

Nynäshamns kommun

# Utveckling av centrala och södra Ösmo

## Trafikutredning

Uppdragsnr: 108 40 40 Version: 1.0 Datum: 2023-03-28



**Uppdragsgivare:** Nynäshamns kommun  
**Uppdragsgivarens kontaktperson:** Amalia Tjärnstig  
**Konsult:** Norconsult AB, Hantverkargatan 5K, 112 21 Stockholm  
**Uppdragsledare:** Sofia Lindgren  
**Handläggare:** Lina Sköldberg

1.0	2023-03-28	Leveranshandling	Lina Sköldberg, Sofia Lindgren		Sofia Lindgren
0.9	2023-03-07	Förhandskopia	Lina Sköldberg, Sofia Lindgren	Kattie Yousefi, Anders Axenborg	Sofia Lindgren
0.8	2023-03-02	Granskningshandling	Lina Sköldberg, Sofia Lindgren	Kattie Yousefi	Sofia Lindgren
Utkast	2023-02-10	Diskussionsunderlag	Lina Sköldberg, Sofia Lindgren		Sofia Lindgren
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

## Sammanfattning

Den övergripande gestaltningsmässiga idén med strukturplanen är att förtäta kring Nyblevägen genom att omvandla denna till stadsgata. Syftet är att på ett tydligare sätt förbinda befintliga Ösmo centrum med samhället österut runt stationen och Ösmo kyrka. Trafikutredningens syfte är att utreda trafikala aspekter som berör planskedet.

För att säkerställa att framtida trafikmängder kan inrymmas inom föreslagen vägstruktur görs en alstringsberäkning för tillkommande bostäder för etapp 1, 2, 3, 4 och Ny skola. Analysen utgår från mätvärden från 2012 och uppskattad alstrad trafik från ny exploatering som räknas upp till ett standardprognosår 2040. De prognosticerade trafikmängderna på Nyblevägen år 2040 varierar mellan 3 100–7 300 fordon/dygn med de största värdena österut.

Nyblevägen har den viktigaste funktionen genom Ösmo i form av huvudstråk, både för persontrafik med bil, gång och cykel samt leveranser. Nyblevägen är särskilt viktig i ett större sammanhang för hållbara resesätt med sin koppling till och från pendeltågstationen.

Förlängningen av Breddalsvägen sträcker sig genom exploateringsområdet och innebär en ny koppling genom centrum mellan södra och norra Ösmo som inte funnits tidigare vilket gynnar boende i både befintlig och planerad miljö. Gatan föreslås som en lokal stadsgata, eftersom gatan blir som en ryggrad i det nya området och funktionen blir en typ av huvudstråk för området även om genomfartstrafik bör begränsas.

Tvårs stadsgatorna föreslås kopplingsgator för att knyta ihop trafiknätet. Ytterligare bostadsgator föreslås vara de kortare gator som finns inom strukturen. Se illustration över gatuhierarki i Figur 1.



Figur 1. Föreslagen gatustruktur för etapp 1.

För Nyblevägen har principsektioner tagits fram som beskriver de funktioner som föreslås ingå i Nyblevägen när den omvandlas till stadsgata. Utöver körbanan föreslås en möbleringszon för träd och grönska samt gång- och cykelbana längs Nyblevägens båda sidor.

Föreslagen förtätning och stadsutveckling har möjlighet att stärka orten. Den täta staden skapar större möjlighet för gående och cyklister att ta plats i gaturummet. För en utökad och effektiv kollektivtrafik är förtätning en grundförutsättning för ett ökat resandeunderlag.

Framkomligheten, tryggheten och genheten för gång och cykel ökar med detaljplanens genomförande. Nyblevågen utgör en fortsatt viktig regional koppling för cyklister i och med kopplingen till Ösmo station.

Sammantaget leder åtgärder enligt detaljplan till mer attraktiva och säkra trafikmiljöer för ortens nuvarande och kommande invånare. Trafikförslaget och gatustrukturen är mer anpassade till miljöer där oskyddade trafikanter kan röra sig. Genom att låta oskyddade trafikanter ta plats i gaturummet ökar möjligheten för en större andel hållbara resor.

## Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>7</b>
1.1	Syfte	8
1.2	Avgränsningar	8
1.3	Styrande dokument	9
1.3.1	<i>Teknisk Handbok</i>	9
1.3.2	<i>Trafik- och mobilitetsstrategi</i>	9
1.3.3	<i>Gång- och cykelplan</i>	9
1.3.4	<i>RiGata-Buss</i>	10
1.4	Tidigare utredningar	10
1.4.1	<i>Tidigare trafikutredning 2021</i>	10
1.4.2	<i>Åtgärdsvalsstudie för väg 225</i>	10
1.4.3	<i>Fördjupad utredning av problempunkter längs väg 225</i>	10
<b>2</b>	<b>Bakgrund</b>	<b>11</b>
2.1	Nulägesbeskrivning	11
2.1.1	<i>Gatunät</i>	11
2.1.2	<i>Gång- och cykelnät</i>	14
2.1.3	<i>Kollektivtrafik</i>	15
2.1.4	<i>Leveranser och avfallshantering</i>	17
2.2	Pågående planprogram och detaljplaner	18
2.2.1	<i>Fördjupad strukturplan för etapp 1, 3 och 4</i>	19
2.2.2	<i>Etapp 2 och Ny skola</i>	19
2.2.3	<i>Hallängen 7 – Flerbostadshus i Ösmo</i>	20
2.2.4	<i>Ösmo entré</i>	20
<b>3</b>	<b>Trafikanalys</b>	<b>21</b>
3.1	Trafikmängder nuläge	22
3.2	Justering av framtidsscenario	23
3.3	Tillkommande trafik	23
3.4	Trafikprognos år 2040	26
3.5	Trafikprognos Etapp 1 år 2040	28
3.5.1	<i>Trafikalstring från detaljplan</i>	28
3.5.2	<i>Omfördelning av befintlig trafik</i>	30
3.5.3	<i>Resultat för etapp 1 år 2040</i>	31
3.6	Möjlighet till normativ planering	32
<b>4</b>	<b>Övergripande trafikstruktur</b>	<b>33</b>
4.1	Gatunät	33
4.2	Gång- och cykelnät	35

4.3	Kollektivtrafik	36
4.3.1	<i>Hållplatser</i>	36
4.3.2	<i>Vändslinga för busslinjer</i>	36
4.4	Leveranser och avfallshantering	38
<b>5</b>	<b>Trafikförslag</b>	<b>39</b>
5.1	Nyblevägen	39
5.1.1	<i>Sektioner</i>	39
5.1.2	<i>Plan</i>	40
5.2	Breddalsvägen	41
5.3	Birkavägen	41
<b>6</b>	<b>Mobilitet och parkering</b>	<b>43</b>
6.1	P-tal	43
6.2	Parkering inom detaljplan	43
6.3	Hållbart resande	44
6.4	Samnyttjande av p-platser	44
<b>7</b>	<b>Slutsats</b>	<b>45</b>
7.1	Förtätning	45
7.2	Attraktiva stadsrum	45
7.3	En ökad andel hållbara resor	46
<b>8</b>	<b>Referenser</b>	<b>47</b>
<b>Appendix A</b>	<b>ÅVS väg 225 mellan väg 73 och Lövstalund</b>	<b>48</b>
<b>Appendix B</b>	<b>Fördjupad utredning problempunkter väg 225</b>	<b>49</b>
<b>Appendix C</b>	<b>Alternativ för bussvändslinga</b>	<b>51</b>

# 1 Inledning

Ösmo är ett strategiskt område när Nynäshamns kommun ska utvecklas ur ett långsiktigt hållbart perspektiv. Tätorten har god tillgång till kollektivtrafik och fungerar idag som centrum för olika typer av service för de norra kommundelarna. Ösmo har en pendeltågsstation 45–55 minuter från Stockholm city och är en regional landsbygdsmot.

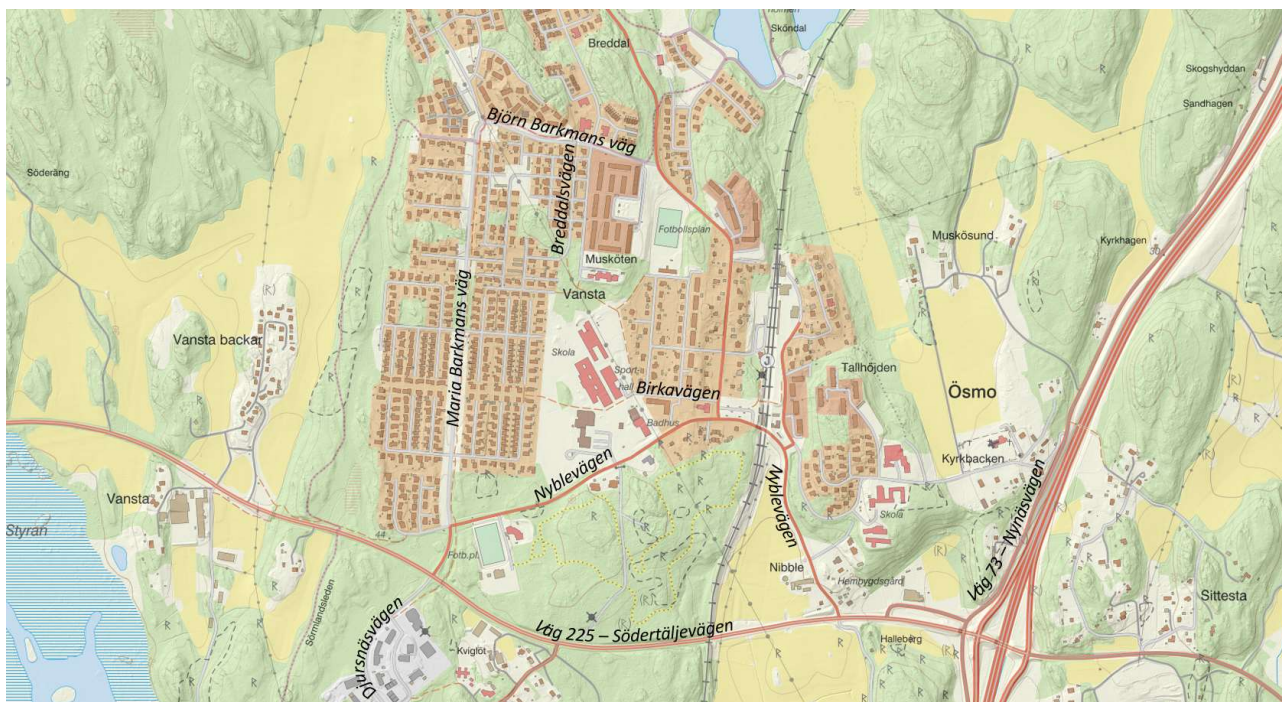
År 2006 antogs en fördjupad översiktsplan för Ösmo och 2010 godkändes programhandlingen. I såväl programhandlingen som i den fördjupade översiktsplanen slås det fast att de centrala delarna av Ösmo kan förtätas med både bostäder och verksamheter och att en försiktig förtätning söderut, söder om väg 225, är möjlig. Det finns ett behov av att skapa tydligare infrastruktur för att koppla samman Ösmos olika bostadsområden samt öka tillgängligheten genom prioritering av gång- och cykelvägar.

En strukturplan för södra Ösmo har tagits fram (2016) vars syfte är att tolka, konkretisera och aktualisera det som redovisades genom programhandlingen för att på så sätt underlätta arbetet med kommande detaljplanering. Strukturplanen har tagit fram planering av områden och infrastruktur på övergripande nivå inom programhandlingsområdets cirka 100 hektar.

Några faktorer har varit drivande för de scenarion som strukturplanen redovisat:

- 1) omlokalisering av befintlig kraftledning,
- 2) omlokalisering av drivmedelstationen,
- 3) omlokalisering av Vanstaskolan, och
- 4) möjlighet till ny broförbindelse över väg 225.

Den övergripande gestaltningsmässiga idén med strukturplanen är att förtäta kring Nyblevågen (se Figur 2) genom att omvandla denna till stadsgata och pulsåder i Ösmo tätort. Syftet är att på ett tydligare sätt förbinda befintliga Ösmo centrum med stationssamhället och samhället kring Ösmo kyrka.



Figur 2. Ösmo (Lantmäteriet, 2023).

Nynäshamns kommun har påbörjat detaljplaneringen av första etappen i utvecklingen av centrala Ösmo, norr om Nyblevägen. Kommunen har tagit fram en fördjupad strukturplan för etapp 1, 3 och 4 som ligger som underlag för kommande detaljplaneläggning, vars syfte är att medge cirka 450–750 nya bostäder och omfattar cirka 16 hektar mark. Den fördjupade strukturplanen innebär förslag om ny gatustruktur för att frångå principen med säckgator och skapa mer kvartersstruktur. Strukturen öppnar delvis upp tidigare säckgator och kopplar på så sätt ihop planerad exploatering med befintlig bebyggelse.

## 1.1 Syfte

Trafikutredningens syfte är att utreda trafikala aspekter som berör planskedet. Rapporten beskriver och samlar de utredningsdelar som behandlats inom arbetet som resurstöd inom trafikplanering och utredning. Utredningen ska ligga på en översiktlig nivå och tjäna som underlag till detaljplanen för samråd.

## 1.2 Avgränsningar

I ett tidigare skede har en trafikutredning tagits fram vilken ligger som underlag för denna utredning (Norconsult, 2021). Den tidigare trafikutredningen undersökte bland annat möjligheten att öppna upp Ösmos västra villaområde med befintliga återvändsgator mot den fördjupade strukturplanen. Den nya trafikutredningen (denna handling) har ett helhetsgrepp på planområdet för etapp 1, 3 och 4 och de närmaste angränsande gatorna med etapp 1 som fokus. Se avgränsning i Figur 3.



Figur 3. Avgränsning för etapp 1.

En mobilitets- och parkeringsutredning ska uppföras som en separat handling.



## 1.3 Styrande dokument

Nynäshamns kommun har ett antal handlingar vilka har legat som grund för arbetet.

### 1.3.1 Teknisk Handbok

Nynäshamns kommun har en Teknisk Handbok (Nynäshamns kommun, 2020) som används vid projektering eller avtal rörande allmän platsmark och kvartersmark inom kommunen. Syftet är att följa en standard för tekniska anläggningar som byggs inom kommunen. På så sätt tydliggörs både krav och förväntad utformning för allmän platsmark och kvartersmark. Kraven i handboken ska betraktas som lägsta krav.

### 1.3.2 Trafik- och mobilitetsstrategi

Trafik- och mobilitetsstrategin är huvuddokument med fyra tillhörande bilagor som preciserar mål och planer inom olika delområden (Nynäshamns kommun, 2021). De fyra bilagorna är Program för transportsystemet, Gång- och cykelplan, Plan för laddinfrastruktur samt Parkeringsnorm.

Strategins syfte är att säkerställa att områdena trafik, mobilitet och parkering har ett hållbarhetsperspektiv när det gäller befintlig bebyggelse, nya exploateringar och generellt kring kommunens utveckling. Utöver att bidra till måluppfyllelse för lokala, regionala och nationella klimat- och miljömål ska Trafik- och mobilitetsstrategin styra mot ett hållbart transportsystem som bidrar till ett jämställt och jämlikt samhälle samt en ökad andel som går, cyklar eller åker kollektivt.

### 1.3.3 Gång- och cykelplan

År 2021 antog miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Nynäshamns kommun en cykelplan (Nynäshamns kommun, 2021). Planen ingår i Nynäshamns trafik- och mobilitetsstrategi. Planen anger att ett sammanhängande gång- och cykelnät ska eftersträvas vid planering av ny infrastruktur samt vid underhållsåtgärder. Stråken går i första hand inom tätorterna mellan viktiga målpunkter. Genomgående ska vägnät för gående och cyklister utformas gent och ha bra profilstandard utan onödiga nivåskillnader. Gående och cyklister bör separeras vid stora flöden för ökad trygghet och framkomlighet. Där det är möjligt bör ytorna skiljas åt med olika ytskiktmaterial, en linje, kantstöd eller skiljeremsa.

Gång- och cykelvägnätet delas upp i ett huvudstråk och ett lokalt nät. Planen presenterar även identifierade brister i huvudstråkens vägmiljö.

Tabell 1. Identifierade brister på gator i Ösmo enligt Gång- och cykelplanen (Nynäshamns kommun).

Gata	Sträcka	Brister
Körundavägen	Nyblevägen - Björn Barkmans väg	Cykelbana saknas Befintlig gångbana smal <2m
Körundavägen	Björn Barkmans väg - Körunda	Gång- och cykelväg saknas
Nyblevägen	Körundavägen - pendeltågsstation	Cykelbana saknas "över" busstorget
Kyrkvägen	Mejerivägen - öster Tallbackaskolan	Cykelbana saknas
Kyrkvägen	Öster Tallbackaskolan/Tallåsen - väg 545	Cykelbana saknas Gångbana saknas
Enskild väg	Gång- och cykelbro över väg 73 - väg 539, Muskövägen	Cykelbana saknas Gångbana saknas
väg 225/väg 539	Växtstigen - Källberga	Cykelbana saknas
Djursnäsvägen	Kvastvägen - väg 533	Cykelbana saknas
Björn Barkmans väg	Bredalsvägen - Körundavägen	Cykelbana saknas Smala gångbanor <2 m

### 1.3.4 RiGata-Buss

RiGata-Buss är Trafikförvaltningen i Stockholmsregionens riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik. Handlingen beskriver krav och råd för den fysiska infrastrukturen för att kunna trafikera gator med buss. Information finns för både gatusektioner, linjeföring, korsningar och hållplatser.

## 1.4 Tidigare utredningar

Föregående utredningar som behandlat gatunätet i detaljplanens närområde är en tidigare trafikutredning, åtgärdsvalsstudie för väg 225 och fördjupad utredning av problempunkter längs väg 225.

### 1.4.1 Tidigare trafikutredning 2021

En trafikutredning från 2021 (Norconsult, 2021) gjordes i ett tidigare skede av processen och fokuserade på anpassning av befintligt gatunät utanför planområdet, framför allt villaområdet väster om planområdet.

Den tidigare trafikutredningen från 2021 utredde förutsättningar för att öppna upp lokala säckgator från Ösmos västra villaområde för genomfartstrafik, trafikanalys i valda snitt samt konsekvenser av förändringar i det övergripande trafiknätet. Utredningen konstaterade att det lokala gatunätet bör kompletteras med gångbanor. Ny bebyggelse mot Nyblevägen, mellan Körundavägen och Maria Barkmans väg behöver ta hänsyn till höjdförhållanden eftersom vägen stundtals ligger på bank eller slänt. Det behöver även tas hänsyn till gång- och cykelanslutningar vid nya anslutningar mot Nyblevägen genom att skapa säkra passager.

