

Rapport

TRAFIKUTREDNING ÖSTERMALM 1:7



Granskningskopia

2026-02-06

Uppdrag: 354891 Trafikutredning Östermalm 1:7
Titel på rapport: Trafikutredning Östermalm 1:7
Status: Granskningskopia
Datum: 2026-02-06

Medverkande

Beställare: Siemens Energy AB
Kontaktperson: Jacob Kjellgren
Konsult: Jakob Olingdal
Uppdragsansvarig: Jakob Olingdal
Kvalitetsgranskare: Johan Kjellberg

Uppdragsansvarig: Jakob Olingdal

Datum: 2026-02-06

Handlingen granskad av: Carolina Stenbeck

Datum: 2026-02-06

Sammanfattning

Siemens Energy planerar att utöka parkeringskapaciteten vid anläggningen på Östermalm 1:7 i Finspång. För att möjliggöra detta föreslås ett parkeringshus i två plan, alternativt ett parkeringshus kombinerat med en kontorsbyggnad om cirka 2 700 BTA. Båda alternativen innebär att omkring 300 nya parkeringsplatser tillkommer, vilket ökar det totala antalet till cirka 550 platser efter utbyggnad.

Syftet med trafikutredningen är att bedöma hur förändringen påverkar trafikflöden, kapacitet, trafiksäkerhet, gång- och cykeltrafik samt räddningstjänstens åtkomlighet. Arbetet baseras på trafikmätningar genomförda i januari 2026, analyser av nuläge och framtida utveckling samt kapacitetsberäkningar i verktyget Capcal.

Trafikmätningarna visar att Slottsvägen har ett vardagsdygnsflöde på cirka 4 200–4 500 fordon och att parkeringen genererar omkring 730 fordon per vardagsdygn. Flödena är som högst under morgonens maxtimme, vilket är typiskt för arbetsplatsparkeringar. Kapacitetsberäkningar för nuläget visar låga belastningsgrader i korsningen vid parkeringens in- och utfart och inga tecken på kapacitetsproblem eller köbildning.

I prognosåret 2045 har trafikflödena räknats upp enligt Trafikverkets utvecklingstal och kompletterats med den ökade trafik som det nya parkeringshuset genererar. Kapacitetsberäkningarna visar att korsningen även i framtidsscenarioet fungerar väl och håller goda marginaler mot kapacitetsgränserna.

Det ökade antalet korsningspunkter mellan motorfordonstrafik och gång- och cykeltrafik innebär att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter kan påverkas negativt. Vid både nya och befintliga in- och utfarter rekommenderas god sikt, tydlig separering mellan trafikslag och borttagning av eventuella siktskymmande föremål.

Räddningstjänstens åtkomlighet bedöms som tillfredsställande i scenariot med endast parkeringshus. Med en tillkommande kontorsbyggnad krävs dock åtkomst från två håll. Utredningen visar att detta kan lösas antingen via Slottsvägen eller via Östermalmsvägen, men att vissa alternativ påverkar antalet parkeringsplatser.

Sammantaget visar trafikutredningen att det planerade parkeringshuset och en eventuell kontorsbyggnad kan genomföras utan att skapa kapacitetsproblem eller betydande negativa konsekvenser för trafiksystemet.

Innehållsförteckning

1 Bakgrund	5
1.1 Avgränsningar.....	5
2 Nulägesbeskrivning.....	6
3 Planförslaget	9
4 Konsekvensanalys.....	10
4.1 Parkering	10
4.2 Kapacitetsberäkningar	12
4.2.1 Nuläge	12
4.2.2 Prognos 2045	12
4.3 Påverkan på gång- och cykeltrafik	14
4.4 Påverkan på räddningstjänst.....	14
4.4.1 Scenario då enbart parkeringshus tillkommer	14
4.4.2 Scenario då parkeringshus och kontorsbyggnad tillkommer.....	14
5 Samlad bedömning.....	17

1 Bakgrund

Siemens Energy AB står inför en stark tillväxt och har ett behov av att utöka parkeringskapaciteten vid en av sina anläggningar i Finspång. För att möjliggöra detta krävs en ändring av gällande detaljplan, där ett parkeringsdäck i två våningsplan planeras inom befintlig byggrätt. I samband med detta tas en trafikutredning fram.

