



Nyköpings kommun

TRAFIK- OCH MOBILITETSUTREDNING

Del av Samariten 1 m.fl. Lasarettstaden

2025-03-07





Uppdragsinformation

Uppdragsnamn: Trafik- och mobilitetsutredning, del av Samariten 1 m.fl. Lasaretsstaden

Författare: Leila Goletic, Carl Näslund, Tova Stenvi

Datum: 2025-03-07

Kund

Nyköpings kommun

Konsult

WSP

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

Kontaktpersoner

WSP

Leila Goletic,

leila.goletic@wsp.com

Nyköpings kommun

Sara Rangensjö,

sara.rangensjo@nykoping.se

Innehåll

1	BAKGRUND	5
1.1	UPPDRAGSBESKRIVNING	5
1.2	UNDERLAG	6
1.2.1	<i>Översiktsplan Nyköping 2040</i>	6
1.2.2	<i>Transportstrategi</i>	6
1.2.3	<i>Parkeringsstrategi</i>	6
1.2.4	<i>Mobilitets- och parkeringsnorm</i>	6
1.2.5	<i>Resvaneundersökning</i>	6
1.2.6	<i>Förstudie: Utveckling av Lasaretsstaden</i>	7
1.2.7	<i>Grön resplan Nyköpings lasarett</i>	7
1.2.8	<i>Parkeringsinventering</i>	8
2	NULÄGESBESKRIVNING	9
2.1	PLANOMRÅDETS OMGIVNING	9
2.2	DAGENS MARKANVÄNDNING INOM PLANOMRÅDET	10
2.2.1	<i>Vägnät för gång- och cykel</i>	11
2.2.2	<i>Kollektivtrafik</i>	11
2.2.3	<i>Vägnät för motorfordon</i>	12
2.2.4	<i>Övriga trafikspecifika behov</i>	12
2.3	BILPARKERING	12
2.3.1	<i>Beläggning av bilparkering</i>	14
2.3.2	<i>Vad har befintliga verksamheter för bilparkeringsbehov?</i>	15
2.4	CYKELPARKERING	18
2.5	TRAFIKFLÖDEN	19
2.6	PLANFÖRSLAG	20
3	TRAFIKALSTRING	21
4	NÄTUTLÄGGNING	22
5	ANALYS AV FRAMTIDA TRAFIK	24
5.1	FRAMKOMLIGHET	24
5.2	TRAFIKSÄKERHET	25
5.3	KAPACITETSBERÄKNING	25
6	FRAMTIDA SEKTIONER	26

6.1	VISORNAS VÄG	27
6.2	FÅFÄNGANS VÄG	28
7	PARKERING	29
7.1	BERÄKNAD EFTERFRÅGAN PÅ CYKELPARKERING I PLANOMRÅDET	29
7.1.1	<i>Cykelparkering för bostäder</i>	29
7.1.2	<i>Cykelparkering för kontor</i>	29
7.1.3	<i>Cykelparkering för lasarettet</i>	30
7.1.4	<i>Cykelparkering för lokaler</i>	30
7.2	BERÄKNAD EFTERFRÅGAN PÅ BILPARKERING I PLANOMRÅDET	31
7.2.1	<i>Bilparkering för bostäder</i>	31
7.2.2	<i>Bilparkering för kontor</i>	32
7.2.3	<i>Bilparkering för lasarettet</i>	32
7.2.4	<i>Bilparkering för lokaler</i>	32
7.2.4	<i>Bilparkering för övriga funktioner</i>	33
7.2.4	<i>Bedömt antal platser i mobilitetshus och parkeringsgarage</i>	33
7.3	SAMNYTTJANDE	33
8	MOBILITETSÅTGÄRDER	37
8.1	MOBILITETSÅTGÄRDER I MOBILITETS- OCH PARKERINGSNORMEN	37
8.2	IMPLEMENTERING OCH EFFEKT AV MOBILITETSÅTGÄRDER	38
8.2.1	<i>Bilpool</i>	38
8.2.2	<i>Serviceutbud</i>	39
8.2.3	<i>Cykelparkeringar</i>	39
8.2.4	<i>Information och kommunikation</i>	40
8.2.5	<i>Digitala informationstavlor</i>	40
8.2.6	<i>Förbättrad kollektivtrafik</i>	41
9	SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER	42

1 BAKGRUND

Nyköpings kommun tar fram en ny detaljplan i samarbete med Region Sörmland för en del av området vid Nyköpings lasarett. Detaljplanen är en del av utvecklingen av Lasarettsområdet och syftar till att möjliggöra för tätare bebyggelse med en blandning av bostäder, arbetsplatser och offentliga funktioner.

Planområdet ligger öster om Brunnsgatan cirka 150 meter norr om Nyköpings resecentrum och cirka en kilometer norr om centrala Nyköping, se Figur 1. Marken nyttjas i dagsläget främst av permanenta och tillfälliga markparkeringar för besökare och personal till lasarettsområdet och Mikaeliskolan samt till idrottsutövare vid Folkungavallen.



Figur 1. Översiktsbild med ungefärlig utbredning av planområdet i rött. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet, 2024.

1.1 UPPDRAGSBESKRIVNING

Utredningen syftar till att besvara följande delar:

- Nulägesbild över trafikflöden och nuvarande behov till funktioner inom samt angränsande till planområdet som behöver tillgodoses inom planområdet
- En nulägesbild av parkeringssituationen och befintliga funktioners behov av parkering
- Ett nuläge av stråk och förändring av stråk för olika färdslag
- Framtida trafikflöden och nätutläggning vid utbyggd detaljplan
- Parkeringsbehov för tillkommande byggrätter och funktioner
- Möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser mellan olika funktioner

- Utreda och ge förslag på mobilitetsåtgärder som kan leda till minskad efterfrågan på parkeringsplatser och uppmuntra till hållbart resande

1.2 UNDERLAG

1.2.1 Översiktsplan Nyköping 2040

Nyköpings översiktsplan pekar ut *Utvecklingsområde tät blandstad Södra Hållet*, vilket omfattar större delen av planområdet och Folkungavallen. I målbilden för utvecklingsområdet nämns att det ska bestå av bostäder, arbetsplatser och offentliga funktioner. Övriga kvaliteter som tillvaratagits är Folkungavallens kulturhistoria och kontakten med ån. Sammantaget utgör området en attraktiv entré till Nyköpings centrum.

1.2.2 Transportstrategi

Nyköpings kommun har fastställt en transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta som tydliggör riktlinjerna för trafikplaneringen i området. Strategin är avsedd att fungera som ett verktyg för att öka tillgängligheten och göra Nyköping mer attraktivt för alla invånare och besökare.

Transportstrategin fastslår att tillgänglighet ska prioriteras framför framkomlighet och att trafikplaneringen ska integreras i samhälls- och stadsplaneringen för att uppnå en övergripande helhetssyn. Planeringen ska balanseras mot hållbarhetsperspektivet, där transportsystemets övergripande tillgänglighet och funktion prioriteras framför de enskilda trafikslagen.

För att främja en hållbar stadsutveckling ska trafikslagen prioriteras i följande ordning: gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik. Denna prioritering ska gälla generellt, men undantag kan göras i situationer där trafikmängder inom ett specifikt trafikslag orsakar negativa effekter för staden, såsom oönskade spridningseffekter eller försämrade framkomlighet för kollektivtrafikens stomlinjer.

1.2.3 Parkeringsstrategi

Parkeringsstrategin redogör för hanteringen av parkeringsfrågor i hela Nyköpings kommun, med ett särskilt fokus på centralorten där utmaningar kopplade till markanvändning är mest framträdande. Strategin omfattar parkering för både bilar och cyklar på såväl allmän mark som kvartersmark.

1.2.4 Mobilitets- och parkeringsnorm

Parkeringsnormen fungerar som en vägledande princip vid detaljplaneläggning samt som krav vid beviljande av bygglov för ny- och tillbyggnad av bostäder, verksamheter och vid ändrad användning av befintliga byggnader. Normen tillhandahåller flexibla parkeringstal för flerbostadshus och verksamheter och fungerar som ett verktyg för att bedöma parkeringsbehov, utformning av parkeringslösningar. Fastighetsägare har möjlighet att minska antalet bilparkeringsplatser genom att implementera mobilitetsåtgärder.

1.2.5 Resvaneundersökning

Nyköpings kommun och Region Sörmlands genomförde två resvaneundersökningar under 2024, varav en riktades till kommunens invånare och den andra till anställda på Nyköpings

lasarett. Syftet var att kartlägga resmönster och användning av olika trafikslag. Resultaten användes som underlag för att analysera resefördelningen mellan bil, cykel, gång och kollektivtrafik samt identifiera förbättringsområden. Fokus låg på att främja hållbara transportalternativ, identifiera brister i infrastrukturen och presentera förslag för att öka andelen hållbara resor. Resultat av resvaneundersökningarna har nyttjats i färdmedelsandelar för trafikallstring i denna utredning.

1.2.6 Förstudie: Utveckling av Lasarettstaden

Som inledning för kommande planläggning i området har Nyköpings kommun och Region Sörmland gemensamt tagit fram en förstudie för Lasarettstaden. Förstudien anger de övergripande ramarna för hur området runt Nyköpings lasarett, Folkungavallen och Regionkansliet ska utvecklas och pekar ut den västra delen av planområdet som en plats för verksamheter och mobilitetslösningar.

Den del av Lasarettstaden som inkluderar planområdet (se Figur 2 nedan) föreslås få ny bebyggelse och parkmark på de ytor som idag utgörs av markparkering. Dagens kopplingar för motorfordon behåller sin nuvarande sträckning och kompletteras med ett utökat nät av gång- och cykelvägar. Befintlig bebyggelse på lasarettområdet ska bevaras i den mån det går och förädlas vid framtida utveckling. Viss bebyggelse kan komma att rivas och då ersättas med ny bebyggelse.



Figur 2. Övergripande struktur för markanvändning och trafikstråk i östra delen av lasarettområdet. Planområdet markeras med gulstreckad linje. Källa: Förstudie Utveckling av Lasarettstaden, 2023

1.2.7 Grön resplan Nyköpings lasarett

Den gröna resplanen utgör en del av det gemensamma arbetet mellan Nyköpings kommun och Region Sörmland i utvecklingen av Lasarettstaden. Resplanens syfte är öka andelen hållbart resande till lasarettet (gång, cykel och kollektivtrafik) och vänder sig därför till regionens anställda och besökare. Två övergripande mål pekas ut:

1. År 2028 har andelen medarbetare i Region Sörmland som går, cyklar eller åker kollektivt till arbetet en eller flera gånger i veckan ökat till minst 67 %
2. Förutsättningar för besökare att kunna resa hållbart till och från Nyköpings lasarett har förbättrats

För att uppnå målen i resplanen finns en handlingsplan framtagen med totalt 28 åtgärder. Åtgärderna omfattar bland annat främjande av gång, cykel och kollektivtrafik genom fysiska insatser och information, mobilitetstjänster och översyn av regionens transporter.

1.2.8 Parkeringsinventering

Sweco har genomfört två parkeringsinventeringar vid två olika tillfällen, en 2022 och den andra 2024. I denna utredning används resultaten från den senaste parkeringsutredningen som underlag för att beskriva parkeringsbeläggningen i planområdet.

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 PLANOMRÅDETS OMGIVNING

Planområdet ligger cirka en kilometer norr om centrum och cirka 500 meter från Nyköpings centralstation, som nu byggs om till Nyköpings resecentrum. Byggnationen beräknas preliminärt vara klart 2028.

Både väster och öster om planområdet ligger Nyköpings lasarett som genomgår omfattande ny- och ombyggnationer, bland annat inkluderar det nya byggnader för huvudentrén och akutmottagningen.

Norröst om planområdet finns en grundskola (F–9), Mikaeliskolan. Där ligger också Fåfångans café/kulturverksamhet, som är en säsongsverksamhet med öppettider under sommaren. Intill området finns även naturreservatet Hållet-Marieberg-Stenbro, ett skogsområde längs Nyköpingsån, som erbjuder ett omfattande nätverk av stigar, löpslingor och promenadvägar för rekreation och motion.