Utredningen visade att en förtätning enligt strukturplanen är möjlig. Rekommendation ges om att ta fram motsvarande programhandling för vägnätet för att ha en övergripande plan för utveckling av biltrafik- samt gång- och cykelnätet. Rekommendation ges om vidare utredning av vägnätet som avgränsas av Nyblevägen, Maria Barkmans väg och Björn Barkmans väg för att strukturera upp hierarki och funktion för gatorna samt säkerställa helhetslösningen.

### 1.4.2 Åtgärdsvalsstudie för väg 225

Trafikverket har tagit fram en *Åtgärdsvalsstudie för väg 225* (TRV 2014:142). Den innehåller utredningar och åtgärdsförslag på en övergripande nivå kring korsningen vid Maria Barkmans väg och Djursnäsavägen samt korsningen väg 225 och Nyblevägen. Se Appendix A.

### 1.4.3 Fördjupad utredning av problempunkter längs väg 225

Trafikverket har även tagit fram rapporten *Fördjupad utredning av problempunkter längs väg 225*. I dokumentet beskrivs konkreta åtgärdsförslag och effektbedömningar för Nyblevägen och Maria Barkmans väg. Se Appendix B.

## 2 Bakgrund

Följande kapitel beskriver förutsättningarna för trafikutredningen, såväl nuläge som pågående planprogram och detaljplaner.

### 2.1 Nulägesbeskrivning

Ösmo har cirka 4 000 invånare fördelat på 1 650 bostäder. Strax över hälften av bostäderna utgörs av lägenheter och resterande är småhus. I västra delen av Ösmo finns ett villaområde byggt med säckgatustruktur. Närmare pendeltågstationen är bebyggelsen blandad med flerbostadshus. Öster om tågspåren är bebyggelsen glesare med färre bostäder och en väg till Ösmo kyrka från 1300-talet. Figur 2 visar Ösmo i dagsläge.

I grönområdena kring Ösmo finns fornlämningsområden som ska bevaras, se gråstreckade inringade områden markerade med R. Vid planläggning och förtätning i närhet av fornlämning kommer fornlämnings utbredning utredas. De områden som markeras ut får inte inkräktas på, varken permanent eller tillfälligt under exempelvis byggtid.

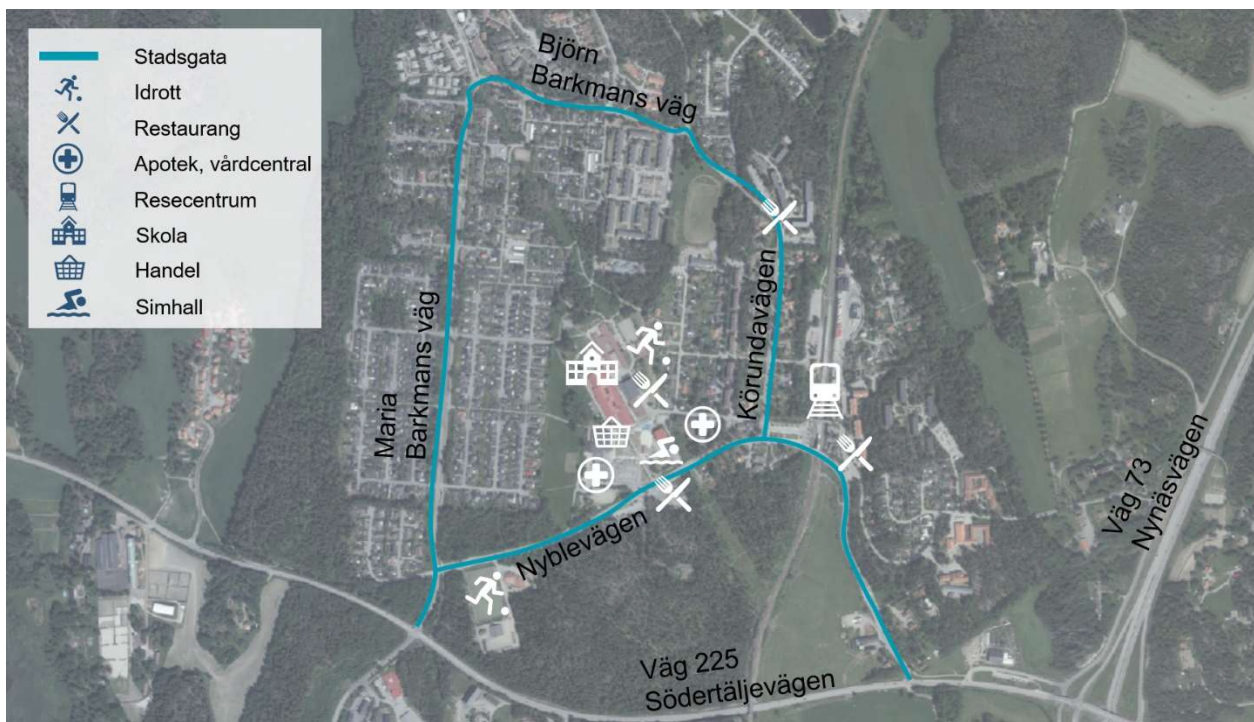
I Ösmo centrum finns i dagsläget Nynäshamns kommuns enda simhall, vilket gör platsen till en viktig målpunkt för både skolklasser och övriga besökare. I strukturplanen utreds ny placering av simhallen men den ska finnas kvar inom Ösmo. Därtill finns även bibliotek, vårdcentral, apotek, restaurang och handel i eller i anslutning till centrum. Se vidare i avsnitt 2.1.1 och Figur 4 nedan.

Vanstaskolan ska flyttas från befintlig plats till ny i etapp 2 söder om Nyblevågen vid Ösmo IP. Även drivmedelsstationen vid centrum ska ersättas och planeras närmare väg 225. Den befintliga kraftledning som sträcker sig diagonalt genom Ösmo ska rivas och förläggas utanför tätorten.

#### 2.1.1 Gatunät

Ösmos befintliga trafikvägnät är generellt separerat för oskyddade trafikanter och motorfordon. Nyblevågen är huvudgata i södra delen av tätorten vilken tillsammans med Körundavågen, Björn Barkmans väg och Maria Barkmans väg bildar en rundkörningsslinga genom orten. Gatufunktionen för dessa gator utgörs av stadsgata enligt Nynäshamn tekniska handbok även om inte samtliga funktioner inryms i befintligt gaturum. Gatustrukturen kring denna rundkörning utgörs av säckgatuprincip där villagatorna skapar ett mer finmaskigt lokalvägnät, men som inte sammankopplas för motorfordon genom centrum.

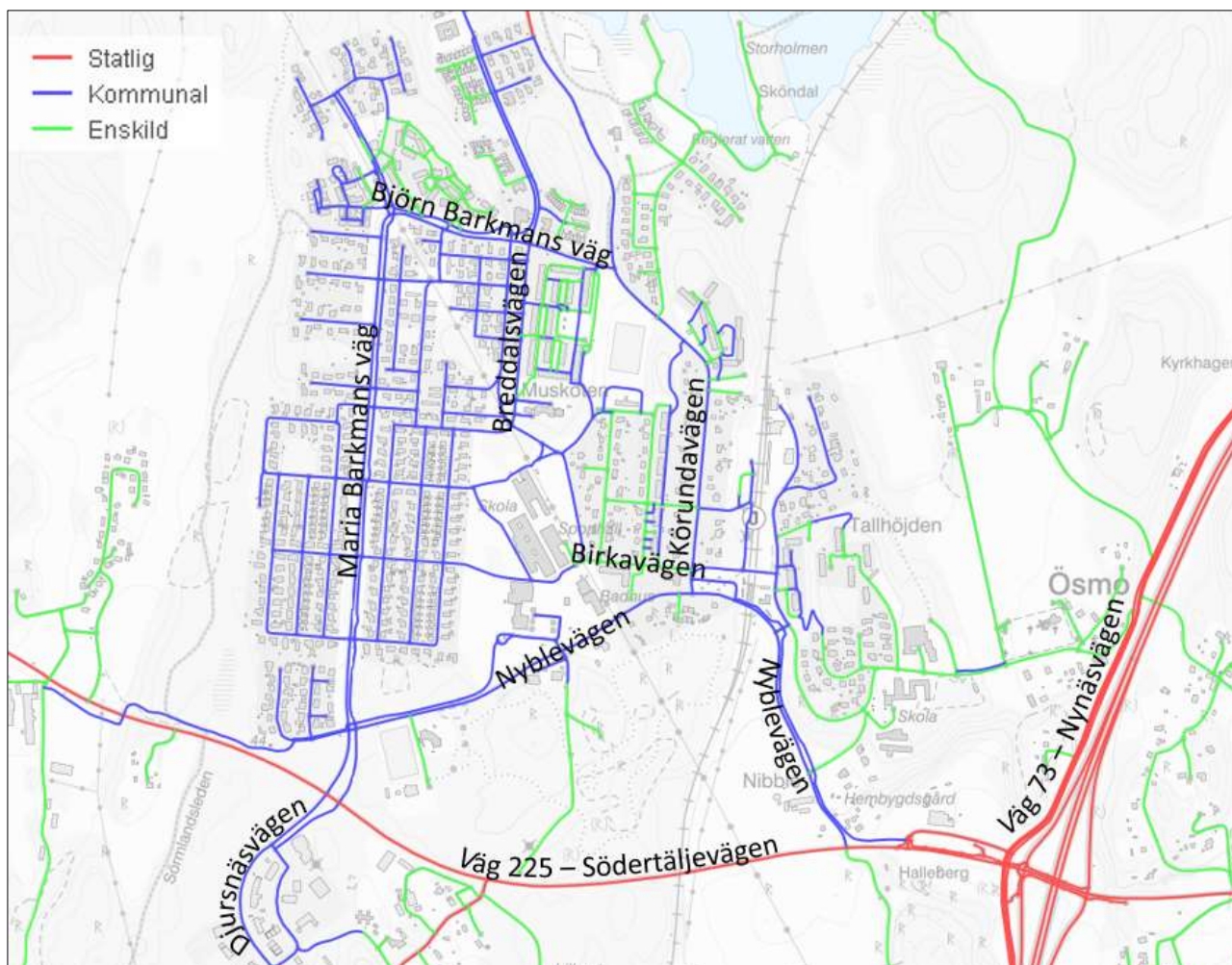
Nyblevågen sträcker sig från korsningen med väg 225 i sydost genom Ösmos centrumkärna och ansluter i väst till Maria Barkmans väg, se Figur 4. Centrum har en parkering i syd och besöks till fots via gång- och cykelvägnät. De stora målpunkterna skola, handel, simhall och bibliotek ligger i södra delen av centrum. I östra delen av orten ligger resecentrum som består av pendeltågstation, busstorg på Sara Carolinas torg och infartsparkering i nära anslutning. Avstånden inom orten är korta och det bebyggda området är cirka 1,5 kilometer i diameter.



Figur 4. Målpunkter och stadsgator i Ösmo.

Nyblevågen är även en omledningsvåg för våg 225 och kan behöva användas av särskilda fordon på grund av järnvågsbron som löper över våg 225. Detta innebär att det finns särskilda krav på Nyblevågen i form av bärighetsklass samt fri höjd och bredd.

Nynåsvågen och Södertåljevågen, öster respektive söder om Ösmo, har Trafikverket som våg hållare. Övervågande delen av gatorna inom orten är kommunala, men ett antal gator nära centrum är enskilda. Det gäller bland annat Birkavågen, se Figur 5 nedan.



Figur 5. Vaghållare i Ösmo samt viktiga gator i området (Trafikverket, 2023).

Väg 225 är Trafikverkets länsväg och är hastighetsreglerad till 70 km/h. Längs utredningsområdet finns det fyra korsningar varav två större korsningspunkter. Det finns inga korsningar i plan för oskyddade trafikanter. Ösmos östra anslutning från väg 225 (korsningen mellan väg 225, Nyblevägen och infart söderut mot Gryt) är en fyrvägs korsning med stopplikt från Nyblevägen och väjningsplikt från den södra anslutningen. Ösmos västra anslutning från väg 225, korsningen med Maria Barkman väg och Djurnäsvägen, är av en större korsningstyp med vänstersvängsfält för svängande in till både Ösmo och Vansta industriområde samt stopplikt från anslutningsvägarna.

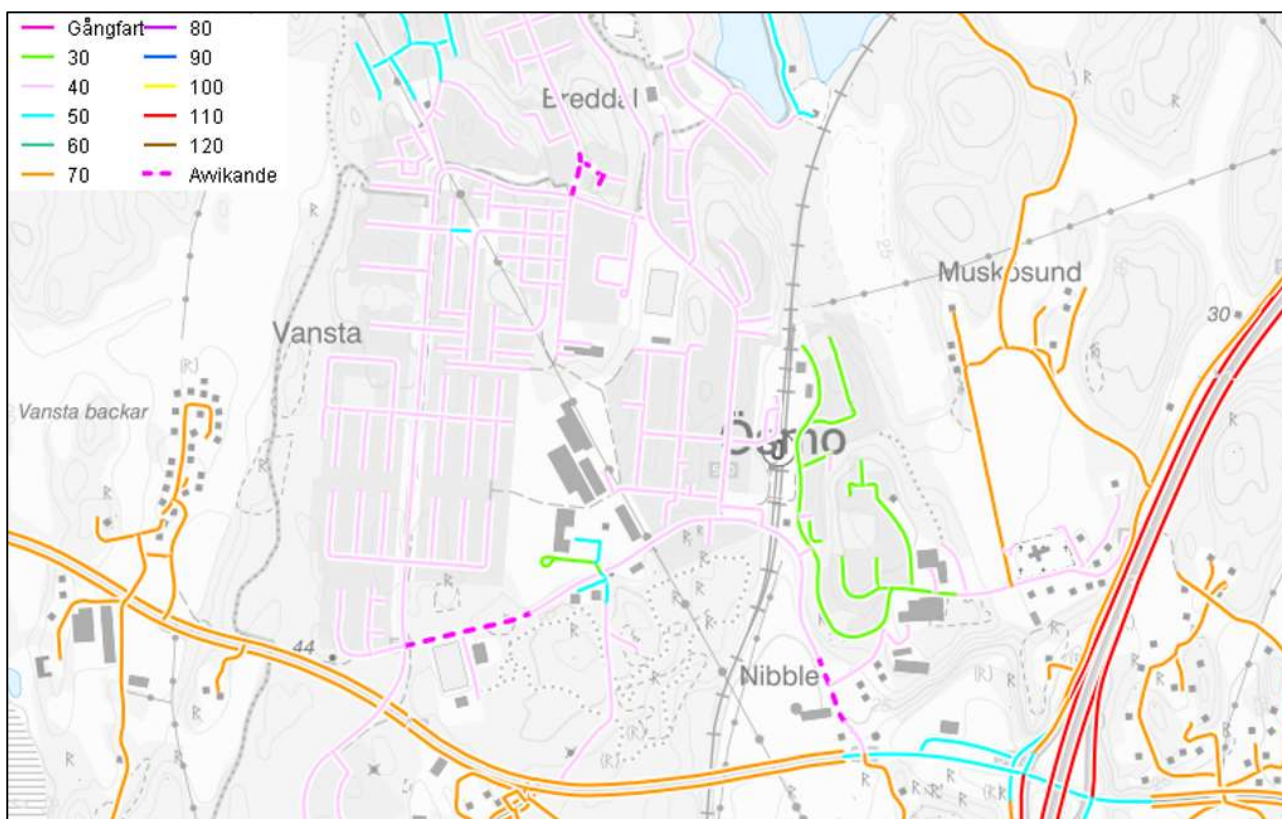
Nyblevägen sträcker sig från korsningen med väg 225 i sydost genom Ösmos centrumkärna och ansluter i väst till Maria Barkmans väg. En gemensam gång- och cykelbana går längs Nyblevägens norra sida med mindre uppbrott vid centrum som följd av befintlig vändslinga för buss samt vid resecentrum på Sara Carolinas torg. I västra delen separeras gång- och cykelbanan från bilvägen av en grönremsa på ett par meter.

Maria Barkmans väg är cirka 1,5 kilometer och sträcker sig från korsningen med väg 255 norrut genom stora delar av Ösmos västra villaområde. Tvärs Maria Barkmans väg går Midgårdsvägen och Asgårdsvägen som stommar till villaområdet, på båda sidor om Maria Barkmans väg. Gatorna i det västra villaområdet har varierande bredd och standard men förutom på Maria Barkmans väg sker gång och cykling generellt i

blandtrafik med undantag för några trafikseparerade gång- och cykelstråk. Den tidigare framtagna trafikutredningen (1.4.1 Tidigare trafikutredning) beskriver villaområdet och de ingående gatorna mer i detalj.

Mellan centrum och Sara Carolinas torg vid pendeltågsstationen sträcker sig Birkavägen som har en gångbana längs södra sidan. I skrivande stund kan gående fritt ta sig från Birkavägen till Ösmo centrum medan biltrafik hindras från genomfart av en bom. Birkavägen ingår i en gemensamhetsanläggning och förvaltas av Ösmo vägförening. Marken ägs dock av kommunen.

Merparten av Ösmos gator har hastighetsbegränsning på 40 km/h. Några få gator har hastighet 30 km/h, till exempel vid Ösmo centrum. En del av Nyblevägen väster om centrum och fram till Maria Barkmans väg har en tidsreglerad hastighetsbegränsning på 30 km/h mellan 06.00 och 18.00 (streckad rosa linje i Figur 6).



Figur 6. Hastighetsgränser i Ösmo (Trafikverket, 2023).

