

RAPPORT
RIBBAN 7, NYKÖPING
TRAFIK- OCH MOBILITETSUTREDNING



SLUTVERSION
2024-10-16

UPPDRAG 319585, Detaljplan Ribban 5-7, Nyköping

Titel på rapport: Ribban 7, Nyköping - Trafikutredning

Status: Slutversion, inför samråd

Datum: 2024-10-16

MEDVERKANDE

Kommun: Nyköpings kommun

Kontaktperson: Sara Rangensjö

Konsult: Tyréns Sverige AB

Uppdragsansvarig: Marlene Sjödin

Trafikplanerare: Martin Larsson
Johan Kjellberg
Julia Malm
Christine Schnabel
Marcus Finbom

Kvalitetsgranskare: Marlene Sjödin

REVIDERINGAR

Revideringsdatum 2024-10-16

Version: 3.0

Initialer: MSO, Tyréns Sverige AB

SAMMANFATTNING

Nyköpings kommun växer och området Spelhagen, där Ribban 7 ingår, har identifierats som ett utvecklingsområde i översiktsplanen Nyköping 2040. Syftet med trafikutredningen är att beskriva det nuvarande trafikläget, planförslaget och dess konsekvenser samt påverkan på det angränsande gatunätet. Utredningen baseras på tidigare framtagna trafikdata och prognoser för år 2040. Kritiska punkter har studerats med körspårsstudier och siktlinjer för att säkerställa tillräckliga mått och säkerhet.

Ribban 7 ligger centralt med goda kollektivtrafikförbindelser och närhet till service och handel. Fastigheten är obebyggd och består huvudsakligen av gräsytor. Det finns god tillgång till busslinjer och närhet till Nyköpings bussterminal. Dock saknas ett sammanhängande gång- och cykelvägnät, även om vissa stråk finns. Huvudgatorna Hamnvägen och Arnöleden, vilka omringar planen, är viktiga transportvägar med stor andel genomfartstrafik, men det finns begränsningar i framkomlighet under rusningstid.

Planförslaget möjliggör cirka 300 bostäder uppdelat i tre kvarter med parkering i två, alternativt tre garage samt längs kvartersgatan. Antalet platser utomhus är avhängigt den utformningen som väljs. Parkeringsbehov och mobilitetsåtgärder har analyserats och planen möjliggör för att tillgodose bostädernas kompletta parkeringsbehov på fastigheten vid en reduktion på omfattande nivå för mobilitetsåtgärder. Vid medelnivå för mobilitetsåtgärder kan all parkering lösas på fastigheten om tre garage byggs och utformningen möjliggör för tillräckligt många parkeringsplatser utomhus. Vid val av grundläggande nivå för parkering krävs att en del av parkeringsplatserna löses på mark utanför fastigheten. Utredningen pekar på flera olika lösningar för att hantera detta överskjutande parkeringsbehov.

I den kommande utvecklingen av Ribban 7 och övriga Spelhagsområdet är det viktigt att identifierade korsningspunkter för gående och cyklister åtgärdas på det kommunala vägnätet.

Planförslaget bedöms skapa en trafiksäker, tillgänglig och trygg miljö för alla trafikslag. Det tillkommande biltrafikflödet från Ribban 7 bedöms ge ett marginellt tillskott på trafikmängderna i närområdet. Planen möjliggör även för kommunens eventuella framtida utveckling av Arnöleden och Järnvägs gatans förlängning.

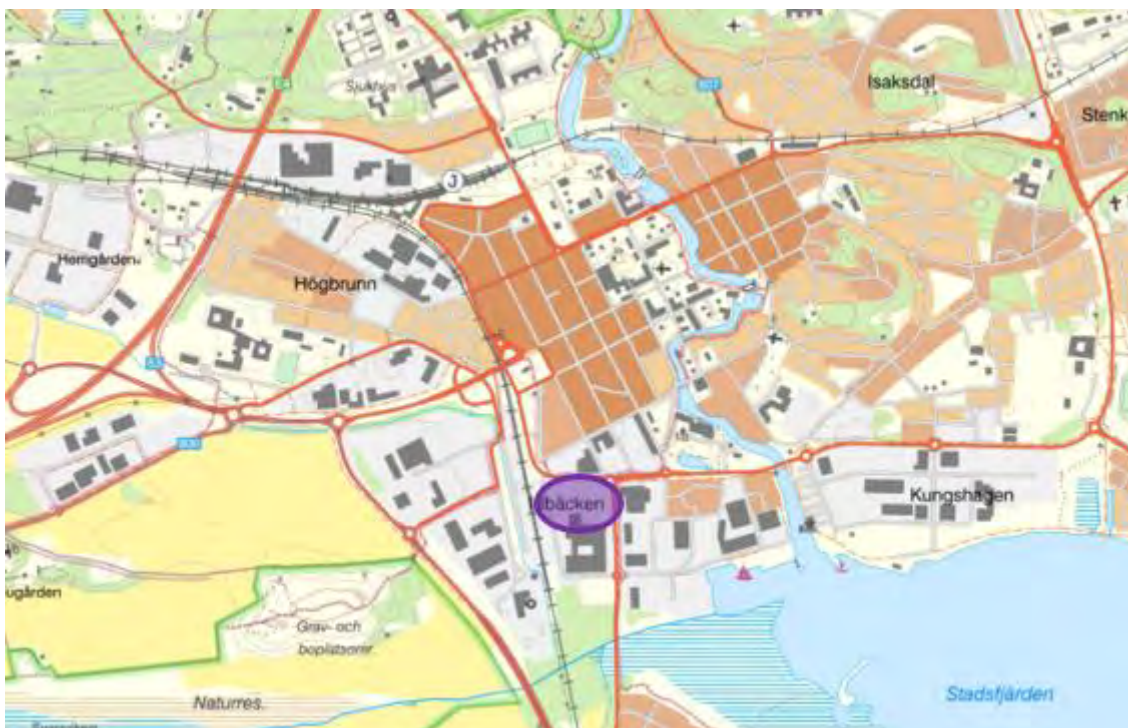
INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	3
1 INLEDNING	6
1.1 BAKGRUND	6
1.2 SYFTE.....	6
1.3 PROJEKTETS AVGRÄNSNING	6
2 METOD	8
3 PÅGÅENDE PLANER, RIKTLINJER OCH STYRDOKUMENT	8
3.1 ÖVERSIKTSPLAN FÖR NYKÖPING 2040.....	8
3.2 NUVARANDE DETALJPLAN.....	10
3.3 TRANSPORTSTRATEGI FÖR NYKÖPING TÄTORT OCH SKAVSTA.....	10
3.4 PARKERINGSSTRATEGI FÖR NYKÖPINGS KOMMUN.....	10
3.5 MOBILITETS- OCH PARKERINGSNORM FÖR NYKÖPINGS KOMMUN	10
3.6 NYKÖPINGS TEKNISKA STANDARD AVSEENDE ANLÄGGNING AV ALLMÄN PLATSMARK	10
4 NULÄGE	11
4.1 MÅLPUNKTER	11
4.2 BEBYGGELSE.....	12
4.3 KOLLEKTIVTRAFIK	12
4.4 GÅNG OCH CYKEL	12
4.5 BIL OCH TRANSPORTER	12
4.5.1 HASTIGHETSGRÄNSER	13
4.5.2 BILTRAFIKFLÖDEN, TRAFIKMODELL	14
4.6 TRAFIKSÄKERHET.....	17
4.7 RESVANOR	18
5 PLANFÖRSLAG	20
5.1 BEBYGGELSE.....	20
5.2 KOLLEKTIVTRAFIK	20
5.3 GÅNG OCH CYKEL	21
5.3.1 IDENTIFIERADE VIKTIGA PASSAGER.....	21
5.4 MOBILITET OCH PARKERING	22
5.4.1 FÖRUTSÄTTNINGAR	22
5.4.2 PARKERINGSBEHOV BIL OCH CYKEL	24
5.4.3 PARKERINGSLÖSNINGAR OCH PLATS FÖR MOBILITETSÅTGÄRDER.....	25
5.4.3.1. CYKELPARKERING	25
5.4.3.2. BILPARKERING	26

5.4.4	OLIKA PARKERINGSBEHOV OCH MÖJLIGA MOBILITETSLÖSNINGAR	27
5.4.4.1.	GRUNDNIVÅ FÖR PARKERING.....	28
5.4.4.2.	MEDELNIVÅ FÖR MOBILITETSÅTGÄRDER	28
5.4.4.3.	OMFATTANDE NIVÅ FÖR MOBILITETSÅTGÄRDER	29
5.5	BIL OCH TRANSPORTER	31
5.5.1	SIKTLINJER.....	31
5.5.2	KÖRSPÅR.....	32
5.5.3	KVARTERSGATAN TILL PLANERADE BOSTÄDER	33
5.5.4	ANGÖRING OCH TRANSPORTER.....	36
5.6	BILTRAFIKFLÖDEN, PLANFÖRSLAG	37
5.6.1	ALSTRING OCH NÄTUTLÄGGNING AV BILTRAFIK TILL OCH FRÅN RIBBAN 7 37	
5.6.2	NOLLALTERNATIV, UPPRÄKNING AV NULÄGET TILL ÅR 2040	38
5.6.3	FRAMTIDSSCENARIO ÅR 2040 MED FULLT UTBYGGT RIBBAN7	38
6	FRAMTIDSSÄKRING AV GATUNÄTET RUNT RIBBAN 7	39
6.1	JÄRNVÄGSGATANS FÖRLÄNGNING.....	39
6.2	ARNÖLEDEN SOM STADSGATA.....	40
6.2.1	ARNÖLEDEN	41
7	SLUTSATS	42

1 INLEDNING

Nyköpings kommun växer, och befolkningen förväntas fortsätta öka under de kommande åren. För att möta denna framtida utveckling har området Spelhagen, där fastigheten Ribban 7 ingår, identifierats som ett utvecklingsområde i översiktsplanen Nyköping 2040. Målsättningen är att utveckla området till en tät blandstad med både bostäder och verksamheter.



Figur 1. Ribban 7, Nyköping. Källa: Google maps

1.1 BAKGRUND

Planområdet ligger i direkt anslutning till stadskärnan och ingår i ett utvecklingsområde för blandstad i den gällande översiktsplanen Nyköping 2040 som antogs december 2021. En utveckling av området ska även skapa en tydlig koppling mellan stadskärnan och Arnös utvecklingsområden.

1.2 SYFTE

Syftet med denna trafikutredning är att beskriva det trafikala nuläget, det framtida planförslaget och konsekvenser samt beskriva påverkan på det angränsande gatunätet. Detta ska göras inom ramen för detaljplanarbetet för Ribban 7.

1.3 PROJEKTETS AVGRÄNSNING

Utredningen avgränsas i huvudsak till kvarteret Ribban 7, som ramar in av Hamnvägen, Arnöleden, Brukslagarvägen och fastigheten Ribban 5 i söder. Utredningen beskriver hur angränsande gatunät och områden påverkas och ansluts till planförslaget. Inom ramen för detta uppdrag har en alstringsberäkning genomförts för planförslaget och en uppräknings gjorts av flödena till år 2040, samt en nätutläggning. Vidare har körspår

och siktlinjer studerats, liksom angöring, avfallshantering, tillgänglighet, trafiksäkerhet och utformning av gatumiljön.

Uppdraget har även omfattat en mobilitets- och parkeringsutredning, där både parkeringsbehov och mobilitetsåtgärder har analyserats. Dessutom presenteras förslag på typsektion för lokalgatan i området. Utredningen visar även att planförslaget inte möjliggör kommunens eventuella framtida utveckling av den norra delen av Arnöleden och en ny trafiklänk mellan Järnvägsgatan och Arnöleden.



Figur 2. Geografiskt läge för Ribban 7 markerat i vitt.

2 METOD

De biltrafikflöden som använts i trafikutredningen har baserats på underlag från tidigare framtagna material där mållår är 2040. Trafikefterfrågan som använts i denna utredning är framtagen i tidigare utförda trafikanalyser. Därmed har det i denna utredning inte tagits fram någon ny, för Nyköping, övergripande trafikprognos/-modell. Tidigare framtagna nuläge har använts som utgångsläge och har sedan räknats upp till mållår 2040. Därefter har alstrad trafik för Ribban 7 adderats för att erhålla ett framtida biltrafikscenario med fullt utbyggt Ribban 7 år 2040.

Vidare har kritiska punkter inom detaljplanen studerats med körspårsstudier för att kunna utforma gaturummet med tillräckliga mått. Gatornas typsektioner har beaktat riktlinjer i Nyköping kommuns tekniska handbok och VGU (Vägar och gators utformning i tätort).

3 PÅGÅENDE PLANER, RIKTLINJER OCH STYRDOKUMENT

3.1 ÖVERSIKTSPLAN FÖR NYKÖPING 2040

Den aktuella översiktsplanen, Nyköping 2040, antogs i december 2021 och där pekas Spelhagen ut som ett utvecklingsområde för en tät blandstad. Aktuellt planområde ligger i Spelhagen. Planen stödjer en blandning av bostäder samt offentlig och kommersiell service, inklusive skolverksamhet, kontor, handel, icke störande verksamheter, fritidsanläggningar, grönområden och parker.

Översiktsplanen anger även ett markreservat för vägtrafik utifrån behovet av att utveckla huvudvägnät för person- och godstransporter till/från Arnö. Den nya länken ska förbinda Arnöleden med Järnvägsgatan och integreras i huvudvägnätet. Målet är att skapa en balans mellan biltrafikens behov och andra trafikslag, såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik, med hänsyn till både kapacitet och markanvändning.



Figur 3. Utsnitt från Översiktsplanen, vilken pekar ut Ribban kv 7 som ett utvecklingsområde med tät blandstad. Ungefärlig lokalisering av Ribban kv 7 finns inrutat med svart streckad linje i ovan bild. Längs den

3.2 NUVARANDE DETALJPLAN

Fastigheten Ribban 7 omfattas av stadsplan för Spelhagsområdet (P76-3) från 1975 som enbart tillåter industriändamål inom den del som berör utredningsområdet. Planens genomförandetid har löpt ut.