Figur 3. Kartbild som visar planområdets omgivning. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet, 2024

2.2 DAGENS MARKANVÄNDNING INOM PLANOMRÅDET

Planområdet består till största delen av markparkeringar och grönytor. Den centrala delen av området består av byggnader som nyttjas av lasarettets verksamheter. Området nås främst via korsningen Brunnsgatan/Blommenhovsvägen/Visornas väg, som idag är hårt belastad. Möjligheten finns även att nå området via Brunnsgatan/Länsmansvägen, söder om lasarettets entréområde. En ytterligare infart till området finns vid Jägarhålet men leder endast till psykiatrins akutmottagning. Resterande del är avstängd och används endast av behörig trafik.

Norr om Fåfängans väg ligger ett parkområde och delar av lasarettets verksamhet (främst administration och psykiatri). Parkeringsytan väster om Visornas väg är till för besökare och personal. Ytan söder om Fåfängans väg är enbart för personal till lasarettet, Mikaeliskolan och regionens behovsbilar.

Under 2027/2028 planeras korsningen Brunnsgatan-Blommenhovsvägen att byggas om till en signalreglerad korsning med prioritet för kollektivtrafik på Brunnsgatan.



Figur 4. Översikt av markanvändningen inom planområdet. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet, 2024

2.2.1 Vägnät för gång- och cykel

Inom planområdet finns brister i gång- och cykelnätet där framför allt gångbanorna inte är tydligt sammanlänkande och kan upplevas som otydliga. Fotgängare och cyklister behöver beblandas med motorfordon på Visornas väg, Musikvägen och Fåfångans väg. I övrigt finns kombinerade gång- och cykelbanor längs Brunnsgatan och norr om Folkungavallen. I Figur 5 redovisas alla funktioner inom planområdet.



Figur 5. Gång- och cykelnätet i och strax utanför planområdet. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet, 2024

2.2.2 Kollektivtrafik

I dagsläget finns det en busshållplats på Brunnsgatan, ungefär 150 meter från planområdets mitt, där stadsbusslinje 1 stannar var tionde minut i högtrafik och en gång i halvtimmen under lågtrafik under vardagar. Utöver linje 1 finns bussförbindelser mellan Skavsta flygplats, Katrineholm, Gnesta, Flen och Eskilstuna.

På Visornas väg och vid sjukhusentrén vid Länsmansvägen finns flextrafik som är en form av kollektivtrafik där du själv ringer och bokar din resa. Flextrafiken i Nyköping lanserades i december 2023 som ett pilotprojekt och ersätter de tidigare servicelinjerna.

2.2.3 Vägnät för motorfordon

Dagens vägnät inom planområdet består av flertal gator för motorfordon:

- **Brunnsgatan:** Nord-sydlig huvudgata längs västra sidan av planområdet. Gatan delar lasarettssområdet och fungerar som en central infart till tätorten. Den har anslutningar till E4 samt riksvägarna 52 och 53 mot Katrineholm respektive Eskilstuna. Vägen har en varierande körbanebredd men är som smalast 7 meter. Separerade gång- och cykelbanor finns på både östra och västra sidan av vägen.
- **Visornas väg:** Infartsgatan till lasarettssområdet öster om Brunnsgatan. Vägen har en körbanebredd om 5,5 meter och en gångbana på östra sidan om 2 meter.
- **Fåfångans väg:** Lokalgata som ansluter vidare mot parkeringsplatser, lasarettssbyggnader i öst och norr, Mikaeliskolan och övergår i vägen Jägarhållet i nordöstra hörnet av lasarettssområdet. Vägen har en körbanebredd om cirka 5 meter. Cykling och gång sker i blandtrafik.
- **Musikvägen:** Väg som nås via Fåfångans väg och som endast används av blåljustrafik och leveranser. Vägen har en körbanebredd om cirka 3 meter.
- **Länsmansvägen:** Anslutningsvägen framför lasarettets huvudentré på västra sidan om Brunnsgatan. Vägen övergår i Visornas väg i den planskilda passagen under Brunnsgatan och har en anslutning mot Brunnsgatan med en förbjuden vänstersväng ut på Brunnsgatan, vilket innebär att fordonen som ska norrut behöver köra ner och runt i cirkulationen Brunnsgatan-Blommenhovsvägen. Vägen har en körbanebredd om cirka 7 meter och en separerad gångbana om 2 meter.
- **Jägarhållet:** Vägen nås enbart via Brunnsgatan eller Fåfångans väg. Trafik som kommer in via signalkorsningen på Brunnsgatan kan enbart köra till entrén för akutpsykiatri. Likaså kan trafiken som kommer från östra sidan på Jägarhållet enbart ta sig fram till avspärrningarna i höjd med akutpsykiatri. För att nå parkeringsplatserna vid Jägarhållet sker all trafik genom Fåfångans väg. Vägen har en cirka 3,5 meter bred körbana. Cykling och gång sker i blandtrafik.

2.2.4 Övriga trafikspecifika behov

Inom planområdet bör särskild hänsyn tas till verksamhetsspecifika trafikbehov kopplade till lasarettet. Trafiken består främst idag av transportfordon, sjukresor/färdtjänst samt vissa leveranser till äldreboenden norr om parkområdet.

2.3 BILPARKERING

En stor del av planområdet upptas idag av markparkeringar (se figur 6 nedan). I tabell 1 redovisas antal parkeringsplatser inom och direkt anslutning till planområdet.



Figur 6. Översikt av parkeringsplatser inom och i direkt anslutning till planområdet. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet, 2024

Tabell 1. Antal parkeringsplatser inom planområdet. Källa: PM Parkeringsinventering (Sweco, 2024)

Parkeringsyta	1	2	3	4	5	6	7	Totalt
Personalparkering	62	399 (+24)	0	24	47	0	0	556
Besöksparkering	145	0	3	0	8	5	2	163
Verksamhetsfordon	16	36	0	2	5	0	0	59
Totalt antal platser	223	459	3	26	60	5	2	778

De 36 platser som presteras för parkeringsyta 2 i tabell 1 inkluderar de 19 verksamhetsplatser, som enligt parkeringsinventeringen avser poolbilar, samt 17 platser för entreprenadfordon. Personalparkering vid parkeringsyta 2 har 24 platser som nyttjas av Mikaeliskolan utöver de redovisade 399 platserna.

2.3.1 Beläggning av bilparkering

Beläggningsgraden för respektive parkeringsyta redovisas i tabell 2 till tabell 4. Beläggningen för parkeringsyta 3, 6 och 7 redovisas inte då dessa ytor inte har inventerats.

Tabell 2. Beläggningsgrad för personalparkering

Personalparkering							
Parkering nr.	Antal pl.	Onsdag 23 oktober			Tisdag 5 november		
		Kl. 7	Kl. 13	Kl. 16	Kl. 7	Kl. 13	Kl. 16
1	62	98%	100%	52%	97%	100%	31%
2	399	32%	72%	51%	14%	69%	37%
4	24	8%	12%	12%	4%	23%	4%
5	47	36%	57%	28%	21%	47%	28%
Total beläggning	532	55%	75%	42%	44%	76%	30%

Personalparkeringarna uppvisade överlag en hög beläggning under vardagar, med toppar mellan klockan 13-15. Den högsta beläggningen observerades tisdag den 5 november mellan klockan 13-15, då 76 % av platserna var upptagna. Morgonbeläggningen var också relativt hög, med 55 % den ena dagen och 44 % den andra dagen. Efter klocka 16 minskar beläggningen båda dagarna.

Som högst stod 23 bilar parkerade på ytan för Mikaeliskolan mellan klockan 13-15. Ytan avsedd entreprenadfordon hade endast ett eller inget alls fordon parkerat vid dessa tillfällen

Tabell 3. Beläggningsgrad för besöksparkering

Besöksparkering							
Parkering nr.	Antal pl.	Onsdag 23 oktober			Tisdag 5 november		
		Kl. 7	Kl. 13	Kl. 16	Kl. 7	Kl. 13	Kl. 16
1	145	27%	74%	30%	21%	82%	28%
5	8	0%	13%	25%	0%	0%	0%
Total beläggning	157	25%	69%	29%	19%	76%	26%

Resultaten från inventeringarna visar att beläggningen på besöksparkeringarna varierar kraftigt över dagen och mellan olika dagar. Den högsta beläggningen observerades tisdag den 5 november oktober mellan klockan 13-15, då 74 % av platserna var upptagna. Under morgonintervallet 07-09 samma dag användes bara 27 % av platserna, vilket indikerar att besökartrycket ökar markant under eftermiddagen. Beläggningen under 23 oktober var snarlik med högst beläggning klockan 13.

Tabell 4. Beläggningsgrad för verksamhetsfordon

Verksamhetsfordon							
Parkering nr.	Antal pl.	Onsdag 23 oktober			Tisdag 5 november		
		Kl. 7	Kl. 13	Kl. 16	Kl. 7	Kl. 13	Kl. 16
1	16	13%	19%	19%	13%	25%	13%
2	19	32%	0%	37%	58%	37%	42%
5	5	140%	100%	100%	60%	60%	80%
Total beläggning	40	45%	30%	48%	46%	39%	44%

Parkeringarna för verksamhetsfordon visade en relativt hög och jämn beläggning jämfört med besöks- och personalparkeringarna men vissa ytor rapporterade överbeläggning. Exempelvis hade yta 5 en beläggning på 140 % under morgonpasset onsdag den 23 oktober. Detta tyder på att verksamhetsfordon använder utrymme som inte är avsett för parkering, vilket kan påverka tillgängligheten för andra fordon. Vid yta 4 och 5 finns 2 respektive 8 platser för entreprenadfordon som inte presenteras i tabellerna ovan. På yta 4 stod det som högst en bil parkerad den 23 oktober klockan 13. Vid yta 5 stod det som flest bilar parkerade klockan 13 både den 23 oktober och 5 november, övriga tider stod det ingen bil parkerad vid denna yta.

Samnyttjande

För att analysera möjligheterna till samnyttjande av parkeringsplatser genomfördes en kompletterande parkeringsinventering vid två olika tidpunkter: en vardagkväll samt en lördag. Syftet med denna inventering var att utreda hur parkeringsbeläggningen varierar över tid och om det finns kapacitet att dela parkeringsutrymmen mellan olika användargrupper.

Kvällsinventeringen genomfördes klockan 18 en vardag och visade att besöksparkeringarna inom hela lasarettsområdet var mycket lågt utnyttjade, med en total beläggningsgrad på endast 19 procent. Lördagsinventeringen, som genomfördes klockan 13, visade en något högre men fortfarande låg beläggning på 25 procent. Dessa resultat indikerar att behovet av besöksparkering är betydligt större under vardagar än under helger.

Sammantaget bekräftar inventeringen att det finns goda möjligheter till samnyttjande av parkeringsplatser, särskilt under kvällstid och på helger, vilket kan bidra till en mer effektiv användning av parkeringsresurserna inom området.

2.3.2 Vad har befintliga verksamheter för bilparkeringsbehov?

I parkeringslitteraturen finns ingen empiri som ger ett vetenskapligt förankrat stöd för att det objektivt går att dimensionera antalet parkeringsplatser. Parkering handlar i stället ytterst om vilken typ av byggd miljö som önskas tillsammans med de fysiska förutsättningarna i ett område (exempelvis prissättning, kollektivtrafikutbud, lokalisering i staden, möjlighet till gång och cykelresor mm.). Att uttala sig om ett parkeringsbehov i absoluta tal är därför omöjligt. Det parkeringsbehov som bedöms som skäligt är alltid ett svar på de önskemål som inblandade parter har.

För att ändå försöka ge en fingervisning om befintliga verksamhetsbehov förs ett resonemang nedan uppdelat på personal- och besöksparkering (utifrån dagens förutsättningar med avseende på prissättning, lokalisering, mm.). Lasarettverksamheten bedrivs både innanför och

utanför planområdet går det inte att göra en separat bedömning av vad den verksamhet som ligger innanför planområdet ger upphov till. Beräkningarna nedan utgår därför från *hela* lasarettets verksamhet och ger således en fingervisning av behovet oaktat om parkering sker innanför eller utanför planområdet.