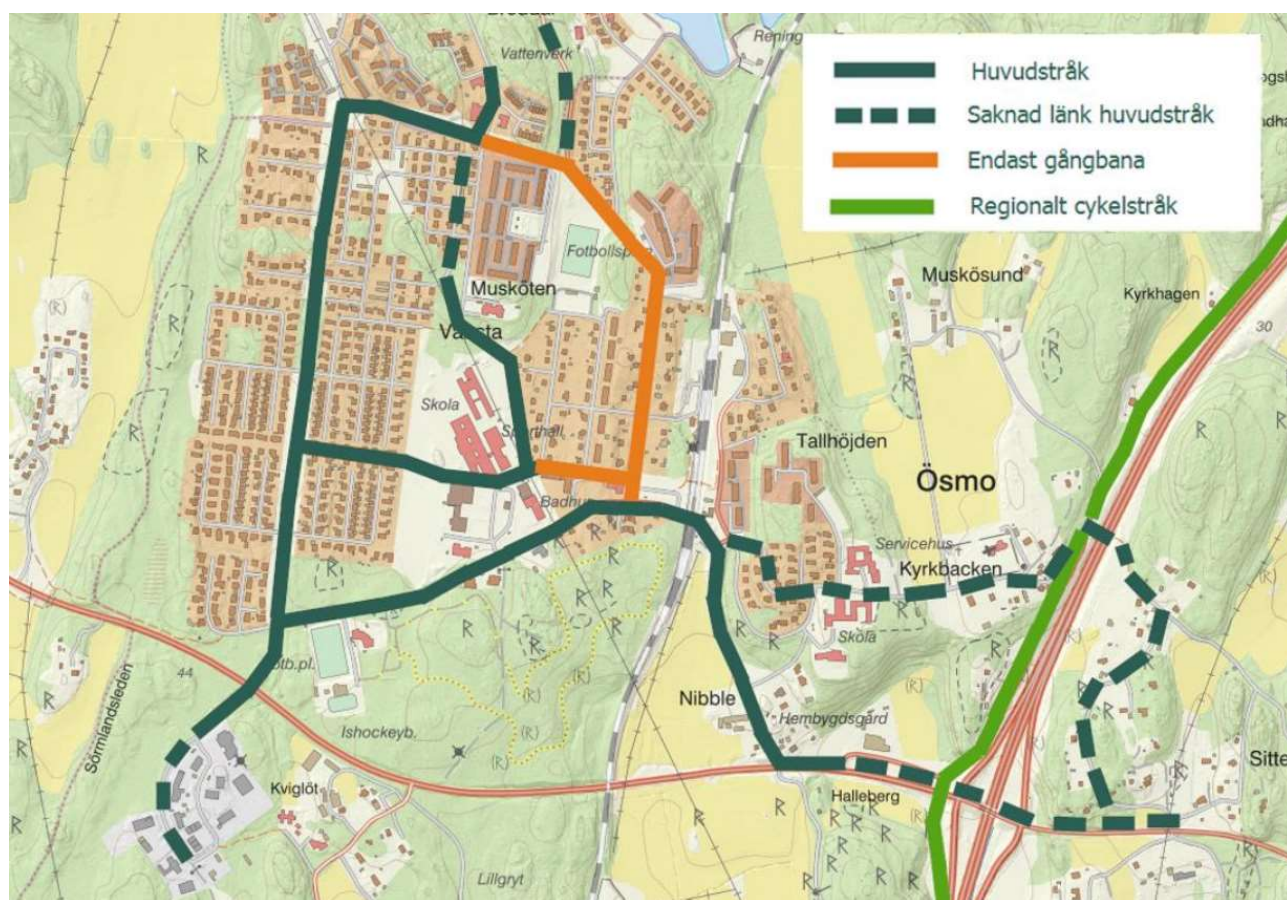
### 2.1.2 Gång- och cykelnät

Generellt finns gångbanor på större gator men cykelvägnätet är inte lika utbyggt. Där cyklister separeras från biltrafik sker det på gemensamma gång- och cykelbanor. Eftersom Nyblevägen och Birkavägen ansluter mot pendeltågsstationen utgör de viktiga stråk för gående och cyklister. Generellt innebär Nyblevägen en viktig länk för gående och cyklister från södra delen av Ösmo (speciellt vid utbyggnation av etapp 2, 5 och Ny skola) samt från andra tätorter västerut. För att öka hållbart resande bör säkra möjligheter att cykla till pendeltåget även för boende i orter väster om Ösmo tillgodose, där Nyblevägen är en delsträcka av denna koppling.

Ösmo ligger i anslutning till det regionala cykelstråket längs väg 545 (Nynäsvägen) i nordsydlig riktning mellan Nynäshamn och Stockholm. För att stärka kopplingar mellan orter i kommunen finns ett prioriterat gång- och cykelstråk mellan Ösmo och Spångbro västerut, längs väg 225, för att stärka förbindelser till

pendeltågsstationer. Nyblevågen är särskilt viktig för gående och cyklister i ett större sammanhang, för koppling till och från Ösmo pendeltågstation. Det gäller boende både i orter väster om Ösmo och söder om Nyblevågen i kommande detaljplaner.

För Ösmo utgår huvudstråket ifrån att bostadsbebyggelsen kopplas ihop med bland annat pendeltågsstationen, centrum och anläggningar för olika fritidsaktiviteter. Andra gång- och cykelvägar ansluter till detta stråk och bildar ett lokalt nät. Gång- och cykelplanen illustrerar befintligt gång- och cykelnät i huvudstråket samt saknade länkar enligt Figur 7.



Figur 7. Gång- och cykelstråk, befintligt och saknade länkar i huvudstråket (Nynäshamns kommun, 2021).

### 2.1.3 Kollektivtrafik

Ösmo trafikeras av pendeltåg (42X, 43 och 43X) vid Ösmo station och infartsparkering finns på båda sidor om tågspåren. Pendeltåget har två entréer där huvudentrén vetter i söder mot Nyblevågens bro över tågspåren i anslutning till Sara Carolinas torg som har sex busshållplatser av god standard (Region Stockholm, 2021). Två av busshållplatserna är i dagsläget reserverade för ersättningstrafik. Busstorget trafikeras av sex busslinjer; 743, 847, 849, 858, 862 och 898.

Vid resecentrum finns även väderskyddade cykelparkeringsplatser och stationen är utrustad med realtidsinformation för pendeltågsavgångar. Pendeltågets norra entré har endast utgång mot väster via passage i plan. För att använda denna norra pendeltågsentré finns ett gångbanetråk mellan bankonstruktion och den norra infartsparkeringen. Nordväst om pendeltågsstationen har Nobina en bussdepå.

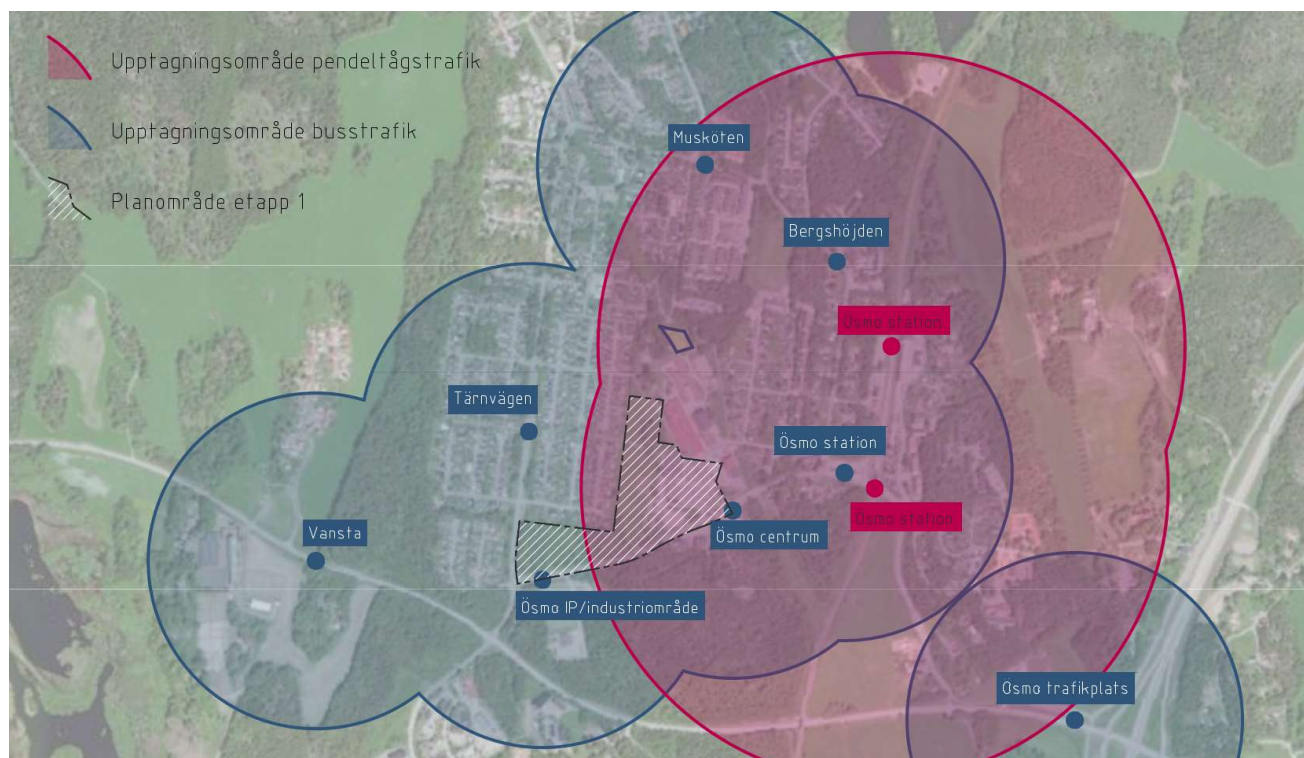
Ösmo har förutom hållplatsen vid Sara Carolinas torg ett antal busshållplatser runtom i tätorten. Längs Nyblevägen finns hållplatserna Ösmo Centrum och Ösmo Industriområde vid befintlig idrottsplats. Figur 8 visar upptagningsområden, enligt avstånd i Stockholmregionens Riktlinjer för planering av kollektivtrafik RiPlan (Region Stockholm, 2021), för pendeltågs- och busshållplatserna vilka täcker in majoriteten av Ösmo.

För att tillgodose god tillgänglighet till kollektivtrafik bör gångavstånd till hållplatser vara lämpliga. Långa gångavstånd har, förutom att det bidrar till en bristande komfort, stor påverkan på den totala restiden vilket kan vara avgörande vid valet mellan kollektivtrafik och bil. Rekommenderat avstånd beror på typ av bebyggelse och typ av kollektivtrafik – kommuntrafik eller regional/stomtrafik. När stomtrafiken ligger inom de angivna avstånden kan den vara ett alternativ till kommuntrafiken.

För flerbostadshus rekommenderar Trafikförvaltningen genom RiPlan (Region Stockholm, 2021) ett längsta gångavstånd på 500 meter. Det motsvarar ett fågelvägsavstånd på 400 meter. För radhusbebyggelse rekommenderas ett längsta verkligt avstånd på 700 meter (550 meters fågelvägsavstånd) och för villabebyggelse i tätort 900 meter (700 meter fågelvägsavstånd).

Stomtrafiken har längre hållplatsavstånd för att kunna erbjuda snabba resmöjligheter för de stora resenärsgруппerna. Det för med sig att gångavståndet blir längre. Stomtrafikens längre acceptabla gångavstånd ersätter inte behovet av att gångavstånden enligt ovan uppfylls. Trafikförvaltningen rekommenderar att bebyggelse inom 900 meter (verkligt gångavstånd) från hållplats eller stationsentré för stomtrafik bedöms ha god tillgång till denna.

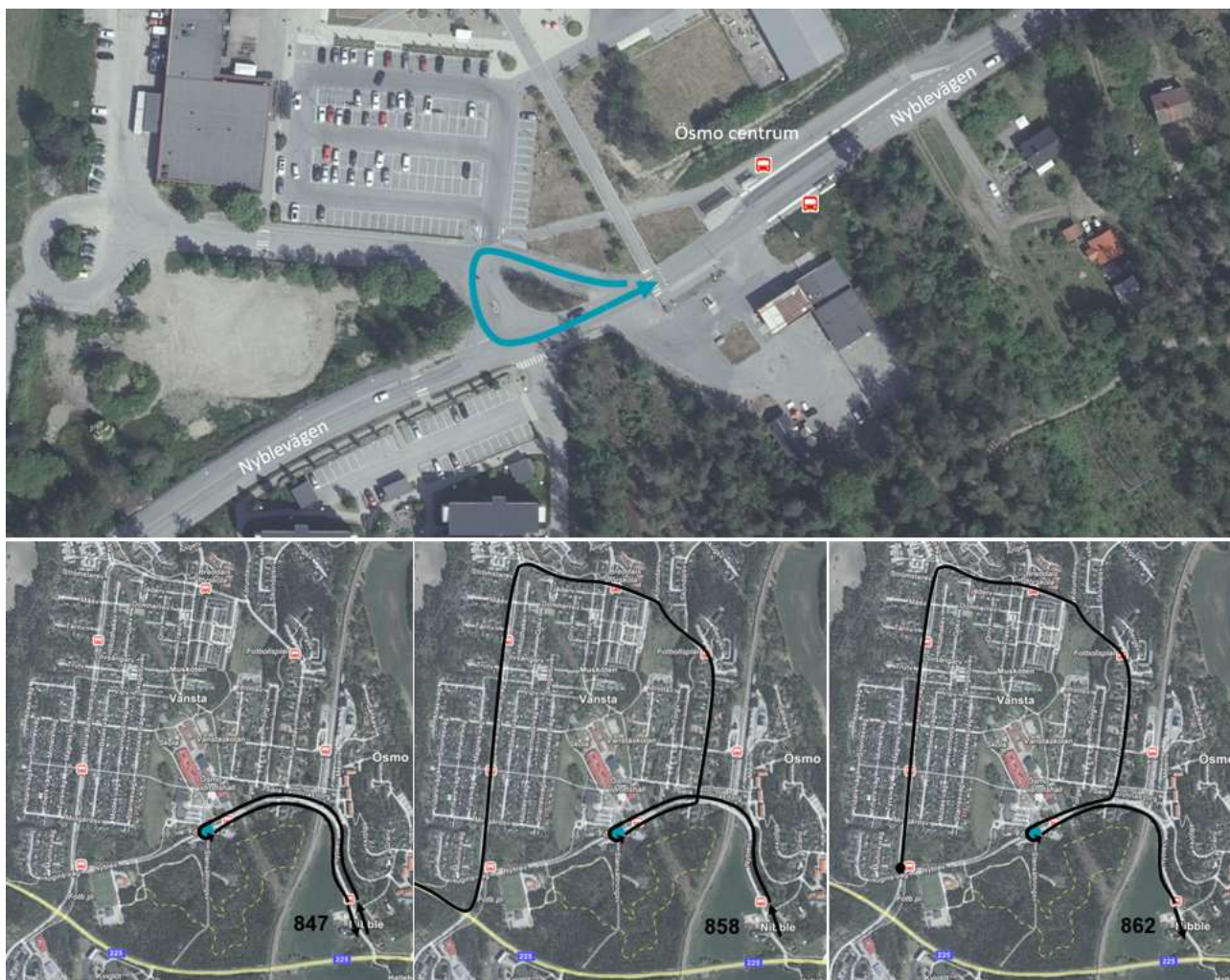
Busshållplatsernas område illustreras med 400 meters radie för lokal trafik. Upptagningsavståndet för pendeltågstationens entréer räknas som 700 meter. Området med befintliga hållplatser visas i Figur 8.



Figur 8. Upptagningsområde för busstrafik (400 m) och pendeltåg (700 m) inom Ösmo.



I dagsläget vänder busslinjerna 749, 858 och 862 vid en centralt placerad vändslinga, se Figur 9. Vändning sker för att kunna trafikera Ösmo C som del av slinga genom övriga Ösmo men också för vändning och reglering (inväntande av tidtabell). Dagens placering av vändslinga innebär dock delvis en krock med planerad exploatering av centrala Ösmo, delvis en mindre stadsmässig funktion och utseende än vad som eftersträvas med exploateringen.



Figur 9. Befintlig vändslinga för buss (Lantmäteriet, 2023) samt tur för linjerna 847, 858 och 862.

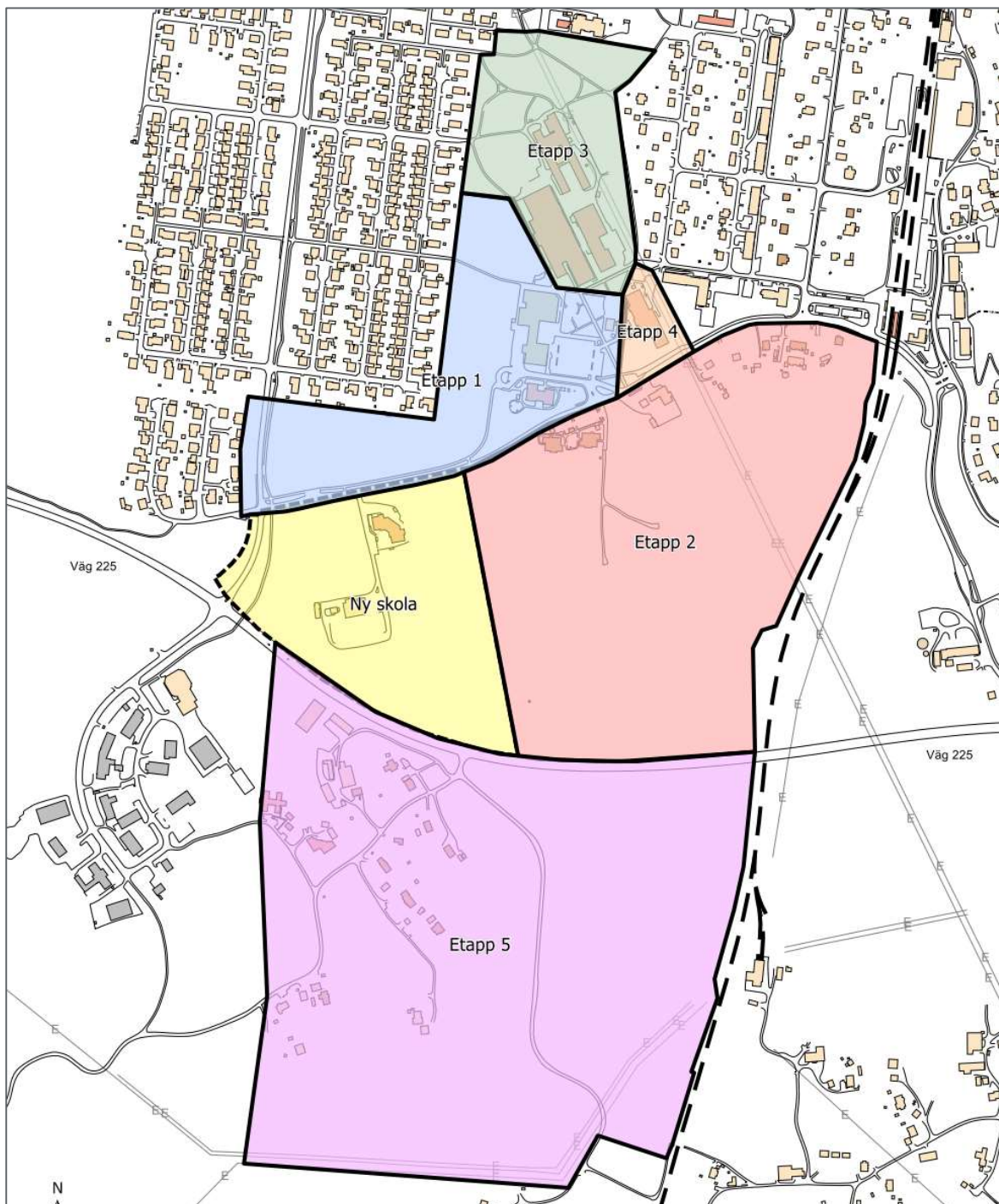
Ösmo centrum trafikeras av samma linjer som Ösmo station och har en (samlad) turtäthet på ungefär 20-minuterstrafik i rusningstrafik. Ösmo industriområde (IP) har en lägre turtäthet, eftersom en del busslinjer vänder i vändslingan vid Ösmo centrum, med knappt 30-minuterstrafik under högtrafik. Hållplatslägena längs Nyblevägen trafikeras av busslinjen 783 och längs Maria Barkmans väg trafikeras linje 858.