3.3 TRANSPORTSTRATEGI FÖR NYKÖPING TÄTORT OCH SKAVSTA

Transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta 2016–2030 är ett verktyg för att skapa den hållbara staden med attraktiva och tillgängliga miljöer för alla. Enligt Transportstrategi för Nyköpings tätort ska trafikslag prioriteras enligt ordningen – gång, cykel, kollektivtrafik och därefter bil.

Vidare anger transportstrategin vikten av ett attraktivt sammanhängande huvudcykelvägnät med hög och snabb tillgänglighet till målpunkter samt att busstrafik prioriteras längs sina stomlinjer framför bil-, cykel- och gångtrafik.

3.4 PARKERINGSSTRATEGI FÖR NYKÖPINGS KOMMUN

Parkeringsstrategin är antagen i kommunstyrelsen den 3 juni 2024. Den syftar till att skapa en inriktning för kommunens parkeringsplanering gällande både bil och cykel. Parkeringsstrategin tar utgångspunkt i översiktsplanens utvecklingsområden. Övergripande utvecklingsstrategier från översiktsplanen som har särskild relevans för parkeringsstrategin är bland annat att öka förutsättningarna för hållbart resande, hushålla med mark- och vattenresurser, utveckla, stärka och bevara den regionala och kommunala grön- och blåstrukturen samt att skapa varierad bebyggelse.

3.5 MOBILITETS- OCH PARKERINGSNORM FÖR NYKÖPINGS KOMMUN

Mobilitets- och parkeringsnormen för Nyköping har beslutats i kommunfullmäktige i september 2024. Normen bygger på Nyköpings parkeringsstrategi. Den innehåller riktlinjer som ska ge vägledning vid detaljpaneläggning och ställer krav avseende bygglovsgivning kopplat till mobilitet och parkering. Parkeringsnormen är riktlinjer inom kommunens gränser och är inte juridiskt bindande. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden gör en slutlig bedömning i varje enskilt fall.

Normen anger ett minimimått för antal parkeringsplatser som ska ordnas och erbjuder möjlighet att reducera en definierad grundnivå med hjälp av mobilitetsåtgärder. Grundnivåerna följer en zonindelning som utgår från en bedömning av olika tillgänglighetsfaktorer som närhet till service, restid till olika målpunkter, utbud av kollektivtrafik och cykelinfrastruktur. Ribban 7 ligger i gränsen mellan zon G (Gångstaden) och C (Cykelstaden).

3.6 NYKÖPINGS TEKNISKA STANDARD AVSEENDE ANLÄGGNING AV ALLMÄN PLATSMARK

Kommunen har en teknisk handbok. Handboken är ett tillägg till de branschgemensamma tekniska anvisningarna såsom VGU med mera. Handboken ska fungera som ett stöd till hela samhällsbyggnadsprocessen och ska tillämpas av alla som arbetar med allmän platsmark inom kommunen, inom exploateringsprojekt för nya detaljplaner såväl som ombyggnadsprojekt inom gällande detaljplaner.

4.2 BEBYGGELSE

Fastigheten Ribban 7 är obebyggd och består huvudsakligen av gräsytor, vegetation och träd. Idag ägs Ribban 7 av ABB, medan en del av planområdet i norr, gränsar mot Hamnvägen och ägs av kommunen.

Den intilliggande bebyggelsen består i söder av köplador och industrifastigheter, medan det i norr, på andra sidan Hamnvägen, finns ett äldreboende och ett mindre antal flerbostadshus.

4.3 KOLLEKTIVTRAFIK

På Arnöleden finns busshållplats Spelhagsvägen vilken trafikeras av linjerna 2 och 715. Förbi området går både stadsbuss, landsbygdstrafik och icke linjelagd anropsstyrd flextrafik. Nyköpings bussterminal ligger cirka 500 meter från detaljplaneområdet. Bussterminalen trafikeras av lokala busslinjer inom Nyköpings tätort och kommun, samt alla regionala busslinjer. De regionala linjerna trafikerar till städer som Oxelösund, Flen, Eskilstuna, Katrineholm, Gnesta och Trosa. Även nationella linjer till Norrköping, Stockholm och Göteborg trafikerar bussterminalen.

4.4 GÅNG OCH CYKEL

I dagsläget finns inget sammanhållet gång- och cykelvägnät runt planområdet. Däremot sträcker sig en trafikseparerad gång- och cykelväg längs Arnöledens östra sida, vilken utgör ett regionalt utpekad stråk (Näckrosleden samt Kustlinjen). En radarmätning utförd av Nyköpings kommun i september 2023, uppmättes cykelflödet längs sträckan till knappt 1 800 ÅDT på vardagar, medan helgtrafiken var lägre med ett snitt på 800 cyklister per dag. Det största flödet uppnås mellan klockan 15.00-17.00 samt mellan klockan 07.00-09.00. Detta stråk kopplar an Arnö med centrala Nyköping och driftas med sopsaltning under årets kallare del.

Väster om planområdet finns en smal gångbana längs Brukslagarvägen med bristande standard gällande trafiksäkerhet och framkomlighet. Gångbanan längs Brukslagarvägen fortsätter cirka 40 meter söder om Ribban 5. Den bedöms dock vara svåränvänd längs den sträckan då många hinder förekommer där, såsom containers och trappor.

Från Brukslagarvägens gångbana väster om området finns en gångbana som leder in i befintligt grönområde inom planområdet. Från gång- och cykelbanan vid cirkulationsplatsen nordöst om planområdet leder en kombinerad gång- och cykelbana till Framtidsgymnasiet.

4.5 BIL OCH TRANSPORTER

Hamnvägen sträcker sig från väst till öst och utgör en gräns mellan Nyköpings innerstad och industriringen som Spelshagen och Ribban 7 ingår i. Arnöleden kopplar samman centrala Nyköping med Arnö i söder. Järnvägsspåren, TGOJ-banan, som sträcker sig längs utredningsområdet är ett godsstråk mellan Grängesberg och Oxelösund. Vidare är Brukslagarvägen en lokalgata till fastigheterna Ribban 5, 6 och 7, där den norra delen är kommunalägd och resterande tillhör fastigheten Ribban 5.

Huvudgatorna Hamnvägen och Arnöleden är viktiga infarter till Nyköpings innerstad med stor andel genomfartstrafik. Gatorna är storskaliga med generösa sektioner för motorfordonstrafik. Arnöleden utgörs av 1+1 körfält med tillkommande svängkörfält vid infarten till bland annat Hemköp. Hamnvägen är utpekad som sekundär led för farligt gods.

Kapaciteten på huvudgatorna Arnöleden, Hamnvägen och Järnvägsgatan är till viss del begränsad. Begränsningarna på dessa gator påverkas av framkomligheten i korsningspunkter.

På Arnöleden (med cirka 11 000 fordon/dygn) uppstår begränsningar i framkomlighet (och viss köbildning) under rusningstrafiken både på morgon och eftermiddag. På morgonen dominerar trafiken i nordlig riktning och flödet begränsas i korsningspunkten Hamnvägen/Arnöleden och Arnöleden/Spelhagsvägen, med köbildning på Arnöleden (söderut) ner mot Kilabron/Strandparksvägen. På eftermiddagen ändras riktningsfördelningen (dock jämnare än under förmiddagen) och köbildning uppstår på Hamnvägen i cirkulationen Hamnvägen/Arnöleden, delvis påverkad av antalet passager av gående och cyklister.

Hamnvägen (med cirka 12 000 fordon/dygn strax öster om Spelhagsrondellen) mellan Spelhagsrondellen och Hamnbron är relativt jämnt belastad vad gäller riktningar under förmiddag och eftermiddag. På eftermiddagen är flödena ungefär dubbelt så höga på Hamnvägen (vid Hamnbron) jämfört med förmiddags-/morgontrafiken. På Hamnvägen/Järnvägsgatan mellan Spelhagsrondellen och bussterminalen går något mindre trafik än öster om Spelhagsrondellen. I huvudsak följer trafikeringen riktningen österut på förmiddagen och västerut på eftermiddagen. På morgonen kan köerna sträcka sig ungefär fram till bensinstationen vid bussterminalen (för trafiken österut mot Spelhagsrondellen), medan belastningen under dagen är jämn, utan köbildning.

Brukslagarvägen (med begränsad dygnstrafik) används primärt för leveranser. Mellan Brukslagarvägen och järnvägen finns flertalet parkeringsplatser samt en uppställningsplats för bussar och en pausstuga för bussförare.

Transporter och leveranser sker idag främst till den befintliga byggnaden söder om Ribban 7. Det är leveranser till och från Framtidsgymnasiet samt andra befintliga verksamheter längs gatan. Hit kommer cirka 2 paketbilar och 2 lastbilar utan släp varje dag, det vill säga cirka 8 transporter dagligen. Vid cirka 1-2 tillfällen per månad sker transporter av en 18 meters trailerdragare.

Längs den befintliga byggnadens västra sida finns idag ett antal verksamheter vilka har eget lastintag på kvartersmark.

4.5.1 HASTIGHETSGRÄNSER

Dagens hastighetsgränser i direkt anslutning till fastigheten Ribban 7 ser ut enligt nedan.

- Arnöleden 40 km/h
- Brukslagsvägen 30 km/h
- Hamnvägen 40 km/h



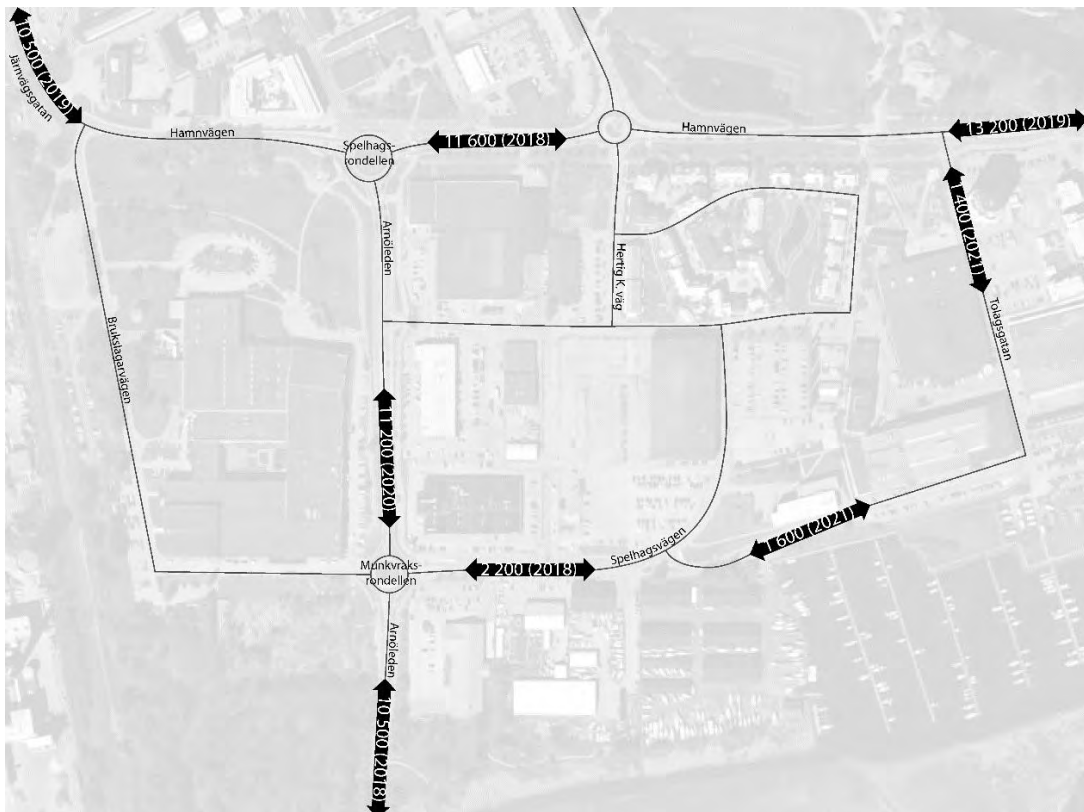
Figur 5. Dagens hastighetsgränser inom området. Källa: NVDB, hämtat september 2024

4.5.2 BILTRAFIKFLÖDEN, TRAFIKMODELL

Ingen ny prognosmodell för biltrafikflöden har tagits fram i denna utredning, utan underlag har hämtats från prognosarbete av Sweco gjort i samband med tidigare utredningsarbete och sammanställts i dessa rapporter:

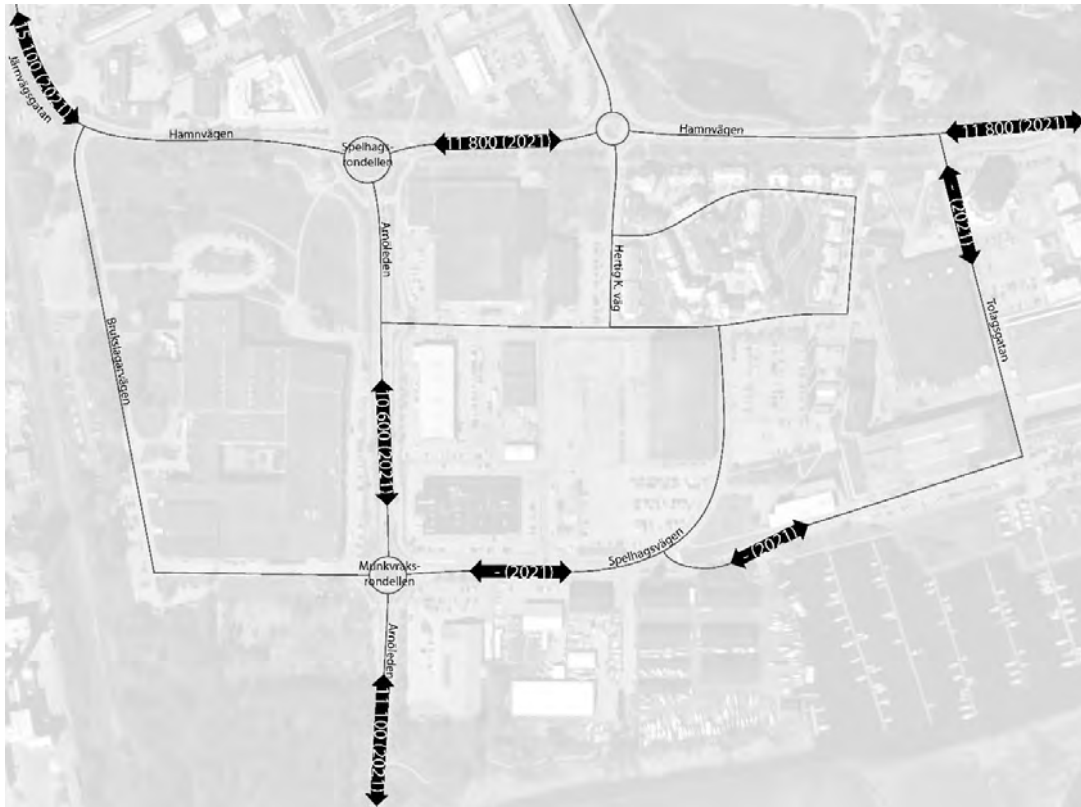
- Funktionsutredning trafik och ledningar kv Ribban 5 och 7 Nyköpings kommun, 2021-07-02, Version 2.0 (Slutversion)
- Bilaga 13 (Framkomlighet maxtimme) till funktionsutredningen ovan

De biltrafikflöden som använts i denna trafikutredning har, som tidigare nämnts, baserats på underlag från tidigare framtagna material där målår är 2040. Det tidigare framtagna nuläget har använts som utgångsläge och sedan har alstrad trafik för Ribban 7 adderats till nuläget för att få ett biltrafikscenario med fullt utbyggt Ribban 7.