Syftet med trafikutredningen är att:

- Bedöma trafikflöden till och från parkeringen
- Analysera kapacitet och trafiksäkerhet vid in- och utfarten från Slottsvägen
- Identifiera eventuella behov av förändringar i gatunätet
- Bedöma påverkan på gång- och cykeltrafik
- Ge underlag till detaljplan och samråd med Finspångs kommun

1.1 Avgränsningar

Utredningen tar inte hänsyn till utformningen av själva parkeringshuset på fastigheten, till exempel utrymmesbehov, körspår, drift och underhåll eller trafiksäkerhet inuti parkeringshuset.

2 Nulägesbeskrivning

Parkeringen är belägen på Slottsvägens östra sida i anslutning till kontorsbyggnaden på Slottsvägen 44. Parkeringen har idag cirka 270 platser och är endast tillgänglig för anställda på Siemens. In- och utfart sker från Slottsvägen och korsar en befintlig gång- och cykelväg. Enligt uppgift är parkeringsplatsen idag mestadels fullbelagd under vardagar. I Figur 1 visas en översiktsbild av det studerade området.



Figur 1 - Översiktsbild som visar den studerade parkeringen (röd och grön polygon). Den gröna markeringen i figuren är parkering som har tillkommit efter bilden har tagits.

Vid in- och utfarten till parkeringen finns trafikspeglar. När man kör ut från parkeringen finns vägmärke som varnar för övergångsställe, se Figur 2.



Figur 2 - Vy från utfarten från parkeringen

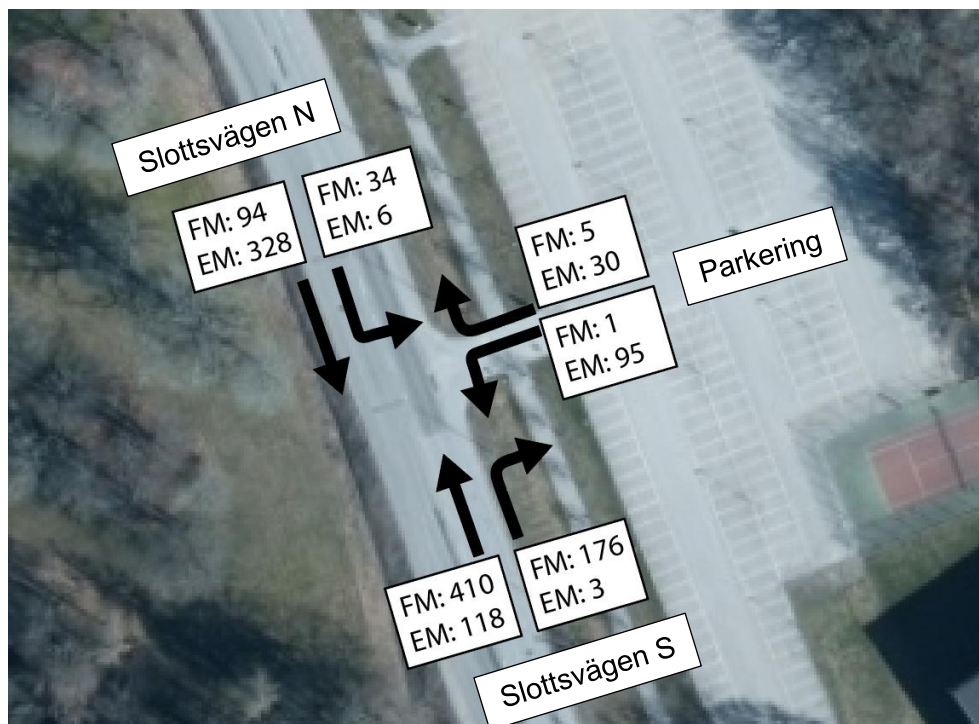
Trafikmätningar har genomförts på Slottsvägen samt vid in- och utfarten till parkeringen. Mätningarna utfördes under två vardagsdygn mellan 14-15 januari 2026. Val av mätperiod motiveras av att mätningarna används för att beräkna korsningens kapacitet. Det är därför mest rimligt utifrån utredningens omfattning att endast mäta under vardagar.