För verksamhetsfordon görs ingen bedömning eftersom det anses för svårt givet verksamhetstyperna och underlaget. Den parkering som finns idag antas motsvara behovet.

Personalparkering för lasarettet

Beräkningen är för samtlig personal på Lasarettet, oaktat om dessa parkerar innanför eller utanför planområdet.

Följande antaganden har gjorts:

- Lasarettet har 2100 anställda¹
- 54 % parkerar en bil²
- Endast 40 % av de som parkerar en bil gör det fem dagar i veckan. De som parkerar en bil 1-4 dagar i veckan utgörs av mellan 13-17 % för respektive antal dagar³.
- Givet skiftarbete antas att 20 % av de som parkerar en bil inte gör detta under dygnets maxtimme (mitt på dagen)⁴.

Givet dessa antaganden visar beräkningen att cirka **651** parkeringsplatser för lasarettpersonal behövs då efterfrågan är som högst. Enligt parkeringsinventeringen (Sweco 2024) finns 775 personalparkeringar vid Lasarettet (samtliga parkeringsytor inom och utanför planområdet), varav 728 tillhör regionen.

Personalparkering för Mikaeliskolan

Följande antaganden har gjorts:

- Skolan har cirka 180 elever⁵
- Det är 5,7 elever per anställd, vilket ger cirka 32 anställda⁶
- Bilandelen för skolans personal antas vara densamma som bilandelen för lasarettets personal, 54 %⁷.

Givet dessa antaganden visar beräkningen att cirka **17** parkeringsplatser behövs. Parkeringsplats nr 2 har 24 platser för skolpersonal.

Bedömning - Personalparkering

Enligt den parkeringsinventering som gjordes 2024 var beläggningen som högst på mitt på dagen på vardagar. Då användes som mest 690 platser. Detta är något mer än det räkneexempel som visas ovan där 651 platser uppskattas behövas för lasarettets personal, och 17 platser för skolans personal (totalt 668 platser). En sammantagen bedömning är att lasarettet

¹ Enligt uppgifter från Region Sörmland (mejlkorrespondens, 2025). Antalet inkluderar även den tillkommande administrativa personal (250-300 stycken) som flyttar in i årsskiftet 2026/2027, samt folktandvårdens verksamheter (45 stycken).

² RVU Nyköpings Lasarett (Region Sörmland, 2024)

³ RVU Nyköpings Lasarett (Region Sörmland, 2024)

⁴ Cirka 40 % av personalen på lasarettet antas arbeta skift (Vårdfokus, 2019). Av dessa uppskattas att hälften (totalt 20 %) inte är på plats mitt på dagen en vanlig vardag.

⁵ Skolstat (Swestat, 2024)

⁶ Genomsnitt i Göteborgs stad (Göteborg stad, 2024)

⁷ RVU Nyköpings Lasarett (Region Sörmland, 2024)

och Mikaeliskolan ger upphov till ett behov av cirka **650-700 personalparkeringar**– oaktat om de parkerar inom planområdets avgränsning eller på parkeringarna i anslutning till lasarettets övriga delar. Idag finns 534 personalparkeringar inom planområdet, vilket är drygt 70 % av all personalparkering som finns i närheten av Lasarettet.

Besöksparkering för Folkungavallen

Följande antaganden har gjorts:

- Anläggningen används huvudsakligen till seniorfotboll⁸. Uppskattningsvis befinner sig 30 personer på anläggningen samtidigt.
- Av dessa parkerar 25 % en bil⁹.

Givet dessa antaganden visar efterfrågan att cirka **8** parkeringsplatser behövs. Parkering nr 1 ligger närmast anläggningen och har 117 platser för besökare. Dessa platser används dock även av besökare till lasarettet.

Parkering för Gullans kiosk

Nedan listade antaganden har använts för att uppskatta parkeringsbehovet för Gullans kiosk. Samtliga siffror är hämtade från trafikstringsverktyget (Trafikverket 2024). BTA för Gullans kiosk är en uppskattning.

Restaurang	
BTA	110
Antal anställda per BTA	0,015
Bilandel	0,38
Antal anställda	2
Resor/ anställd och dag	43,66
Antal resor	75
Antal bilresor	28
Antal bilister där samtidigt¹⁰	6
Totalt antal platser	6

Beräkningen visar att Gullans kiosk har ett bedömt **behov av 6 parkeringsplatser för besökare och personal**.

Besöksparkering för lasarettet

Beräkningen är för samtliga besökare till Lasarettet, oaktat om dessa parkerar innanför eller utanför planområdet.

Det bedöms allt för osäkert att göra en uppskattning av antalet personer som besöker lasarettet en vanlig dag och hur de tar sig dit. Därför utgår bedömningen från befintlig beläggning. Enligt

⁸ Rivning, upprustning eller idrottshall – så kan framtiden se ut för Folkungavallen i Nyköping (svt, 2023).

⁹ 25 % av fritidsresorna görs med bil (ensam förare) enligt resvaneundersökning 2024 (Nyköpings kommun, 2024).

¹⁰ Givet att maximalt 20 % av dygnets besökare är där samtidigt.

parkeringsinventeringen (Sweco 2024 finns 321 besöksparkeringar vid Lasarettet. Enligt den parkeringsinventering som gjordes 2023 var beläggningen som högst på mitt på dagen på vardagar. Då användes som mest 247 platser. Vissa av dessa kan antas användas av besökare till andra målpunkter, exempelvis som infartsparkering till centralen, besökare till Folkungavallen och naturområdet norr om planområdet. Detta ger ett bedömt behov av cirka **240** platser för lasarettbesökare – oaktat om de parkerar inom planområdets avgränsning eller på parkeringarna i anslutning till lasarettets övriga delar.

Bedömning - Besöksparkering

En sammantagen bedömning är att lasarettet, Gullans kiosk och Folkungavallen ger upphov till ett behov av cirka **230–270 besöksparkeringar** – oaktat om de parkerar inom planområdets avgränsning eller på parkeringarna i anslutning till lasarettets övriga delar. Idag finns 157 besöksparkeringar inom planområdet, vilket är 63 % av all besöksparkering som finns i lasarettets närområde.

2.4 CYKELPARKERING

Regionen har under oktober 2024 genomfört en inventering av antalet cykelparkeringar vid två tillfällen, en på förmiddagen och en på eftermiddagen. Cykelparkeringarnas placering anges i Figur 7 och har sammanställts i tabell 5 nedan, den sista raden i tabellen anger hur många cykelparkeringar det finns totalt.



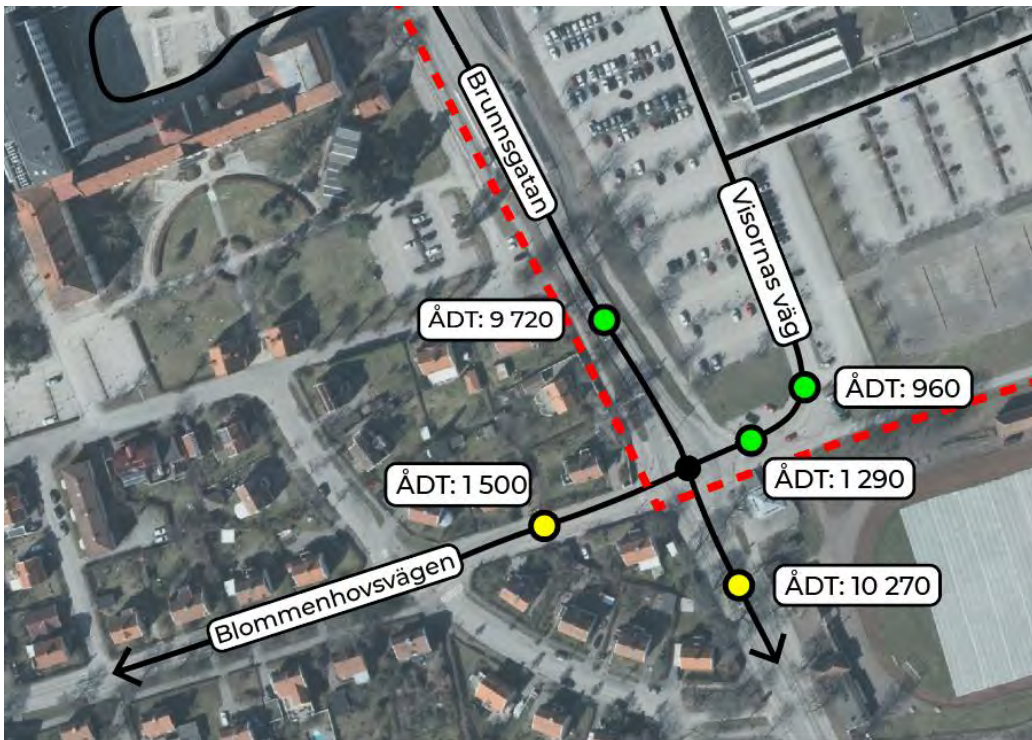
Figur 7. Placering av cykelparkeringarna

Tabell 5. Antalet cykelparkeringsplatser samt dess nyttjande inom planområdet. Källa: Region Sörmland (2024)

Parkeringsyta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Nyttjande förmiddag (8.30-9.30)	1	26	1	9	1	3	6	9	8	2
Nyttjande eftermiddag (15.30-16.30)	1	27	1	7	1	3	6	6	8	1
Totalt antal platser	48	38	5	5	15	0	0	24	24	7

2.5 TRAFIKFLÖDEN

Nedan redovisas de trafikflöden som finns inom och intill planområdet idag. Mätningarna som används för att få fram trafikflöden är utförda under perioden 2023 och 2024. För Södra Brunnsgatan och Blommenhovsvägen (gulmarkerade punkter) gjordes mätningarna något längre från de markerade platserna. För mätningen på Brunnsgatan har ett antagande gjorts att trafikflödena är relativt liknande intill cirkulationen. Mätningen på Blommenhovsvägen låg i västra kanten av villaområdet och visade 1 310 ÅDT. Utifrån antalet bostäder i villaområdet antas trafikflödet vid cirkulationen vara cirka 200 ÅDT högre. Siffran har därför justerats upp till 1 500 ÅDT.



Figur 8. ÅDT (Årscygnstrafik) för mätpunkterna inom och intill planområdet. Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet, 2024

2.6 PLANFÖRSLAG

Planförslaget föreslås tillföra en mer yteffektiv parkeringslösning genom ett parkerings- och mobilitetshus samt nya funktioner i området genom nybyggnation av bostäder, kontor och verksamheter. Planen ska även utreda möjligheterna för utökade byggrätter för befintlig bebyggelse inom planområdet, antingen genom påbyggnation eller ersättning med nya byggnader. Dessutom ska detaljplanen möjliggöra utveckling av parkrum och grönstruktur samt stärka och förbättra gång- och cykelstråk både till och inom området, se Figur 9.



Figur 9. Illustrationsplan för pågående detaljplan. Källa: Carlstedt Arkitekter.

3 TRAFIKALSTRING

Syftet med att beräkna trafikstring är att undersöka hur framtida, utökad bebyggelse påverkar trafiknätet i området. Som grund för det har framtida byggrätter som möjliggörs i detaljplanen (och framtida maximal BTA) använts. Det finns alltid en osäkerhet att beräkna påverkan från framtida trafik, vilket beror på vilken typ av verksamhet som väljer att etablera sig i området.

Beräkningen för hur mycket trafik som kommer att alstras inom området bygger på den planerade exploateringen. Enligt underlag daterat 2025-02-11 kommer den framtida exploateringen i området att se ut enligt tabell 6 nedan.

Tabell 6. Föreslagen ny exploatering inom planområdet (kvadratmeter BTA) och alstrad trafik. Källa: Carlstedt Ark. (2025-02-11)

Bostäder	Kontor	Lokaler	Sjukhus
15 300	7 000	700	28 400

Bostäders 15300 BTA har beräknats till 13 000 BOA med ett antagande om att BOA motsvarar 85 % av BTA i enlighet med Nyköpings kommuns Mobilitets- och Parkeringsnorm. För att bedöma framtida trafik till bostäderna i området har uppgifter om vanligaste lägenhetsstorlek (75,5 kvadratmeter) och antal boende (2,15 personer) per lägenhet använts¹¹, vilket ger totalt 436 boende.