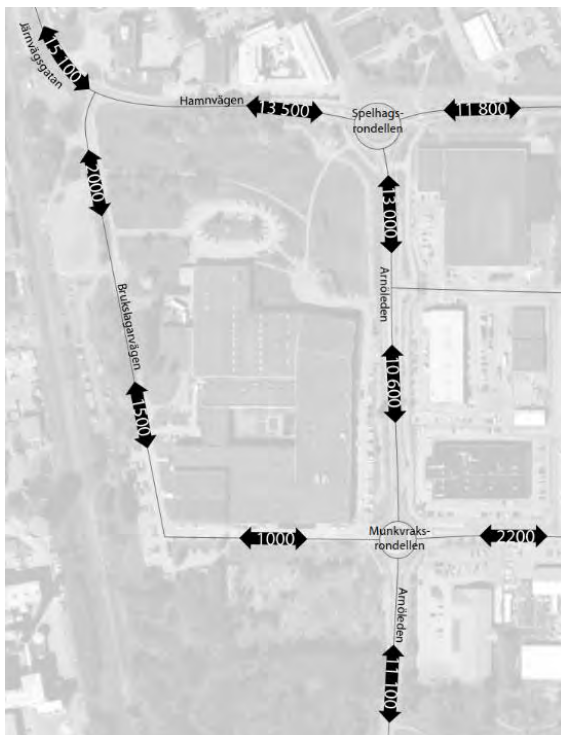
Figur 6. Dygns trafik bil, nuläge baserat på trafikmätningar utförda åren 2018-2021

I Figur 6 ovan redovisas resultat från trafikmätningar i området och vilket år de genomfördes. I Figur 7 nedan visas de trafikflöden som tagits ur den kalibrerade trafikmodellen som togs fram för Nyköping i det tidigare arbetet, år 2021 (Sweco).



Figur 7. Dygnstrafik bil, nuläge (år 2021), flöden från tidigare framtagen trafikmodell

Figur 6 och Figur 7 ovan visar på en generellt god överensstämmelse mellan trafikmätningar och uttag ur trafikmodellens nulägesscenario. Skillnader finns dock på Järnvägsgatan (strax väster om korsningen med Brukslagarvägen) och på Hamnbron.



Utifrån det tidigare framtagna nuläget har en mer detaljerad/inzoomad nulägesmodell för Ribban 7 tagits fram (se Figur 8). I denna modell har länkar där trafikflöden saknades, kompletterats genom antaganden och interpolering. Detta för att täcka in de luckor på väglänkar som fanns i nulägesbilderna vilka enbart baserats på trafikmätningarna, såsom Brukslagarvägen, Spelhagsvägen samt delar av Arnöleden och Hamnvägen.

Det är sedan detta som använts som nuläge (för bilflöden) i den fortsatta utredningen.

Figur 8. Dygnstrafik bil, används fortsättningsvis som nuläge (år 2021) i utredningen, inzoomad för Ribban 7

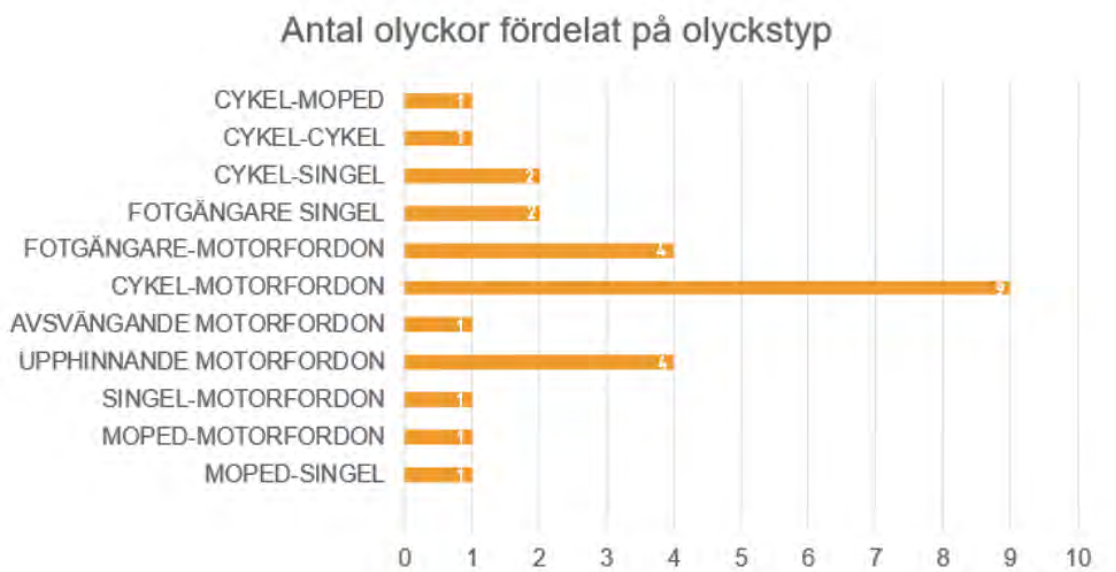
4.6 TRAFIKSÄKERHET

Trafiksäkerheten inom området har studerats genom "STRADA", som är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom det svenska vägtransportssystemet. Redovisade olyckor för denna utredning bygger på inrapporterade olyckor från polis och sjukvård för perioden januari 2017 till juni 2024. Inom detaljplaneområdet för Ribban 7 har ingen olycka inträffat. Nedan beskrivs olyckor i närområdet och på det intilliggande trafiknätet.

Under den studerade perioden har totalt 27 olyckor inträffat, varav 1 allvarlig, 2 måttlig och resterande lindriga skador. Av de totalt 27 olyckorna var det 19 olyckor där oskyddade trafikanter varit inblandade. Olyckan med allvarligt utfall inkluderade en cykel och ett motorfordon.

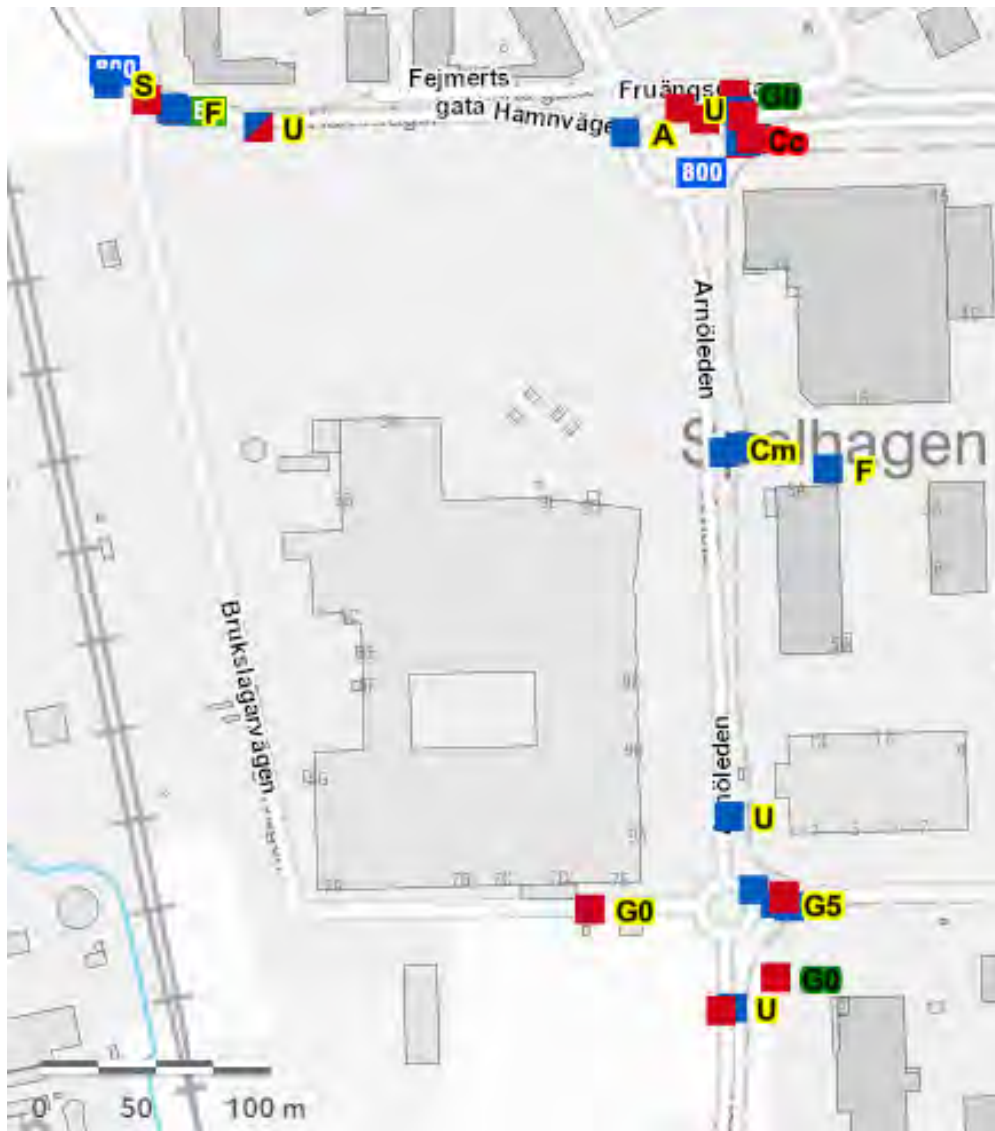
Olycksstatistiken redovisar 5 singelolyckor, där olika trafikslag varit inblandade i de olika singelolyckorna. Ofta har singelolyckor, för gående och cyklister, andra orsaker än infrastrukturen och dess trafiksäkerhet i sig, utan har andra orsaker som exempelvis drift- och underhållsfrågor eller att någon snubblat av oklar anledning.

Den vanligast förekommande olyckstypen av de totalt 27 olyckorna var olycka mellan cyklist och motorfordon där totalt 9 olyckor inträffat. Den näst vanligast förekommande var upphinnandeolyckor för motorfordon där totalt 4 olyckor inträffat där samtliga klassats som lindriga samt olycka mellan fotgängare och motorfordon där totalt 4 olyckor inträffat. Här nedan redovisas antal och typ av olycka, klassad enligt STRADA.



Figur 9. Diagrammet redovisar antal olyckor per olyckstyp, januari 2017 – juni 2024.

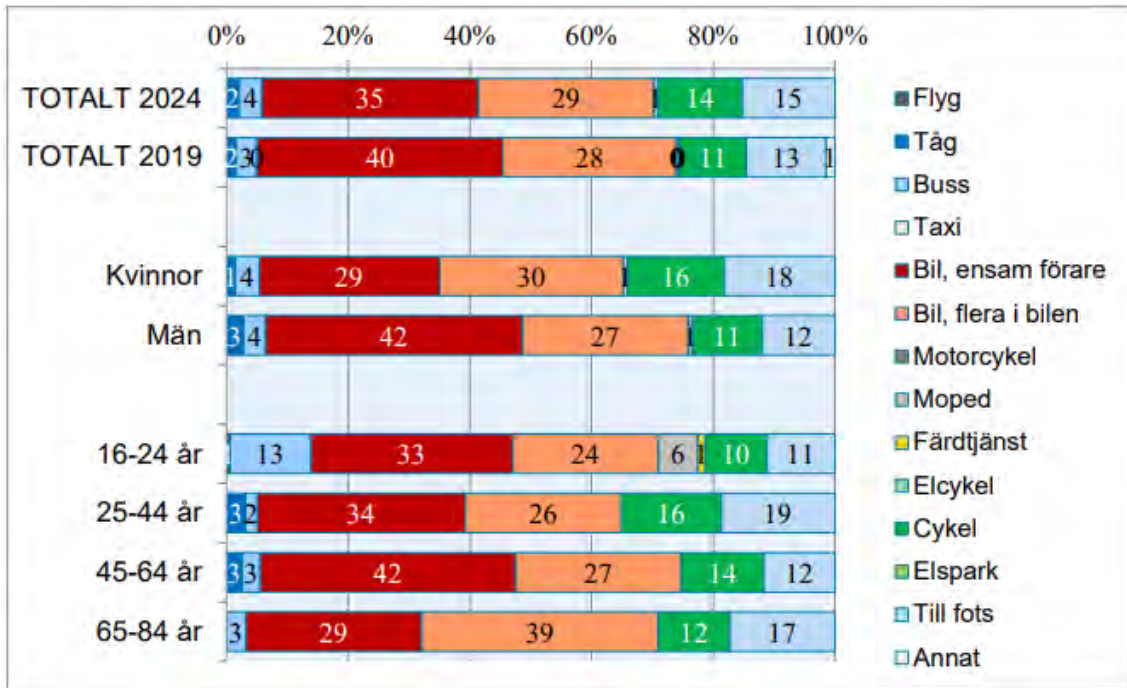
Figur 10 visar olyckor och ungefärlig plats där olyckan skett. Majoriteten av de inträffade olyckorna har inträffat i eller i närhet av korsningar; Hamnvägen/Järnvägsgatan, Hamnvägen/Arnöleden och Brukslagarvägen/Arnöleden. Observera att dessa områden ligger utom detaljplaneområdet, samt intill in-/utfarten till Spelhagenområdet nära NA Svensson och Hemköps verksamheter.