Trafikmätningarna utfördes med hjälp av videoanalys vilket gör det möjligt att utläsa vilka vägar bilister väljer i korsningspunkten. En sammanställning av trafikflödena på de olika vägsnitten visas i Tabell 1 nedan.

Tabell 1 - Sammanställning av trafikmätning

Mätpunkt	Flöde (vardagsdygn)	Tung trafik (%)	Förmiddagens maxtimme	Eftermiddagens maxtimme
Slottsvägen N	4 200	7	540	481
Slottsvägen S	4 500	7	680	544
Parkering	730	0	216	133

I Figur 3 visas en sammanställning av hur flödena fördelas i korsningspunkten under för- och eftermiddagens maxtimme.



Figur 3 – Trafikflöden under för- och eftermiddagens maxtimmar

3 Planförslaget

Två möjliga alternativ har tagits fram där det ena alternativet endast innehåller tillkommande parkeringsplatser i två plan. Det andra alternativet innehåller parkeringsplatser i två plan, samt kontorsytor om cirka 2 700 BTA. Lika många parkeringsplatser tillkommer i båda alternativen.

I Figur 4 visas en möjlig utformning som tagits fram av arkitekt.



Figur 4 - Möjlig utformning av parkeringslösning (med kontor). Bildkälla: Janson&Sedih arkitekter AB (november 2025)

Tillbyggnaden innebär att cirka 320 parkeringsplatser tillkommer på plan 2 och 3, samt att cirka 20 av dagens parkeringsplatser på markplan utgår. Totalt tillkommer därmed cirka 300 platser. Det totala antalet platser efter ombyggnation blir således cirka 550 platser.