Antalet anställda inom kontor baserar sig på ett antagande om 40 anställda per 1000 kvm BTA, vilket ger totalt 280 anställda.

Lokalerna i planområdet antas vara kommersiella och vända sig mot kunder. För att uppskatta antalet anställda har personaltätheten för personal i "närbutik" använts, vilket ger 9,1 anställda för den angivna lokalytan. För tillbyggnad av lasarettet har antalet vårdplatser uppskattats till 85,2.¹²

Tabell 7. Översikt av vidare antaganden bakom trafikstringen

	Bostäder	Kontor	Lokaler	Sjukhus
Beräkningsgrund	370 boende	280 anställda	9,1 anställda	85,2 vårdplatser
Alstringstal¹³	2,44/boende	4,44/anställd	26,12/anställd	28,67/vårdplats
Biltrafikandel	55 % ¹⁴			54 % ¹⁵
Nyttotrafik	10 %			
ÅDT	497	752	144	1 319

Sammantaget bedöms nya bebyggelsen i området alstra **2 712 ÅDT**.

¹¹ Nyköpings kommun (mejlkorrespondens, 2025)

¹² Dynamiskt trafikstringverktyg, version 1.0 – Avrapportering av projektet "Framtagande av användarvänliga dynamiska trafikstringstal" – omräkningsfaktorer, s. 4

¹³ Dynamiskt trafikstringverktyg, version 1.0 – Avrapportering av projektet "Framtagande av användarvänliga dynamiska trafikstringstal" – alstringstal, s. 5

¹⁴ RVU i Nyköping (Nyköpings kommun, 2024)

¹⁵ RVU Nyköpings Lasarett (Region Sörmland, 2024)

4 NÄTUTLÄGGNING

För att redovisa hur trafikmängderna i framtiden (inklusive den alstrade trafiken från ny bebyggelse) antas fördela sig på vägnätet har en nätutläggning av trafiken genomförts. Utläggningen utgår från trafikmätning på Visornas väg och alstrad trafik från nya verksamheter som redovisas i kapitel 3.

Dagens trafikflöden inom lasarettsområdet öster om Brunnsgatan är 960 ÅDT enligt den mätning som Nyköpings kommun genomfört på Visornas väg (se Figur 8). Denna trafik antas vara uppdelad enligt Tabell 8.

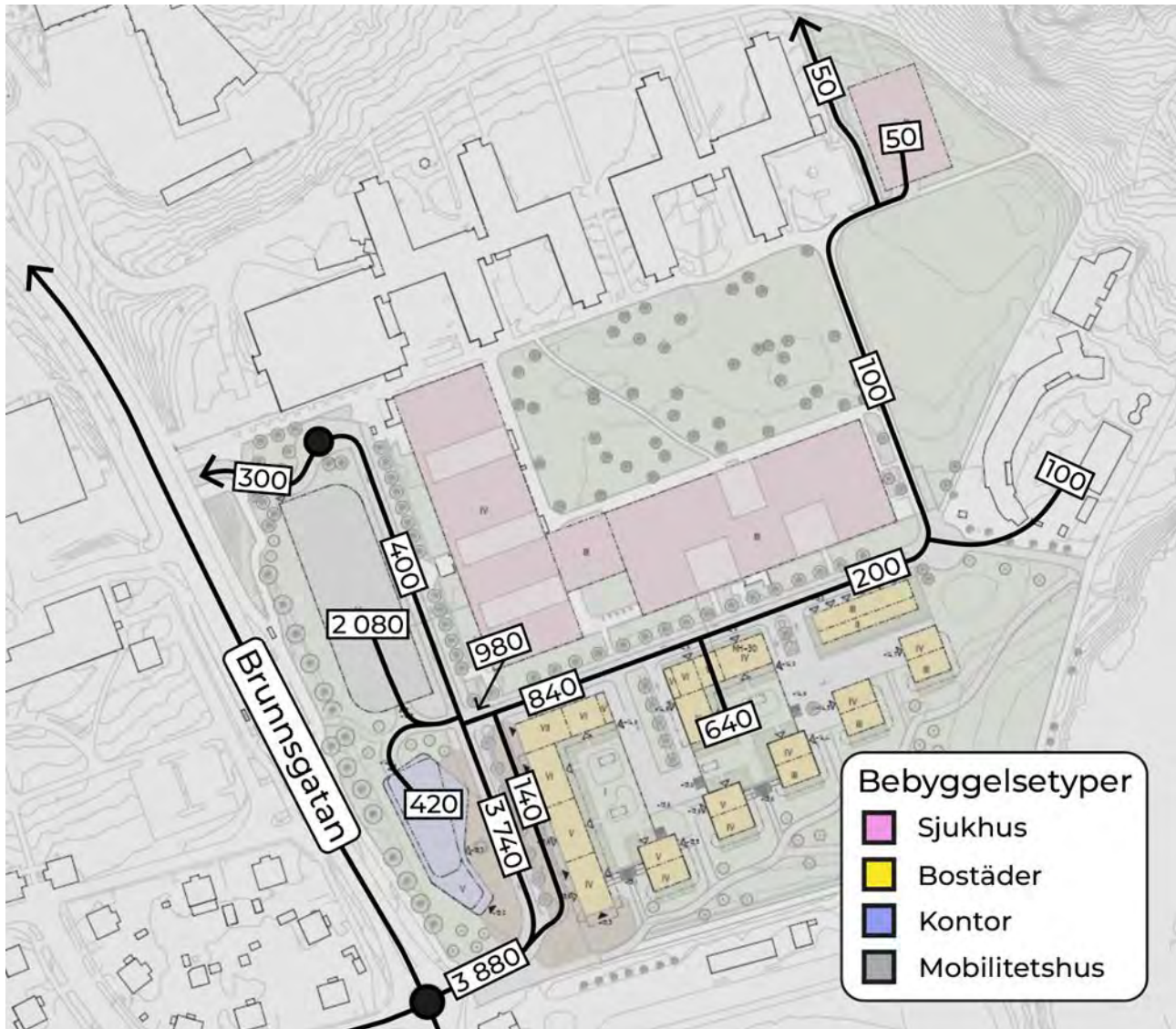
Tabell 8. Antagen nätutläggning av dagens trafik inom planområdet.

Målpunkt	Trafikflöde (ÅDT)
Parkering på Jägarhålet	50
Mikaeliskolan	100
Lasarettet	810
Total	960

Den alstrade trafiken rör sig i huvudsak till sina respektive målpunkter inom området, exempelvis all trafik till/från bostäder och kontor eftersom deras parkeringsbehov hanteras i bottenvåning inom sina kvarter. Trafik till lokaler i form av leveranser, personal och kunder antas också helt röra sig till slingan framför bostadskvarteret på Visornas väg.

Trafik till sjukhusets utbyggnad rör sig främst till mobilitetshuset eftersom det ersätter de större markparkeringarna (nr. 1 och 2 i parkeringsinventeringen) och kommer att inrymma alla nya parkeringsplatser för personal och besökare. Viss trafik (främst nyttotrafik) antas röra sig direkt till lasarettets entré. Då lasarettets utfart saknar vänstersväng norrut på Brunnsgatan kan en andel av utgående trafik antas nyttja Visornas väg för att kunna ta sig norrut på Brunnsgatan, och en del av den utgående trafiken antas ta högersväng ut för att vända i cirkulationsplatsen.

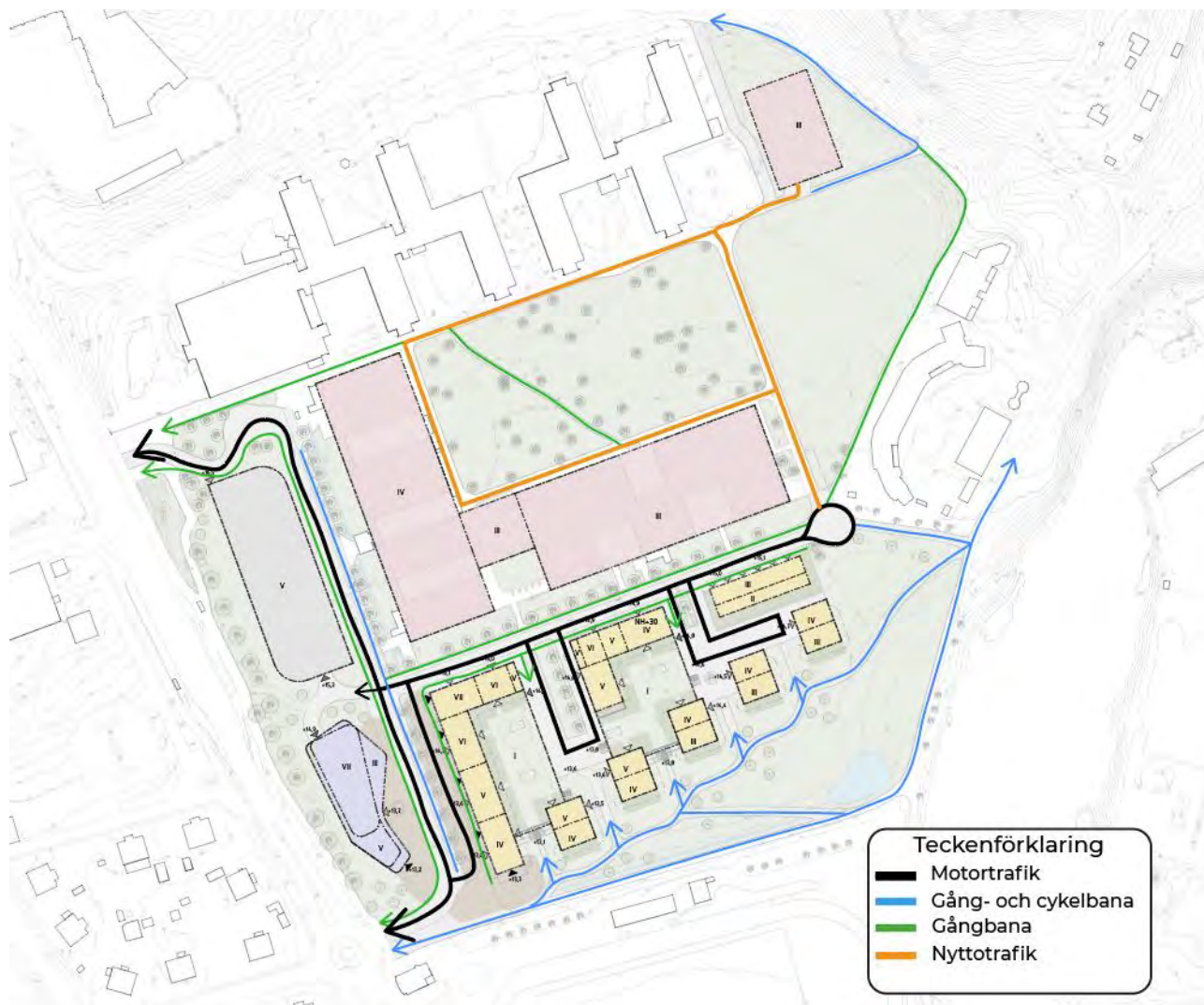
Totalt innebär utbyggnaden av planområdet att Visornas väg närmast Brunnsgatan får en trafikmängd om 3 880 ÅDT. Utläggningen av alla trafikflöden kan ses nedan i Figur 10.



Figur 10. Trafikflöden i området efter genomförd exploatering.

5 ANALYS AV FRAMTIDA TRAFIK

I föregående kapitel redogjordes för den beräknade framtida trafikmängden som den planerade bebyggelsen i området förväntas generera. I detta kapitel analyseras och beskrivs de potentiella konsekvenserna av den ökade trafikbelastningen på det befintliga vägnätet. Fokus ligger på hur framkomligheten, trafiksäkerheten och kapaciteten kan påverkas, samt vilka eventuella åtgärder som kan behövas för att hantera den ökade trafikmängden.



Figur 11. Planförslaget och det framtida nätet

Planförslaget medför en förändring av det interna vägnätet och befintligt stråk vilket illustreras i Figur 11, nedan beskriv konsekvenser att det framtida nätet.

