

PM

# NORRA FISKSÄTRA - PARKERINGSUTREDNING



2017-11-14

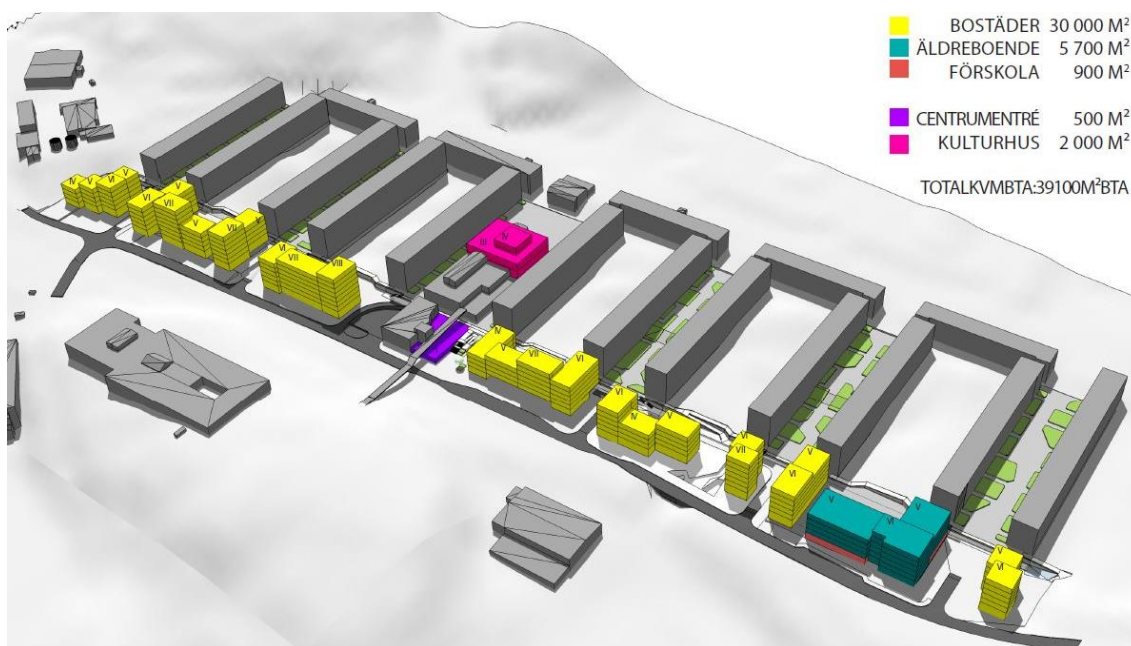
## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>INLEDNING</b> .....	<b>3</b>
1.1	<b>BAKGRUND</b> .....	<b>3</b>
1.2	<b>PARKERINGSNORM</b> .....	<b>4</b>
1.2.1	GRUNDINTERVALL.....	4
1.2.2	LÄGESBASERAT PARKERINGSTAL.....	5
1.2.3	PROJEKTSPECIFIKT PARKERINGSTAL.....	5
1.2.4	GRÖNA PARKERINGSTAL.....	5
<b>2</b>	<b>NULÄGE</b> .....	<b>6</b>
2.1	<b>MÅLPUNKTER OCH MARKPARKERINGAR</b> .....	<b>6</b>
2.2	<b>INVENTERINGAR</b> .....	<b>6</b>
2.2.1	CENTRUMPARKERINGEN.....	6
2.2.2	DE AVGIFTSBELAGDA MARKPARKERINGARNA.....	8
2.2.3	BEFINTLIGT GARAGE.....	8
2.2.4	BEHOV FRÅN BEFINTLIGA BOSTÄDER.....	9
<b>3</b>	<b>FRAMTID</b> .....	<b>9</b>
3.1	<b>CENTRUMPARKERING</b> .....	<b>9</b>
3.2	<b>BOSTADSPARKERING</b> .....	<b>9</b>
3.2.1	NYA BOSTÄDER.....	9
3.2.2	BEFINTLIGA BOSTÄDER.....	10
3.3	<b>SAMMANSTÄLLNING FRAMTIDA BEHOV</b> .....	<b>10</b>