### 2.1.4 Leveranser och avfallshantering

Områdets centrala delar planeras i och med förslaget att ombildas och befintlig hantering av leveranser och avfall behandlas därför inte.

## 2.2 Pågående planprogram och detaljplaner

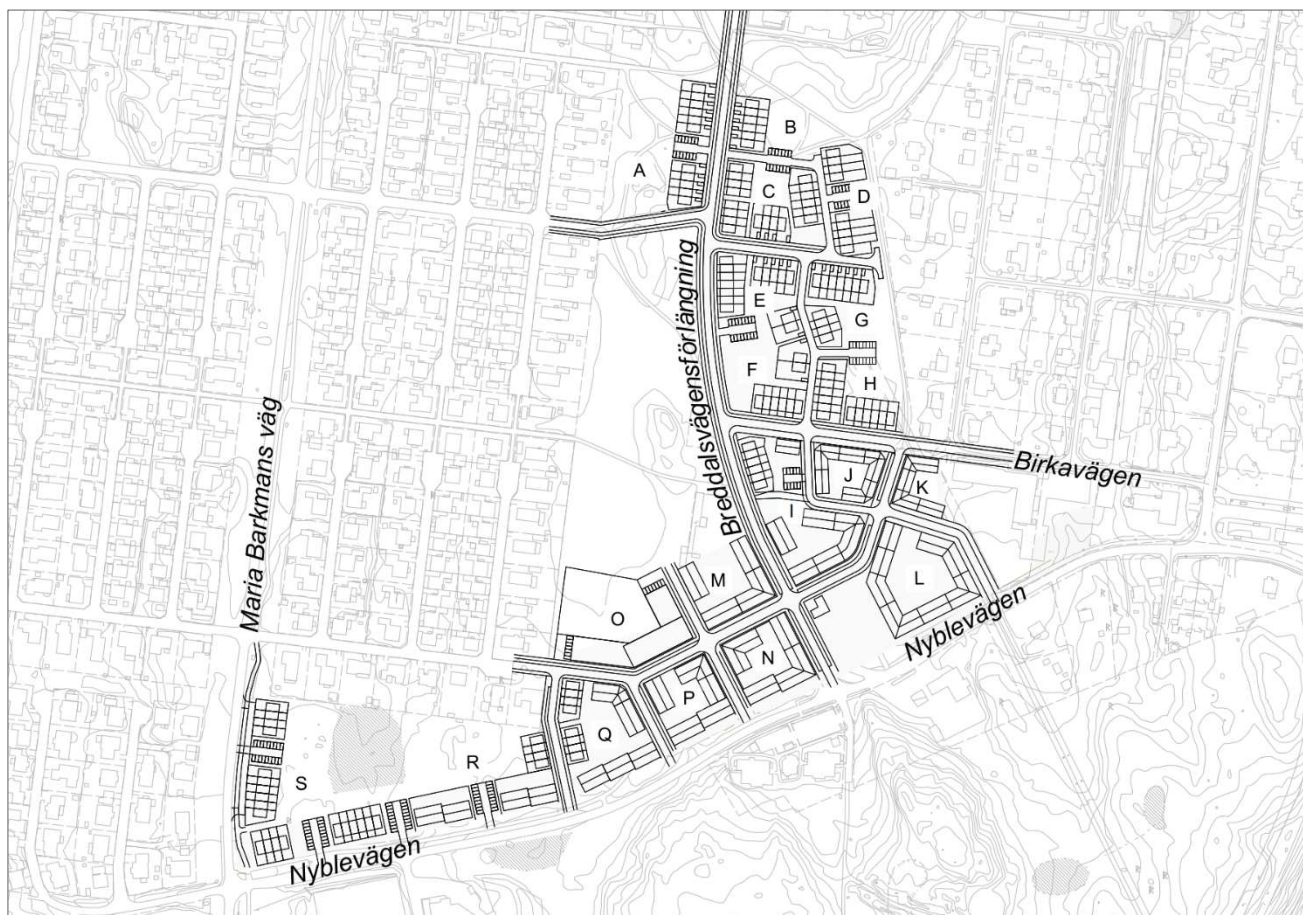
Projektområdet har delats upp i sex etapper, se Figur 10. Planarbetet med etapp 1 pågår men denna trafikutredning har tagit hänsyn till samtliga etapper – framför allt etapp 1, 3 och 4 norr om Nyblevägen då dessa bildar ett sammanhängande område.



Figur 10. Etappindelning av Ösmos strukturplan (Nynäshamns kommun, 2021).

### 2.2.1 Fördjupad strukturplan för etapp 1, 3 och 4

Etapp 1, 3 och 4 är lokaliserade norr om Nyblevågen och innefattar bland annat ny utformning av både centrum och gatustruktur. Planen innebär kvarter A till S innehållande centrum med service och handel (I, N, L), förskola och äldreboende (O) samt bostäder i varierande former. Kvartersindelningen redovisas i Figur 11. Mellan förlängningen av Breddalsvägen och villaområdet i väster planeras en större park.



Figur 11. Kvartersindelning i den fördjupade strukturplanen för etapp 1, 3 och 4 med preliminära byggnadsstrukturer (Arkitema, 2023).

### 2.2.2 Etapp 2 och Ny skola

Etapp 2 och Ny skola omfattar ett större område söder om Nyblevågen ner till väg 225. I öster begränsas områden av pendeltågspåren och i väster av Maria Barkmans väg.

Inom Etapp 2 på cirka 22 hektar planeras 200–300 nya bostäder i form av flerfamiljshus, radhus, kedjehus och parhus. Därtill planeras lokaler, förskola samt offentliga miljöer såsom gator, park och natur. Bebyggelsen kommer behöva ta hänsyn till både kuperad terräng och fornlämningar.

Etappen Ny skola innebär flytt av Vanstaskolans verksamhet från befintligt centrum till närheten av Ösmo Idrottsplats.



### 3 Trafikanalys

För att säkerställa att framtida trafikmängder kan inrymmas inom föreslagen vägstruktur samt som underlag till bullerutredning görs en alstringsberäkning för tillkommande bostäder för etapp 1, 2, 3, 4 och Ny skola. Trafikalstring fördelas ut på vägnätet. En uppräkningsberäkning av trafiken fram till år 2040 görs inte på de mindre lokala vägarna eftersom det då skulle riskera en dubbelräkning av trafik. Trafikuppräkningsberäkning kan senare bli aktuellt att göra på väg 225 då den påverkas av utveckling ur ett större perspektiv. För varje tillkommande etapp för *Utveckling av centrala och södra Ösmo* bör en trafikstring genomföras och fördelas ut på det lokala vägnätet.

### 3.1 Trafikmängder nuläge

Nynäshamns kommun har uppmätta trafikmängder (årsdygnstrafik, ÅDT) från år 2012, se Figur 13. Eftersom det saknas en beräknad mätpunkt på Nyblevågen direkt öster om planerad förtätning, exploatering och centrumutveckling har en bedömning av trafikmängd i punkt A gjorts, se Figur 13.



Figur 13. Mätpunkter och mätvärden ÅDT från år 2012, Nynäshamns kommun.

Eftersom en viss bostadsutveckling har skett inom orten sedan dess har trafiken räknats upp på Nyblevågen och på anslutande vägar mot väg 225, se Tabell 2. Uppräkningstal för området har utgått från Trafikverkets uppräkningsstal (2020) för Stockholms län men eftersom detta förväntas leda till en överskattning av den lokala trafiken i Ösmo har trafikuppräkningsstalen halverats.

Tabell 2. ÅDT fordon/dygn uppräknat för större vägar som ansluter mot väg 225.

Gata	Mättningspunkt	2012 fordon/dygn	2023 fordon/dygn
Nyblevågen	203	2 250	2 470
	204	4 080	4 480
	208	4 170	4 580
	A	3 220	3 540
Maria Barkmans väg	202	2 340	2 560
	209	3 430	3 770

### 3.2 Justering av framtidsscenario

Vanstaskolan kommer att rivas och ersättas med en ny skola i sydvästra delen av Ösmo, se Figur 14. Eftersom befintlig skola ligger inom etapp 3 behöver den beräknade alstringen från befintlig skola dras bort från framtidsscenarioet för år 2040.

Vanstaskolan har i dagsläget 670 elever samt särskola för 20 elever. Det antas att 460 elever (67%) av dessa utgörs av låg/mellanstadiet och 230 elever (33%) av högstadiet. Detta ger en trafikbelastning på 650 fordon/dygn (ÅDT) inklusive nyttotrafik enligt Trafikverkets alstringsverktyg. Antagen trafikfördelning från alstring från befintlig skola baseras på att boende i nordöstra delen av orten passerar Vanstaskolan på väg till arbetet för att lämna barn, se Tabell 3.

Tabell 3. Trafikalstring (ÅDT, inkl. nyttotrafik) och fördelning från Vanstaskolan.


Gata	Mätpunkt	Trafikfördelning	ÅDT fordon/dygn
Nyblevvägen	203	30%	200
	204	65%	420
	208	65%	420
	A	70%	460
Maria Barkmans väg	202	5%	190
	209	15%	100

### 3.3 Tillkommande trafik

Tillkommande trafik från etapp 1, 2, 3, 4 och Ny skola har beräknats med Trafikverkets alstringsverktyg. Verktöget baseras på resvaneundersökningar där de ingående variablerna ger en uppskattning om antal resor och färdmedelsval på aggregerad nivå.

För etapp 1, 3 och 4 planeras 450–750 nya bostäder i form av flerfamiljshus, radhus, stadsradhus, kedjehus och parhus. För etapp 2 planeras 200–300 nya bostäder. Antagen fördelning av dessa kan ses i Tabell 4 nedan. För trafikbelastning antas att maximalt antal bostäder enligt detaljplan byggs ut.

Tabell 4. Antagen fördelning av tillkommande trafik.




Bostadstyp	Fördelning	Min	Max	
	Lägenhet	70%	460	740
	Radhus/parhus	30%	190	310
	Villor	0%	0	0
	<b>Totalt</b>		<b>650</b>	<b>1050</b>

För etapp 1, 3 och 4 planeras bostäder, närbutik, handel kring torget i form av restauranger och mindre butiker, samhällsservice så som äldreboende och eventuell övrig vård samt förskola.

Planförslaget innebär att Priskrossaren (500 kvm BTA) inte kommer att vara kvar. Förutsättningar skapas för en ny, större ICA-butik (200 kvm BTA utökning av verksamhet). Det bedöms även att ytterligare mindre butiker kan tillkomma kring torget (200 kvm BTA). Sammantaget bedöms förändrat handelsutbud inte ge en stor ökning av BTA-ytor. En stor del av befintliga restaurangers och butikers verksamheter kan fortsätta i nya lokaler inom detaljplanen. De verksamheter som förväntas tillkommande bedöms utgöras av totalt 200 kvm BTA restaurang.

I sydvästra delen av Ösmo planeras en ny skola om totalt 900 elever samt sarskola (18 elever) och träningskola (18 elever). Se Tabell 5 för sammanställning av indata till trafikstringen. Den nya skolan kommer att bli större än den befintliga Vanstaskolan som kommer att rivas. Fördelningen av årskurserna bedöms få en större andel barn i högstadiet än Vanstaskolan. Den största delen av skolans ökning har därför lagts inom högstadie medan antal elever inom låg/mellanstadie endast har justerats uppåt till 500 elever från 460 i dagsläget.

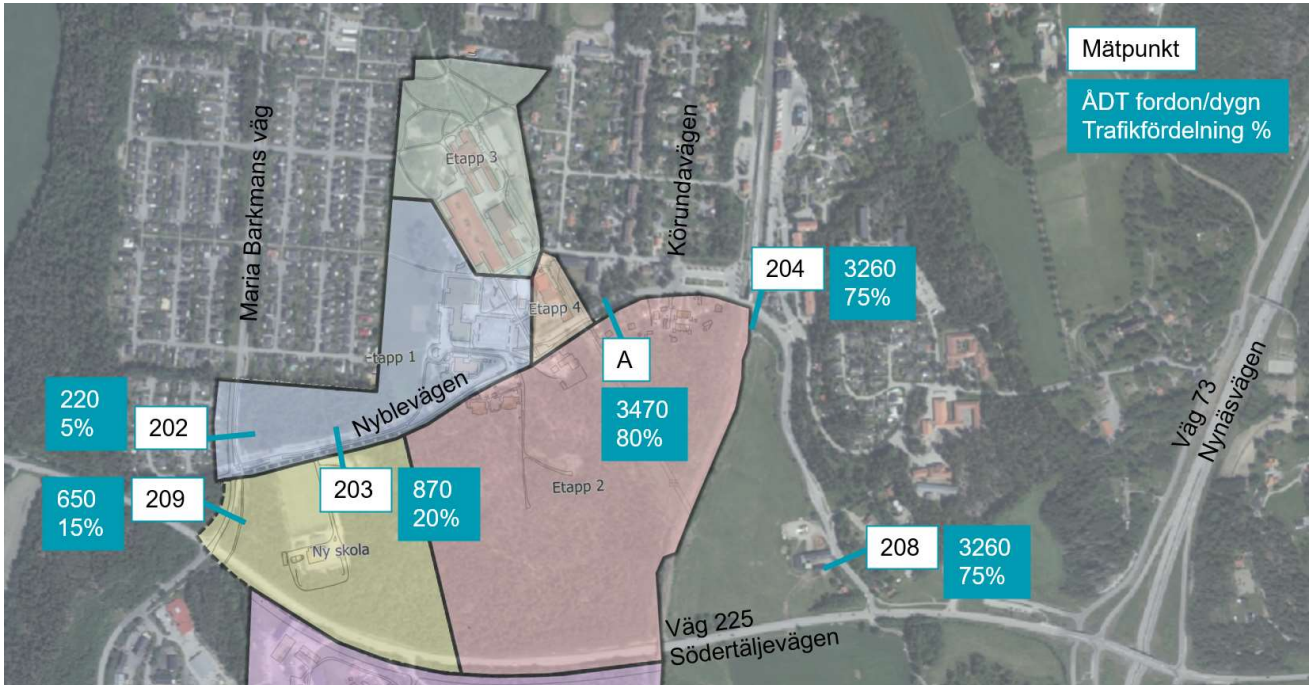
Tabell 5. Sammanställning av indata till trafikstringsverktyget samt beräknad alstring ÅDT (inkl. nyttotrafik)

Typ				Trafikalstring	
	<b>Bostäder</b>	<b>Bostadsenheter</b>	<b>Boende</b>	<b>ÅDT fordon/dygn</b>	<b>procent</b>
	Lägenhet	740	1320	1 310	30%
	Parhus	310	780	1 260	29%
				<b>2 570</b>	<b>59%</b>
	<b>Verksamheter</b>	<b>BTA</b>	<b>Anställda</b>		
	Restaurang	200	3	40	1%
				<b>40</b>	<b>1%</b>
	<b>Anläggningar</b>	<b>BTA</b>	<b>Antal</b>		
	Samhällsservice (äldreboende, övrig vård)	4 600	115 anställda	660	15%
	Förskola	1 600	101 elever	300	7%
	Låg-/mellanstadie	11 300	500 elever	600	14%
	Högstadie/gymnasium		436 elever	180	4%
			<b>1 740</b>	<b>40%</b>	
		<b>Totalt</b>		<b>4 340</b>	<b>100%</b>

Den planerade exploateringen i etapp 1, 2, 3 och 4 samt Ny skola beräknas generera en ÅDT på totalt 3 900 fordon/dygn. Adderas även nyttotrafik (renhållningsfordon, besöks trafik, leveranser) fås en total ÅDT på 4 300 fordon/dygn. Den alstrade trafiken antas fördelas ut på vägnätet med en tyngdpunkt österut<sup>1</sup>, se Figur 14.

<sup>1</sup> Samma trafikfördelning som i tidigare trafikutredning (Norconsult, 2021).





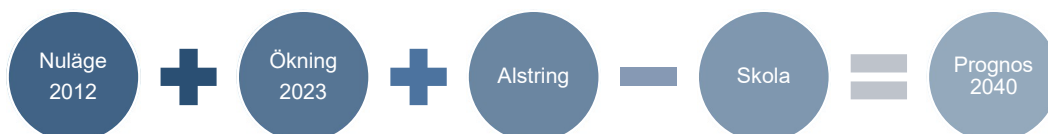
Figur 14. Trafikalstring och fördelning från etapp 1, 2, 3 och 4 samt Ny skola.

Trafikalstring (ÅDT inklusive nyttotrafik) per bostad som blir enligt Trafikverkets trafikalstringsverktyg:

- 1,8 fordonsrörelser per lägenhet
- 4,0 fordonsrörelser per radhus/parhus

### 3.4 Trafikprognos år 2040

För att ta fram en fullständig trafikprognos för år 2040 summeras uppmätta/uppskattade trafikmängder från år 2012, antagen trafikökning till år 2023 och trafikålstning från aktuella detaljplaner inklusive justering av framtidsscenario på grund av flytt och utökning av befintlig skola. Samtliga redovisade trafikciffror avser fordon/dygn ÅDT inklusive nyttotrafik.



De prognosticerade trafikmängderna på Nyblevågen år 2040 varierar mellan 3 100–7 300 fordon/dygn med de största värdena österut. På Maria Barkmans väg uppgår trafikmängden närmast väg 225 till cirka 4 300 fordon, se Figur 15.



Figur 15. Trafikmängder 2040 baserat på uppräknig och trafikålstning från föreslagna detaljplaner.