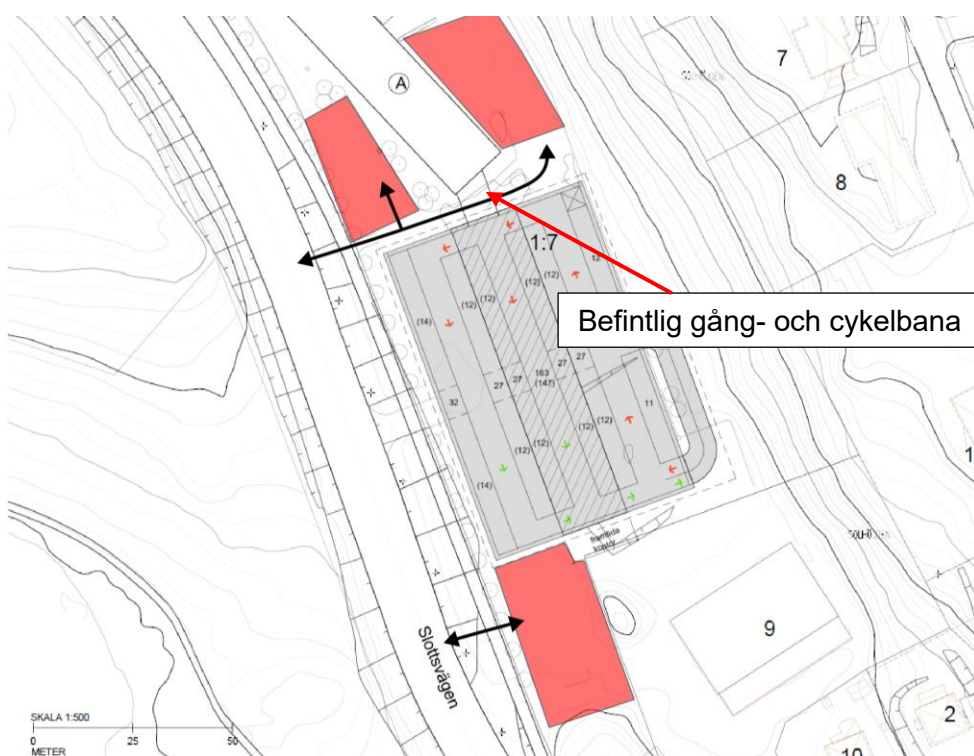
4 Konsekvensanalys

4.1 Parkering

Det nya parkeringshuset innebär att vissa av de befintliga parkeringsplatserna utgår, samt att de kvarvarande på markplan inte blir lika tillgängliga som i dagsläget. Enligt arkitekt ska parkeringsplatser som finns norr och söder om det nya parkeringshuset finnas kvar i största mån, samt de platser som finns bakom befintlig kontorsbyggnad.

De befintliga parkeringarna norr och söder om det nya parkeringshuset, samt bakom den befintliga kontorsbyggnaden kan lösas på olika sätt, exempelvis genom ny(a) in- och utfart(er) från Slottsvägen eller från själva parkeringshuset.

Nedan i Figur 5 visas hur tillgång till de befintliga markparkeringarna kan lösas genom nya in- och utfarter.



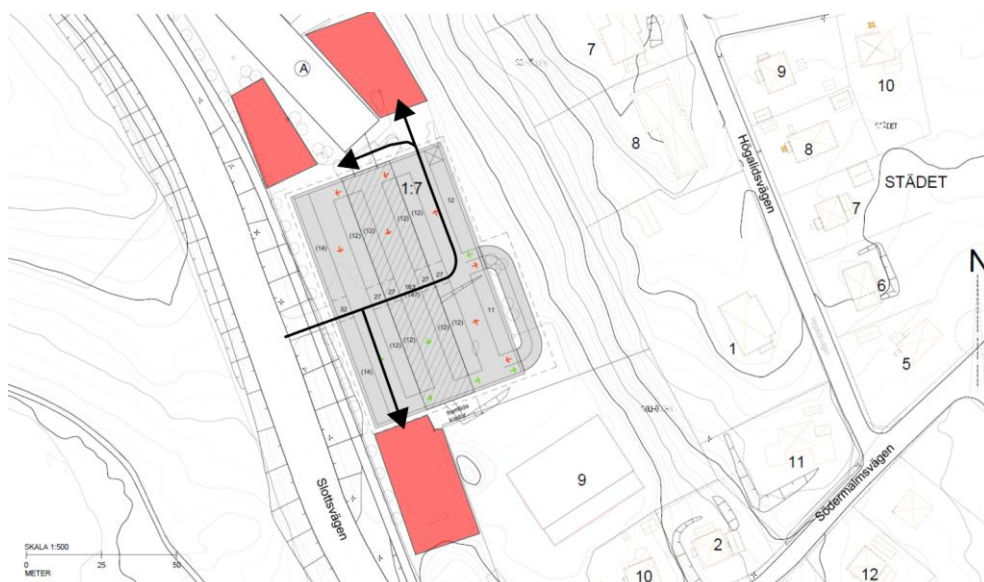
Figur 5 - Nya in- och utfarter för att nå befintliga markparkeringar utanför det nya parkeringshuset

En konsekvens av detta är fler korsningspunkter med Slottsvägen samt med gång- och cykelvägen längs Slottsvägen, vilket påverkar trafiksäkerheten och framkomligheten för gående och cyklister negativt.

Utformningen av den befintliga gång- och cykelvägen mellan den södra delen av dagens kontorsbyggnad och det tilltänkta parkeringshuset bör då ses över för att säkerställa god trafiksäkerhet, till exempel genom tydlig uppdelning mellan oskyddade trafikanter (gående och cyklister) och motorfordon. Nya in- och utfarter innebär sannolikt att ett antal parkeringsplatser på markparkeringarna utgår för att ge plats för in- och utfarterna.

Siktförhållandena för in- och utfarterna har inte utretts inom utredningens omfattning. Enligt Trafikverkets krav i VGU (Vägar och gators utformning) ska korsningar på gator med hastighetsgräns 40 km/tim minst ha 60 meters fri sikt i varje riktning. Värt att notera är att VGU är rådgivande för kommuner och det är möjligt att göra avsteg.

