICA-butiken kan enligt planförslaget byggas till med ca 1000 m<sup>2</sup>. Det ger en sammanlagd butiksstorlek på ca 4000 m<sup>2</sup>. Samtidigt utökas parkeringen med 25 platser. Om ett antagande görs om att varje parkeringsplats omsätts 5 gånger per dygn ger det ett tillskott, för de nya parkeringsplatserna, på ca 250 fordonsrörelser per dygn.

Totalt skulle därmed trafikflödet till den del av planområdet som berör ICA och butikens parkering minska med ca 250 fordonsrörelser när hänsyn har tagits till avgående och tillkommande trafik. En orsak till detta kan delvis förklaras av att uppehållstiden på parkeringen väntas öka när butikens storlek och varuutbud ökar.

## 4.4 ALTERNATIV BERÄKNING TRAFIKALSTRING

I detaljplanebeskrivning för den nyligen utarbetade detaljplanen för Hästen 1,2 och 3 i Oppeby gård anges att "högt räknat så kommer de 165 nya lägenheterna" generera en ökning av årsdygnstrafiken i området med cirka 540 fordonsrörelser" (ca 135 nya p-platser som omsätts 2 ggr/dygn, författarens anmärkning). Med samma resonemang i Hästskon 1 att varje parkeringsplats genererar 4 fordonsrörelser skulle det ge ca 560 fordonsrörelser i trafikstring för de föreslagna bostäderna inom planområdet.

För ICA- kvarteret medför de 125 parkeringsplatserna, med antagandet om att omsättningen för dem är 5 gånger per plats och dygn, en framtida trafikstring för ICA-butiken kring 1 250 fordonsrörelser per dygn.

#### 4.5 TRAFIKASLTRING TRAFIKVERKET

En jämförelse för den tillkommande bebyggelsens framtida trafikstring inom Hästskon 1 har också gjorts med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg. Med användning av verktygets defaultvärden som är kopplade till kollektivtrafik, gång, cykel mm erhålles en framtida trafikstring för bostäderna på ca 420 fordonsrörelser/dygn och för en utbyggd ICA-butik ca 1 350 fordonsrörelser/dygn.

#### 4.6 FRAMTIDA TRAFIKMÄNGDER SAMMANTAGET RESONEMANG

Beräkningsexemplen ovan visar på att den södra lokalgatan i Oppeby gård kommer att erhålla en trafikökning på mellan 420–560 fordonsrörelser per dygn till följd av föreslagen bostadsbebyggelse inom Hästskon 1. Den lägre siffran avser alternativet med ett vårdboende i det norra kvarteret och den högre siffran avser bedömning utifrån att samma schablonvärde som detaljplanen för Hästen 1, 2 och 3 nyttjas som beräkningsgrund för trafikstring av tillkommande bostäder..

ICA-kvarteret bedöms komma att få en minskning av den totala trafikstringen med ca 250 fordonsrörelser/dygn när flytten av Ingo och ÅVS har genomförts.

Det ger sammantaget att trafikbelastningen på den södra lokalgatan i Oppeby Gårds, som följd av utbyggnad av Hästskon1, bedöms få ett trafiktillskott på mellan 200- 300 fordonsrörelser/dygn

För att inte överskatta den förväntade minskningen av trafikstringen när Ingo och ÅVS flyttas kan ett antagande vara att ICA-butikens ökade trafikstring blir lika stor som den avgående trafikmängden. Det skulle ge som resultat att den södra lokalgatan i Oppeby kan förväntas få ett trafiktillskott på mellan 420–560 fordonsrörelser per dygn till följd av föreslagen bostadsbebyggelse inom Hästskon 1. Det vill säga att förväntad trafikökning är helt kopplad till utbyggnaden av bostäderna.

Standarden på den södra lokalgatan i Oppeby bedöms mycket väl kunna omhänderta denna trafikökning. Gatan har få korsningspunkter och ett begränsat antal anslutningar till omgivande kvarter. I kommunens planer finns även en utbyggnad av en gång-och cykelväg utmed den södra sidan av lokalgatan, fram till Eskilstunavägen. Detta förstärker konklusionen att den södra lokalgatan mycket väl kan omhänderta den trafikökning som Hästskon 1 kan medföra.



## VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

**wsp.com**

### WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10-722 50 00  
Org nr: 556057-4880  
Styrelsens säte: Stockholm  
**wsp.com**