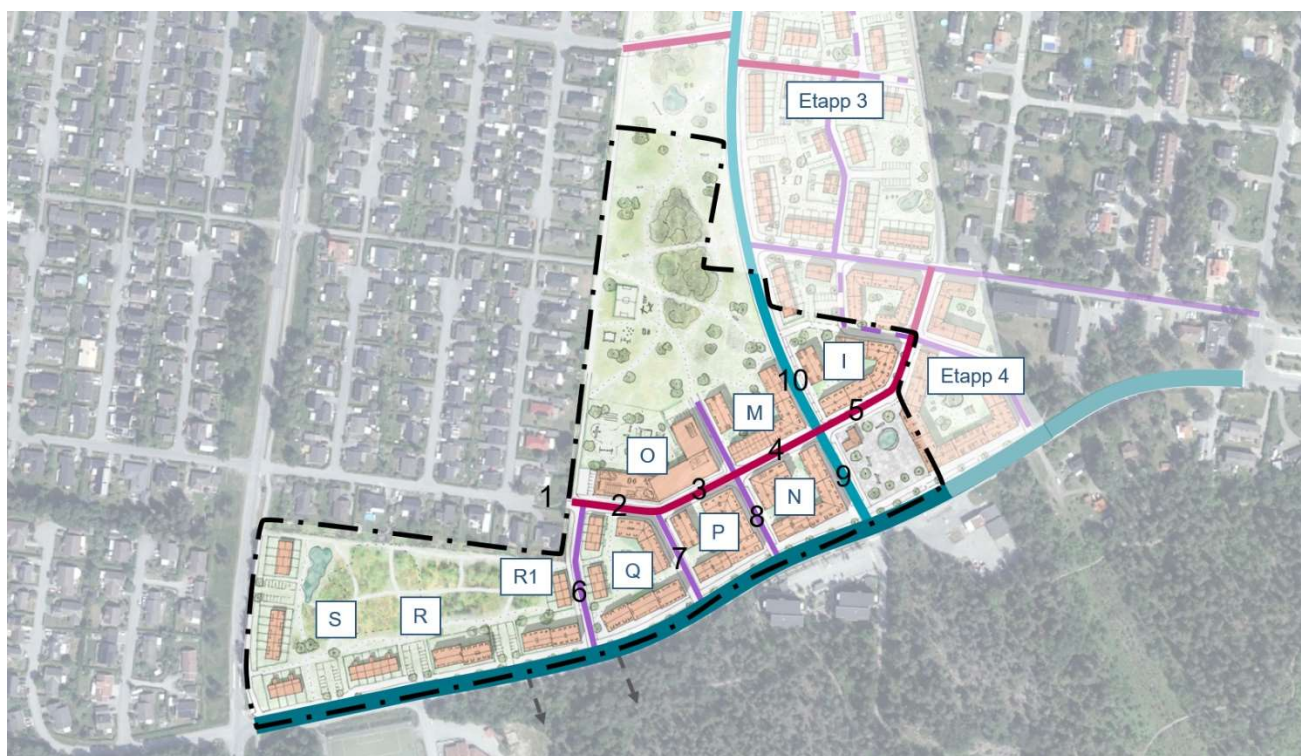
Trafikökningen jämfört med år 2023 är störst i punkt A och uppgår till 85%, se Tabell 6. Eftersom pågående och planerade detaljplaner omfattas av en utbyggnad av 1050 bostäder och tillhörande skola, service och handel är denna ökning rimlig. Ösmo har idag cirka 4 000 invånare och med tillkommande bostäder ökar antalet invånare med 2 100 personer.

Tabell 6. Uppskattade trafikmängder ÅDT (inkl. nyttotrafik) för år 2040 inklusive ny planerad bebyggelse.

Gata	Mätpunkt	2040 fordon/dygn	Trafikökning jämfört med 2023
Nyblevågen	203	3 100	27%
	204	7 300	63%
	208	7 400	62%
	A	6 600	85%
Maria Barkmans väg	202	2 700	6%
	209	4 300	15%

### 3.5 Trafikprognos Etapp 1 år 2040

För att beräkna de lokala trafikmängderna inom kvartersstrukturen har en mer detaljerad alstring för respektive kvarter, bedömd genomfartstrafik, samt fördelning av alstring från nuläget tagits fram. Kvartersindelning och nummersättning på respektive kvartersgata kan ses i Figur 16.



Figur 16. Kvarter och vägsträckor för beräkning av lokala trafikmängder.

#### 3.5.1 Trafikalstring från detaljplan

Uppskattad mängd genomfartstrafik har baserats på övergripande alstring för etapp 1, 2, 3, 4 och Ny skola.

För beräkning av trafikalstring för kvarter P och de 200 boendeparkeringsplatser i parkeringsanläggningen har 1,8 fordonsrörelser per p-plats antagits. För etapp 3 har uppskattats att 120 bostäder (radhus/parhus) använder sig av Breddalsvägens förlängning samt fortsatta färdvägar inom kvartersstrukturen. Trafikalstringen för etapp 3 baseras på 4,0 fordonsrörelser/bostad.

Tabell 7. Alstrad trafik inom etapp 1 som berör de lokala kvartersgatorna.

Område	Markanvändning	ÅDT inkl. nyttotrafik
O	Förskola	300
	Äldreboende	660
I	Markparkering	30
R1	Radhus	20
Q	Radhus	20
P	P-anläggning 200 boendeparkeringar	360
	P-anläggning alstring ICA	720
Etapp 3	120 bostäder	480

De beräknade och uppskattade trafikmängderna har sedan fördelats i en matris för etapp 1, se Tabell 8.

Tabell 8. Fördelning av trafik % från respektive delområde till respektive vägsträcka (1–10)

	Genomfarts- trafik	O	M	I	R1	Q	P	Etapp 3
<b>1</b>	2,5%	15%	15%	1%	5%	5%	5%	5%
<b>2</b>	2%	15%	15%	1%	5%	100%	5%	5%
<b>3</b>	2%	20%	20%	2%	5%	10%	5%	10%
<b>4</b>	2%	20%	20%	4%	5%	10%	5%	10%
<b>5</b>	2%	5%	5%	1%	2,5%	2,5%	2%	0%
<b>6</b>	0,5%	0%	0%	0%	90%	15%	0%	0%
<b>7</b>	0,5%	5%	5%	1%	0%	70%	10%	5%
<b>8</b>	0,5%	60%	60%	2%	0%	0%	0%	0%
<b>9</b>	2,5%	10%	10%	90%	0%	5%	0%	80%
<b>10</b>	2,5%	5%	5%	95%	2,50%	2,50%	3%	90%

En kombination av trafikfördelning och trafikallstring för lokalgatorna i etapp 1 ger en trafikfördelning på respektive delsträcka enligt Tabell 9.

Tabell 9. Fördelning av trafik ÅDT (fordon/dygn inklusive nyttotrafik) från respektive delområde till respektive vägsträcka (1–10).

	Genomfarts- trafik	O	M	I	R1	Q	P	Etapp 3
<b>1</b>	109	45	45	0,3	0,8	1,2	17,8	24
<b>2</b>	87	45	45	0,3	0,8	24	17,8	24
<b>3</b>	87	60	60	0,5	0,8	2,4	17,8	47,9
<b>4</b>	87	60	60	1,1	0,8	2,4	17,8	47,9
<b>5</b>	87	15	15	0,3	0,4	0,6	7,1	0
<b>6</b>	22	0	0	0	14,4	3,6	0	0
<b>7</b>	22	15	15	0,3	0	16,8	35,6	24
<b>8</b>	22	179	179	0,5	0	0	0	0
<b>9</b>	109	30	30	24,0	0	1,2	0	383,4
<b>10</b>	109	15	15	25,4	0,4	0,6	10,7	431,3

### 3.5.2 Omfördelning av befintlig trafik

Befintliga trafikmängder som får nya resvägar har inkluderats för att ta med resor från befintliga invånare som hittar nya resvägar vid genomförandet av dessa detaljplaner. Den omfördelade trafiken från befintliga invånare förväntas främst belasta Nyblevägen och Breddalsvägens förlängning men även i viss mån gatorna inom kvartersstrukturen.

En omfördelning av befintliga trafikrörelser sker i och med den nya kvartersstrukturen och nya färdvägar som öppnas upp för motorfordon. Baserat på BTA för befintliga verksamheter och alstring för närbutik, detaljhandel, restaurang och samhällsservice fås en alstring för ÅDT på cirka 500 fordon/dygn inklusive nyttotrafik. De ändrade trafikrörelserna från befintliga trafikmängder för nuläget (2023) har fördelats om på Nyblevägen och det nya lokal vägnätet, se Tabell 10.

Tabell 10. Omfördelning av befintlig trafik från nuläge.

	Genomfartstrafik öst-väst		Genomfartstrafik norr-söder		Torget	
	%	ÅDT	%	ÅDT	%	ÅDT
<b>1</b>	5%	124	0%	0	20%	100
<b>2</b>	5%	124	0%	0	20%	100
<b>3</b>	5%	124	0%	0	20%	100
<b>4</b>	5%	124	0%	0	20%	100
<b>5</b>	5%	124	0%	0	5%	25
<b>6</b>	0%	0	0%	0	0%	0
<b>7</b>	0%	0	0%	0	15%	75
<b>8</b>	0%	0	0%	0	0%	0
<b>9</b>	2%	49	5%	56	25%	125
<b>10</b>	0%	0	5%	56	20%	100

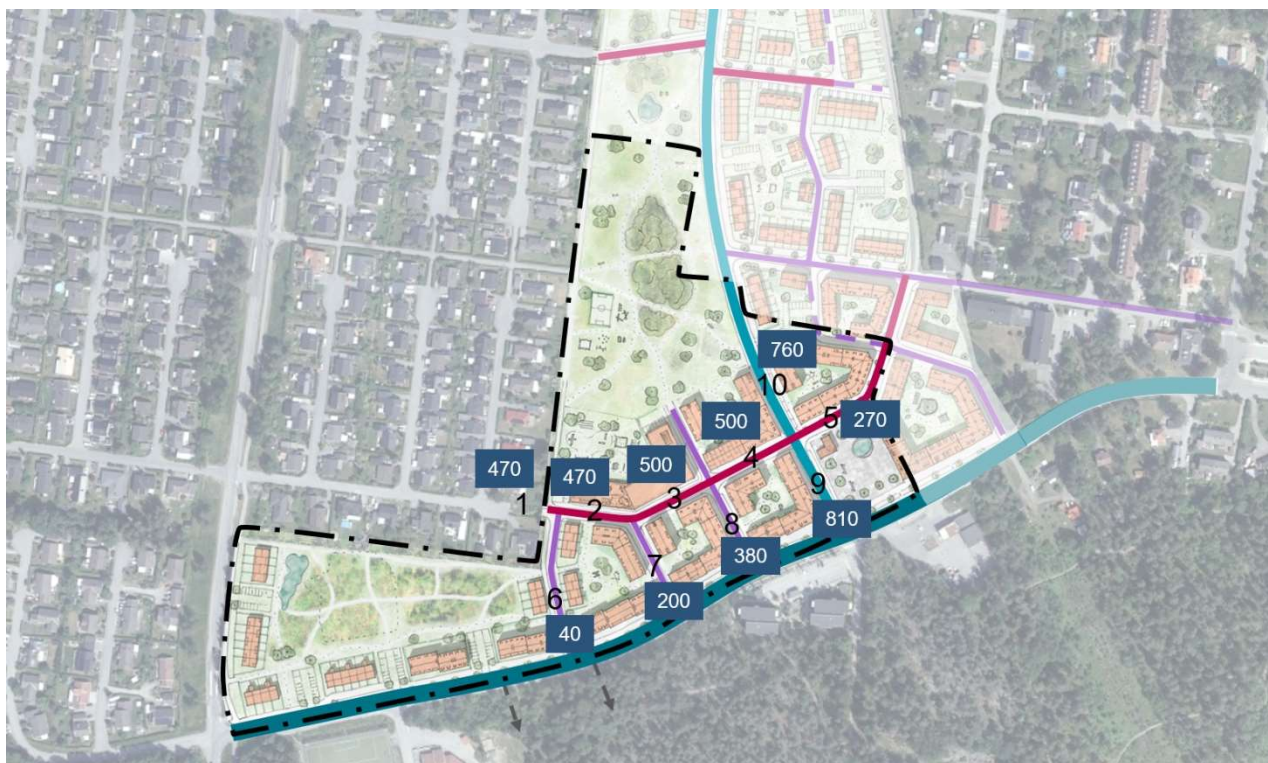
### 3.5.3 Resultat för etapp 1 år 2040

En summering av fördelning av tillkommande trafik och omfördelning av befintlig trafik ger nya trafikmängder på lokalatorna inom kvartersstrukturen på mellan 50 och 800 fordon/dygn inklusive nyttotrafik, se Tabell 11.

Tabell 11. Totaltrafik, ÅDT inklusive nyttotrafik, per delsträcka inom kvartersstrukturen (summerat Tabell 9 och Tabell 10).

	Fördelning av tillkommande trafik	Omfördelning av befintlig trafik	Totalt
1	242	224	465
2	243	224	467
3	275	224	499
4	276	224	500
5	125	149	274
6	40	0	40
7	128	75	203
8	380	0	380
9	577	231	807
10	607	156	763

Trafikmängderna för respektive delsträcka kan ses i Figur 17. I dessa siffror ingår fördelning av tillkommande trafik från detaljplan 1,2 3 och 4 samt Ny skola samt även ändrade trafikrörelser från befintliga trafikmängder för nuläget (2023).



Figur 17. Uppskattade trafikmängder (ÅDT inklusive nyttotrafik) inom kvarterstrukturen för etapp 1.

### 3.6 Möjlighet till normativ planering

Eftersom Trafikverkets uppräkningsstal och alstringsverktyg är prognosinriktade blir beräknade trafikmängder högre än vad som är hållbart ur ett långsiktigt perspektiv. En viss justering av trafikallstringen fram till år 2023 har gjorts för att inte överskatta trafikmängderna. Eftersom pågående och kommande detaljplaner är så omfattande görs ingen generell trafikuppräknings till år 2040. Majoriteten av den tillkommande trafiken förutsätts utgöras av dessa detaljplaner och genomfartstrafiken bedöms vara begränsad.

Däremot finns en möjlighet att öka andelen hållbara resor inom trafikallstringen. I Trafikverkets alstringsverktyg har ingen justering av de uppskattade trafikerna gjorts med hänsyn till hur kommunen arbetar med kollektivtrafik, gångtrafik, cykeltrafik, biltrafik och mobilitetsåtgärder utan standardvärden har använts genomgående i beräkningarna. Skulle maxvärden för hur kommunen arbetar med dessa frågor inkluderas i allstringen fås en total trafikallstring på 2 400 fordon/dygn för etapp 1, 2, 3 och 4 samt Ny skola. Jämfört med normalvärdet för allstringen på 4 300 fordon/dygn är det en minskning på 45%.

Ett alternativ till prognosstyrd planering är målstyrd eller normativ planering. En sådan planering innebär på att kommunen sätter upp mål för hur de önskar att kommunen ska utvecklas och därefter genomför åtgärder för att nå målen. Kommunens Hållbarhetsprogram (Nynäshamns kommun, 2022) (Nynäshamns kommun, 2022) antaget av Kommunstyrelseförvaltningen har inom hållbarhetsmålet *Transporter* specificerat delmålet 1.4:

*"Kommunen skapar förutsättningar för ett hållbart resande i hela Nynäshamns kommun och år 2030 har andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ökat till 56 procent av färdmedelsfördelningen".*

För att arbeta normativt och planera för en ökad andel hållbara resor behöver åtgärder för detta genomsyra planeringen på alla plan. En ökad andel hållbara resor leder till minskad klimatpåverkan men även till högre trafiksäkerhet och minskat buller. Åtgärder för att möjliggöra och uppmuntra till fler resor till fots, med cykel och kollektivtrafik kan dessutom vara kostnadseffektivt. Detta eftersom det kan minska behovet av större infrastrukturåtgärder för att hantera en ökad mängd motorfordonstrafik.



## 4 Övergripande trafikstruktur

Nedan beskrivs den föreslagna trafikstrukturen ur ett övergripande perspektiv.

### 4.1 Gatunät

För planförslaget föreslås att begrepp från Nynäshamns tekniska handbok används för struktur av ny gatuhierarki där gatornas funktioner är det centrala. Bredder kan komma att frångå typsektioner i Teknisk Handbok för att passa platsen. Funktioner såsom leveranser och särskild avfallshantering eller närhet till rekreationsområden är aspekter som kan påverka funktioner och därmed eventuellt breddbehovet.

**Stadsgata** har funktionen att vara stadens huvudstråk. Stadsgatan används till största delen av andra än boende och verksamhetsidkare utmed gatan. Mötande buss är dimensionerande för körbanan. Byggnader med boende och verksamheter finns på gatans båda sidor och i direkt anslutning till gaturummet samt ett flertal entréer vänder sig ut mot gatan. Gång- och cykelbana finns på båda sidor och en skiljeremsa (möbleringszon) bestående av till exempel trädrad och andra funktioner ligger mellan körbana samt gång- och cykelbana. Beroende på gatans trafikmängder kan långsgående parkering anläggas i skiljeremsa.

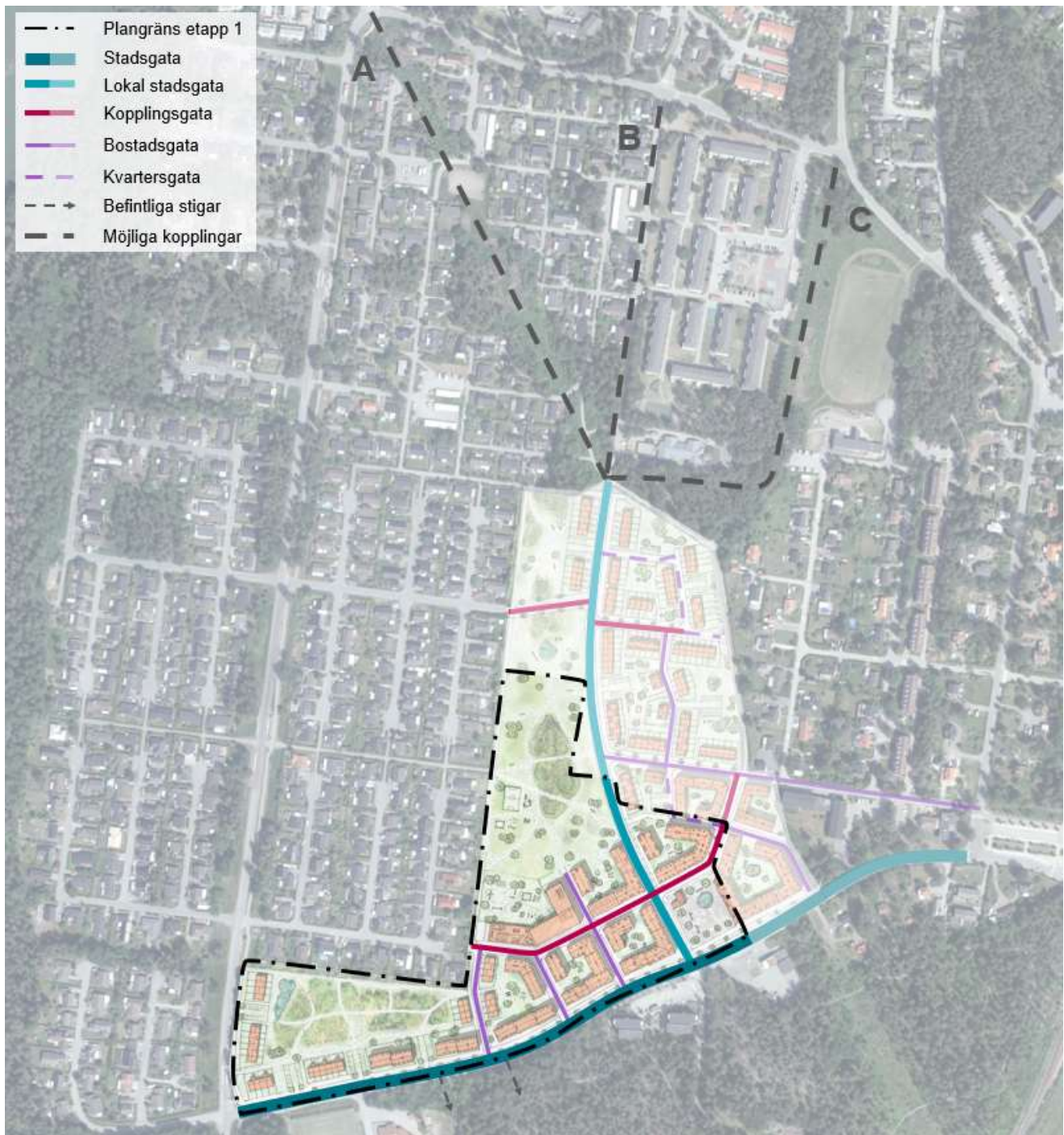
**Kopplingsgata** har funktionen att binda samman stadsgator och används som genomfart. En stor del av trafiken är andra boende och transporter till verksamheter längs gatan. Mötande lastbilstrafik och personbil är dimensionerande för körbanan. Byggnader med boende och verksamheter finns på gatans båda sidor och i direkt anslutning till gaturummet samt ett flertal entréer vänder sig ut mot gatan. Gemensam gång- och cykelbana finns på ena sidan av gatan och endast gångbana på den andra sidan. Skiljeremsa (möbleringszon) bestående av till exempel trädrad och andra funktioner ligger mellan körbana samt gång- och cykelbanan där långsgående parkeringsplatser kan anläggas om trafikmängderna tillåter.