Tillgång till parkeringarna kan även lösas via det nya parkeringshuset. Förslagsvis lokaliserar åtkomsten till de norra parkeringsplatserna i byggnadens nordöstra hörn för att i största mån freda gång- och cykelstråket som går längs den befintliga kontorsbyggnaden. I Figur 6 visas möjlig lösning för att lösa tillgång till befintliga parkeringsplatser via det nya parkeringshuset. Med detta förslag bedöms fler av de befintliga markparkeringarna utanför det nya parkeringshuset kunna behållas. Trafiksäkerheten för gående och cyklister behöver studeras vidare i nästa skede för detta alternativ.



Figur 6 - Möjlig lösning för att nå parkeringsplatser som kommer finnas utanför parkeringshuset

4.2 Kapacitetsberäkningar

Kapacitetsberäkningar utförs enligt Trafikverkets metod för kapacitetsberäkningar i korsningar. Beräkningarna utförs med verktyget Capcal (version 4.10). Verktyget levererar resultat i form av belastningsgrader, kölängder, fördröjningar, med mera. I utredningen analyseras belastningsgraderna i korsningens olika tillfarter. Belastningsgrad är ett mått på flöde i relation till kapaciteten i korsningens olika tillfarter. En korsning med väjningsplikt bör ha en belastningsgrad under 0,6. En belastningsgrad över 1,0 innebär att korsningen är överbelastad och köerna växer snabbare än de hinner avvecklas. Analys av korsningen görs under för- och eftermiddagens maxtimmar under ett genomsnittligt vardagsdygn.

4.2.1 Nuläge

Från de utförda trafikmätningarna ser vi att flödet till parkeringsplatsen är störst under förmiddagens maxtimme (mellan klockan 07-08), vilket är väntat då parkeringen är avsedd för arbetsplatser. Flödet till/från parkeringen under förmiddagens maxtimme motsvarar cirka 80% av det totala antalet parkeringsplatser.

Under eftermiddagens maxtimme (mellan klockan 15:30-16:30) syns ett omvänt flöde jämfört med förmiddagens maxtimme, men trafiken under eftermiddagen är mer utspridd än under förmiddagen. Flödet till/från parkeringsplatsen under eftermiddagens motsvarar cirka 50% av det totala antalet platser.

Kapacitetsberäkningarna för nulägets flöden visar att det inte föreligger någon kapacitetsbrist eller köbildning i korsningen. Resultaten visas i Tabell 2 nedan.

Tabell 2 - Belastningsgrad i nuläget

Tillfart	Belastningsgrad FM	Belastningsgrad EM
Slottsvägen N	0,10	0,18
Parkering	0,01	0,17
Slottsvägen S	0,31	0,06