5.1 FRAMKOMLIGHET

Den planerade bebyggelsen inom det nya planområdet förväntas leda till en ökad trafikmängd på Fåfångans väg. Detta innebär att trafikflödet i området kommer att påverkas, särskilt under de mest intensiva trafikperioderna under morgon- och eftermiddagsrusningen. En direkt konsekvens av den ökade belastningen är att trafikflödet vid Mikaeliskolan kommer att öka, vilket kan påverka framkomligheten, trafiksäkerheten och bullernivån i skolzonen. Det finns en

stor risk att den planerade vändplatsen i anslutning till Mikaeliskolan, trots dess avsedda användning för varuleveranser, kommer att nyttjas för hämtning och lämning av elever på grund av dess närhet till skolan. Det finns risk att det sker även fast vändytan regleras med parkeringsförbud eller stannandeförbud. För att motverka att det sker avser kommunen att träffa skola under samrådet för att diskutera trafikfrågor och eventuella behov.

De planerade förändringarna av gatustrukturen förväntas generellt förbättra framkomligheten för både gående och cyklister. Genom en tydligare och mer strukturerad utformning ges cyklister bättre förutsättningar med en ny gång- och cykelbana längs Visornas väg, medan gående får en separat gångbana på Fåfängans väg, vilket bidrar till en mer säker och effektiv trafikmiljö.

Det är även av stor vikt att vändplatsen utformas med tillräckliga dimensioner för att möjliggöra en rundkörning för det största typfordonet utan behov av backning. I ett senare skede bör körspår noggrant kontrolleras för att säkerställa att de största dimensionerande fordon som ska trafikera vägarna inom planområdet kan manövrera på ett effektivt och säkert sätt.

Det nya mobilitetshuset är främst avsett att möta parkeringsbehoven för besökare och personal vid sjukhuset. Ett alternativ är att hänvisa personalen till mobilitetshuset. Ett annat alternativ som är att anordna parkeringsplatser för skolans personal och besökare i planområdets nordöstra del (parkeringsyta 4), då detta bedöms vara en lämplig placering med närhet till skolan.

5.2 TRAFIKSÄKERHET

Under rusningstimmarna när start och slut för skolan sker samtidigt som start och slut av arbetspass på lasarettet, kan den ökade trafikmängden leda till längre köbildning, högre belastning på korsningar och en potentiellt försämrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, såsom gående och cyklister.

För att säkerställa en trygg och effektiv trafikmiljö i området kan det därför vara nödvändigt att analysera behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid GC-passagen längs Visornas väg som kortas vid korsningen vid Fåfängans väg. Även förbättrad skyltning vid skolan för att skapa en säkrare miljö för skolelever.

5.3 KAPACITETSBERÄKNING

I syfte att studera kapaciteten i korsningspunkten Blommenhovsvägen / Brunnsgatan / Visornas väg studeras med hjälp av CapCal i enlighet med Trafikverkets riktlinjer för kapacitetsberäkning. Scenarion som studerats är Nuläge och Utbyggt scenario för förmiddag och eftermiddag. Trafikmätningar och trafikallstring har varit indata. Inom dessa typer av kapacitetsberäkningar ska belastningsgraden understiga 0,8 för cirkulationsplatser och 0,6 för korsningar. Känslighetsanalys med ökning om 10 % har även studerats. Högsta uppnådda belastningsgrad redovisas i tabellen nedan och visar att ingen risk för kapacitetsbrist råder.

	Nuläge	Utbyggt scenario	Känslighetsanalys (+10%)
Förmiddag	0,36	0,50	0,55
Eftermiddag	0,49	0,62	0,70

6 FRAMTIDA SEKTIONER

I detta kapitel presenteras sektioner som tagits fram i dialog med kommunen. Sektionerna utgår ifrån de ingångsvärden som finns i kommunens "Tekniska standard avseende anläggning av allmän platsmark" (i utredningen benämnt teknisk handbok)¹⁶ och säkerställer att vägarna dimensioneras med hänsyn till de trafikanter som förväntas använda vägen. I kommunens handbok finns tre olika varianter av lokalgator som WSP har utvärderat och klassat planområdet efter. Förslaget utgår också ifrån den förstudie som föregått planarbetet där förstärkning av stråk för olika trafikslag har analyserat, därav föreslås förändringar av befintliga gator inom området.



Figur 12. Gator inom planområdet som klassas som lokalgator

Tabell 9. Ingångsvärden från kommunens tekniska standard avseende anläggning av allmän platsmark.

Funktion	Minimått
Kombinerad GC-bana	3,5 meter
Separerad gångbana	2,0 meter
Körbana	5,5 - 6 meter (beroende på klass av lokalgata)

¹⁶ Tekniska standards avseende anläggning av allmän platsmark, Dok ID: TEK-GPH-007-S

6.1 VISORNAS VÄG

Visornas väg klassas som lokalgata 1 enligt kommunens tekniska handbok, vilket är en större lokalgata som ansluter till Brunnsgatan. Det innebär att dess funktion är att hantera både lokaltrafik och viss genomfartstrafik från Lasarettet, Mikaeliskolan, Fåfångans verksamhet och Folkungavallen. Den har även kopplingar till Å-promenaden och Hållets naturreservat.

Funktionen och utformningen kan variera, men tillgänglighet prioriteras, och framkomligheten för personbilstrafik anpassas efter oskyddade trafikanter som både kan färdas till lasarettets entré under Brunnsgatan och till psykiatriområdet vid Jägarhålet. Detta ställer krav på en tydlig och säker utformning av gatusektionen för att hantera olika trafikslag. Gatans bredd har anpassats för typfordon som leveransfordon och sopbilar, biltrafik, cyklister och fotgängare.

Förslag på sektion från väst till öst:

- Eventuellt stödremsa om 25 cm beroende på om gångbanan möter hårdgjord yta eller inte, i det fall den gör det krävs inget extra utrymme
- Gångbana 2 meter
- Kantsten 12 cm
- Körbana 6 m
- Kantsten 12 cm
- Kombinerad gång- och cykelbana 3,5 meter
- Kanal för dagvattenhantering 70 cm (Kräver ett mått om 1 meter men är delvis integrerad i gång- och cykelbanan)

Dagens vägområde i gällande detaljplan är 11 meter. Behov utifrån ovan är 12,5 meter (+ ev att gräsremsan med körsbärsträden samt belysning i denna också tillkommer som del av gaturummet).



Figur 13. Illustration av vägsektion för Visornas väg från väst till öst. Källa: StreetMix

6.2 FÅFÄNGANS VÄG

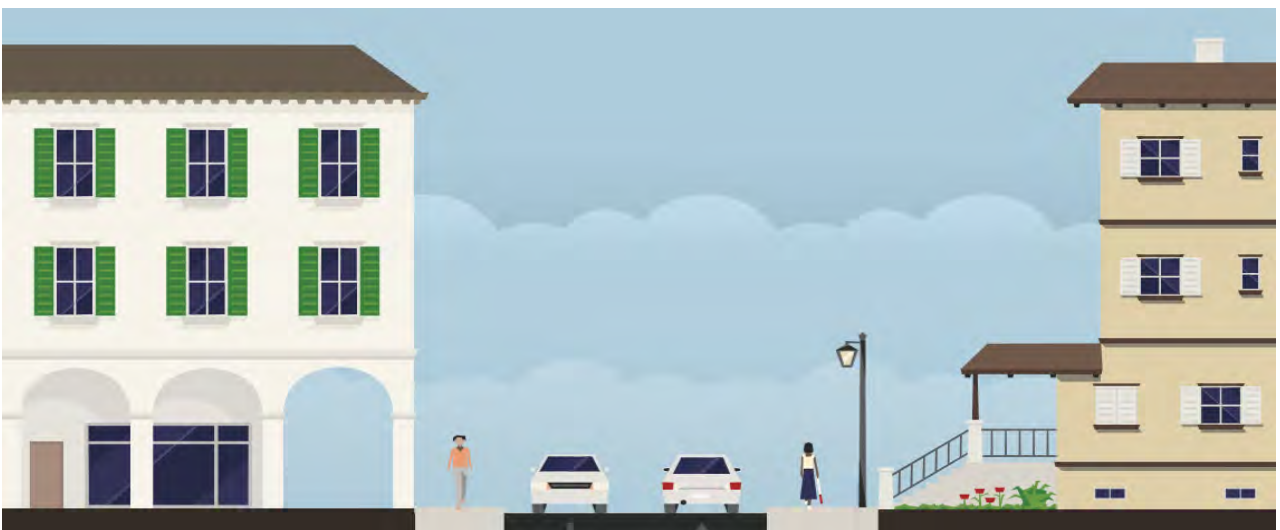
Fåfängans väg bedöms som lokalgata 2 enligt kommunens tekniska handbok där viss genomfartstrafik till skolan och till den södra delen av lasarettets verksamhet (främst administration och psykiatri) kan förekomma. Gatan kan ha en varierande funktion och utformning, där tillgänglighet och närhet ges högsta prioritet medan framkomlighet för personbilstrafik inte prioriteras. Gångbana kommer separeras från övrig trafik med hjälp av trädtrader, grönytor, kantsten eller vingkanter och cykling kommer ske i blandtrafik. Dimensionerande hastighet för lokalgatan varierar mellan gångfart och upp till 30 km/h beroende på de lokala förutsättningarna och behoven.

Förslag på sektion från norr till söder:

- Stödremsa 25 cm (intill gräsytan)
- Gångbana 2 meter
- Kantsten 12 cm
- Körbana 6 meter
- Kantsten 12 cm
- Gångbana 2 meter
- Utrymme för belysning 0,5 meter
- Eventuellt stödremsa om 25 cm beroende på om gångbanan möter hårdgjord yta eller inte, i det fall den gör det krävs inget extra utrymme. Vid behov av stödremsa så kan det slås ihop med utrymmet för belysning om 0,5 m (ovan).

Det önskas utrymme för viss förgårdsmark (på kvartersmark) och att byggnation inte sker direkt i anslutning med gångbanan.

Dagens vägområde enligt gällande detaljplan är 8,5 meter som bredast. Behov utifrån ovan är 11 meter.



Figur 14. Illustration av sektion för Fåfängans väg från norr till söder. Källa: StreetMix

7 PARKERING

Nyköpings kommun tillämpar en flexibel parkeringsnorm där parkeringstalen anpassas utifrån platsens förutsättningar och planerade mobilitetsåtgärder. Bedömningen av parkeringsbehovet baseras på faktorer som fastighetens användning (bostad, kontor etcetera), målgrupp (personal, besökare) och läge inom kommunens zonindelning. Målsättningen är att främja hållbart resande, effektiv markanvändning och en attraktiv stadsmiljö.

Området ligger inom parkeringszon C (Cykelstaden), där förutsättningarna för cykel- och kollektivtrafik är goda, vilket påverkar parkeringstalen och möjliggör mobilitetsåtgärder som kan minska behovet av bilparkering. Parkeringstalet är således lägre här än i andra, mer perifera, delar av staden.

Befintliga parkeringsytor inom området omvandlas för att ge plats åt nya bostäder, verksamheter, kontor och mobilitetshus. För att säkerställa ett effektivt och tillgängligt parkeringsutbud för personal, boende och kommande verksamheter samlas parkeringen i ett mobilitetshus, strategiskt placerat nära områdets infarter och verksamheternas entréer.

Detta kapitel redovisar en beräknad efterfrågan på parkering inom planområdet. För lämpliga mobilitetsåtgärder, se kapitel 8.

7.1 BERÄKNAD EFTERFRÅGAN PÅ CYKELPARKERING I PLANOMRÅDET

7.1.1 Cykelparkering för bostäder

Antalet cykelparkeringar i zon C uppgår till 20 platser per 1000 kvm BOA för boende och 2 platser per 1000 kvm BOA för besökare. Planförslaget innebär en tillkomst av 15 300 kvm BTA, vilket omvandlas till 13 005 kvm BOA. Behovet av cykelplatser uppgår således till **260 platser för boende** och **26 platser för besökare**.

I tabellen redovisas behovet uppdelat per kvarter.