**Bostadsgata** förekommer i bostadsområden där mindre verksamheter kan förekomma. Det är övervägande boende på båda sidor gatan i flerfamiljshus och småskaliga verksamheter. Genomfartstrafik förekommer till viss del och parkerings ska ske på respektive fastighet alternativt friliggande parkeringsyta. Gångbanor finns längs minst en av gatans sidor och mötande personbil och cykel är enligt Teknisk Handbok dimensionerande.

**Kvartersgata** används endast av boende och besökare utmed gatan och har en kortare funktion än bostadsgata (under 150 meter). Generellt förekommer inte genomfartstrafik och gående och cyklister färdas i blandtrafik.

Nyblevägen har den viktigaste funktionen genom Ösmo i form av huvudstråk (se Figur 18), både för persontrafik med bil, gång och cykel samt leveranser. Förlängningen av Breddalsvägen sträcker sig genom exploateringsområdet och innebär en ny koppling genom centrum mellan södra och norra Ösmo som inte funnits tidigare. Gatan föreslås som en här kallad lokal stadsgata, eftersom gatan blir som en ryggrad i det nya området och funktionen blir en typ av huvudstråk för området. Dock bör genomfartstrafik begränsas och planen är att en park förläggas på ena sidan.

Tvårs stadsgatorna föreslås kopplingsgator för att knyta ihop trafiknätet. För Birkavägen gäller kopplingsfunktionen främst för gående och cyklister, medan funktioner för motorfordon snarare är som bostadsgata. Ytterligare bostadsgator föreslås vara de kortare gator som finns inom strukturen. De kortare gatorna längre från centrum, i exploateringsområdets norra del, föreslås ha funktionen kvartersgata. Se illustration över gatuhierarki i Figur 18.



Figur 18. Föreslagen gatuhierarki och inspel till kopplingar utanför detaljplanegränser.

Utanför planområdet finns alternativ för hur exempelvis förlängningen av Breddalsvägen ska ansluta. Tre alternativ är under utredning; nuvarande kraftledningsstråk (A), Breddalsvägen genom breddning (B) och strax väster om Viksängens idrottsplats (C).

Söderut, i kommande etapper, bör befintliga stråk som används i dagsläget tas hänsyn till. Exempelvis gäller det de stigar som trampats upp söderut från Nyblevägen, utan direkt koppling till befintliga passager.

## 4.2 Gång- och cykelnät

För gående och cyklister är Nyblevägen särskilt viktig i ett större sammanhang för koppling till och från pendeltågstationen. Det gäller boende i orter väster om Ösmo och söder om Nyblevägen i kommande detaljplaner vilket innebär att Nyblevägen har en regional funktion. Nyblevägen utgör även en viktig koppling för boende i sydvästra Ösmo.

Birkavägen utgör en viktig lokal koppling från Ösmos västra och centrala delar. För att uppmuntra till gång och cykel som färdmedel till pendeltåget, även för barn och unga, bör Birkavägen utformas på sådant sätt att oskyddade trafikanter prioriteras. Med en sådan utformning sänks generellt hastigheten och genomfartstrafiken minskar. Birkavägen har en huvudkopplingsfunktion för gående och cyklister.

Även Breddalsvägens förlängning innebär en huvudkoppling i gång- och cykelstråket eftersom det är en ryggrad genom det nya centrumet och gynnar boende i både befintlig och planerad miljö.

Ett antal sammankopplande gator fungerar som lokala kopplingar som bedöms vara av intresse för allmänheten som rör sig i både öst-västlig och nord-sydlig riktning. För kommande detaljplaneetapper ansluts fler gator till och genom Ösmos nya centrum och skapar större finmaskighet för gång och cykel.



Figur 19. Föreslagna nivåer av gång- och cykelnät utifrån identifierade målpunkter.

På Nyblevägen föreslås att cykeltrafik separeras från motorfordon. På övriga gator förväntas trafikmängder och hastigheter vara lägre och cyklister föreslås cykla i blandtrafik. Utformningar som undersöks är separerad gång- och cykelväg alternativt någon form av cykelgata.

Nyblevägen har en viktig funktion som regional cykelkoppling eftersom det ingår i stråk för hållbart resande i kombination med pendeltågstationen i östra Ösmo.

### 4.3 Kollektivtrafik

Tillgång till kollektivtrafik är en viktig förutsättning för hållbart resande. Närhet till pendeltågstation gör Ösmo till en attraktiv ort även för pendlare. Busstrafiken lokalt behöver dock också vara användbar, särskilt för planerad exploatering med mer tätbefolkade områden, för att öka hållbart resande.

#### 4.3.1 Hållplatser

Hållplatserna som berörs vid etapp 1 är Ösmo centrum och Ösmo Industriområde.

Vid Ösmo centrum prioriteras trafiksäkerhet och tillgång till kollektivtrafik. Närheten till torg och servicefunktioner ger förutsättningar för att mycket folk rör sig i området. För att hålla nere hastigheten och göra det säkrare föreslås enkel stopphållplats. Hållplatstypen är enkel att angöra och bekväm för stående resenärer samt medför stopp för bakomvarande trafik. Det bedöms inte ge en fördel med dubbla hållplatslägen i detta läge eftersom det samtidigt skulle blockera stora delar av sträckan längs Ösmo centrum.

Vid Ösmo IP är hållplatslägena placerade relativt nära Maria Barkmans väg och kapaciteten för motortrafik bör tas hänsyn till. Enligt RiGata-Buss bör hållplatsen inte vara utformad som stopphållplats med hänsyn till att intilliggande hållplats Ösmo centrum föreslås bli utformad så. Hållplatstypen föreslås därmed vara fickhållplats och utökas till normal bredd (Region Stockholm, 2021) jämfört med i dagsläget. Hållplatstypen är mindre bekväm för resenärer i och med sidoförflyttningen men har fördelen att störningen för trafik på körbanan blir liten. För att möjliggöra tidsreglering (Region Stockholm, 2023) och eventuella stopp av skolresebussar föreslås att denna hållplats har dubbla hållplatslägen.

#### 4.3.2 Vändslinga för busslinjer

För att fortsatt möjliggöra vändning för bussar även efter detaljplanernas exploatering har flera alternativ för en ny lösning av bussvändplats utretts. Det som föreslås är:

- Cirkulationsplats i korsning med Maria Barkmans väg, och
- Tillfällig vändplats på kommande kvarter.

För information om ytterligare utredda alternativ se Appendix C.

En cirkulationsplats vid dagens korsning med Maria Barkmans väg och Hugins väg innebär en naturlig placering och förbättring av befintlig korsningspunkt. Till skillnad från en vändslinga, likt dagens utformning, innebär en cirkulationsplats flera funktioner. Utöver vändning för busslinjerna ger en cirkulationsplats i detta läge hastighetsdämpande effekt för trafik i nordsydlig riktning samt en entrépunkt för både det nya området och Ösmo i stort. Därtill kan det utgöra en lämplig korsningslösning för att hantera tillkommande trafik som alstras av exploateringen. Det finns även gott om plats till förfogande för att säkerställa goda vändningsmöjligheter för busstrafik. Denna lösning förespråkas ut ett övergripande trafikperspektiv och illustreras i Figur 20 nedan.



Figur 20. Alternativ för vändmöjlighet för buss genom cirkulationsplats i korsning med Maria Barkmans väg.

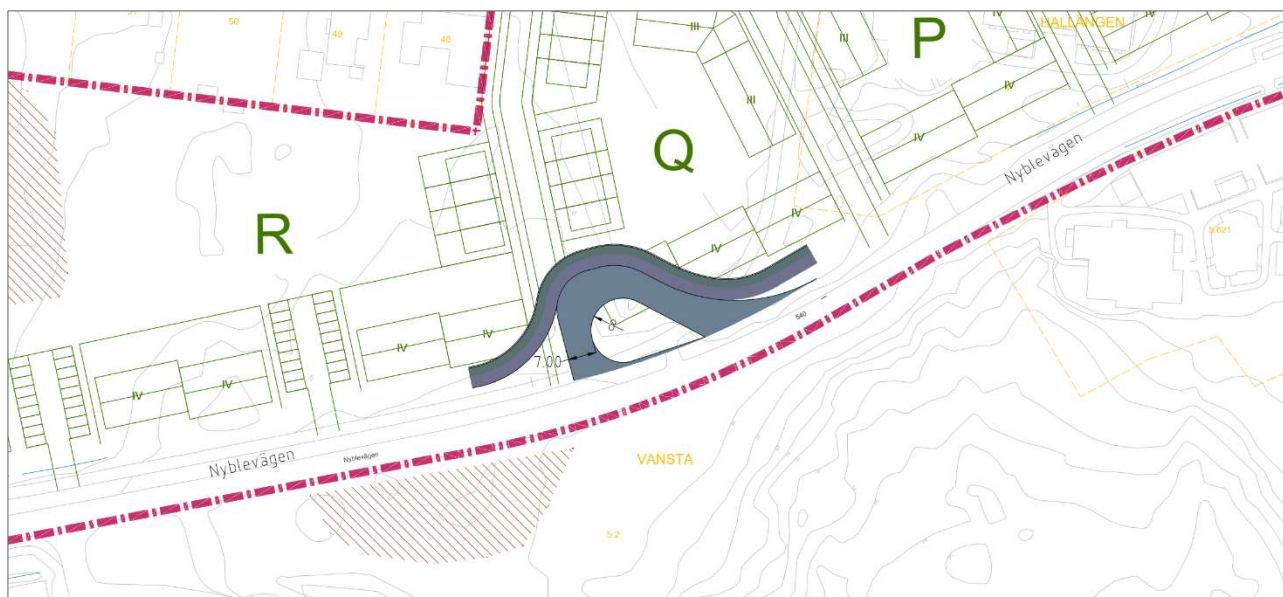
Under utbyggnation av etapp 1 kan en tillfällig lösning vara att placera en vändslinga, likt dagens lösning, på planerad kvartersmark. Det kan ske genom tillfällig markanvändning med etappvis förlängning beroende på tillgänglighet och behov.

Förslagsvis sker placering på kvarter Q för att inte ockupera kvarter i direkt närhet till centrum, se Figur 21. Det innebär att ingen jungfrulig mark<sup>2</sup> tas i anspråk för anläggning av vändplatsen. Vändplatsen kan anläggas på denna plats innan byggnation av parkeringsanläggning påbörjas. Gång- och cykelbanan bör ledas längs utsidan av vändslingan med hänsyn till de sämre siktförhållanden som uppstår för en busschaufför i och med vinkeln på inkörningssträckan.

Dock utgör vändslingan bara en funktion för busstrafik vilket gör att det kan vara svårt att, med tanke på den låga turtätheten, motivera den omväg som vändslingan innebär för gående och cyklister samt den mark som krävs för att anlägga en bussvändslinga. Lösningen är även tillfällig vilket innebär att en annan lösning krävs vid färdigställande av det kvarter som tagits i anspråk.

---

<sup>2</sup> Oexploaterad mark



Figur 21. Förslag på tillfällig vändslinga för buss på kvartersmark.

Befintlig vändslinga har dock funktionen med tidsreglering. Eftersom busstrafiken ofta delar utrymme i gatunätet med andra trafikslag som påverkar bussens framkomlighet på ett eller annat sätt, behöver busstrafiken planeras med en tidsbuffert för att busstrafikförsörjningen ska kunna bli pålitlig för resenären (Region Stockholm, 2023). Tidsreglering kan vara alltifrån några minuter som det oftast är för genomgående linjer till över en timme, som det kan vara för vändande linjer där föraren har en kombinerad paus eller rast. Tidsreglering kan inte kombineras med en cirkulationsplats och behöver därmed lösas på annat sätt. Reglering kan delvis ske vid Sara Carolinas torg (Ösmo station) där plats finns vid ersättningstrafik som har två egna platser. Därtill föreslås utrymme för exempelvis reglering genom att vid Ösmo IP anlägga dubbla hållplatslägen.

#### 4.4 Leveranser och avfallshantering

Leveranser och avfallshantering föreslås att lösas generellt via stadsgator och kopplingsgator för kvarteren med flerbostadshus. Bostadsgator och kvartersgator bör endast trafikeras av avfallsfordon där nödvändigt.

Närmare centrum kan framkomlighet för avfalls- och leveransfordon vara dimensionerande och innebära justering av Teknisk Handboks typsektioner. Vid detaljplaneskedet är det viktigt att säkerställa framkomligheten för leveranser och avfallsfordon på de gator där detta krävs. Det kan gälla krav på både utrymme och bärlighet. Se följande handlingar för riktlinjer:

- Avfallsplanen för en samling kommuner i södra delen av Stockholmsregionen (SRV; Nynäshamns kommun; et al., 2021).
- Avfallsföreskrifter för Nynäshamns kommun (Nynäshamns kommun, 2021).

Ytterligare utredning behöver genomföras för detaljplanering av avfallshantering i etappens sydvästra del där radhus planeras.

## 5 Trafikförslag

Nedan redovisas utformningsprinciper och trafikförslag för Nyblevägen, Breddalsvägens förlängning och Birkavägen.

### 5.1 Nyblevägen

Nyblevägen föreslås utvecklas till en stadsgata som stomme genom Ösmo. Gatan ska ha en tillräckligt god framkomlighet för att kunna hantera genomfartstrafik med målpunkter längre bort men samtidigt bidra till att en god bebyggd miljö för det nya centrumet. Även gång- och cykeltrafikanter ska få en god framkomlighet på Nyblevägen och därmed ska standarden för dessa trafikslag vara hög.

#### 5.1.1 Sektioner

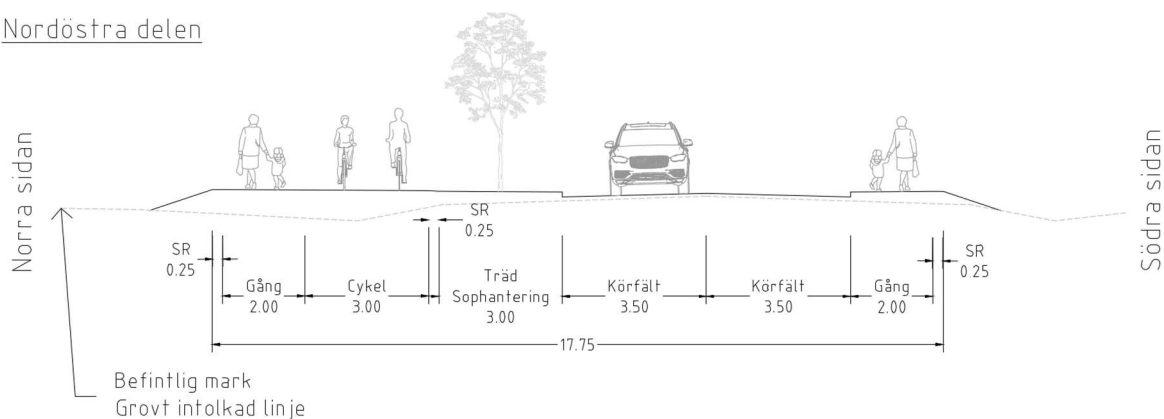
Nyblevägens körbana behöver en bredd på 7 meter för kollektivtrafikens framkomlighet.

Nynäshamn Tekniska Handbok redovisar ingen separerad gång- och cykelbana. Det bedöms dock att en separerad gång- och cykelbana är lämpligt för åtminstone en sida av Nyblevägen för att uppnå bra framkomlighet för cyklister från exploateringen i södra Ösmo samt samhällen västerut. Fler målpunkter finns längs Nyblevägens norra sida såsom centrum. Även Nyblevägens befintliga bro över tågspåren i öster har gång- och cykelbanan längs norra sidan. Bredden 5 meter utgår från Stockholmsregionens rekommendationer (Region Stockholm, 2021) och ligger mellan "lägre standard" och "högre standard" (4,3 respektive 5,3 meter). Cyklister med genomfart på sträckan eller högre hastighet kommer sannolikt söka sig till den separerade gång- och cykelbanan.

Tekniska Handbok redovisar en trädrad på 3 meter i stadsgata. Området är en möbleringszon som även kan komma att innehålla funktioner för exempelvis dagvattenhantering, angöring och avfallshantering. Raden av träd ger ett enhetligt och stadsmässigt intryck samtidigt som det ger god visuell ledning för såväl bil- och bussförare som cyklister. Eftersom Nyblevägen är en lång gata ges utrymme för att anpassa möbleringszoner och skapa olika typer av rumsliga intryck längs sträckan. En lagom variation bedöms vara fördelaktigt ur trafiksäkerhetsperspektiv då bilister uppfattar att vägen är av stadskaraktär nära centrum och i mänsklig skala.

Nordost om det planerade centrala torget och busshållplatsen Ösmo centrum bedöms endast gångbana behövas längs södra sidan. Inga större målpunkter finns på södra sidan på denna del av Nyblevägen och det få antalet villafastigheter som finns i dagsläget behöver en trafiksäker koppling till det centrala torget med serviceutbud, busshållplatsen i centrum och pendeltågstationen. Gångbanan behöver vara minst 2 meter bred för att vara framkomlig.