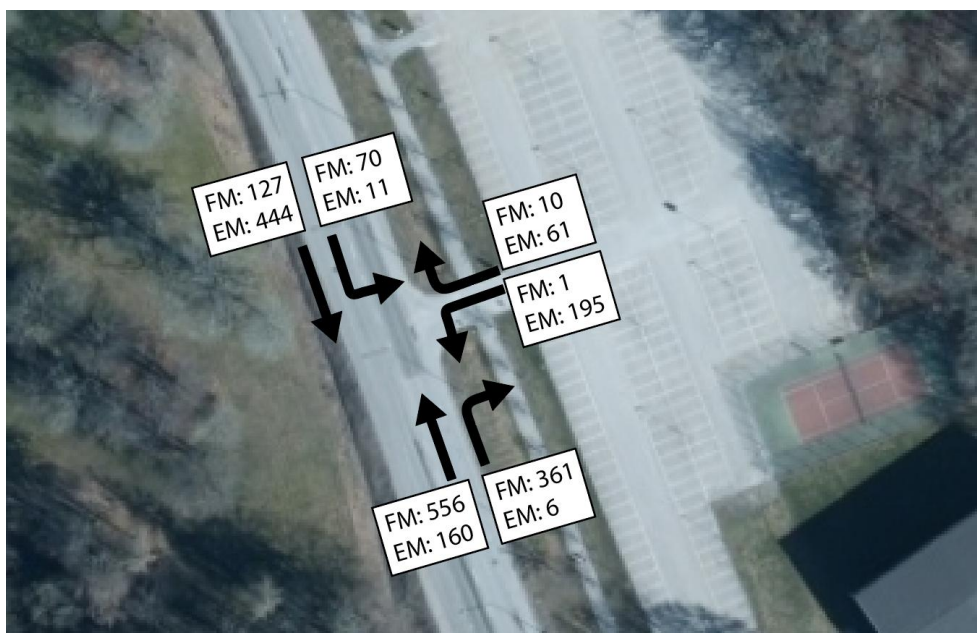
4.2.2 Prognos 2045

Prognos 2045 innebär att parkeringshuset byggs samt att genomfartstrafiken på Slottsvägen räknas upp enligt tidigare Trafikverkets framtagna utvecklingstal. Uppräkning av trafiken på Slottsvägen ska motsvara den trafikutveckling som väntas ske i Finspång till följd av

exploateringar i andra områden som kan påverka trafiken på Slottsvägen. Enligt utvecklingstalen räknas biltrafiken upp med 0,95% per år och den tunga trafiken med 1,22% per år på Slottsvägen.

När parkeringshuset är byggt antas förhållandet mellan flödet under förmiddag/eftermiddag och antal parkeringsplatser vara oförändrat. Under dessa förutsättningar innebär det att flödet till/från parkeringsplatsen ökar med cirka 230 fordon under förmiddagens maxtimme och 140 fordon under eftermiddagens maxtimme.

De framtida flödena under för- och eftermiddagens maxtimmar visas i Figur 7 nedan.



Figur 7 - Framtida flöden i anslutning till parkeringsplatsen, för- och eftermiddagens maxtimmar (Prognos 2045)

Värt att notera är att det finns viss risk för dubbelräkning av trafiken när trafiken på Slottsvägen räknas upp enligt Trafikverkets utvecklingstal, samtidigt som att trafiken till/från parkeringen ökar. Resultaten från scenariot bör därför tolkas som ett "worst case"-scenario.

Kapacitetsberäkningarna för framtida flöden visar att det inte föreligger någon risk för köbildning eller kapacitetsbrist i korsningen. I Tabell 3 sammanställs resultaten från kapacitetsberäkningarna.

Tabell 3 - Belastningsgrader prognos 2045

Tillfart	Belastningsgrad FM	Belastningsgrad EM
Slottsvägen N	0,22	0,25
Parkering	0,02	0,40

Slottsvägen S	0,48	0,09
---------------	------	------

4.3 Påverkan på gång- och cykeltrafik

Det ökade flödet till och från parkeringsplatsen kan potentiellt leda till fler konflikter mellan motorfordonstrafik och oskyddade trafikanter, särskilt under dygnets maxtimmar. För att minska de negativa effekterna bör god sikt säkerställas vid samtliga in- och utfarter till parkeringsanläggningen. Inga siktskymmande föremål bör finnas inom en siktriangel om minst 2,5 meter från korsningspunkt med gång- och cykelväg. Med siktskymmande föremål avses murar/växtlighet över 80 cm inom siktområdet.

Beroende på hur anläggningen utformas kan det vara aktuellt att se över gångflöden inuti parkeringshuset. Detta är något som har undersökts inom ramen för utredningen. Det innebär alltid innebär en risk för gående i kombination med backande bilar, dock är hastigheterna generellt låga i parkeringshus och riskerna bedöms därför som måttliga.

4.4 Påverkan på räddningstjänst

Plan- och bygglagen (PBL) ställer krav på att tomter ska förses med anordningar som tillgodoser kravet på framkomlighet för utryckningsfordon. I de flesta fall är det då räddningstjänstens fordon som blir dimensionerande eftersom de är mest utrymmeskrävande.

4.4.1 Scenario då enbart parkeringshus tillkommer

Enligt uppgift kan räddningstjänsten ställa upp sina fordon på Slottsvägen vid en eventuell utryckning där det krävs släckning. Detta är tillräcklig åtkomst i scenariot då endast ett parkeringshus byggs¹. Därmed anses dagens infrastruktur kunna tillgodose behovet för räddningstjänst om ett parkeringshus byggs.