Tabell 10. Cykelparkeringar uppdelat per kvarter.

Kvarter	kvm BTA	Antal parkeringar	
		Boende	Besökare
B1	5700	97	10
B2	3100	53	5
B3	1200	20	2
B4	5300	90	9

7.1.2 Cykelparkering för kontor

Antalet cykelparkeringar i zon C uppgår till 17 platser per 1000 kvm BTA för anställda och 2 platser per 1000 kvm BTA för besökare. Planförslaget innebär en tillkomst av 7000 kvm BTA. Behovet av cykelplatser uppgår således till **119 platser för anställda** och **14 platser för besökare**.

7.1.3 Cykelparkering för lasarettet

Kommunens mobilitets- och parkeringsnorm innehåller inga riktvärden för sjukhus, utan en separat uträkning behöver göras.

Enligt RVU Nyköpings lasarett är andelen arbetsresor som sker med cykel strax över hälften av så många som sker med bil, det görs 0,57 cykelresor till sjukhuset för varje bilresa¹⁷. Eftersom antalet personalparkeringar för bil bedöms uppgå till 114, se 7.2.3¹⁸, bör antalet cykelparkeringar uppgå till 57 % av detta, då det i dagsläget går 0,57 cykelresor per bilresa och således bör det gå 0,57 cykelplatser per bilplatser. Detta resonemang ger ett bedömt behov av 66 cykelparkeringar för personal. Beläggningsstudien visar att det idag används 66 cykelplatser av 166 som finns inom planområdet då beläggningen är som högst. Eftersom lasarettets BTA ska nästintill dubblas inom planområdet, bör efterfrågan ungefärligt motsvara det dubbla jämfört med idag, vilket alltså ytterligare talar för att det tillkommande behovet är 66 platser.

Eftersom Lasarettets gröna resplan (Region Sörmland 2023) vill främja cykeln som färdmedel förväntas cykelandelen bli högre i framtiden än idag, och antalet cykelparkeringar bör matcha det tillkommande behovet som uppstår av en ökad cykelandel. Det är även viktigt att ta höjd för ett större behov av parkeringsplatser eftersom en brist på sådana gör att cyklar felparkeras, vilket inte är önskvärt utanför ett sjukhus där framkomlighet vid entréer är mycket viktigt. Givet detta resonemang bedöms det att **cirka 80-100 cykelparkeringsplatser bör tillkomma**.

7.1.4 Cykelparkering för lokaler

Kommunens mobilitets- och parkeringsnorm innehåller inga riktvärden för lokaler, utan en separat uträkning behöver göras. Det är inte klarlagt vilken typ av verksamhet som kommer etableras i lokalerna, och därför är det svårt att bedöma behovet av parkering. En cykelbutik ger exempelvis upphov till ett större behov av cykelparkering än en vitvarubutik. För att ändå göra ett försök till uppskattning används siffror från trafikstringsverktyget¹⁹ för att uppskatta. Tabellen nedan visar det bedömda behovet av cykelparkering för besökare till lokalerna.

Tabell 11. Bedömt antal cykelparkeringar för besökare till lokalerna.

	Hantverkare	Närbutik	Restaurang
BTA	2333	2333	2333
Antal anställda per BTA	0,025	0,013	0,015
Cykelandel	0,09	0,09	0,04
Antal anställda	58	30	35
Resor/ anställd och dag	7,88	26,12	43,66
Antal resor	460	792	1528
Antal cykelresor	41	71	61
Antal cyklister där samtidigt²⁰	8	14	12
Totalt antal platser			35

¹⁷ Andelen av resorna som genomförs med bil uppgår till 54 %, motsvarande siffra för cykel är 31 %.

¹⁸ Uträkningen är baserat på personaltäthet mm, vilket även gör att denna uträkning är baserat på det.

¹⁹ Trafikverket (2024)

<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/8f034d4914504f40811e413e27f596ee/trafikstringsverktyget---anvandarhandledning-v1.1.pdf>

²⁰ Givet att max 20 % dygnets besökare är där samtidigt.

För personal bedöms cykelandelen vara något högre, 14 %, baserat på RVU Nyköpings kommun (2024). Det antas även att inte all personal är på plats samtidigt, utan att enbart 2/3 av lokalernas personal befinner sig där samtidigt. Tabellen nedan visar det bedömda behovet av cykelparkering för anställda i lokalerna.

Tabell 12. Antalet cykelparkeringar för anställda.

	Hantverkare	Närbutik	Restaurang
Antal anställda	58	30	35
Cykelandel	0,14	0,14	0,14
Andel på plats samtidigt	0,66	0,66	0,66
Antal cyklister där samtidigt	5	3	3
Totalt antal platser			11

Det bedömda parkeringsbehovet för cykel till lokalerna blir således **35 platser för besökare, och 11 platser för anställda.**

7.2 BERÄKNAD EFTERFRÅGAN PÅ BILPARKERING I PLANOMRÅDET

7.2.1 Bilparkering för bostäder

För bilparkering för bostäder finns det tre nivåer av parkeringstal, vilket som gäller styrs av hur omfattande mobilitetsåtgärder som genomförs. Grundnivån kan förstås som ett riktvärde för hur stort parkeringsefterfrågan blir. Utöver grundnivån finns medelnivå och omfattande nivå som innehåller mobilitetsåtgärder. Vilka mobilitetsåtgärder som ingår i dessa beskrivs i kapitel 8. Nedan beskrivs de tre nivåerna var för sig.

Grundnivå

Antalet bilparkeringar i zon C uppgår till 9 platser per 1000 kvm BOA, varav 10 % av dessa ska vara till för besökare. Planförslaget innebär en tillkomst av 15 300 kvm BTA, vilket omvandlas till 13 005 kvm BOA. Behovet av bilplatser uppgår således till **117 platser totalt, varav 12 av dessa ska vara reserverade för besökare.**

Medelnivå

Antalet bilparkeringar i zon C uppgår till 7 platser per 1000 kvm BOA, varav 10 % av dessa ska vara till för besökare. Planförslaget innebär en tillkomst av 15 300 kvm BTA, vilket omvandlas till 13 005 kvm BOA. Behovet av bilplatser uppgår således till **91 platser totalt, varav 9 av dessa ska vara reserverade för besökare.**

Omfattande nivå

Antalet bilparkeringar i zon C uppgår till 6 platser per 1000 kvm BOA, varav 10 % av dessa ska vara till för besökare. Planförslaget innebär en tillkomst av 15 300 kvm BTA, vilket omvandlas till 13 005 kvm BOA. Behovet av bilplatser uppgår således till **78 platser totalt, varav 8 av dessa ska vara reserverade för besökare.**

7.2.2 Bilparkering för kontor

För bilparkering för kontor finns det tre nivåer av parkeringstal, vilket som gäller styrs av hur omfattande mobilitetsåtgärder som genomförs. Grundnivån kan förstås som ett riktvärde för hur stort parkeringsefterfrågan blir. Utöver grundnivån finns medelnivå och omfattande nivå som innehåller mobilitetsåtgärder. Vilka mobilitetsåtgärder som ingår i dessa beskrivs i kapitel 8. Nedan beskrivs de tre nivåerna var för sig.

Grundnivå

Antalet bilparkeringar i zon C uppgår till 11 platser per 1000 kvm BTA, varav 10 % av dessa ska vara till för besökare. Planförslaget innebär en tillkomst av 7000 kvm BTA. Behovet av bilplatser uppgår således till **77 platser totalt, varav 8 av dessa ska vara reserverade för besökare.**

Medelnivå

Antalet bilparkeringar i zon C uppgår till 7 platser per 1000 kvm BTA, varav 10 % av dessa ska vara till för besökare. Planförslaget innebär en tillkomst av 7000 kvm BTA. Behovet av bilplatser uppgår således till **49 platser totalt, varav 5 av dessa ska vara reserverade för besökare.**

Omfattande nivå

Antalet bilparkeringar i zon C uppgår till 2 platser per 1000 kvm BTA, varav 10 % av dessa ska vara till för besökare. Planförslaget innebär en tillkomst av 7000 kvm BTA. Behovet av bilplatser uppgår således till **14 platser totalt, varav 1 av dessa ska vara reserverade för besökare.**

7.2.3 Bilparkering för lasarettet

Kommunens mobilitets- och parkeringsnorm innehåller inga riktvärden för sjukhus, utan en separat uträkning behöver göras. Planförslaget innebär att 28 400 kvm BTA sjukhusyta tillkommer. Om personaltätheten är lika hög som på resterande delar av lasarettet uppskattas att 369 personer i personalen kommer tillkomma i och med utbyggnaden²¹. I dagsläget uppgår behovet av parkering till 0,31 platser per anställd²². Detta gör att **114 nya personalparkeringar** behövs ($369 \cdot 0,31 = 114$). För besökare är behovet idag 240 platser, vilket är 0,13 besöksparkeringar per anställd. Med likande resonemang som ovan behöver **49 besöksparkeringar** tillkomma som följd av utbyggnaden. Införs mobilitetsåtgärder (beskrivet i kapitel 8) kan det dock finnas anledning att minska antalet bilplatser.

7.2.4 Bilparkering för lokaler

Kommunens mobilitets- och parkeringsnorm innehåller inga riktvärden för lokaler, utan en separat uträkning behöver göras. Det är inte klarlagt vilken typ av verksamhet som kommer etableras i lokalerna, och därför är det svårt att bedöma behovet av parkering. En vitvarubutik ger exempelvis upphov till ett större behov av cykelparkering än en cykelbutik. För att ändå göra ett försök till uppskattning används trafikalstringsverktyget²³, vilket antar att cirka 131 resor om dagen till lokalerna sker med bil. Givet att maximalt en femtedel av dessa förväntas parkera samtidigt behövs **26 parkeringsplatser för bil**. Införs mobilitetsåtgärder (beskrivet i kapitel 8) kan det dock finnas anledning att minska antalet bilplatser.

²¹ Idag finns 1800 anställda på 138 500 kvm BTA, vilket ger 0,013 anställda per kvm.

²² Enligt beräkningar i 2.3.2 uppgår behovet till 651 parkeringar för 2100 anställda.

²³ De 700 kvm BTA lokalyta fördelas jämnt mellan de tre kategorierna hantverkare, närbutik och restaurang.

7.2.4 Bilparkering för övriga funktioner

Bedömningen är att bilparkeringsbehovet för Mikaeliskolan, Folkungavallen och Gullans kiosk i det framtida scenariot är liknande nuläget (se kapitel 2.3.2.), eftersom dessa anläggningar inte ska byggas ut. Det finns dock önskemål om att få ett ökat nyttjande av Folkungavallen, vilket skulle kunna höja parkeringsbehovet något. Hur stor denna ökning kan tänkas vara går inte att säga eftersom det inte finns någon information om konkreta planer för utökad verksamhet.

Befintliga platser till Gullans kiosk behöver ersättas då korsningen byggs om, förslag finns att dessa ersätts med kantstensparkering längs visornas väg.

7.2.4 Bedömt antal platser i mobilitetshus och parkeringsgarage

Nedan är en bedömning av hur många platser som kan inrymmas i det mobilitetshus och de parkeringsgarage som ingår i situationsplanen daterad 11/2 2025. Mobilitetshuset antas ha fler kvm per bilplats eftersom andra funktioner även ska inrymmas där (cykelparkering, cykelservice mm.)

Tabell 13. Bedömt antal platser i garage och mobilitetshus.