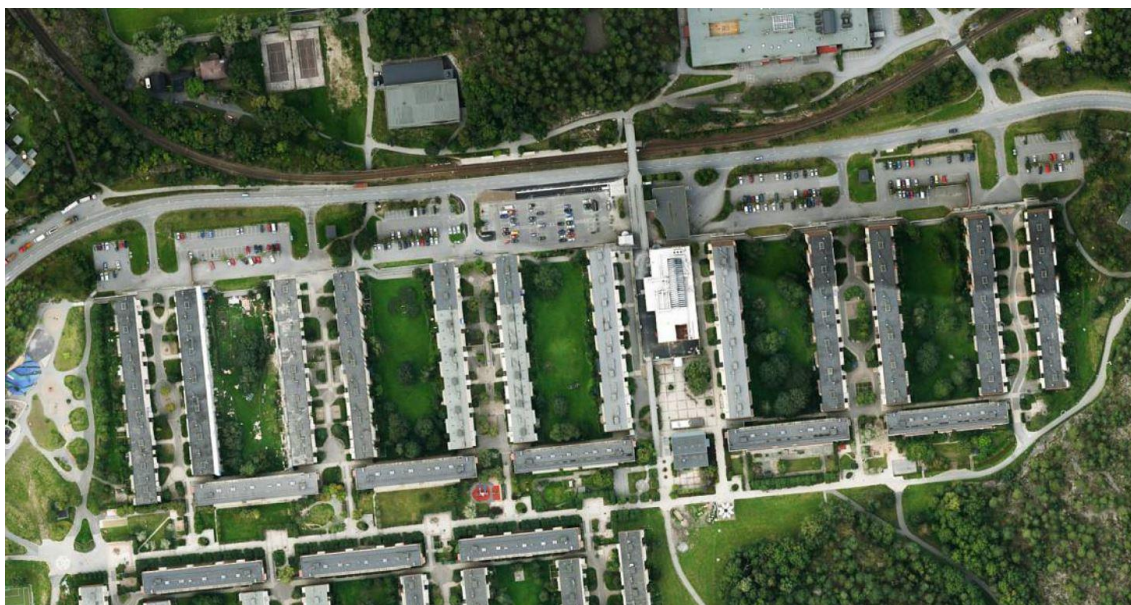
# 1 INLEDNING

## 1.1 BAKGRUND

Stena fastigheter planerar att exploatera på dagens parkeringsytor i norra Fisksätra i Nacka. 431 bostäder, ett äldreboende, en förskola samt ett kulturhus och en utbyggnad av dagens centrumbebyggelse planeras.



Figur 1: Översiktskarta Källa: Mandaworks Arkitekter



Figur 2: Flygfoto över området. Källa: Eniro

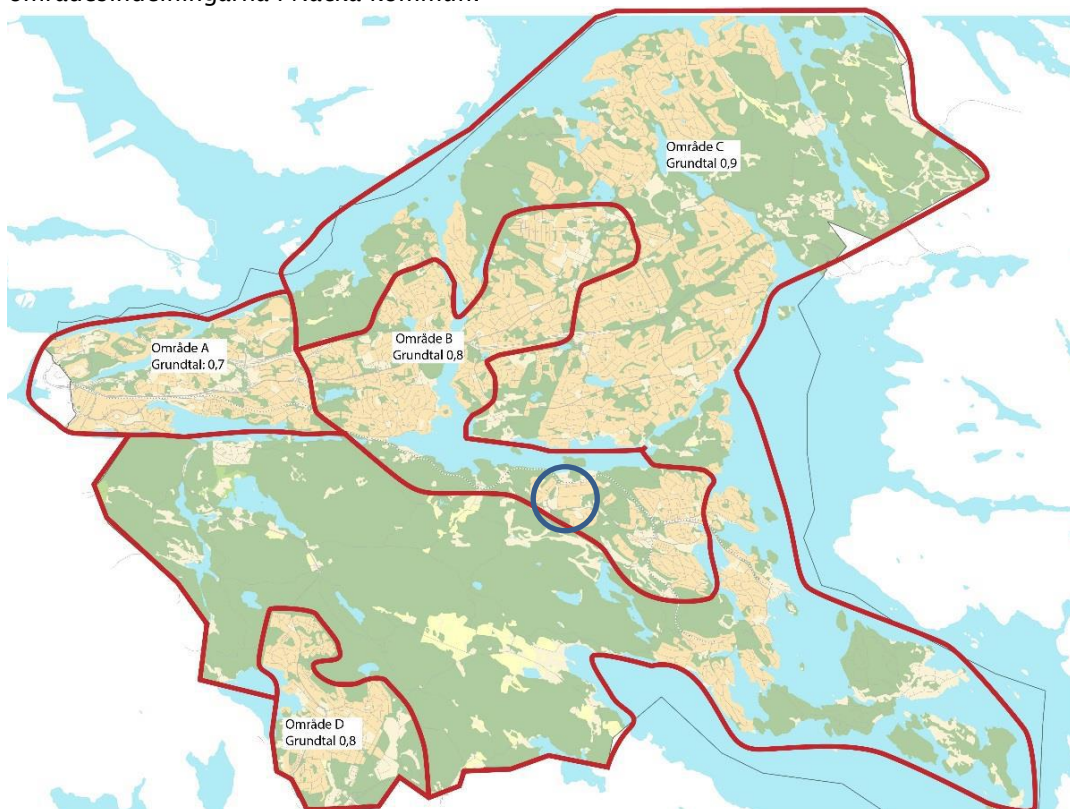
Denna utredning syftar till att ta reda på det framtida parkeringsbehovet för den nya bebyggelsen samtidigt som dagens parkeringsytor försvinner eller minskas då dessa bebyggs. Platsbesök, belägningsstudier och kommunens parkeringsnorm ligger till grund för utredningen.