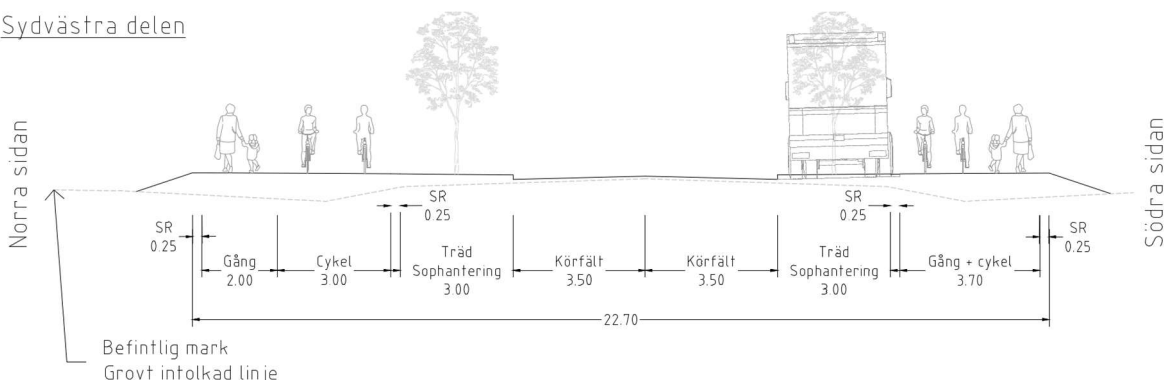
### Nordöstra delen



Figur 22. Nyblevägens föreslagna sektion österut från centrum.

Sydväst om det planerade torget bör både gående och cyklister kunna ta sig i båda riktningar längs södra sidan för att ge bra förutsättningar för koppling till bostäder och verksamheter. Längs södra sidan behövs därmed en gång- och cykelbana. Teknisk handboks bredd 3,7 meter för gemensam gång- och cykelbana anses lämplig.

### Sydvästra delen



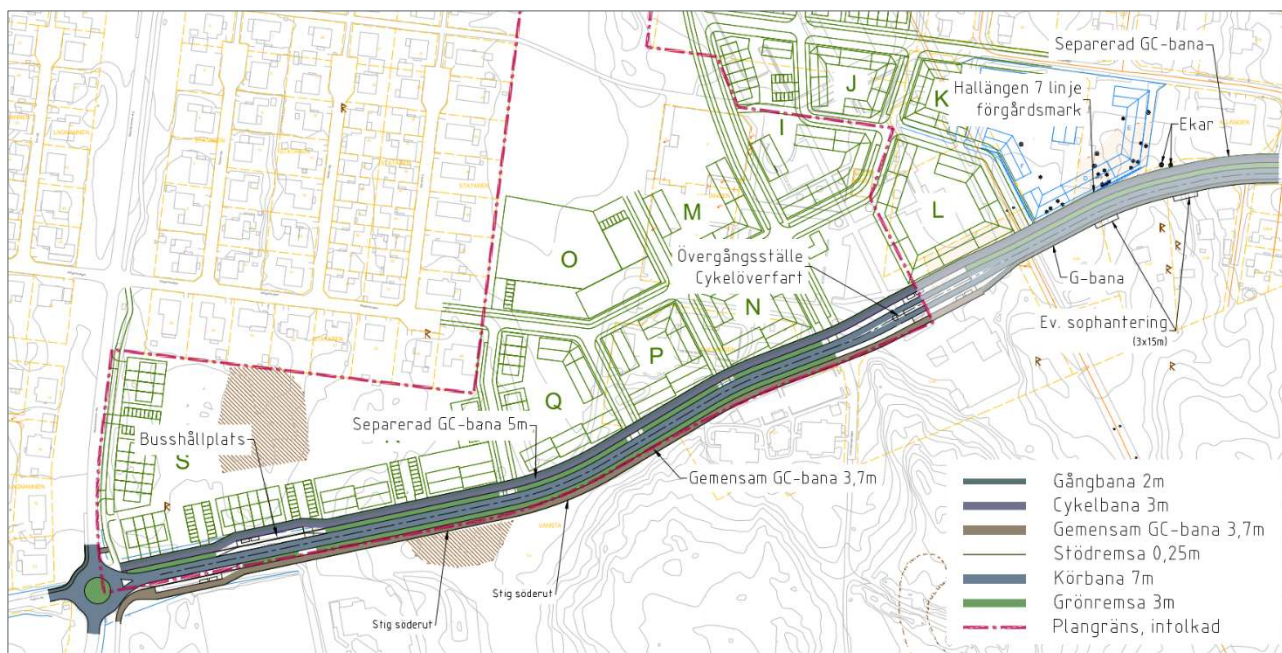
Figur 23. Nyblevägens föreslagna sektion sydväst om centrum.

De föreslagna sektionerna visar principen för vägen och vid enstaka områden kan sektionerna behöva justeras under projektering. Exempelvis kan avsteg behöva göras om befintliga fastigheter begränsar sektionsbredden på Nyblevägen. Inom etapp 1 förväntas sektionen kunna genomföras utmed hela Nyblevägen.

## 5.1.2 Plan

Busshållplatsernas lokalisering är lämpliga vad gäller avstånd till varandra och hållplatsernas upptagningsområde täcker större delen av tätorten, se avsnitt 2.1.3 Kollektivtrafik. Hållplatserna på Nyblevägen bedöms därmed vara placerade lämpligt i förhållande till befintlig och planerad bebyggelse. Justering av placering bör dock göras av hållplatsen i centrum för att ansluta direkt till det nya torget men samtidigt tillgodose in- och utfart från fastigheten söder om centrum (idag drivmedelsstation).





Figur 24. Föreslagen planskiss för Nyblevågen.

Den nordöstra delen av Nyblevågen är under utredning och vid arbete med sektionen har olika alternativ utretts. Alternativen redovisas vid kommande detaljplaneetapper.

## 5.2 Breddalsvägen

Breddalsvägen föreslås förlängas fram till Nyblevågen med anslutning vid torget. Vägen har en uppsamlande funktion för olika trafikslag från den nya bebyggelsen i området. Generellt planeras cykel i blandtrafik längs Breddalsvägen och gångbana på båda sidor. När cykling sker i blandtrafik bör hastigheten inte överstiga 30 km/h och med hänsyn till den raka sträckningen som Breddalsvägens förlängning har i förslaget behöver hastighetsdämpande åtgärder genomföras. Det kan exempelvis handla om en utformning som direkt uppmanar till låga hastigheter i form av en smal gatusektion alternativt punktåtgärder i form av avsmalningar, förhöjda passager eller gupp.

Det kan bli aktuellt med gångfartsområde i anslutning till torg och handel nära Nyblevågen, vilket behöver utredas vidare. Den fysiska utformningen av ett gångfartsområde är av stor vikt för att bilda ett gaturum där oskyddade trafikanter känner sig bekväma att ta plats. Ett gångfartsområde kan vara en bra lösning där det finns många målpunkter på båda sidor om vägen och där gående rör sig mer fritt över området.

Gångfartsområdet bör knytas ihop med torgytorna för att möjliggöra dessa rörelsemönster för gående. Ett gångfartsområde bör utföras med en beläggning som uppmanar till låga hastigheter för fordonstrafiken samt kan möbleras med till exempel sittmöbler, parkering för cykel och plantering.

## 5.3 Birkavågen

Lokalt inom Ösmo är Birkavågen en viktig gång- och cykelförbindelse till och från pendeltågstationen, exempelvis från det västra villaområdet och ny bostadsexploatering norr om Ösmo centrum. Fokus bör ligga på bra framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Motortrafikens framkomlighet bör inte främjas för att undvika att Birkavågen blir en smitväg. Det kan delvis göras genom mindre utrymme i sektionen (så länge avfalls- och driffordon kan komma fram) samt hastighetsdämpande åtgärder på sträcka. Det kan

uppnås genom exempelvis en bred, separerad gång- och cykelbana trots smal körbana eller någon typ av cykelgata.

## 6 Mobilitet och parkering



En egen utredning för detta tas fram i kommande arbete med de olika etapperna.

### 6.1 P-tal

Ösmo ingår i parkeringsnormens indelning för zon 1 (Nynäshamns kommun, 2021). För att klassas inom zon 1 gäller ett avstånd på högst 1 200 meter från pendeltågstation. Zonindelningen gäller för både cykel- och bilparkering. Generellt sett bedöms efterfrågan på cykelparkeringsplatser vara störst i zon 1 medan efterfrågan på bilparkeringsplatser bedöms vara störst i zon 3.

För bostäder och specifikt flerbostadshus i aktuell zon gäller cykelparkeringstal 2 platser per bostad alternativt 20 per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. Bilparkeringstalet är 0,78 platser per bostad. För enbostadshus (villor, radhus och gruppsmåhus) sker parkering generellt på egen tomt men bilparkering kan ske i gemensam parkeringsanläggning. Tabell 12 redovisar en sammanställning av aktuella parkeringstal som norm utan mobilitetsåtgärder.

Tabell 12. Parkeringstal.

	Typ av bostad/verksamhet	Cykelparkeringstal	Bilparkeringstal
	Flerbostadshus	2/bostad, eller 20/1 000 m <sup>2</sup> BTA	0,78/bostad
	Vårdbostäder och äldreboenden	1/bostad, eller 10/1 000 m <sup>2</sup> BTA	0,61/bostad
	Kontor	30/1 000 m <sup>2</sup> BTA	10/1 000 m <sup>2</sup> BTA
	Butiker och handel	20/1 000 m <sup>2</sup> BTA	15/1 000 m <sup>2</sup> BTA
	Förskola och grundskola åk 3	0,4/anställd, eller 20–30/1 000 m <sup>2</sup> BTA	0,3–0,6/anställd, eller 9/1 000 m <sup>2</sup> BTA

Besöksparkering är inräknad i normen men vid utformning ska dessa platser (1 per 1 000 m<sup>2</sup> BTA) särskiljas från resterande. Avlämningsplatser däremot ingår inte i normen men bör finnas vid grundskolor och förskolor.

### 6.2 Parkering inom detaljplan

Parkering bör generellt lösas inom varje kvarter, alternativt om några kvarter kan samnyttja en gemensam parkeringsanläggning. I en ort som Ösmo som ligger på landsbygden finns ett större behov av bil än inne i större städer varpå boende bör ha relativt bra tillgänglighet till parkeringsanläggningarna. Förutsättningar med hög grundvattennivå medför, inom vissa kvarter, svårigheter att anlägga parkeringsgarage under bostadshus. Därför finns behov av en gemensam anläggning som placeras där rätt markförutsättningar finns. Det gäller särskilt kvarter M, P och Q.

Det planeras att dessa tre kvarter (M, P och Q) kan nyttja en gemensam anläggning för parkeringsbehovet och anläggningen bör därför läggas inom någon eller flera av dessa tre kvarter. Infart till en parkeringsanläggning bör ligga nära Nyblevägen men inte på denna, för att inte behöva korska gång- och cykelbanan samtidigt som manövrering till infarten ska ske.

Kantstensparkering föreslås på del av Breddalsvägens förlängning, dock inte längs parken. Vid torget planeras ett mindre antal angöringsplatser för närbutiken.

Cykelparkering löses enligt parkeringsnorm för respektive fastighet. För besöksintensiva verksamheter föreslås parkeringsplatser för cykel i nära anslutning till entréer.

### 6.3 Hållbart resande

Flexibla parkeringstal innebär att parkeringstalen kan sänkas mot att byggaktören/exploatören erbjuder mobilitetsåtgärder som kan minska efterfrågan på parkering och förenkla resor på annat sätt än med bil (Nynäshamns kommun, 2021). Detta för att de boende efterfrågar flexibilitet eller tillgänglighet till vissa målpunkter och inte per definition bilparkering. Mobilitetsåtgärder som kan vara intressanta att utreda för Ösmo är:

- Introduktionspaket för nyinflyttade: gratis kollektivtrafikkort, rabatt på cykelservice
- Informationsåtgärder: Realtidsskärmar för kollektivtrafik, cykelkartor
- Gratis eller rabatterad bilpool, elcykelpool och lastcykelpool
- Återkommande mobilitetsaktiviteter: cykelservice, aktiviteter, tävlingar
- Extra god cykelparkering och yta för cykelservice

Även samnyttjande kan användas som en lösning för att sänka p-talet, se avsnitt nedan.

### 6.4 Samnyttjande av p-platser

Parkeringsplatser tar stor yta i anspråk och en bil nyttjas under en kort tid av dygnet. I Sverige finns en uppskattning på tre till fem parkeringsplatser per bil (Trafikutredningsbyrån, 2019) och detta leder till ett ineffektivt nyttjande av attraktiv mark.

Samnyttjande av parkeringsplatser innebär en möjlighet att samsas om platser när nyttjandet varierar under dygnet och veckan. Det är fördelaktigt med många parkeringsplatser på en större, samlad yta som har varierad målgrupp. Samnyttjandetabeller beskriver vilken beläggning olika målgrupper använder parkeringsplats under olika tider under dygnet och vecka.

Potentialen till samnyttjande är störst när både boende, besökare och verksamma för flera olika arbetsplatser samsas om samma platser. För att en samlad parkeringsanläggning ska fungera effektivt och söktrafik undvikas ska beläggningen ligga på mellan 85–90%.

## 7 Slutsats

Detaljplanen för etapp 1 för *Utveckling av centrala och södra Ösmo* utgör en stor del av centrum och dess närområde i orten. Målsättningen är att skapa ett attraktivt centrum och bebyggelse med service, förskola, äldreboende och flerbostadshus. De centrala långsiktiga trafikfrågorna i planarbetet har varit att bibehålla eller förbättra framkomlighet och säkerheten för gående och cyklister, stärka och förtydliga stråk och möjliggöra en ökad andel hållbara färdslag.

### 7.1 Förtätning

Föreslagen förtätning och stadsutveckling i form av tätare kvartersstruktur närmast centrum och trädgårdsstad med lägre exploateringsgrad norr har möjlighet att stärka orten. Med fler boende samt utökning av verksamheter och service blir både centrum och kringliggande bostadsområden mer attraktivt. Verksamheter får ett större kundunderlag och de lokala målpunkterna blir fler.

Den täta staden skapar också större möjlighet för gående och cyklister att ta plats i gaturummet. Korta gator och byggnader med fasader som möter gatan leder till lägre hastigheter för motorfordon och säkrare trafikmiljöer för oskyddade trafikanter.

För en utökad och effektiv kollektivtrafik är förtätning en grundförutsättning för ett ökat resandeunderlag. Förtätning av både bostäder och verksamheter är även en förutsättning för effektivt nyttjande av parkeringsplatser i form av samnyttjande. Potentialen till att samnyttja parkeringsplatser för bostäder, verksamheter och service är stor när de som har behov av parkeringsplats varierar under dygnet och veckan. Samnyttjande av parkering skapar en effektiv markanvändning och kan i förlängningen tillskapa fler ytor för ytterligare byggnation av bostäder och/eller handel alternativt tillvaratagande av befintliga grönområden. Detta bör utredas vidare under ett kommande planarbete.

### 7.2 Attraktiva stadsrum

För att skapa ett attraktivt centrum för både boende och verksamheter föreslås Nyblevägen utvecklas till en stadsgata som ansluter till torget och centrum. En stadsmässig utformning med trädrader, parkeringsfickor, kollektivtrafik och gott om utrymme för gående och cyklister. Funktionen som genomfart kvarstår men gröna värden samt större utrymme för gående och cyklister tillkommer. Trafikförslaget för Nyblevägen som har tagits fram har tagit hänsyn till både aktuell detaljplan samt andra pågående och kommande detaljplaner.

Den nya kopplingen som är tilltänkt i nordsydlig riktning, förlängningen av Breddalsvägen, utgör en viktig länk för framför allt nytillkomna bostäder och verksamheter men även boende i Ösmos norra delar. Övriga gator inom strukturen har mer lokal funktion men skapar en genhet för gående och cyklister i samtliga riktningar.

Nyblevägen och Breddalsvägen leder till naturliga mötesplatser vid parken, torget samt i gaturummet med kvartersstrukturen och verksamheter. Den varierade gatustrukturen och med fler personer som rör sig till fots och med cykel skapas mer levande stadsrum. Detta möjliggör en förbättring av både den upplevda och faktiska tryggheten och säkerheten för oskyddade trafikanter.

Tillkommande boende i orten stärker både befintlig handel och service och möjliggör ytterligare utveckling av ett levande centrum och attraktiva stadsrum.

### 7.3 En ökad andel hållbara resor

Parkering för bil ska vara fortsatt tillgänglig men inte det mest naturliga valet eftersom synligheten för de hållbara färdslagen ökar. Framkomligheten, tryggheten och genheten för gång och cykel ökar med detaljplanens genomförande. Nyblevågen utgör en fortsatt viktig regional koppling för cyklister i och med kopplingen till Ösmo station.

Sammantaget leder åtgärder enligt detaljplan till mer attraktiva och säkra trafikmiljöer för ortens nuvarande och kommande invånare. Trafikförslaget och gatustrukturen är mer anpassade till miljöer där oskyddade trafikanter kan röra sig. Genom att låta oskyddade trafikanter ta plats i gaturummet ökar möjligheten för en större andel hållbara resor.

### 7.4 Fortsatt utredningsarbete

I den mån som varit möjligt har ett helhetsgrepp tagits för trafikfrågor men kommande utredningsarbete för både aktuell och kommande detaljplaner omfattas bland annat av:

- Avfallshantering
- Trafikförslag
- Trafikförslag Breddalsvägen

## 8 Referenser

Arkitema. (den 14 Mars 2023). Kvartersbenämning.

Lantmäteriet. (den 15 Januari 2023). *Min karta*. Hämtat från Lantmäteriet: <https://minkarta.lantmateriet.se/>

Norconsult. (2021). *Trafikutredning Ösmo*.

Nynäshamns kommun. (2020). *Teknisk Handbok*. Nynäshamn: Nynäshamns kommun.

Nynäshamns kommun. (2021). *Avfallsföreskrifter*. Nynäshamn: Nynäshamns kommun.

Nynäshamns kommun. (den 23 Juni 2021). Etappkarta. Nynäshamn.

Nynäshamns kommun. (2021). *Gång- och cykelplan*. Nynäshamn: Nynäshamns kommun.

Nynäshamns kommun. (2021). *Parkeringsnorm*. Nynäshamn: Nynäshamns kommun.

Nynäshamns kommun. (2021). *Trafik- och mobilitetsstrategi*. Nynäshamn: Nynäshamns kommun.

Nynäshamns kommun. (2022). *Hållbarhetsprogram 2023-2030*. Nynäshamn: Nynäshamns kommun.

Region Stockholm. (2021). *RiGata-Buss: Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik*. Stockholm: Trafikförvaltningen.

Region Stockholm. (2021). *RiPlan*. Stockholm: Trafikförvaltningen.