Figur 10 Olyckor under perioden januari 2017 till juni 2024.

4.7 RESVANOR

I Nyköping genomfördes den senaste resvaneundersökningen innevarande år. I Figur 11 redovisas en vanlig veckas resor fördelade på de olika huvudfärdssätten. Andelen genomförda bilresor – ensam eller med flera i bilen, var 61%, andelen resor till fots var 17% och med cykel 11%; andelen resor med buss och tåg låg på sammanlagt 6%.



Figur 11. Hela veckans resor fördelade mellan olika huvudfärdsätt. Källa RVU Nyköping 2024

Jämförelser med den förra resvaneundersökningen (2019) visar att flera värden har förändrats sedan den förra undersökningen, bland annat:

- Färre personer reste en vanlig vardag (2024: 77%, 2019: 81%)
- Färre antal resor per person som reste an vanlig dag (2024: 3, 2019: 3,3)
- Lägre andel bilresor av en veckas resor (2024: 61%, 2019: 69%; i tätort 55% vs 61%); överflyttningen är fördelad över gång, cykel och kollektivtrafik
- Lägre körkortsinnehav i åldersgruppen 18-84 år (2024: 86%, 2019: 91%)
- Något lägre andel hushåll som har egen bil (2024: 85%, 2019: 79%); dock lätt uppgång av andelen hushåll med leasade bilar.

Medlemskap i bilpool är mycket låg (1%). I 83% av hushållen finns minst en cykel och innehavet av elcykel har ökat kraftigt (2024: 16%, 2019: 6%). Andelen hushåll med tillgång till periodkort eller reskassa på kollektivtrafiken är 16%. När invånarna själva skattar hur de förändrat sitt resande under de senaste tre åren uppger de att de minskat sitt resande med såväl bil som kollektivtrafik. Istället görs fler förflyttningar till fots.

5 PLANFÖRSLAG

Strukturen i planförslaget har tagits fram av Urban Minds, med stöd av Tyréns Sverige AB gällande trafikfrågor, gatuutformning och parkeringslösningar.



Figur 12. Strukturplan av planförslaget för Ribban 7. Källa: Urban Minds, strukturplan september 2024.

5.1 BEBYGGELSE

Planförslaget möjliggör utbyggnad av cirka 300 bostäder uppdelat i tre kvarter, samt parkeringslösningar för cykel och bil.

5.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Den centrala busstationen är planerad att flyttas och samlokaliseras med järnvägsstationen vid Nyköpings resecentrum. Kvarteret Ribban 7 kommer fortsatt att ha god tillgång till kollektivtrafik med ett avstånd om drygt 1 km till Nyköpings nya resecentrum där nationell, regional- och lokal tåg- och busstrafik samlokaliseras.

Den nya bussterminalen ska tas i bruk vid tidtabellskiftet december 2028. Restid till Nyköpings resecentrum är då tänkt att minska då reglertiden som idag ligger vid bussterminalen i närheten av planområdet utgår och resan sker med endast en mellanliggande hållplats till resecentrum från hållplats Spelhagsvägen (ny restid blir 3-5 minuter). Vissa landsbygdslinjer mot Kiladalen, Nävekvarn och Oxelösund planeras då att få hållplats i närheten av nuvarande bussterminal. Sammantaget bedöms kollektivtrafiken kunna vara ett attraktivt trafikslag för boende och verksamheter och även ännu mer attraktivt efter flytt av resecentrum.

Närmsta hållplats till Ribban 7 blir fortsatt den befintliga busshållplats Spelhagsvägen, cirka 200-300 meter gångväg från området, samt en ny planerad hållplats i höjd med den befintliga bussterminalen på Järnväggsgatan, cirka 200-300 meter från området.

5.3 GÅNG OCH CYKEL

Planförslaget möjliggör för en ny gång- och cykelbana längs med den planerade bebyggelsens norra sida. Den föreslås kopplas till befintligt gång- och cykelnät nära cirkulationen vid Hamnvägen samt till Brukslagarvägen i väst. Cykel föreslås tillåtas i blandtrafik inom planområdet, då hastigheterna längs kvartersgatorna planeras för lägre hastigheter.

Inom bostadsområdet planeras gående och cyklister kunna färdas och vistas tryggt och säkert längs kvartersgatorna i blandtrafik. Dessa gator planeras främst för oskyddade trafikanter men kan användas vid behov av angöring, branduppställning eller liknande. Längs den södra kvartersgatan planeras en gångbana för gående i direkt anslutning till bostäderna.

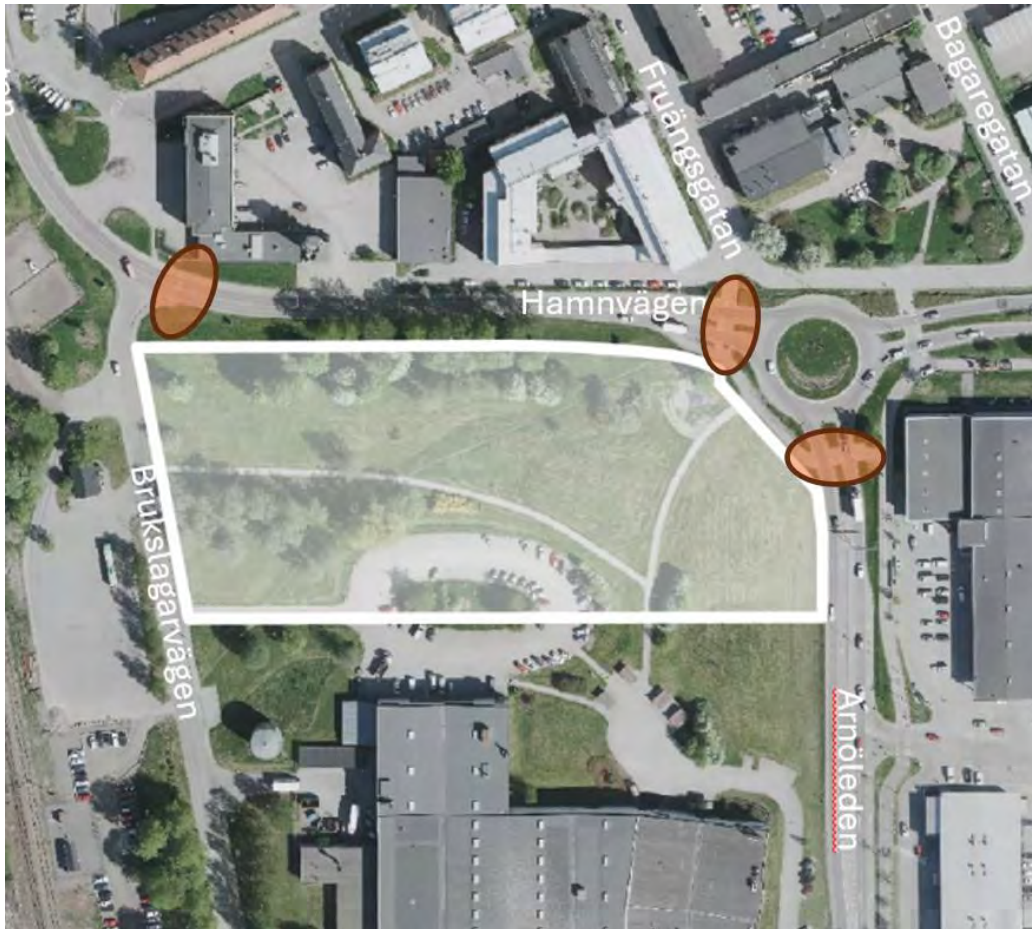
Gångytorna inom detaljplanen föreslås utformas med jämt underlag för att skapa en god tillgänglighet. I bygglovsskedet kommer tillgänglighet för oskyddade trafikanter att ses över och planeras mer detaljerat, exempelvis kan behov av ledstråk och kontrastmarkeringar finnas. Detaljplanen möjliggör för att god tillgänglighet och trafiksäkerhet kan uppnås inom området då planen främjar låga hastigheter.

Stråken inom kvartersmarken föreslås kopplas samman med de allmänna gång- och cykelstråken.

5.3.1 IDENTIFIERADE VIKTIGA PASSAGER

I avsnitt 4.6 om trafiksäkerhet framgår att majoriteten av olyckorna har inträffat vid korsningspunkter. Därför har dessa korsningspunkter identifierats och analyserats med hänsyn till den framtida funktionen för Ribban 7.

De flesta olyckorna har skett i eller i närheten av korsningspunkterna Hamnvägen/Järnvägsgatan, Hamnvägen/Arnöleden, in-/utfart till Spelhagenområdet och Brukslagarvägen/Arnöleden, vilka alla ligger utanför detaljplaneområdet på det allmänna gatunätet. Två av de fyra olycksdrabbade korsningspunkterna, Hamnvägen/Arnöleden och Hamnvägen/Järnvägsgatan, bedöms ha en direkt påverkan på de framtida invånarna inom Ribban 7. Dessa korsningar spelar en avgörande roll för förbindelsen till centrala Nyköping samt till Spelhagsområdet, där flera viktiga målpunkter som exempelvis en matbutik finns. Om trafiksäkerheten för gående och cyklister förbättras i dessa korsningar kan barriäreffekten som Hamnvägen idag utgör, minskas. Dessa två korsningar innehåller tre viktiga gång- och cykelpassager till och från Ribban 7-området.



Figur 13. Två korsningspunkter med tre passager där behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder finns. Passagera bedöms ha en viktig funktion för utvecklingen av Ribban 7.

De övriga två olycksdrabbade korsningspunkterna (invid in-/utfarten till Spelhagen, samt cirkulationen vid Brukslagarvägen/Arnöleden) kan med fördel studeras vidare av kommunen i samband med den fortsatta utvecklingen av Spelhagenområdet.

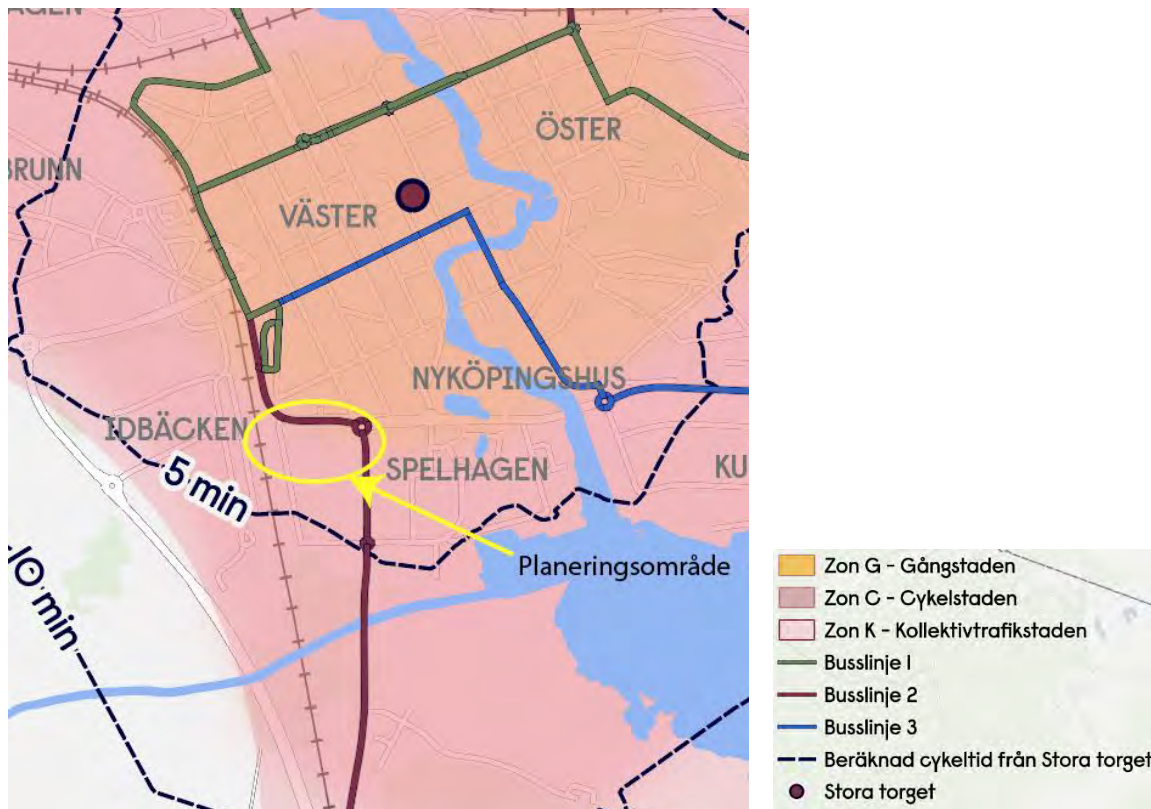
Hamnvägen är en hårt trafikerad huvudgata som trafikeras av bussar och tunga transporter. Därför bör passagera i de olycksdrabbade korsningspunkterna utformas med hänsyn till detta. Eventuellt behov och typ av åtgärd invid dessa passager, avgörs av väghållaren.

5.4 MOBILITET OCH PARKERING

5.4.1 FÖRUTSÄTTNINGAR

I den föregående mobilitetsutredningen till samrådet har beräkningen av parkeringsbehovet för planområdet utgått från den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta. Planen angav att det för utpekade utvecklingsområden med god tillgänglighet till kollektivtrafik eftersträvas en parkeringsnorm motsvarande zon 1 oavsett vilken parkeringszon området ligger i. Kvarteret Ribban 7 uppfyller dessa krav då kvarteret räknas som ett utpekat utvecklingsområde och tillgängligheten till kollektivtrafik är god (se även kapitel 5.2)

I september 2024 har en ny mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköping antagits, som har en ny zonindelning. Figur 14 visar placeringen av den planerade bebyggelsen i relation till dessa zoner. Området ligger i gränsen mellan zon G (Gångstaden) och zon C (Cykelstaden).