## 1.2 PARKERINGSNORM

Vid beräkning av framtida parkeringsbehov har Nacka kommuns rekommenderade parkeringstal används (*Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka, 2016*). Nacka kommuns parkeringstal för bostäder bygger på en modell som tar hänsyn till områdets läge i kommunen, närhet till kollektivtrafik och lokala centrum samt till lägenhetsstorlek och olika mobilitetstjänster.

### 1.2.1 GRUNDINTERVALL

Modellen utgår från ett grundtal som är baserat på områdets karaktär, läge, närhet till kollektivtrafik samt statistik över dagens bilnehav per lägenhet. Nedan visas de olika områdesindelningarna i Nacka kommun.

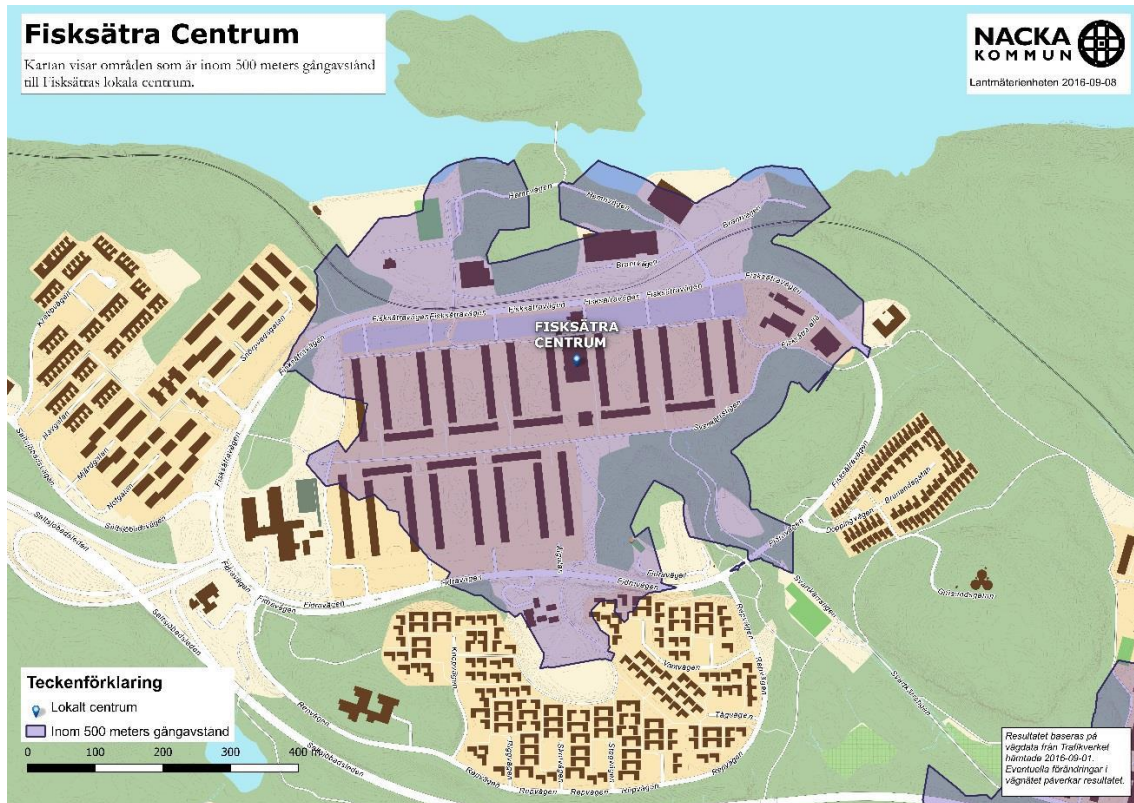


Figur 3: Indelning grundintervall. Fisksätra är markerat med blå cirkel. Källa: Nacka kommun



### 1.2.2 LÄGESBASERAT PARKERINGSTAL

Närhet till tunnelbana och till lokala centrum ger reduktion av parkeringstalet. Med närhet avses 500 meters gångavstånd. Nedan visas en bild över Fisksätra centrum och gränsen för 500 meters gångavstånd. Stena Fastigheters planerade bebyggelse ligger inom 500 meters gångavstånd från Fisksätra centrum.



Figur 4: Gångavstånd i Fisksätra. Källa: Nacka kommun