4.4.2 Scenario då parkeringshus och kontorsbyggnad tillkommer

Om en kontorsbyggnad tillkommer ovanpå parkeringshuset så ställs ytterligare krav på tillgänglighet för räddningstjänsten. Om utrymning är nödvändig behöver räddningstjänsten kunna nå kontorsbyggnaden med höjdfordon, vilket innebär att fordonen behöver komma närmare

¹ Möte med räddningstjänst 2 februari 2026

kontorsbyggnaden. Räddningstjänsten behöver kunna komma åt byggnaden från två olika håll.

Norrifrån behöver antingen en ny in- och utfart tillskapas som ansluter mot Slottsvägen. Därifrån kan räddningstjänsten nå den norra kortsidan på huset. In- och utfarten kan då samordnas med in- och utfarten till de befintliga markparkeringarna norr om parkeringshuset, om dessa ska vara kvar. Den kan också nyttjas om in- och utfarten till parkeringshuset exempelvis ska ske från gaveln i stället för långsidan mot Slottsvägen.

Ett alternativ till detta är att möjliggöra för räddningstjänsten att ta sig in från Östermalmsvägen och nyttja vägen bakom den befintliga kontorsbyggnaden till den norra kortsidan. Det behöver då skapas en vändplan som möjliggör för räddningstjänstens fordon att vända. En översiktlig kontroll har gjorts av detta och det bedöms som att det är möjligt. Konsekvensen blir att det sker på bekostnad av parkeringsplatser.

Söderifrån behöver en ny in- och utfart tillskapas som ansluter mot Slottsvägen. Om den enbart ska användas för räddningstjänstens behov så rekommenderas att den utförs så att den inte inbjuder att övrig motorfordonstrafik använder den, till exempel med hjälp av gräsarmering eller liknande. För att ytterligare avråda övrig motorfordonstrafik kan exempelvis vägmärken eller låsbara bommar användas.

I Figur 8 visas de olika identifierade lösningarna för att lösa räddningstjänstens behov i scenariot då en kontorsbyggnad tillkommer ovanpå parkeringshuset.



Figur 8 - Möjliga lösningar för räddningstjänsten att nå kontorsbyggnad från två håll

5 Samlad bedömning

Den genomförda trafikutredningen visar sammantaget att det planerade parkeringshuset, med eller utan tillkommande kontorsbyggnad, kan genomföras utan att skapa kapacitetsproblem eller betydande negativa konsekvenser för trafiksystemet kring Slottsvägen. De trafikmätningar och kapacitetsberäkningar som har utförts bekräftar att korsningen vid in- och utfarten till parkeringen fungerar väl i nuläge och även kommer att ha goda marginaler i prognosåret 2045, trots ökade trafikflöden och uppräknad enligt Trafikverkets utvecklingstal.

Analysen visar samtidigt att ökade flöden till och från parkeringen, särskilt under morgonens maxtimme, innebär en potentiellt större exponering för oskyddade trafikanter. Siktförhållandena samt korsningspunkterna mot gång- och cykelvägen är centrala för att säkerställa god trafiksäkerhet i framtiden. Tydlig sikt, avskiljning mellan trafikslag och genomtänkt placering av in- och utfarter bör därför prioriteras vid projektering och vidare utformning av anläggningen.

När det gäller scenariot med tillkommande kontorsbyggnad identifieras ett ökat behov av att tillgodose räddningstjänstens åtkomlighet från två håll. Utredningen visar att detta är möjligt både från Slottsvägen och via Östermalmsvägen, men att vissa lösningar kan påverka antalet parkeringsplatser. Dessa avvägningar behöver hanteras i det fortsatta arbetet, men bedöms vara genomförbara.

Sammanfattningsvis bedöms projektet vara trafikmässigt genomförbart, både avseende kapacitet, trafiksäkerhet och funktionalitet. De eventuella negativa konsekvenser som identifierats kan hanteras med rimliga och tydliga åtgärder i den fortsatta projekteringen.