Figur 14 Ungefärlig placering för den planerade bebyggelsen (gul cirkel) i relation till mobilitets- och parkeringsnormens zoner. Källa: Mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköping

För att motsvara beräkningsunderlaget baserat på zon 1 i den fördjupade översiktsplanen föreslås att det i fortsättningen används parkeringstal för zon G för Ribban. Resonemanget styrks av en analys av platsens läge i staden, avstånd till viktiga målpunkter och daglig service, samt möjligheter att gå, cykla och åka kollektivt som har visat att förutsättningar för hållbart resande är mycket goda i området (se kapitel 4).

Många målpunkter nås snabbt och enkelt både till fots och med cykel. Idag ligger bussterminalen inom 400 meters avstånd vilket även gör kollektivtrafiken till ett attraktivt trafikslag. Det är sannolikt att bussterminalen har hunnit flyttas till resecentrum när bostäderna står färdiga. Utgångspunkten är dock att kollektivtrafikens höga attraktivitet kvarstår då en stadsbusslinje och en landsbygdslinje kommer att passera området och att det även i fortsättningen kommer att finnas en hållplats i anslutning till planområdet.

Stöd ges också utifrån den planerade utvecklingen av hela Spelhagenområdet enligt den aktuella översiktsplanen, Nyköping 2040, som stödjer en blandning av bostäder samt offentlig och kommersiell service, inklusive skolverksamhet, kontor, handel, icke störande verksamheter, fritidsanläggningar, grönområden och parker. Utvecklingen kommer att öka tillgången till handel och service i närområdet, samt bör även möjliggöra en samordning av mobilitetsåtgärder som främjar hållbart resande.

5.4.2 PARKERINGSBEHOV BIL OCH CYKEL

I tabellerna nedan redovisas ingångsvärden, använda p-tal och beräknat parkeringsbehov för bil och cykel enligt parkeringstal för zon G och flerbostadshus. Att bygga garage även i kvarter 3 innebär att tillgänglig BOA minskar i det kvarteret, vilket i sin tur har påverkan på parkeringsbehovet i kvarteret. Därför redovisas i tabellen ett resultat för kvarter 3 med garage och ett utan garage. Behovet av cykelplatser (CPL) beräknas enligt p-tal och BOA, se Tabell 1.

Tabell 1. Parkeringsbehov för cyklar, enligt p-norm för flerbostadshus; BOA motsvarar 85% av ljus BTA. Påverkan på BOA av att bygga två eller 3 garage.

	BOA (kvm)	P-tal	CPL totalt	För boende	Besökare
Kvarter 1 med garage	8 011	22	176	160	16
Kvarter 2 med garage	7 905	22	174	158	16
Kvarter 3 med garage	8 322	22	183	166	17
Summa vid 3 garage	24 238		533	485	49
Kvarter 3 utan garage	8 789	22	193	176	18
Summa vid 2 garage	24 705		544	494	50

Ytterligare grundkrav enligt riktlinjerna avseende cykel är:

- 50 procent av cykelställen ska vara väderskyddade: upp till 272 platser. Dessa ordnas i första hand inomhus i bottenplan eller i väderskyddat cykelförråd/ cykelgarage på gården.
- Minst 5 procent av platserna utformas för platskrävande cyklar: upp till 27 platser.
- Parkeringsriktlinjerna anger minimimått för olika typer av cykelparkering som behöver följas i samband med utformningen av platserna.

Olika nivåer på behov av bilplatser (BPL) beräknas enligt p-tal och BOA, för grund- och medelnivå samt omfattande nivå för mobilitetsåtgärder enligt kommunens p-norm, se Tabell 2 och Tabell 3. Att bygga garage i kvarter 3 innebär att tillgänglig BOA minskar, vilket även har påverkan på antal lägenheter och därmed parkeringsbehovet för kvarteret. Därför redovisas dessa två lösningar i varsin tabell med ett resultat för om det byggs ett garage under kvarter 3 eller inte.

Tabell 2. Parkeringsbehov för bilar enligt p-norm för flerbostadshus; Alternativ om garage byggs i varje kvarter, dvs totalt 3 garage. BOA beräknad med 85% av ljus BTA.

Vid 3 garage	Grundnivå		Medelnivå		Omfattande nivå		
	BOA (kvm)	P-tal	BPL	P-tal	BPL	P-tal	BPL
Kvarter 1	8 011	8	64	6	48	4	32
Kvarter 2	7 905	8	63	6	47	4	32
Kvarter 3	8 322	8	67	6	50	4	33
Summa	24 238		194		145		97

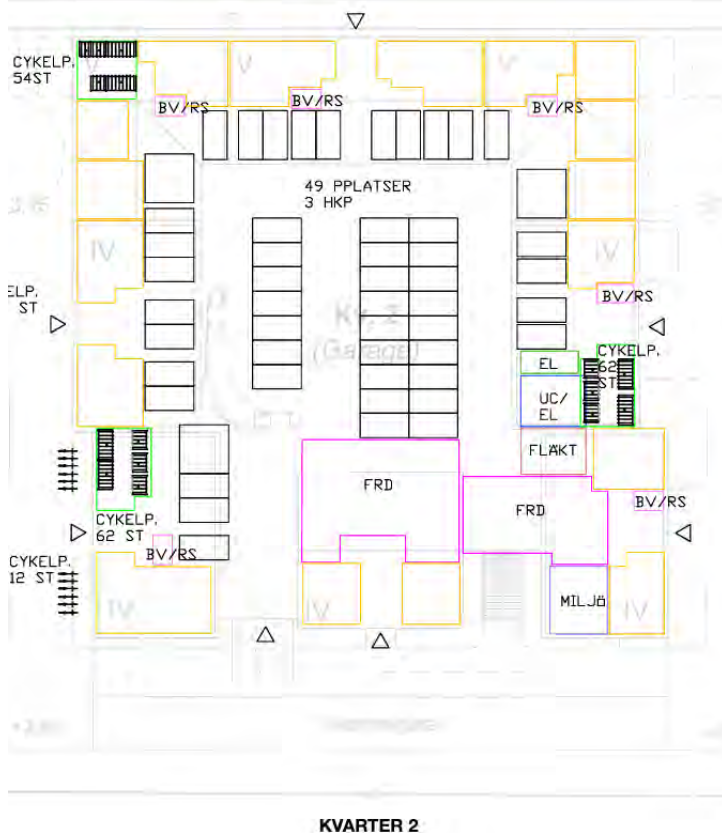
Tabell 3. Parkeringsbehov för bilar enligt p-norm för flerbostadshus; Alternativ om garage byggs endast i kvarter 1 och 2, dvs totalt **2 garage**. BOA beräknad med 85% av ljus BTA.

	Vid 2 garage		Grundnivå		Medelnivå		Omfattande nivå	
	BOA (kvm)	P-tal	BPL	P-tal	BPL	P-tal	BPL	
Kvarter 1	8 011	8	64	6	48	4	32	
Kvarter 2	7 905	8	63	6	47	4	32	
Kvarter 3	8 789	8	70	6	53	4	35	
Summa	24 705		198		148		99	

5.4.3 PARKERINGSLÖSNINGAR OCH PLATS FÖR MOBILITETSÅTGÄRDER

5.4.3.1. CYKELPARKERING

All form av cykelparkering motsvarande grundkraven, såväl som för medelnivå och omfattande nivå ryms sammanlagt på fastigheten, i byggnaderna och på gården. Figur 15 visar ett exempel på hur bottenvåningen på kvarter 2 skulle kunna utformas för att inrymma vanlig cykelparkering i cykelrum och med tvåvåningsställ. Antalet möjliga cykelplatser uppgår i exemplet till 178, vilket motsvarar mer än hela det kvarterets behov av platser. I de två andra kvartererna bedöms liknande ytor finnas tillgängliga.



Figur 15. Exempel på bil- och cykelparkering i bottenvåningen av kvarter 2

Utöver platserna inomhus tillkommer cykelförråd och ställ/pollare på gård, platser längs gränd och kvartersgata med flera, se Figur 16. På skissen visas ett stort antal placeringar som principiellt är möjliga att välja. Det är tydligt att det finns gott om utrymme att lägga till cykelställ utomhus om exempelvis plats krävs inomhus för en cykelverkstad eller cykelpool. På gården möjliggörs för cykelställ för att erbjuda platser för besökare och komplettera eventuellt ytterligare behov av cykelplatser utöver de cykelställ som kommer att finnas inomhus. Utrymme för åtgärder såsom leveransbox, poolbilar, cykelpump med flera finns i garage, bottenvåningar och gårdar.



Figur 16. Gestaltning av innergårdar med möjlig placering av cykelparkering eller andra mobilitetsåtgärder (lila ytor).

5.4.3.2. BILPARKERING

Den föreslagna bebyggelsen för fastigheten möjliggör för cirka 100 bilplatser i två garage om 50 platser vardera anläggs i kvarter 1 och kvarter 2; alternativt cirka 135 bilplatser om det dessutom anläggs 35 platser i kvarter 3. I Figur 15 visas ett exempel på hur en garagelösning i bottenvåningen på kvarter 2 skulle kunna se ut för att inrymma bilparkeringen. Dessutom är det möjligt att anlägga enstaka bilplatser utomhus på fastigheten. Om reduktion på medelnivå för mobilitetsåtgärder ska göras överskjuter behovet tillgängliga platser i garage med 10 platser. Beroende på hur utformningen av kvartersgatan och övriga ytor ser ut kan det vara möjligt att lösa alla platser på den egna fastigheten. Alternativt behöver saknade platser lösas på extern parkering som beskrivet längre ned.

Bilplatser för personer med rörelsenedsättning kan anläggas motsvarande Boverkets byggregler inom 25 meters gångavstånd från tillgängliga entréer. Platser ordnas efter behov i respektive garage eller på gården om garage inte byggs (se Figur 15 och Figur 16).

Platser för poolbilar (vid omfattande nivå) ordnas med fördel på utomhus. Exempelvis finns utrymme längs med kvartersgatan (se Figur 16). Det finns flera fördelar med att placera poolbilarna utomhus; dels är bilarna synliga för alla boende och fungerar som en påminnelse för att möjlighet till bildelning finns, dels ligger bilarna nära tillgängligt

5.4.4.1. GRUNDNIVÅ FÖR PARKERING

Tabell 4. Samlat behov och tillgång till parkering vid grundnivå. Scenariot utgår ifrån behov och tillgång om 3 garage byggs (se även kapitel 5.4.2)

	Krav/behov	Tillgång	Kommentar
Privatbilar	194 platser	135 pl. (i garage)	Underskott: 59 pl.*
Privata cyklar	533 platser, varav 266 väderskyddade 27 platskrävande cyklar	533+ platser	

* Om ingen reduktion för mobilitetsåtgärder görs kommer behovet av bilplatser överskjuta tillgången i 3 garage med cirka 59 platser, vilket dels kan lösas med platser utomhus på fastigheten, dels på extern plats som beskrivet under kapitel 5.4.3.2.

5.4.4.2. MEDELNIVÅ FÖR MOBILITETSÅTGÄRDER

Nyköpings mobilitets- och parkeringsnorm erbjuder möjligheten att reducera antal parkeringsplatser för bil med hjälp av mobilitetsåtgärder. Riktlinjerna anger en rad exempelåtgärder som kan användas som utgångspunkt vid sammansättning av ett plats- och målgruppsanpassat mobilitetspaket. Det går att välja mellan medelnivå och omfattande nivå. Nedan beskrivs åtgärder för medelnivå som alla bedöms möjliga och rimliga att erbjuda i planförslaget. För ytterligare beskrivning av respektive åtgärd se Mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköping.

Tabell 5. Möjliga mobilitetsåtgärder för bostäder

Mobilitetsåtgärder på medelnivå	Beskrivning
Cykelpool	Minst en elcykel och en eldriven lådcykel per 4 500 kvm BOA. Cykelpoolen ska placeras i lättillgängliga, väderskyddade och stödsäkra utrymmen.
Cykelfacilitet	50 procent av cykelparkeringen för boende ska ordnas inomhus. Med cykelparkering inomhus avses ett låsbart utrymme med väggar och tak. Det ska vara ett utrymme som inte går att ta sig in i utan kod, nyckel eller motsvarande.
Cykelverkstad	Cykelverkstad med pump, arbetsbänk och vatten i ett låst utrymme med tak och omslutande väggar. Om möjligt bör det finnas utrustning för cykeltvätt vilket kan anordnas utomhus. Oljeavskiljare ska finnas i anslutning till cykeltvätten.
Information och välkomstpaket	Innan och i samband med inflyttning sker kampanjer för bostadens mobilitetsåtgärder och information om förutsättningarna för att resa hållbart. Det är tydligt vid marknadsföring av bostäder att antalet bilplatser är begränsade. Informationskampanjer ska ske kontinuerligt.
Leveranstjänster	Utrymme och tillgång till tjänster för utlämning/inlämning av paket, till exempel leveransskåp.
Kollektivtrafikkort	Prova på kollektivtrafik under minst 3 månader för samtliga hushåll. Kortet är kopplad till hushållet (ett per hushåll) och ska erbjudas nya hyresgäster eller bostadsrättsinnehavare som flyttar in under en period om minst 5 år.
Digital informationstavla	Digital informationstavla eller realtidsinformation som informerar om mobilitetsåtgärder, kollektivtrafik och övrig information om hållbart resande som komplement till

	föregående åtgärd. Dessa bör placeras synligt och vid platser där boende rör sig, till exempel entréer.
Synliggör parkeringskostnaden	Bilparkeringen avgiftsätts utifrån den verkliga anläggningskostnaden. Kostnaden för hyra av bilparkering utgör en separat avgift i avtal och betalningsavier.
Andra mobilitetsåtgärder	En åtgärd som inte finns angivet ovan. Åtgärden kan vara fysisk eller digital.