### 1.2.3 PROJEKTSPECIFIKT PARKERINGSTAL

Det projektspecifika parkeringstalet tar hänsyn till de planerade lägenheternas storlek och besöksparkering. Små lägenheter (1-2 ROK) får en reduktion av parkeringstalet med 30% medan stora lägenheter (3 ROK och större) får ett tillägg på 20%. Besöksparkering tillkommer med 10%.

### 1.2.4 GRÖNA PARKERINGSTAL

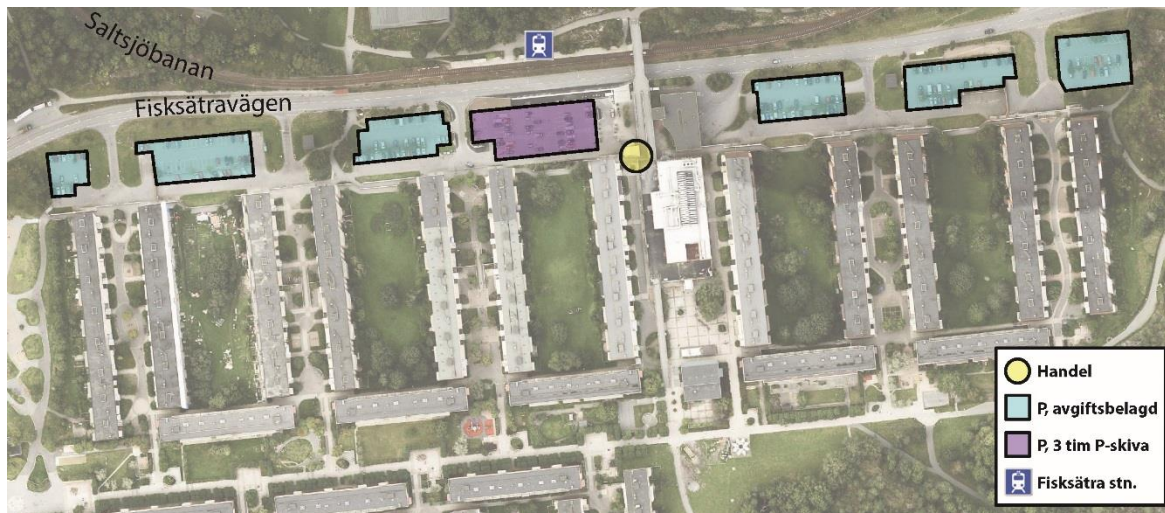
Genom att tillhandahålla mobilitetsåtgärder kan byggherren reducera antalet parkeringsplatser ytterligare. Nacka kommun pekar ut fem olika åtgärder som kan minska parkeringstalet. Om tre av dessa genomförs kan parkeringstalet minska med 10% medan det kan minska med 25% om alla åtgärder genomförs.

De åtgärder som föreslås är följande:

- Prova på kollektivtrafik genom att erbjuda boende 6 månaders SL-kort.
- Byggherren betalar medlemskap i bilpool minst 10 år. Bilpoolsplats ska ordnas på kvartersmark.
- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resemöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Förbättrade cykelfaciliteter med exempelvis reparations- och tvättrum för cykel.
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning.