Region Stockholm. (2021). *Vägledning för genomförande av regional cykelplan för Stockholms län*. Stockholm: Region Stockholm.

Region Stockholm. (2023). *RiTerm*. Stockholm: Trafikförvaltningen.

SRV; Nynäshamns kommun; et al. (2021). *Avfallsplan 2021-2030*. Nynäshamns kommun et al.

Trafikverket. (2020). *Trafikuppräkningsstal för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065*.

Trafikverket. (den 31 Januari 2023). Hämtat från NVDB på webb:  
<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Trafikverket. (den 09 01 2023). *NVDB*. Hämtat från NVDB på webb:  
<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

## Appendix A ÄVS väg 225 mellan väg 73 och Lövstalund

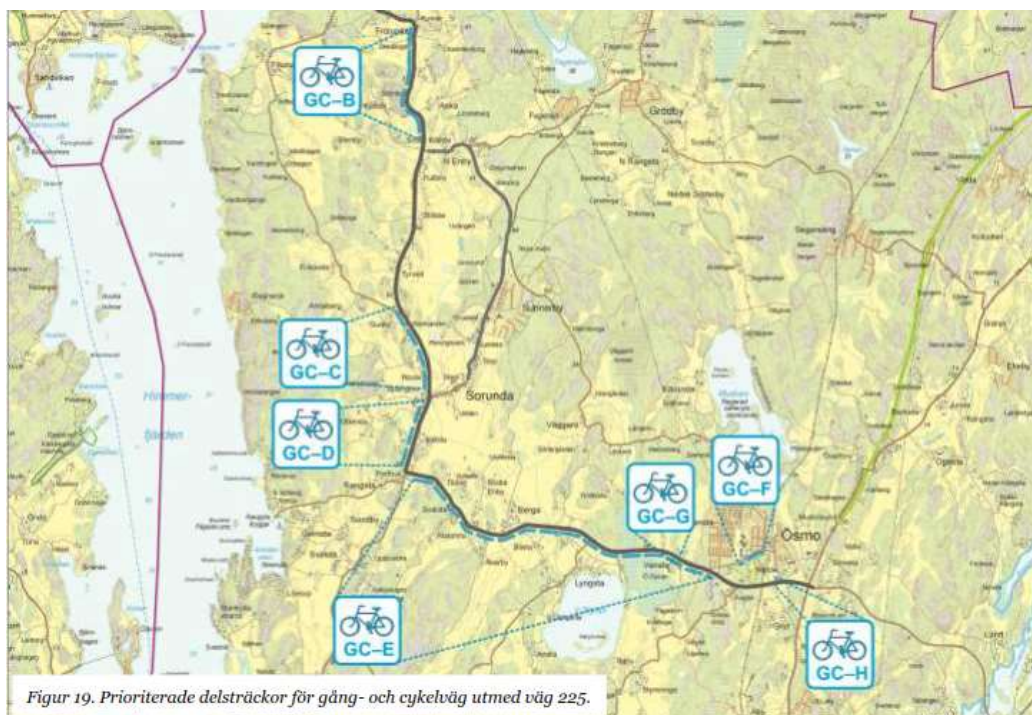
Denna åtgärdsvalsstudie (TRV 2014:142) innehåller utredningar och åtgärdsförslag på en övergripande nivå för korsningen vid Maria Barkmans väg/Djursnäs vägen samt korsningen väg 225/ Nyblevågen:

- Korsningen vid Maria Barkmans väg och Djursnäs vägen  
Mycket olycksdrabbad korsning till följd av otydligt vägområde som leder till chansningar och tveksamheter för trafikanterna. Bussarna från Ösmo har i vissa fall problem att komma ut på väg 225 i korsningen vid rusningstrafik.
- Korsningen väg 225 och Nyblevågen  
Trafiksäkerheten är låg för de oskyddade trafikanterna som har behov att korsa väg 225. Under högtrafik finns vissa problem med att komma ut på väg 225.

Trafikverket har identifierat en rad åtgärder för gång- och cykelväg i och omkring Ösmo centrum. Åtgärd GC-F i Figur 25 nedan illustrerar planer på att förlänga befintlig GC-väg från Maria Barkmans väg längs Nyblevågen fram till Ösmo station. För boende i Ösmos sydöstra delar underlättar denna GC serviceresor till centrum och tillgängligheten till tåget för arbetsresor.

För att öka säkerheten för oskyddade trafikanter i korsningen Nyblevågen/Väg 225 föreslår Trafikverket en passage för gång- och cykeltrafikanter under vägen. Tunneln möjliggör gång- och cykelstråk från Vansta längs med väg 225 ned mot väg 73. Passagen underlättar också säkra gång och cykelresor till Gryt, söder om Ösmo.

Eventuell utbyggnad av gång- och cykelnät i figuren nedan öppnar upp för många flera resor till fots och med cykel från Vansta och orter väster om Ösmo längs med väg 225. Åtgärd G-E är en 6000 meter lång separat gång och cykelväg som leder till Porthus.



Figur 25. Prioriterade delsträckor för gång- och cykelväg utmed väg 225. Källa: Trafikverket

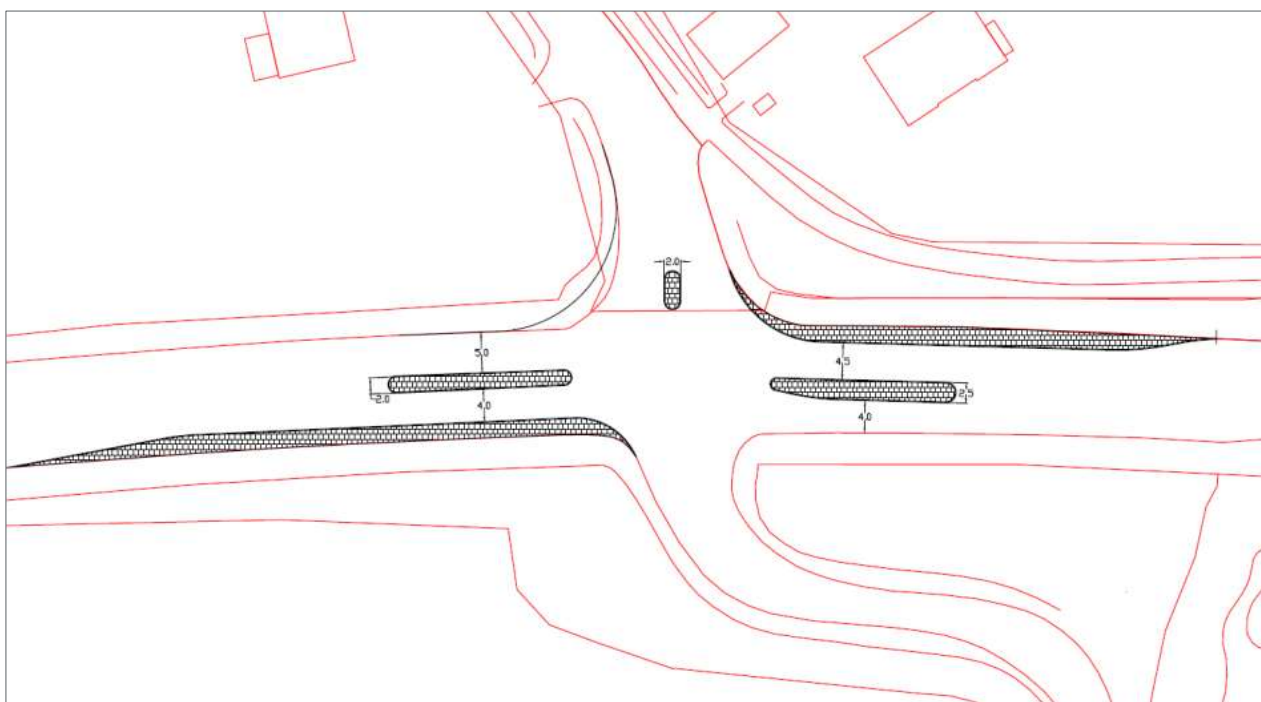


## Appendix B Fördjupad utredning problempunkter väg 225

Nyblevägen leder norrut in till Ösmo och söderut till en mindre grusväg med ett fåtal bostäder vid korsningen med väg 225. Från Nyblevägen ut på väg 225 är det stopplikt medan det endast är väjningsplikt från grusvägen i söder. Problemet med korsningen är enligt Trafikverket dels kapaciteten, även korsningens storskaliga utformning gör det svårt att ta sig ut från Nyblevägen, främst österut. Trafikflödena går till störst del i nordöstlig riktning.

För att minska problematiken har några åtgärder formulerats. Korsningen föreslås skalas ned i storlek och utformas för hastighet upp till 50 km/h. Vid lägre hastigheter blir det enklare att ta sig ut på väg 225 från Nyblevägen.

Trafikverkets föreslagna utformning visas i Figur 26. Korsningen skall smalnas av, vägrenen tas bort och ersätts av klackar och refuger byggs i vägen mitt. Åtgärden bedöms att öka trafiksäkerheten och framkomligheten i och med förbättrad visibilitet och hastighetsdämpande åtgärder.



Figur 26. Skiss över ny utformning av korsningen väg 225/Nyblevägen. Källa: Trafikverket

Korsningen Maria Barkmans väg och väg 225 är en fyrvägskorsning med separata vänstersvängfält på väg 225. Maria Barkmans väg leder norrut in till Ösmo och söderut till Djurnäsvägen och Vansta industriområde. I dagsläget råder inga stora kapacitetsproblem. Trafikverkets fördjupade utredning indikerar dock att pågående och tillkommande utbyggnadsplaner i Ösmo kan skapa vissa kapacitetsproblem på Maria Barkmans väg. På vissa tider på dygnet kan trafikanterna få svårigheter att tag sig upp på väg 225.

Precis som där väg 225 korsar Nyblevägen föreslår Trafikverket att hastighetsdämpande åtgärder på inkommande fordon är nödvändigt för att förbättra kapacitet och trafiksäkerheten. Åtgärdsförslaget som illustreras i bilden nedan tvingar bilister att sakta ned med hjälp av sidoförskjutning. En längre målad sidoförskjutning och en bred mittrefug föreslås.

För att klara förväntad trafikökning i och med utbyggnadsplaner föreslås Maria Barkmans väg att kompletteras med ett ytterligare körfält norrifrån som leder in i väg 225, se Figur 27.



Figur 27. Skiss över ny utformning av korsningen väg 225/Maria Barkmans väg. Källa: Trafikverket

Trafikverket bedömer att dessa åtgärder bidrar till målet om förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet. De hastighetsdämpande åtgärderna skall enligt Trafikverket höja både kapaciteten i korsningen och reducera olovliga omkörningar i körfältet för vänstersvängande.

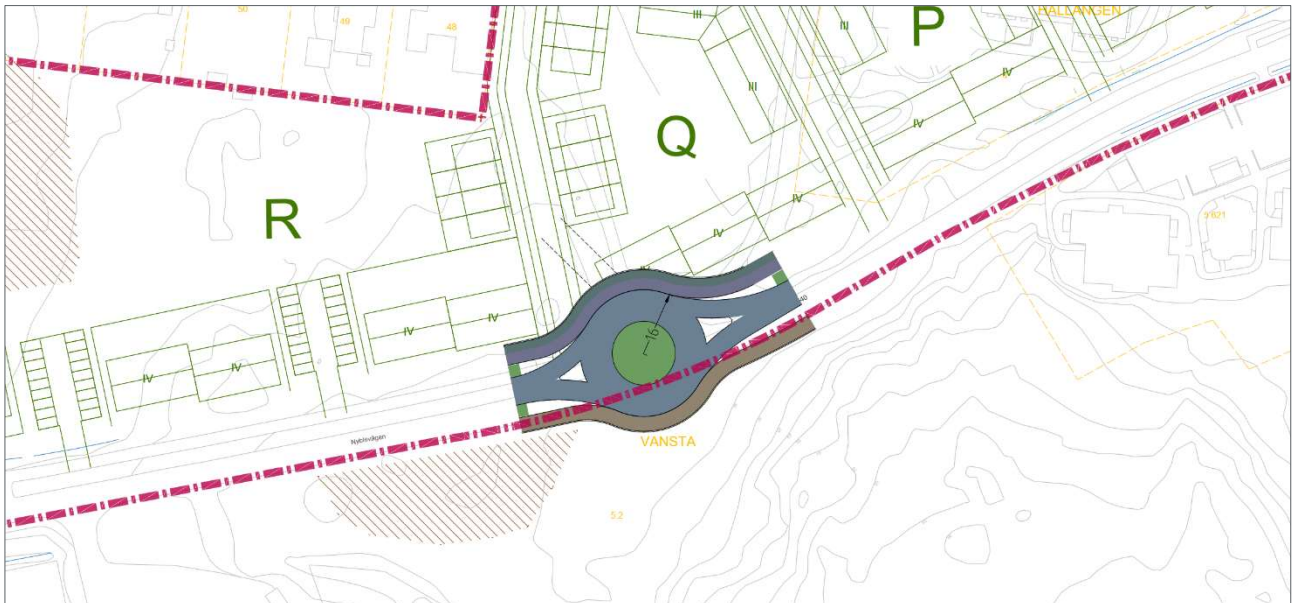
På längre sikt kan en cirkulationsplats övervägas. Det bedöms också relevant att undersöka risker för eventuell köbildning för den föreslagna typen av korsningsåtgärd då vänstersvängskörfälten har begränsad kapacitet för köer i och med att dom är relativt korta.

## Appendix C Alternativ för bussvändslinga

Flera alternativ för bussvändslinga har utretts. Två förslag som utretts närmare men valts bort är:

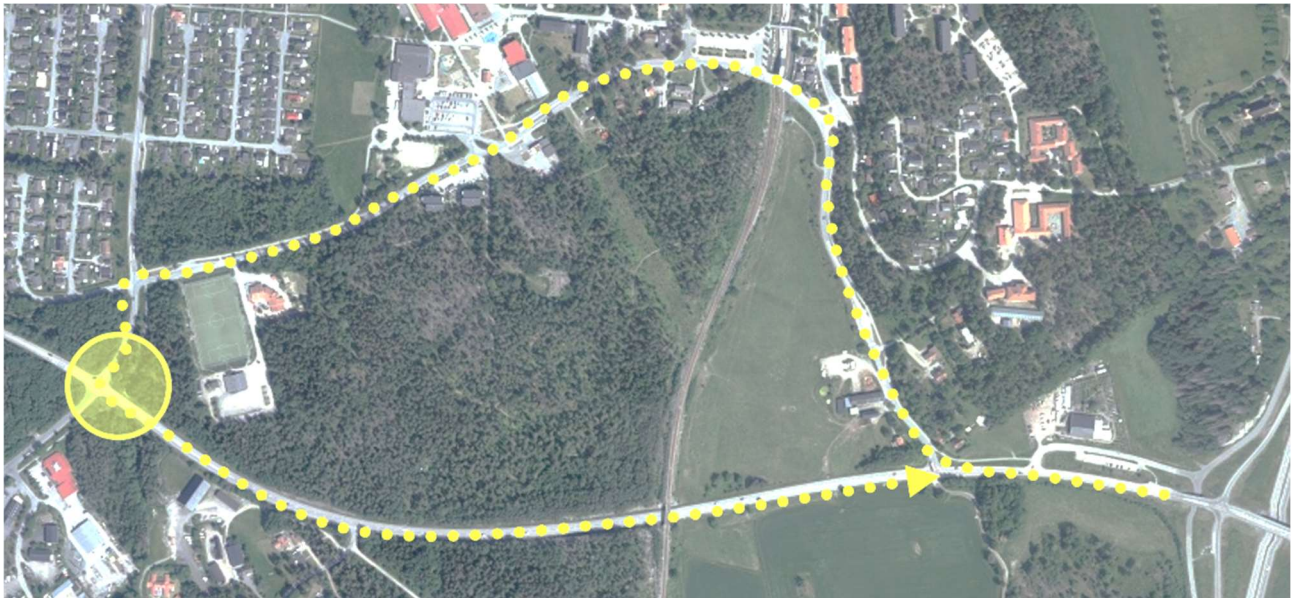
- Cirkulationsplats på sträcka, och
- Längre rundslinga på befintligt vägnät via väg 225.

För att anlägga en vändmöjlighet närmare centrum har en cirkulationsplats vid kvarter Q utvärderats, se Figur 28. Det utgör en hastighetsdämpande åtgärd vilket är positivt, särskilt vid centrum. Argumentation för placering vid kvarter Q är att det blir en entré till mer centrala kvarter och funktioner. En cirkulationsplats i detta läge kan också förtydliga stråket i nordsydlig riktning. Åtgärden skulle behöva samordnas med anslutning till kvarter Q norrut. Dock innebär storleken som krävs för att en buss ska kunna vända att placeringen är någorlunda bestämd med hänsyn till fornlämningsområdet, höjdskillnader och exploatering samt att kvarterets storlek påverkas. Placeringen anses därmed inte vara lämpligt för detaljplanens utförande med tanke på utrymmesbehovet som krävs.



Figur 28. Alternativ för vändmöjlighet för buss genom cirkulationsplats på sträcka.

Vidare finns det alternativ för vändning utan att bygga ut en ny vändmöjlighet. Vändning kan göras genom en något längre rundslinga via Maria Barkmans väg och väg 225, se Figur 29. Det förutsätter dock att siktförhållandena förbättras i korsningen med väg 225 genom trafiksäkerhetshöjande åtgärder och eventuellt framkomlighetsåtgärder för busstrafik. Åtgärden fungerar dock inte för alla linjer som trafikerar befintlig vändplats (se Figur 9) och innebär därför inte hela lösningen.



Figur 29. Alternativ för vändmöjlighet för buss genom rundslinga via väg 225.

Alternativ för vändning som valts bort utan djupare utredning:

- Rundkörning runt framtida kvarter
  - Kräver utrymmesmässigt stora korsningar. Går inte att kombinera med småskalighet.
- Södra sidan av Nyblevägen direkt öster om fornlämningsområde
  - Stor påverkan på mark och risk för stor schaktning.
  - Tar jungfrulig mark i anspråk som inte ska exploateras.
  - Direkt anslutning till fornlämningsområde, risk.
- Samordna med skolbuss kommande förskola/skola
  - Direkt anslutning till fornlämningsområde, risk.
  - Långt västerut – borde i stället åka runt och vända via Maria Barkmans väg.
  - Ev. risk att samordna skolbuss med regionbuss.
- Vändslinga längst i väster vid Maria Barkmans väg
  - Stor påverkan på mark och risk för stor schaktning.
  - Tar jungfrulig mark i anspråk som inte ska exploateras.

Det bör noteras att eventuellt kan det utredas om någon eller några av de busslinjer som använder vändslingan idag kan dras om för att undvika vändning. Det föreslås även ses över om buss kan trafikera förlängning av Breddalsvägen (vilket innebär större omläggning men kan lösa vändningsbehovet).