Tabell 6. Samlat behov och tillgång till parkering vid reduktion på medelnivå. Scenariot utgår ifrån behov och tillgång om 3 garage byggs (se även kapitel 5.4.2)

	Krav/behov	Tillgång	Kommentar
Privatbilar	145 platser	135 pl. (i garage)	Underskott: 10 pl.*
Privata cyklar	533 platser 266 väderskyddade 27 platskrävande cyklar	533+ platser	
Cykelparkering inomhus	272 platser	Finns	
Cykelpool, delad	11 cyklar	Finns	

* Om reduktion på medelnivå för mobilitetsåtgärder ska göras kommer behovet av bilplatser överskjuta tillgången i 3 garage med cirka 10 platser, vilket dels kan lösas med platser utomhus på fastigheten, dels på extern plats som beskrivet under kapitel 5.4.3.2.

5.4.4.3. OMFATTANDE NIVÅ FÖR MOBILITETSÅTGÄRDER

Nedan beskrivs åtgärder för omfattande nivå för mobilitetsåtgärder. Planförslaget medger tillräckliga ytor och möjligheter för nedanstående åtgärder förutom bilparkering i gemensam parkeringsanläggning som dock med fördel kan förläggas på Ribban 6 eller i samverkan med utpekade fastigheter i Figur 17. Vid val av omfattande nivå krävs att även mobilitetsåtgärder enligt medelnivå genomförs, se krav och kravuppfyllnad i föregående kapitel. För ytterligare beskrivning av respektive åtgärd se Mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköping.

Tabell 7. Möjliga mobilitetsåtgärder för bostäder

Mobilitetsåtgärder på omfattande nivå	Beskrivning
Bilpool	Minst en bilpoolsbil per 4500 kvm BOA och minst en bilpoolsbil ska finnas tillgänglig vid inflyttning. Parkeringen ordnas inom 400 m från bostaden. Ett antal fordonspooler bör placeras på parkeringens mest attraktiva läge för att de ska vara lättillgängliga. Platser för poolbilar tillkommer utöver övrigt parkeringsbehov på fastigheten.
Cykelparkering i markplan	Cykelrum ordnas i huvudbyggnadens bottenvåning, markplan ej källare.
Cykelpool för alla	Cykelpoolen ska placeras i lättillgängliga, väderskyddade och stödsäkra utrymmen. Utöver ellådcykel erbjuds till exempel, cykelvagn, sparkcyklar och vikcyklar.
Kombinerad mobilitetstjänst	Rabatterat abonnemang eller annan förmån hos en kombinerad mobilitetstjänst

Cykelanpassad fastighet	Stor vikt har lagts vid att utforma och anpassa fastigheten och projektet efter cyklisters behov. Fastigheten är välanpassad för att det ska vara lätt att använda sin cykel, till exempel genom anpassade dörrbredder, automatisk dörrar/port öppning och möjligheter att ta med lådcykeln i hissen och in i lägenheten. Cykelparkering kan också ordnas i direkt anslutning till varje lägenhet på loftgång, förgårdsyta, cykelförråd eller andra likvärdiga lösningar (ej lägenhetsförråd och balkong). Åtgärden kan enbart godkännas om placering och utformning av parkeringen inte strider mot krav på brandskydd.
Bilparkering i gemensam parkeringsanläggning	Vid större kvarter med flera bostadsområden anordnas bilparkeringen utanför den egna fastigheten i en gemensam parkeringsanläggning för att öka möjligheten till samnyttjande, bidra till gårdar med blåa och gröna värden. Hur stor andel av bilparkeringsplatserna som anordnas i gemensamma anläggningar bedöms från fall till fall. Vad som bedöms som större kvarter eller stadsdel är en avvägning mellan BOA, kvartersstruktur, stadsbyggnadstyp, täthet etc.
Rådgivning	Boende får i god tid innan inflyttning mobilitetsrådgivning och information i syfte att få till en förändring av resvanor och behov av egen bil.
Andra mobilitetsåtgärder*	En åtgärd som inte finns angivet ovan. Åtgärden kan vara fysisk eller digital.

*Andra mobilitetsåtgärder

Utöver ovan föreslagna åtgärder bedöms det som fördelaktigt att fysiskt samla olika tjänster som främjar hållbar och delad mobilitet såsom cykelpool, bilpool, leveransboxar, digital informationstavla, cykelpump, et cetera på en väl tillgänglig och synlig plats ("mobilitetshubb"). En sådan hubb förenklar marknadsföringen av de tillgängliga tjänsterna gentemot de boende samt skapar ett visuellt och fysiskt samlat mobilitetserbjudande i direkt anslutning till boendet. Det kan vara svårt att rymma en sådan hubb inom fastigheten men kan med fördel upprättas som ett samverkansprojekt med exempelvis den intilliggande fastigheten Ribban 5. En sådan åtgärd bör dock prövas då detta bedöms stärka mobilitetserbjudandet på omfattande nivå för mobilitetsåtgärder betydligt.

Tabell 7. Samlat behov och tillgång till parkering vid reduktion på omfattande nivå. Scenariot utgår ifrån behov och tillgång om 2 garage byggs (se även kapitel 5.4.2)

	Krav/behov	Tillgång
Privatbilar	99 platser	100 pl. (i 2 garage)
Privata cyklar	544 platser 272 väderskyddade 27 platskrävande cyklar	544 platser
Cykelparkering inomhus	272 platser	Ja
Cykelpool för alla, delad	11 cyklar och ytterligare utbud av cyklar	Ja
Bilpool	Minst 5 poolbilar	Platser ordnas längs kvartersgatan

5.5 BIL OCH TRANSPORTER

Planförslaget möjliggör för en ny in-/utfart till Brukslagarvägen via en ny kvartersgata i östvästlig riktning. Därtill kopplas två mindre kvartersgator i nordsydlig riktning till kvartersgatan i östvästlig riktning. De nya gatorna påverkar i övrigt inte någon annan koppling till bilvägnätet. Korsningen med Brukslagargatan har studerats översiktligt i detta skede, där kommunens riktlinjer och tekniska handbok följs. Vid ett genomförande är det viktigt att i kommande bygglovsskede beakta att detta fortsatt följs, samt att sikten invid korsningen är god och att gångpassagen över in-/utfarten får en tillgänglig och trafiksäker utformning. En översiktlig bedömning av sikten i området har gjorts och presenteras nedan.

5.5.1 SIKTLINJER

Då Nyköpings kommun saknar applicerbara riktlinjer för sikt i korsningar samt att krav i VGU inte är lämpliga för stadsmiljöer, där gator har lägre hastighet än 50 km/tim, har Nyköpings kommuns riktlinjer använts för utfarter och Göteborgs teknisk handboks riktlinjer använts för korsningar.

För utfart från garage kontrolleras sikten med en sikttriangel om 2,5x2,5m enligt Nyköpings kommuns teknisk handbok.

Då kvartersgatorna anordnas med en utformning för lågfart kontrolleras sikten i korsningar mellan kvartersgatorna med en sikttriangel på 10x3 meter enligt riktlinjer för gator med lågfart i Göteborgs tekniska handbok. För korsningen med Brukslagarvägen används sikttriangel om 17x5 meter för gator med 30km/tim.

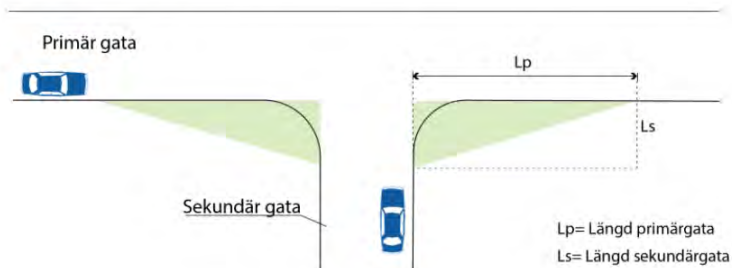
Inom siktområdet får inget siktskymmande med höjd 0,8 meter över körbanans nivå. Enstaka träd och stolpar får finnas inom siktområdet.

Lp och Ls mäts från respektive körbanekant enligt Figur 18 nedan.

Hastighet primärgata (km/h)	Längd primärgata, Lp (m)	Längd sekundärgata, Ls (m)
Lågfart	10	3
30 km/h	17	5
40 km/h	25	5
50 km/h	40	5

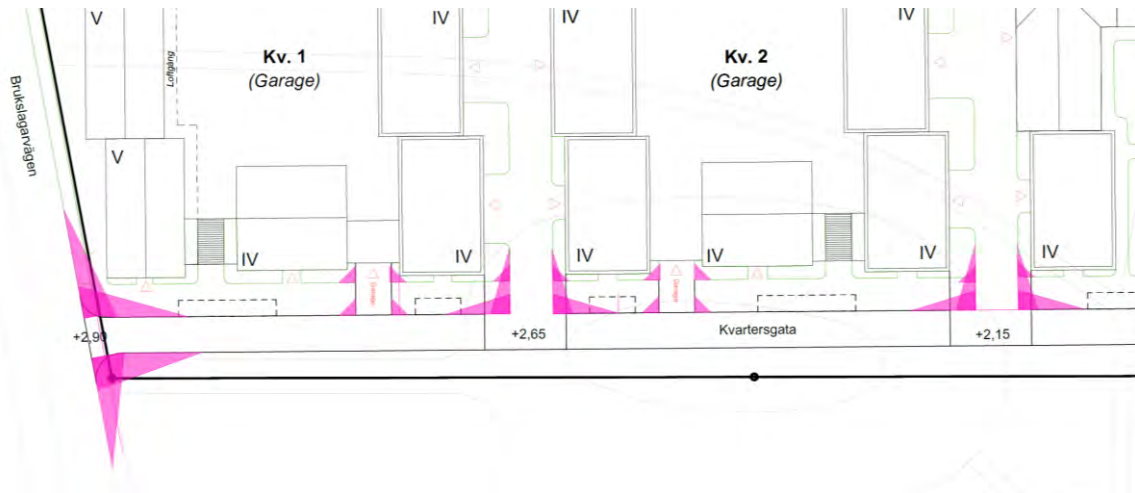
Stadsmiljöförvaltningen avgör gatans klassning.

Korsning med väjning



Figur 18 Siktlinjer enligt Göteborgs tekniska handbok (2024).

För siktlinjer mot gångbana används en sikttriangel om 2,5x2,5 meter vilket bedöms rimligt då hastigheterna på kvartersmark ska vara låga och gångbana som korsar kvartersgata anordnas som upphöjd och genomgående. Sikten för området gator bedöms som god. Sikttrianglar för området presenteras i Figur 19 nedan.

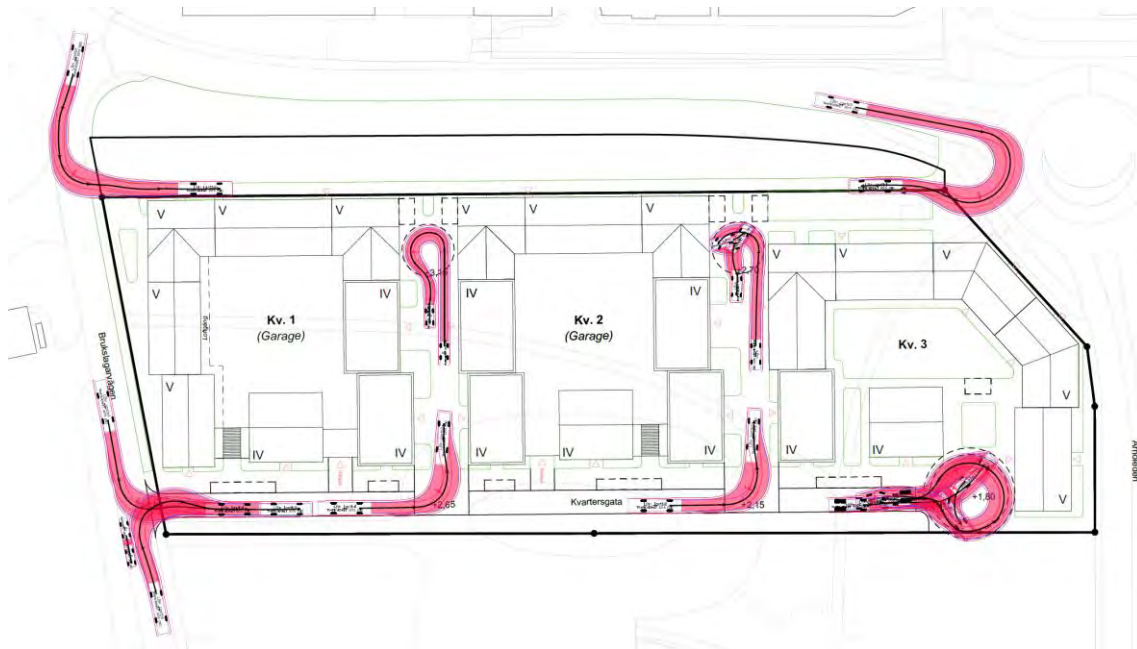


Figur 19 Siktkontroll Ribban 7.