## 2 NULÄGE

### 2.1 MÅLPUNKTER OCH MARKPARKERINGAR



Figur 5: Lokal översikt över parkeringsplatserna, nuläge

Parkeringsytan som är avsedd för handel (centrumparkeringen) regleras idag med P-skiva och det är tillåtet att stå där i tre timmar.

Entré till handel är gulmarkerad i ovanstående bild. De övriga parkeringar som är redovisade är avgiftsbelagda markparkeringar som i första hand är avsedda för besökare. Det finns även parkeringsgarage avsedda för boende under de befintliga byggnaderna.

### 2.2 INVENTERINGAR

#### 2.2.1 CENTRUMPARKERINGEN

Inventeringar för handelsparkeringen har gjorts vid 25 vardagstillfällen under april 2016. De flesta, 23 stycken) mellan kl. 08-17, men även två tillfällen kvällstid 11 oktober (kl. 18:45 och 22:05).

Parkeringsytan består av totalt 74 platser och inventeringarna visar att medelvärdet för beläggning ligger på 34 platser under dagtid, vilket motsvarar en beläggningsgrad på 46%. I diagrammet nedan visas beläggningsgraden för varje enskilt inventeringstillfälle.

Inventeringarna visar att centrumparkeringen har lägst beläggning under morgnarna och vid omkring kl. 16-17 är det högst beläggning.





Figur 8: Registreringsnummer som återkommer under inventeringarna

Under inventeringarna gjordes även nummerskrivning och det visar sig att det är några fordon som står där flera gånger under dagtid. Diagrammet ovan visar de registreringsnummer som 4 eller fler gånger återkom under de 25 inventeringstillfällena (vardagar, 23 st. under dagtid och 2 st. under kvällstid).

Detta kan tyda på att det finns vissa som använder handelsparkeringen till annat än handelsparkering genom att hen går ner och vrider P-skivan var tredje timme, t.ex. arbetsplatsparkering etc. Ur diagrammet kan man utläsa att 5-7 registreringsnummer tydligt sticker ut genom att stå där under >8 gånger under de 23 inventeringstillfällena som gjordes under dagtid på vardagsdygnet.

## 2.2.2 DE AVGIFTSBELAGDA MARKPARKERINGARNA

Under platsbesöken visade det sig att de avgiftsbelagda markparkeringarna nyttjades flitigt, beläggningen var uppskattningsvis mellan 50-90% kvällstid för de olika markparkeringarna. Detta motsvarar cirka 220 parkerade bilar som i huvudsak kan antas tillhöra boende i området.

Parkering	Antal p-platser	Beläggning	Parkerade bilar
1	35	50%	18
2	63	70%	44
3	58	90%	52
4	50	75%	38
5	69	75%	52
6	19	90%	17
<b>Totalt</b>	<b>294</b>		<b>221</b>

Utifrån inventeringar av parkerade bilar på markparkeringar då registreringsnummer har noterats har det visat sig att vissa av dessa bilar är avställda, utländska eller företagsregistrerade bilar. 150 av de 220 bilarna kan därför antas tillhöra boende i området och är i behov av parkeringsplats.

## 2.2.3 BEFINTLIGT GARAGE

Det finns vakanta platser i dagens garage för boende i befintliga fastigheter. Totalt finns det 932 platser i det norra garaget varav 180 vakanta. Stenas register för garagekunder visar att 65 bilar är hyrda av kunder som redan har en plats i garaget. Stena avser endast att tillhandahålla en parkeringsplats per kund. Alltså kan det antas att behovet för befintliga kunder är 687 platser.



#### 2.2.4 BEHOV FRÅN BEFINTLIGA BOSTÄDER

Idag finns ett behov på 687 platser för bilar som idag står parkerade i garaget samt på 150 platser för de boende som står parkerade på markparkeringen, sammantaget 837 platser. Garget rymmer 932 platser vilket i framtiden ger möjlighet för 95 platser för boende i de nya bostäderna.

### 3 FRAMTID

#### 3.1 CENTRUMPARKERING

Inventeringen av centrumparkeringen visar att det är ett överskott av parkeringsplatser och därför bör antalet kunna minskas.