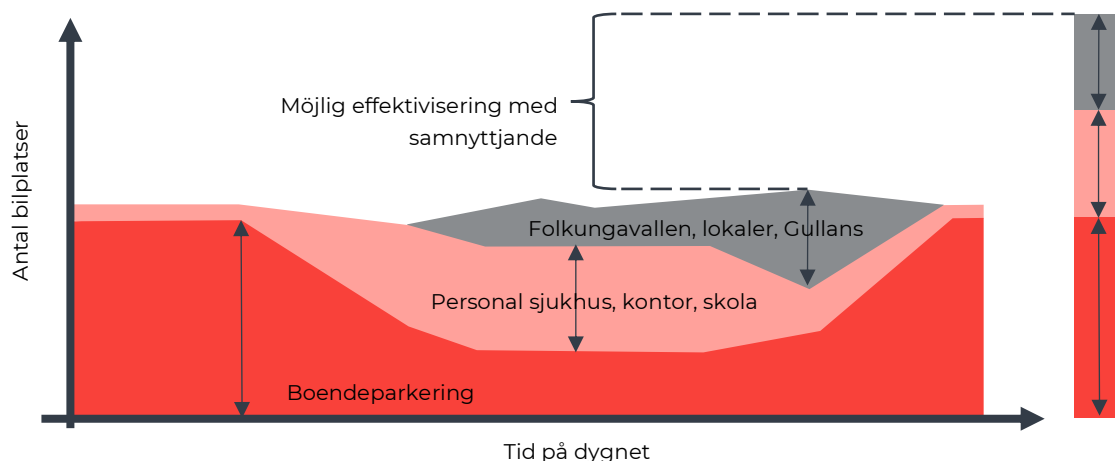
Bedömt antal platser			
	BTA	kvm per bilplats	Bedömt antal platser
Mobilitetshus	15600	35	446
Garage	1800	30	60
Garage	3300	30	110
Totalt			616

Summeras beräkningarna i kapitel 7.2.1 – 7.2.4 bedöms planområdet ge upphov till en total efterfrågan på 360 parkeringsplatser (givet att medelnivån uppnås för bostäder och kontor). Detta är långt under de 616 som bedöms inrymmas i mobilitetshuset och de två garagen.

7.3 SAMNYTTJANDE

Samnyttjande av parkering bygger på att samma parkeringsytor nyttjas för flera verksamheter / bostäder så att användningen över dygnet jämnas ut, se exempel i Figur 15. En förutsättning för att det ska kunna ske något samnyttjande är att alla platser är tillgängliga för alla och att det inte finns några reserverade platser eller platser med någon typ av reglering som gör att de inte kan användas för alla tänkta syften. För att samnyttjandet ska fungera i praktiken bör parkeringen samlas på en eller flera större ytor eller anläggningar som ligger på rimligt gångavstånd från de verksamheter eller bostäder som är tänkta att samnyttja parkeringen.

Potentialen att minska antalet parkeringsplatser genom samnyttjande beror på mixen och omfattningen av olika typer av verksamheter i området. Generellt sett är potentialen störst om det finns en blandning av arbetsplatser med verksamhet dagtid och bostäder eller verksamheter som är aktiva kvällstid. Alla samnyttjanden har dock viss potential att minska behovet av parkering eftersom det är sällan som olika verksamheters besökstoppar sammanfaller helt, särskilt vad gäller verksamheter där besökstopparna inträffar sällan.



Figur 15. Exempel på hur samnyttjande av bilparkering kan effektivisera behovet av bilplatser.

Enligt parkeringsstrategin (2024) behöver ett antal förutsättningar uppfyllas för att samnyttjade ska fungera:

- Parkeringsplatser reserveras inte för en specifik användare.
- Funktionsblandad bebyggelse i anslutning till en parkeringsanläggning eller parkeringsplats.
- Parkeringsanläggningar som kan tillgodose flera olika verksamheter och innehåller tillräckligt många platser för att minimera risken att efterfrågan överskrider utbudet.
- I plan- och bygglovsprocessen bör möjligheterna för samnyttjande av redan befintliga parkeringar undersökas.

Samnyttjandet förväntas uppfyllas genom ett mobilitetshus som blir en större gemensam anläggning som samlar upp och effektiviserar områdets behov av bilparkering och skapar rum för olika typer av mobilitetsåtgärder, som bil- och cykelpool. Utöver parkering för bil och cyklar presenteras fler mobilitetsåtgärder i kapitel 8.

WSP bedömer att området uppfyller de punkter som ställs för att samnyttjande ska fungera. Nedan följer en uträkning som visar hur stor reduktion av parkeringsplatser som samnyttjande skulle kunna leda till.

Vid beräkning av samnyttjande används vanligen schabloner för hur parkeringsbeläggningen varierar för olika typer av verksamheter över dygnet. Olika kommuner använder något olika schabloner men generellt sett är de i grunden baserade på beläggingsstudier gjorda på 1980-talet som redovisas i *Parkeringslexikon – en handbok för arkitekter, ingenjörer och planerare*²⁴ men uppdaterade med erfarenhetsvärden och anpassade efter kommunernas målsättningar. I ett examensarbete från KTH har GPS-baserad resvanedata används för att beräkna hur efterfrågan på bilparkering varierar över dygnet och veckan²⁵.

I tabell 14 nedan ges ett förslag på hur variationen på efterfrågan på bilparkering kan bedömas över dygnet och veckan. Värdena i tabellen är baserade på den beläggingsinventering som utförts i området, kompletterat med data från ovan nämnda rapporter. Siffrorna ska ses som

²⁴ Henrikson, C-H (1990)

²⁵ Eresund, Signe (2020) *Samnyttjande av parkeringsplatser - En jämförelse mellan kommunernas arbete och en undersökning huruvida GPS-baserad resvanedata kan öka samnyttjandepotentialen*

försök till uppskattningar och osäkerhet föreligger. Den tiden då respektive verksamhet/funktion tilldelats 100 % motsvarar den tiden på veckan då parkeringen förväntas utnyttjas maximalt för den funktionen.

Tabell 14. Bedömning av variation på efterfrågan på bilparkering.

	Dagtid, vardag	Kvällstid, vardag	Natt, vardag	Natt, helg	Dagtid, helg
Lasarettet, personal	100%	40%	20%	20%	40%
Lasarettet, besökare	100%	40%	10%	10%	40%
Boende	60%	80%	100%	100%	70%
Lokaler	40%	80%	0%	0%	100%
Kontor	100%	10%	0%	0%	10%
Folkungavallen	20%	100%	0%	0%	100%
Mikaeliskolan, personal	100%	0%	0%	0%	0%
Gullans kiosk	60%	100%	0%	0%	100%

Tillämpning av variation på efterfrågan ger resultat enligt nedan. I tabellen har det antagits att mobilitetsåtgärder används för kontor och bostäder i den omfattningen att mellannivån uppnås. Besöksparkering för boende har exkluderats eftersom det tydligt framgår i mobilitetsnormen att separata parkeringar för dessa ska anordnas.

Tabell 15. Tillämpning av efterfrågan på funktionerna inom planområdet.

	Dagtid, vardag	Kvällstid, vardag	Natt, vardag	Natt, helg	Dagtid, helg
Personal, sjukhus	114	46	23	23	46
Besökare, sjukhus	49	20	5	5	20
Boende	55	73	91	91	64
Lokaler	10	21	0	0	26
Kontor	49	5	0	0	5
Folkungavallen	2	8	0	0	8
Mikaeliskolan, personal	17	0	0	0	0
Gullans kiosk	4	6	0	0	6
Totalt	299	178	119	119	174

Resultatet visar att samnyttjande enligt räkneexemplet ovan skulle ge upphov till en parkeringsefterfrågan på **299 platser** för funktionerna inom planområdet då efterfrågan är som högst, under dagtid på vardagar. Detta går att jämföra med de 331 platser²⁶ som hade krävts om inte parkeringsplatser för olika funktionerna inom planområdet samnyttjades.

Som tidigare beskrivet är potentialen för samnyttjande störst om det finns en blandning av arbetsplatser med verksamhet dagtid och bostäder eller verksamheter som är aktiva kvällstid. De funktioner inom planområdet som ger upphov till det största parkeringsbehovet är boendeparkering och parkering för lasarettets personal. Den största reduktionen av parkeringsplatser skulle alltså kunna ske om personal till sjukhuset och boende inte parkerade

²⁶ Planområdet ger totalt upphov till ett bedömt behov av 360 platser, men 29 av dessa kan inte samnyttjas då de är besöksparkeringar till boende, vilket Nyköpings kommuns parkeringsnorm tydliggör ska vara separerade från övrig parkering.

samtidigt. I tabellen ovan har beräkningarna utgått från att 60 % av de boende har bilen parkerad vid sin bostad under dagtid, vilket är högre än de 40 % som brukar vara ett vanligt antagande, baserat på den forskning som nämns ovan. En lite högre siffra ger dels utrymme för att boende inte har hunnit lämna sitt hem på morgonen innan personal till lasarettet ankommer, dels att en relativt hög andel boende förväntas lämna bilen hemma då de använder andra färdmedel för sin vardagsmobilitet. Sammanfattningsvis innefattar planområdet relativt mycket funktioner vars parkeringstoppar infaller under dagtid på vardagar, vilket minskar potentialen för samnyttjande. De verksamheter vars toppar infaller under andra maxtider (boende, lokaler (verksamheter), Folkungavallen, Gullans kiosk) möjliggör ändå en viss samnyttjandepotential inom området.

8 MOBILITETSÅTGÄRDER

Mobilitetsåtgärder är åtgärder som ger boende och verksamma incitament och möjligheter att resa på andra sätt än med privat bil och därmed minskar efterfrågan på bilparkering.

Åtgärderna kan vara både fysiska åtgärder och olika typer av icke-fysiska beteendepåverkande åtgärder såsom kampanjer, tjänster, subventioner och avgifter.

Mobilitetsåtgärder riktas vanligen främst mot boende och anställda men kan i vissa fall också riktas mot besökare. Eftersom effekten av olika åtgärder beror på platsspecifika förutsättningar, demografi, resvanor, pendlingsmönster och liknande är det svårt att ge precisa uppskattningar av hur olika åtgärder kommer att påverka efterfrågan på parkering.

8.1 MOBILITETSÅTGÄRDER I MOBILITETS- OCH PARKERINGSNORMEN

Nyköpings kommun har i sin parkeringsnorm satt samman två paket av åtgärder som ger reduktion av parkeringstalet, medelnivå och omfattande nivå. Om dessa paket inte implementeras gäller parkeringstalet för grundnivån. Grundnivån innehåller inga mobilitetsåtgärder utöver att cykelparkeringen ska utformas enligt mobilitets- och parkeringsnormen.

Nedan sammanfattas vilka åtgärder som ska ingå i de två olika paketen. För fullständiga krav hänvisas till mobilitets- och parkeringsnormen (s.14). På den omfattande nivån ska även samtliga åtgärder listade under medelnivån införlivas.

Bostäder

Tabell 16. Mobilitetsåtgärder för bostäder.

Medelnivå	Omfattande nivå
Cykelpool.	Bilpool.
Cykelfacilitet (50% av cykelparkeringen för boende ska ordnas inomhus).	Cykelparkering i markplan.
Cykelverkstad.	Cykelpool för alla behov.
Cykelverkstad.	Kombinerad mobilitetstjänst.
Information och välkomstpaket.	Cykelanpassad fastighet.
Leveranstjänster.	Bilparkering i gemensam anläggning.
Kollektivtrafikkort (gratis under 3 månader).	Rådgivning.
Digital informationstavla.	Minst en ytterligare åtgärd.
Synliggörande av parkeringskostnad.	
Minst en ytterligare åtgärd.	

Verksamheter (inkluderar kontor, sjukhus, och lokaler)

Tabell 17. Mobilitetsåtgärder för verksamheter.

Medelnivå	Omfattande nivå
Cykelpool.	Årlig mobilitetspott.
Goda cykelfaciliteter (servicestation, förvaringsbox).	Apptjänst för information, mobilitet och delning.
Dusch och omklädningsrum	Cykelanpassad fastighet.
	Cykelservice.
Information.	Rådgivning.
Självfinsierad parkering.	Resepolicy.
Minst en ytterligare åtgärd.	Minst en ytterligare åtgärd.

8.2 IMPLEMENTERING OCH EFFEKT AV MOBILITETSÅTGÄRDER

För att mobilitetsåtgärder ska bli framgångsrika i ett projekt är det viktigt att de ingår som en del av ett helhetskoncept och är integrerade i informationen till boende, anställda och besökare²⁷. I Lasarettets Gröna Resplan (Region Sörmland 2023) finns det en handlingsplan där åtgärder för ökat hållbart resande listas. Rekommendationen för lasarettets del är att tydligt jobba med och integrera åtgärderna i den gröna resplanen i utbyggnationen.