5.5.2 KÖRSPÅR

Körspår har kontrollerat för följande situationer:

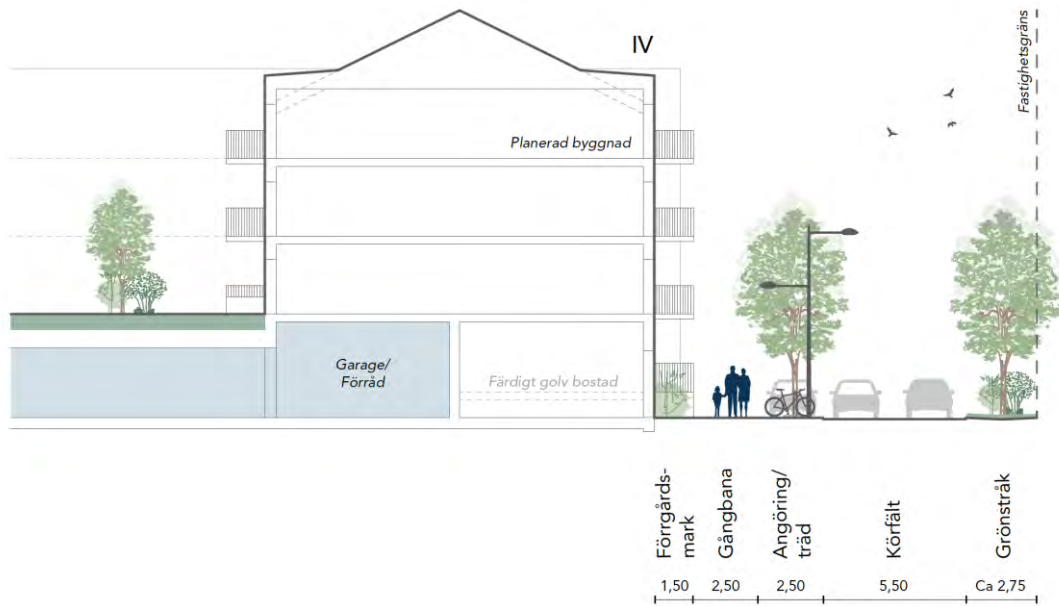
- Korsning med Brukslagarvägen - LBN typfordon lastbil 12 meter. Möjliggör åtkomst för räddningstjänst samt större leveranser och sopbil. 10km/tim.
- Korsning mellan kvartersgator - LBN typfordon lastbil 12 meter. Möjliggör åtkomst för räddningstjänst. 10km/tim.
- Större vändplan - Vändning utan backning med Los - typfordon för sopbil, Vändning med backning med LBN typfordon lastbil 12 meter. 5km/tim.
- Mindre vändplan - Vändning utan backning med P - typfordon för personbil, Vändning med backning med LBM typfordon minibuss/färdtjänst 7 meter. 5km/tim.
- Alternativa åtkomstpunkter för räddningstjänst på gång- och cykelbanan - LBN typfordon lastbil 12 meter. 10km/tim.



Figur 20 Körspårkontroll Ribban 7.

5.5.3 KVARTERSGATAN TILL PLANERADE BOSTÄDER

Den södra kvartersgatan föreslås i en sträckning mellan Brukslagarvägen och vidare österut längs bostädernas södra sida. Gatan planeras med en vändplan i öst, tillräckligt stor för att avfallsfordon ska kunna vända utan backning och bör därmed anordnas med en radie om 9 meter i diameter och hinderfri zon om minst 1,5 meter. Kvartersgatan planeras för låga hastigheter där oskyddade trafikanter prioriteras. Gatan möjliggör möte mellan lastbil/avfallsfordon och personbil. Planförslaget möjliggör träddrad, angöring och cykelparkering längs norra sidan av gatan. Förslaget bedöms tillgodose tillgänglighet, angöring och avfallshantering längs gatan.



Figur 21 Sektion södra kvartersgatan

Kvartersgatorna i nordsydlig riktning kan med fördel utformas och regleras som gångfartsområde eller gågator. Gestaltning av gatorna kommer att vara betydande för upplevelsen av områdets karaktär samt för att främja låg hastighet och därigenom god trafiksäkerhet. Nedan visas några exempel på hur kvartersgatorna kan utformas.



Figur 22. Bilden är ett exempel på gångfartsområde där köryta och gångyta utformas utan nivåskillnader, med bilparkering/angöring samt en möbleringszon och skyddad gångzon separerat från köryta. Grönbrinksgatan, Liljeholmen, Stockholm. Källa: GoogleMaps.



Figur 23. Bilden är ett exempel på när köryta och gångyta utformas utan nivåskillnader intill en parkmiljö. Gatan ger också möjlighet för en smal möbleringsyta för bänkar och belysning, samt separerad gångzon. Husarviksgatan, Norra Djurgårdsstaden, Stockholm. Källa: GoogleMaps.

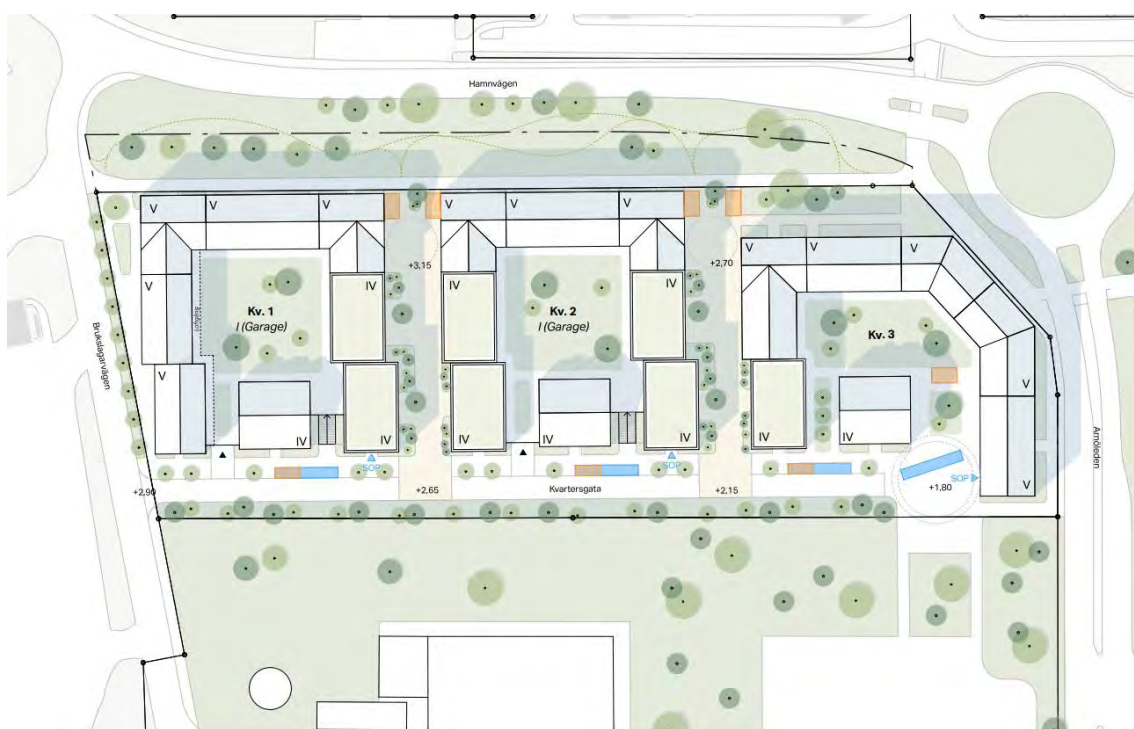


Figur 24. Barometergatan i Västra Hamnen, Malmö. Ett exempel på utformning av en lokalgata. (Källa: Google maps)

5.5.4 ANGÖRING OCH TRANSPORTER

Längs den södra kvartersgatan planeras angöring ske på anvisade platser. Det gäller för lastnings/lossning, parkering för personer med rörelsenedsättning och vid hämtning av avfall. Angöringsytorna anordnas med en längd om 15 meter. Vilket rymmer två personbilar eller en lastbil/sopbil. Om platsen är upptagen vid avfallshämtning eller leverans möjliggör körbanans bredd även uppställning i gata.

I BBR ställs krav om att angöringsplats för bilar ska finnas och att parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättning ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus (Källa: BBR (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd – avsnitt 3:122). Detta har provtryckts inom ramen för planförslaget och uppfylls, både utomhus och i garage. Läs mer om parkering i avsnitt 5.4.3.2.



Figur 25 Blå markering redovisar förslag till placering av angöring och orange markering visar förslag till möjlig parkeringsplats för personer med rörelsenedsättning inom 25 meter från entré.

Hämtningsfordon för avfall ska kunna framföras på hårdgjord yta med god framkomlighet och med en belastningsklass som krävs med avseende på hämtningsfordonets tyngd men minst med belastningsklass II (BK2). Transportvägen ska ha fri sikt, hållas fri från hinder, snöröjas och hållas halkfri. Vidare ska vägen även ha en bredd om minst 3,5 meter och minst 6 meter vid trafik i båda riktningarna, samt ha en fri höjd av 4,7 meter. Vändplanen bör vara minst 18 meter i diameter. Dragvägen mellan angöringsplatsen får inte luta mer än 1:12 och ska utgöras av en jämn och hårdgjord yta. Dragvägen mellan lokalens miljörum och angöringsplats får inte överstiga 10 meter och ska inneha en bredd om minst 1,2 meter, samt ha en fri höjd på 2,7 meter. En försänkning eller fasning av kantsten kan krävas, men nivåskillnader i form av trappa, tröskel, kantsten ska i största mån undvikas. (Källa: Teknisk standard för renhållning avseende avfall, Nyköpings kommun). Alla dessa krav och riktlinjer möjliggörs inom planförslaget och är viktigt att beakta i den fortsatta planeringen vid bygglövsskedet.

5.6 BILTRAFIKFLÖDEN, PLANFÖRSLAG

Som tidigare nämnts under kapitel 2 Metod utgår arbetet med att ta fram de framtida biltrafikflödena, med fullt utbyggt Ribban 7, från ett nuläge (beskrivet i kapitel 4.5.2) uppräknat till målår 2040 (Nollalternativ). Därefter adderas den av Ribban 7 alstrade biltrafiken för att skapa det framtida scenariot.

Detta kapitel avser att förklara hur den av Ribban 7 alstrade biltrafiken fördelar sig i vägnätet och hur den totala flödessituationen (för biltrafik) antas bli i närområdet i och med att Ribban 7 byggs. Resultatet används sedan för exempelvis bullerberäkningar.

5.6.1 ALSTRING OCH NÄTUTLÄGGNING AV BILTRAFIK TILL OCH FRÅN RIBBAN 7

Alstringen är baserad på antal planerade bilparkeringsplatser på grundnivå och hur de används. Utifrån förutsättningar och en rad antaganden kan sedan ett alstrat biltrafikflöde tas fram.

		Bostäder
	typlgh (m ²):	100
	BTA:	29 000
	Antal lgh:	290
	Bilparkeringsplatser:	194
	Hur ofta omsätts en plats i genomsnitt under rusning på en timme:	1
	Tar någon annan platsen när den blir ledig:	nej
	Teoretiskt genererat fordonsflöde per timme under rusning	194,00
	Hur många timmar håller aktuell rusning i sig:	0,75
	Antal fordonsrörelser under hela rusningsperioden, med 100% beläggning av P-platserna:	145,5
	Antagen andel av platserna som omsätts, under rusning:	75%
	Antal fordonsrörelser under rusning:	109,125
	Hur mycket utgör den aktuella rusningsperiodens flöde av dygnet:	25%
	Genererat fordonsflöde per dygn:	436,5

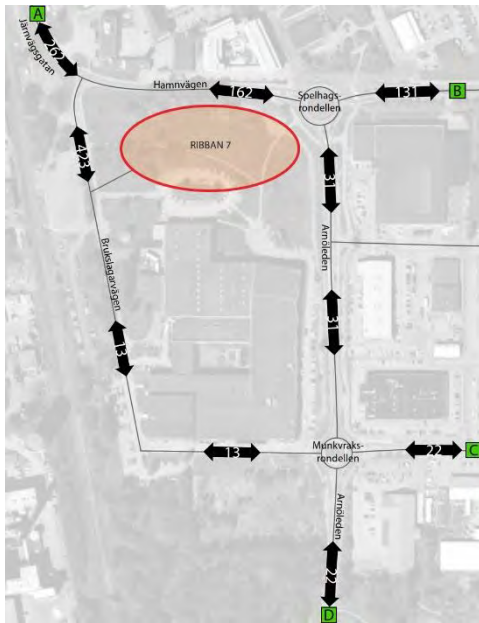
Figur 26. Alstringsberäkning. Förutsättningar, antaganden och resultat

Resultatet visar på att Ribban 7 alstrar 437 fordon/dygn. En kontrolljämförelse har gjorts mot Trafikverkets alstringsverktyg och där blir resultatet runt 500 fordon/dygn, det vill säga att de två olika metodernas resultat hamnar på ungefär samma nivå. Av den alstrade biltrafiken på 437 fordon/dygn antas hälften åka från området och den andra hälften till området under dygnet, det innebär 218 i vardera riktningen.

	Ribban7		Ribban7	
	Start%	Start	Mål%	Mål
A	60%	131	60%	131
B	30%	65	30%	65
C	5%	11	5%	11
D	5%	11	5%	11

Den alstrade biltrafiken (enligt Figur 26) antas sedan fördela ut sig i nätverket till dess randpunkter A-D i grönt, se Figur 27 nedan.

Figur 27. Antagen fördelning av alstrad biltrafik till/från Ribban 7

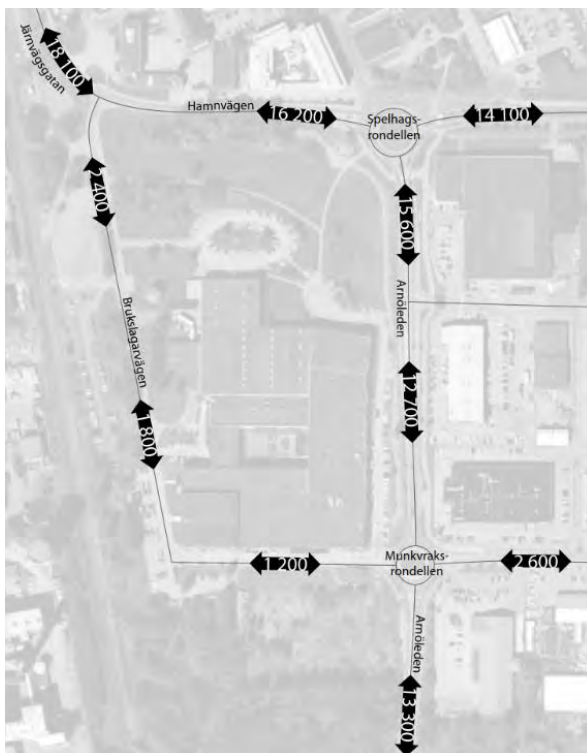


Viss andel av trafiken som åker mellan Ribban 7 och de södra start-/målpunkterna (C & D) antas fördela sig att 30% åker via Brukslagarvägen och resterande 70% åker via Hamnvägen.