Första steget är att minska ner antalet platser till det antal som maximalt nyttjats under inventeringstillfällena, dvs. att minska ner handelsparkeringen till cirka 50 platser (från dagens 74 platser).

För att ytterligare kunna minska ner antalet platser eller att skapa ett överskott av platser rekommenderas att den tillätna tiden att stå på centrumanläggningen kortas ner till 1-1,5 timme från de idag generösa 3 timmar. Detta för att minimera risken att handelsparkeringen används till annat än handelsparkering. Då kan det antingen vara 50 platser med överskott eller 40 platser som sannolikt stundtals kommer ha full beläggning.

Om antal centrumparkeringsplatser minskas så ökar risken att parkeringsplatsen blir fullbelagd men i kombination med kortare tillåten parkeringstid minskar risken för att parkeringen används för annat ändamål än den är avsedd för.

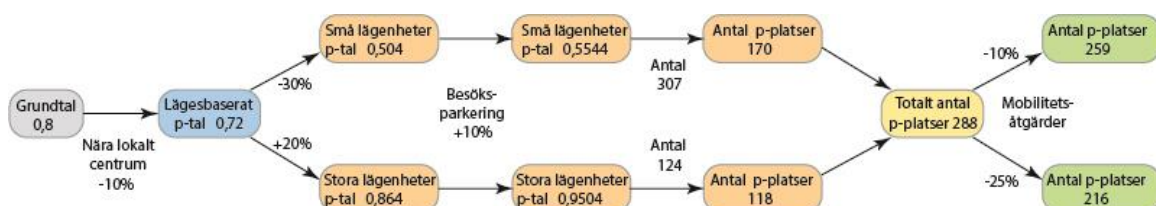
#### 3.2 BOSTADSPARKERING

##### 3.2.1 NYA BOSTÄDER

I den nya bostadsbebyggelsen planeras följande lägenhetsfördelning för de 431 lägenheterna:

1 ROK	123 lägenheter
2 ROK	184 lägenheter
3 ROK	90 lägenheter
4 ROK	34 lägenheter

Vid tillämpning av Nacka kommuns parkeringstal för bostäder framkommer att det framtida behovet av parkeringsplatser är 288 stycken om inga mobilitetsåtgärder införs. Beroende på nivå av mobilitetspaket kan antalet parkeringsplatser minskas till 259 respektive 216. Beräkningen utgår ifrån att Fisksätra ligger inom område B, vilket resulterar i ett grundparkeringstal på 0,8 samt att den planerade bebyggelsen ligger inom 500 meters gångavstånd till Fisksätra centrum. Följande fördelning av lägenhetsstorlekar planeras:



Figur 9: Metod för beräkning av parkeringstal

Den nya bebyggelsen har planerats med 185 parkeringsplatser, varav 138 i garage, 26 kantstensparkeringar på kvartersmark och 21 kantstensparkeringar på gatemark. 51 parkeringsplatser finns reserverade för centrumbesökare vilket fyller det behov som finns.



Figur 10: Planerade parkeringsplatser Källa: Mandaworks Arkitekter

### 3.2.2 BEFINTLIGA BOSTÄDER

Utöver det parkeringsbehov som alstras från den nya bebyggelsen behöver hänsyn tas till de 220 bilar som idag nyttjar de besöksparkeringar som kommer att byggas.

### 3.3 SAMMANSTÄLLNING FRAMTIDA BEHOV

Nedan visas hur väl olika alternativ fyller det parkeringsbehov som finns i området. Tabellen visar att oavsett olika nivåer på mobilitetstjänster kommer det planerade förslaget inte uppfylla kommunens krav på boendeparkering med de parkeringsplatser som finns i förslaget.

	Val av mobilitetsnivå		
	Alt 1	Alt 2	Alt 3
Behov nya bostäder	288	259	216
Planerad parkering bebyggelse (inkl. äldreboende, förskola)	164	164	164
<b>Skillnad</b>	<b>124</b>	<b>95</b>	<b>52</b>

Då Stena Fastigheter har för avsikt att arbeta med mobilitetsnivå enligt alternativ 2, dvs mobilitetsåtgärder av den lägre graden, kommer de 95 platserna som inte kan beredas i den nya fastigheten att rymmas i dagens befintliga garage där det i framtiden kommer att finnas 95 lediga platser, enligt beräkningar ovan.