Nedan beskrivs effekter och möjlig implementering av några av de åtgärder som ingår i Lasarettets Gröna Resplan och i kommunens parkeringsnorm mer i detalj:

8.2.1 Bilpool

Bilpool är ett relativt väl beprövat koncept för att minska bilinnehav och därmed efterfrågan på parkering i städer. Två studier som har gjorts på uppdrag av Sunfleet/Volvo Car Mobility visar på att en bilpoolsbil ersätter mellan fyra och åtta privatägda bilar^{28,29} och detta har även bekräftats i ett flertal andra studier som visar att användare av bilpooler både minskar sitt biläggande och skjuter upp köpet av en eventuell andra bil³⁰. I RVU för Nyköpings lasarett framkom det att ingen av respondenterna i dagsläget nyttjar en bilpool. Potentialen för att öka bilpoolsanvändandet hos sjukhusanställda torde därför vara god.



²⁷ Roth, A m.fl. (2018), *Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet*, IVL Svenska Miljöinstitutet

²⁸ Trivector (2014) *Effekt av Sunfleet bilpool - på bilinnehav, ytanvändning, trafikarbete och emissioner*

²⁹ Capgemini Invent (2020) *The sustainability impact of car sharing – Value created for cities, property developers, companies and consumers*

³⁰ Trafikanalys (2016) *Nya tjänster för delad mobilitet – Rapport 2016:15*

Inom planområdet finns i dagläsget 19 bilpoolsplatser för allmänheten³¹. För att uppnå omfattande nivå behöver 3 bilpoolsplatser anläggas för bostäder, då kommunen krävställer 1 plats per 4500 kvm BOA.

8.2.2 Serviceutbud

En aktuell mobilitetsåtgärd i området är att förbättra serviceutbudet genom att implementera leveransboxar. Dessa boxar erbjuder ett smidigt och flexibelt alternativ för att ta emot paket och varor utan att behöva använda bil för att åka till en specifik plats vid en viss tidpunkt. Genom att placera leveransboxar strategiskt vid exempelvis bostädernas entréer och vid lokalerna kan antalet resor minska. Dessutom kan leveransboxar främja en mer hållbar logistik genom att möjliggöra optimerade leveransrutter.

8.2.3 Cykelparkeringar

Nyköpings kommun har i sin mobilitets- och parkeringsnorm fastställt krav på cykelparkering vida nybyggnation. Nedan sammanfattas informationen.

Utformningskraven för cykelparkering gäller all parkering som fastighetsägaren ska ordna för att säkerställa god tillgänglighet för både boende och verksamma i fastigheten. En väl utformad cykelparkering ska vara placerad nära målpunkt, vara synlig, stödsäker, belyst och väderskyddad. Dessutom kan en attraktiv design som samspelar med omgivningen bidra till en bättre helhetslösning. Utöver detta anger Boverkets byggregler (BBR) att det ska finnas utrymmen för förvaring av bland annat barnvagnar, cyklar och rollatorer i anslutning till bostäder. Därför kan det finnas ytterligare krav på cykelparkeringens placering och utformning, utöver de fastställda cykelparkeringstalen.



Minst 50 procent av cykelparkeringen ska vara väderskyddad, både för boende och verksamheter. Alla cykelställ utomhus ska utformas så att det är möjligt att låsa fast cykelramen och de ska vara förankrade i mark, vägg eller på annat sätt för att förhindra att de flyttas av obehöriga. Framhjulsställ är endast godkända i låsta utrymmen och bör undvikas i andra miljöer, särskilt om de placeras för tätt vilket kan begränsa användningen. Cykelparkeringen ska alltid vara tillgänglig och får inte samordnas med andra funktioner som barnvagnsplatser. Dessutom får cykelparkering inte ordnas i lägenhetsförråd eller på balkonger. För att säkerställa god användbarhet ska minimimått enligt gällande standard följas.

För att möta behovet av större och mer platskrävande cyklar, såsom lådcyklar, ska minst fem procent av cykelparkeringarna anpassas för sådana fordon. Dessa bör i första hand placeras inomhus på bottenplan eller i väderskyddade cykelgarage på gården. Parkering för platskrävande cyklar ska vara genomgående för att undvika behovet av att backa och manövrera i trånga utrymmen. Om parkeringen är placerad på annan nivå än markplan ska en

³¹ Parkeringsinventering, Sweco (20241217)

ramp med en maximal lutning på 1:8 finnas, samt en hiss med ett djup på minst 2,1 meter eller 2,3 meter beroende på utformning.

Cykelparkering ska placeras nära entréer, hissar eller ramper för att säkerställa lättillgänglighet och undvika att cyklar blockerar andra ytor. För verksamheterna (lasarettet, lokalerna, övriga verksamheter) bör det även finnas besöksparkering i direkt anslutning till entréer. Lokalisering av cykelparkering kan ske på förgårdsmark, innergård, inomhus eller på andra lättillgängliga platser i huvudbyggnaden. Vägen till cykelparkeringen ska vara enkel att nå och anpassad till omgivande cykelstråk. Tillgängligheten får inte begränsas av höga trösklar, många dörrar, trappor eller lågt i tak.

Vid cykelparkering inomhus ska dörrarna vara försedda med automatisk dörröppning och ha en bredd på minst 0,9 meter. Om parkeringen är placerad på annan nivå än markplan ska det finnas en ramp med en maximal lutning på 1:12 eller en hiss med ett djup på minst 2 meter och en dörröppning på minst 0,9 meter. Dessa mått följer svensk standard ISO 419-1:2015 och säkerställer att cykelparkeringen blir så funktionell och användarvänlig som möjligt.

I RVU för Nyköpings Lasarett uppger 48 % av de anställda att de bor närmre än 5 km från arbetsplatsen. Om infrastrukturen är god är en sträcka på 5 km ett rimligt pendlingsavstånd på cykel för de allra flesta. Med elcykel är en resväg på upp till 10 km fullt görbart, inkluderas även dessa är det 60 % som potentiellt kan cykla till arbetet.

8.2.4 Information och kommunikation

Informations- och kommunikationsinsatser spelar en viktig roll vid inflyttning för att introducera nya boende eller ny personal eller besökare till lasarettssområdet till det befintliga mobilitetsutbudet. Innan och i samband med inflyttning och anställning bör det vara tydligt vid att antal bilplatser är begränsade. En enkel demonstration av en mobilitetsåtgärd kan sänka tröskeln för en ovan användare att prova tjänsten, vilket ökar sannolikheten för att den blir en del av deras vardag. I lasarettets Gröna Resplan är en av åtgärderna att se över informationen i kallelsen till besökare om hur man enklast reser med hållbara färdmedel till lasarettet.

8.2.5 Digitala informationstavlor

En effektiv mobilitetsåtgärd är att installera digitala informationstavlor som ger realtidsinformation om olika transportalternativ och hållbart resande. Dessa tavlor kan visa kollektivtrafikens avgångstider och tillgängliga mobilitetstjänster. Åtgärden är även listad i handlingsplanen i lasarettets Gröna Resplan. För att maximera nyttan bör informationstavlorna placeras på väl synliga platser där många regelbundet rör sig, exempelvis vid entréerna för bostäderna och lasarettet. Genom att erbjuda denna typ av lättillgänglig och uppdaterad information kan tavlor öka intresse för andra resealternativ än bil och bidra till en mer medveten resevanekultur.

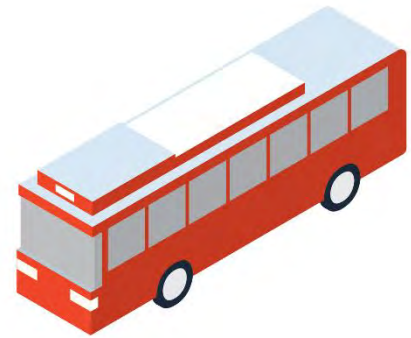


8.2.6 Förbättrad kollektivtrafik

I RVU för Nyköpings Lasarett är bilisternas vanligaste svar på frågan "Vad skulle kunna få dig att avstå från att använda bilen till och från arbetet?" alternativet "förbättrad kollektivtrafik", vilket skulle kunna få 28 % av bilisterna att avstå från att åka bil till jobbet.

En bra kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning för att människor ska kunna välja bort bilen. Saker som turtäthet, linjesträckningar, komfort, hållplatsers lokalisering och pris påverkar attraktiviteten mycket, vilket har en direkt påverkan på bilresandet. När resecentrum flyttar närmre planområdet kommer avståndet minska, vilket bör öka potentialen för hållbara resor till området.

Ett sätt att påverka detta är att erbjuda nyinflyttade och anställda gratis eller reducerat pris på kollektivtrafikkort under en period (för boende enligt kommunens parkeringsnorm minst tre månader gratis för att få avdrag). Detta ger boende och anställda möjlighet att enkelt prova kollektivtrafiken och upptäcka hur den kan fungera som ett smidigt och hållbart transportalternativ i området. Åtgärden är även listad i lasarettets Gröna Resplan som en åtgärd i handlingsplanen. Genom att tidigt introducera detta alternativ ökar sannolikheten för att fler väljer att resa kollektivt även på lång sikt.



9 SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

Trafik- och mobilitetsutredningen visar att den planerade utvecklingen av planområdet medför förändrade trafikflöden och en ökad belastning på vägarna i och runt området.

Nedan har nyckeltal om tillkommande trafikflöden samlats samt den tillkommande efterfrågan på cykelparkering, bilparkering, samnyttjande och mobilitetsåtgärder.

Trafikalstring och nätutläggning

- Sammantaget bedöms nya bebyggelsen i området alstra 2 858 ÅDT.
- All alstrad trafik antas åka ut via Visornas väg och det förväntas att utbyggnaden av planområdet får en trafikmängd om 3 780 ÅDT på Visornas väg.

Parkeringsbehov och rekommendationer

Nedan sammanfattas de parkeringsberäkningar för cykel som gjorts i utredningen

- o Bostäder: 260 platser för boende, 26 för besökare.
- o Kontor: 119 platser för anställda, 14 för besökare.
- o Lasarettet: Bedömt behov av cirka 80-100 cykelplatser.
- o Lokaler: Bedömt behov av cirka 35 cykelplatser.

Nedan sammanfattas de parkeringsberäkningar för bil som gjorts i utredningen. För bostäder och kontor antas att mobilitetsåtgärder enligt paketet medel införlivas.

Tabell 18. Sammanfattning behov bilparkering.

	Nuvarande behov	Tillkommande behov	Framtida behov (nuvarande + tillkommande)
Personal, lasarettet	651 ³²	114	765
Besökare, lasarettet	240 ³³	49	289
Personal, Mikaeliskolan	17		17
Besökare, Folkungavallen	8		8
Besökare och personal, Gullans kiosk	6		6
Boende, bostäder		82	82
Besökare, bostäder		9	9
Anställda, kontor		44	44
Besökare, kontor		5	5
Lokaler		26	26

³²Hela lasarettet

³³ Hela lasarettet

Samnyttjande av parkering: För att minska det totala parkeringsbehovet bör parkeringsplatser samnyttjas mellan verksamheter och boende. Resultatet visar att samnyttjande skulle ge upphov till en parkeringsefterfrågan på **299 platser** för funktionerna inom planområdet då efterfrågan är som högst, under dagtid på vardagar³⁴. Detta går att jämföra med de 331 platser som hade krävts om inte parkeringsplatser för olika funktionerna inom planområdet samnyttjades.

Nyköpings kommun har en mobilitets- och parkeringsnorm där ett grundtal för parkering anges. Reduktion av antalet parkeringsplatser är aktuellt om mobilitetsåtgärder i genomförs enligt något av de två paketen, medel och omfattande. Mobilitetsåtgärder för bostäder och verksamheter inkluderar exempelvis bilpool, cykelfaciliteter, kollektivtrafikkort och digital information.

³⁴ Om mobilitetsåtgärder enligt paketet medel införs.

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande konsultbolag och rådgivare inom samhällsutveckling. Vi utvecklar allt ifrån städer och transportsystem till vattenförsörjning och höga hus. Med 67 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP

WSP Sverige AB

Org. nr:556057-4880

wsp.com