Figur 28. Hur alstrad biltrafik till och från Ribban 7 antas fördela ut sig i nätverket

5.6.2 NOLLALTERNATIV, UPPRÄKNING AV NULÄGET TILL ÅR 2040

Året för nuläges scenariot är 2021 eftersom det bygger på det nuläges scenario som Sweco tidigare tagit fram, se Figur 7 för översiktsbild.



Den årliga trafikökningen fram till måläret 2040 antas vara +0,95% per år. Detta antagande baseras på Trafikverkets uppräkningsstal. Figur 29 redovisar ett nollalternativ för ett framtidsscenario år 2040, det vill säga utan att Ribban 7 byggs ut.

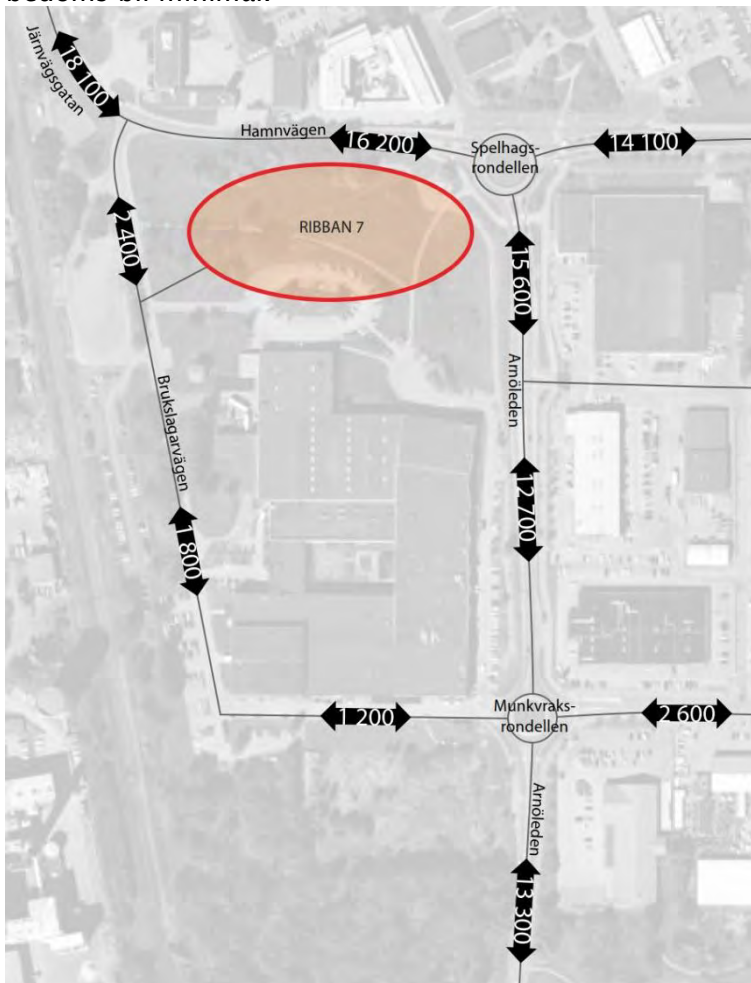
Figur 29. Dygnstrafik bil, Nollalternativet år 2040

5.6.3 FRAMTIDSSCENARIO ÅR 2040 MED FULLT UTBYGGT RIBBAN 7

Genom att slå ihop nollalternativet med nätutläggningen enbart för Ribban 7 får man sedan en bild av hur det framtida scenariot antas se ut, se Figur 30.

Alstringen på 437 fordon per dygn som Ribban 7 innebär ett ungefärligt tillskott på 45 fordon per timme under rusning (med förutsättning att en rusningstimme utgör cirka 10% av dygnsflödet). Detta innebär i sin tur ett generellt tillskott på mindre än en bil per minut under en rusningstimme.

Det tillkommande biltrafikflödet från Ribban 7 kommer att ge ett marginellt tillskott på trafikmängderna i närområdet och den förändring i kapacitetspåverkan det ger bedöms bli minimal.



Figur 30. Dygnstrafik bil, framtidsscenario år 2040 med fullt utbyggt Ribban 7

6 FRAMTIDSSÄKRING AV GATUNÄTET RUNT RIBBAN 7

6.1 JÄRNVÄGSGATANS FÖRLÄNGNING

Som tidigare nämnts anger översiktsplanen ett markreservat för vägtrafik utifrån behovet av att utveckla huvudvägnät för person- och godstransporter till/från Arnö. Sträckningen är utpekad väster om Ribban 7, i ungefärlig sträckning längs Brukslagarvägen, jämte järnvägen. Den nya länken, kallad Järnvägsgatans förlängning, ska förbinda Arnöleden med Järnvägsgatan och integreras i huvudvägnätet. Målet är att skapa en balans mellan biltrafikens behov och andra trafikslag, såsom gång-, cykel- och kollektivtrafik, med hänsyn till både kapacitet och markanvändning. Det vill säga

att Järnvägsgatans förlängning är tänkt att avlasta Arnöledens funktion idag för att på sikt kunna utveckla Arnöleden som stadsgata, läs mer om detta i avsnitt 6.2.



Figur 31. Längs den västra sidan om Ribban 7 och strax öster om järnvägen finns ett utpekad markreservat för vägtrafik, en planerad sträckning av Järnvägsgatans förlängning. (Bild från Översiktsplanen, Nyköping 2040).

Inom ramen för planarbetet med Ribban 7 har det säkerställts att planförslaget inte omöjliggör uppförande av en ny gata väster om planen, Järnvägsgatans förlängning och omöjliggör heller inte en cirkulationsplats i korsningen Brukslagarvägen - Järnvägsgatan. Detaljplanen är planerad inom fastigheten Ribban 7, vilken ansluts med en in-/utfart mot Brukslagarvägen (i framtiden Järnvägsgatans förlängning). Ytanspråket för Järnvägsgatans förlängning har tidigare studerats och är inte i behov av mark från fastigheten Ribban 7. Måttet mellan järnvägen och fastigheten är ungefär 60 meter, där en gata med tillräckligt skyddsavstånd från järnvägen kan skapas.

6.2 ARNÖLEDEN SOM STADSGATA

Arnöleden sträcker sig förbi planområdet i öster. Kommunen önskar säkerställa att en utveckling av gatan inte omöjliggörs i och med planförslaget, Ribban 7.

Arnöleden är idag en huvudgata, med storskaliga och generösa sektioner för motorfordonstrafiken. Hela området har en starkt bilorienterad struktur. Bebyggelsen omfattas i huvudsak av verksamheter av industrikaraktär. Längs Arnöledens östra sida finns en separerad gång- och cykelbana som tillhör huvudnätet för cykling.

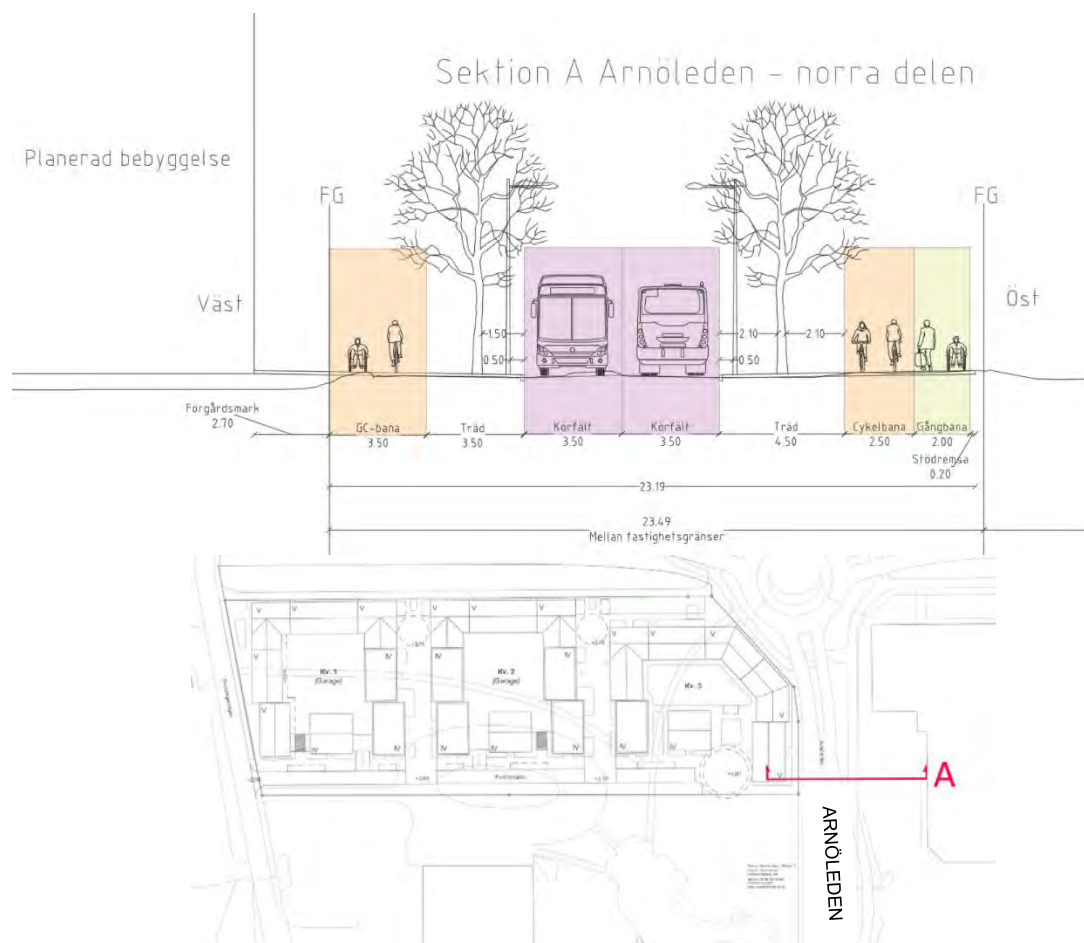
För att uppnå kommunens mål i översiktsplanen, att skapa en tät blandstad, krävs att gatunätet utformas för att bidra till den utvecklingen. Arnöleden är i behov av att byta karaktär från huvudgata för biltrafik till en stadsmässig gata där kollektivtrafik samt gång och cykel fortsatt är prioriterade. Det betyder att en minskning av den allmänna biltrafiken är att föredra på Arnöleden och att gång och cykel prioriteras än mer. Det betyder att Arnöledens funktion som huvudled för motorfordonstrafiken behöver avlastas och därmed flyttas till en annan gata; Järnvägsgatans förlängning (se avsnitt 6.1).

Nedan ses ett förslag till hur en framtida Arnöleden skulle kunna utvecklas och få funktioner som främjar ett gott stadsliv och en trevlig gatumiljö. Förslaget innebär inget intrång på Ribban 7 och följer kommunens tekniska handbok. Sektionens funktionsmått presenteras nedan.

6.2.1 ARNÖLEDEN

Förslag till sektion.

- Körfältsbredd om 3,5 meter. Vid kurvor och korsningar breddas körfälten upp för att rymma körspår för dimensionerande fordon enligt VGU.
- På östra sidan föreslås gång- och cykelbana där trafikslagen separeras.
 - Gångbana med en bredd om 2,0 meter.
 - Cykelbana med en bredd om 2,5 meter.
- På västra sidan föreslås en 3,5 meter bred oseparatorad gång- och cykelbana.
- Mellan gång- och cykelbana och fasad bör minsta avståndet vara minst 1 meter. Avstånd från bakkant gång- och cykelbana till planerad bebyggelse på västra sidan är då 2,7 meter.
- Trädraderna föreslås anordnas med en bredd om 3,5 meter på västra sidan och 4,5 meter på östra sidan. Minsta måttet på trädrad bör vara 2,5 meter för att möjliggöra skyddsavstånden 1,5m mot körbana och 0,4m mot cykelbana.
- Sektionen påverkar inte befintliga fastighetsgränser.
- Höjdsättning av gatan behöver studeras vidare i samband med skyfallsutredningen.



Figur 32. Sektion A Arnöleden

7 SLUTSATS

Bebyggelseförslaget bedöms resultera i en trafiksäker, tillgänglig och trygg trafikmiljö för samtliga trafikslag. Förslaget möjliggör även för framdrift av nyttotrafik såsom hämtning av avfall. Därtill tillgodoses en god framkomlighet för räddningstjänstfordon.

Till det fortsatta arbetet med bebyggelseförslaget rekommenderas att en tillgänglighetsutredning genomförs i bygglovsskedet, där exempelvis utformning av ledstråk, kantstensvisningar och markbeläggning detaljstuderas. Vidare bör även passager och in-/utfarten till området detaljstuderas för en god trafiksäkerhet. Siktlinjer behöver fortsatt beaktas i det kommande arbetet, så att god sikt kan uppnås i enlighet med denna utredning.

Föreslagen bebyggelse möjliggör för att tillgodose bostädernas parkeringsbehov på fastigheten vid en reduktion på omfattande nivå för mobilitetsåtgärder. Vid val av grundläggande eller medelnivå krävs att en del av parkeringsplatserna löses på mark utanför fastigheten. Utredningen pekar på flera olika lösningar för att hantera det överskjutande parkeringsbehovet.

Det tillkommande biltrafikflödet från Ribban 7 kommer att ge ett marginellt tillskott på trafikmängderna i närområdet och den påverkan på framkomligheten det ger bedöms bli minimal. Alstringen från Ribban 7 innebär ett ungefärligt tillskott på 60 fordon per timme under rusning vilket innebär ett generellt tillskott på en bil per minut under en rusningstimme.

Planförslaget hindrar inte utvecklingen av Arnöleden till en attraktiv stadsgata, där huvudgatans funktion för motorfordonstrafik flyttas. Det förhindrar heller inte en framtida utbyggnad av Järnvägsgatans förlängning längs planområdets västra sida, som då skulle ta över huvudgatans funktion när Arnöleden omvandlas.

I den kommande utvecklingen av Ribban 7 och övriga Spelhagenområdet är det viktigt att identifierade korsningspunkter för gående och cyklister åtgärdas på det kommunala vägnätet. Kommunen behöver beakta och planera in arbete för detta i den kommande planeringen och säkerställa att korsningspunkterna åtgärdas i samband med utvecklingen av området.