

Trafik- och parkeringsutredning Nacka Port

Samrådsunderlag till detaljplan, Nacka kommun
2022-04-05 SAMRÅDSHANDLING



Beställare: Nacka Port Fastighets AB
Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB
Uppdragsnamn: Trafikutredning Nacka Port
Uppdragsnummer: 4142
Datum: 2022-04-05
Uppdragsledare: Patrik Lundqvist
Handläggare/utredare: Patrik Lundqvist
Cornelia Stanislawska
Granskare: Mats Ohlson
Sabine Saracco

Status: Samrådshandling

Innehåll

1. Bakgrund	4
2. Nuläge	5
2.1. Allmänt.....	5
2.2. Gång och cykel.....	6
2.3. Kollektivtrafik	6
2.4. Motorfordon	7
3. Pågående planering	8
4. Förslaget	9
4.1. Allmänt.....	9
4.2. Gång- och cykeltrafik.....	10
4.3. Leveranser och Sophantering	11
4.4. Uddvägen	14
5. Parkeringsbehov	16
5.1. Nacka kommun parkeringsnorm	16
5.2. Bilplatser för kontor och andra verksamheter	17
5.3. Bilplatser för lägenheter	19
5.4. Motiv till reduktion av antalet bilplatser	21
5.5. Föreslagen bilparkering.....	23
5.6. Beräkning av antalet cykelplatser	25
5.7. Föreslagen cykelparkering	26
6. Trafikprognoser	27
7. Slutsatser	29

1. BAKGRUND

Inom fastigheten SICKLAÖN 82:1 i Nacka kommun, planerar Nacka Port Fastighets AB att uppföra ny bebyggelse. Byggnaderna ska uppföras på en redan idag bebyggd fastighet. I dagsläget finns två förslag för fördelning av kontors- respektive bostadsyta. I det ena förslaget planeras det för cirka 250 lägenheter, ca 5 200 m² BTA kontor samt drygt 2 000 m² verksamheter i gatuplan. Det andra förslaget innebär uppförande av ca 210 lägenheter och 9 000 m² BTA kontor samt 2 000 m² verksamheter i gatuplan.

Verksamheterna förväntas i första hand bestå av enstaka butiker och mindre restaurang/marknad. Structor Mark Stockholm AB har anlåtits av Nacka Port Fastighets AB för att genomföra en trafikutredning som underlag till detaljplanearbete.



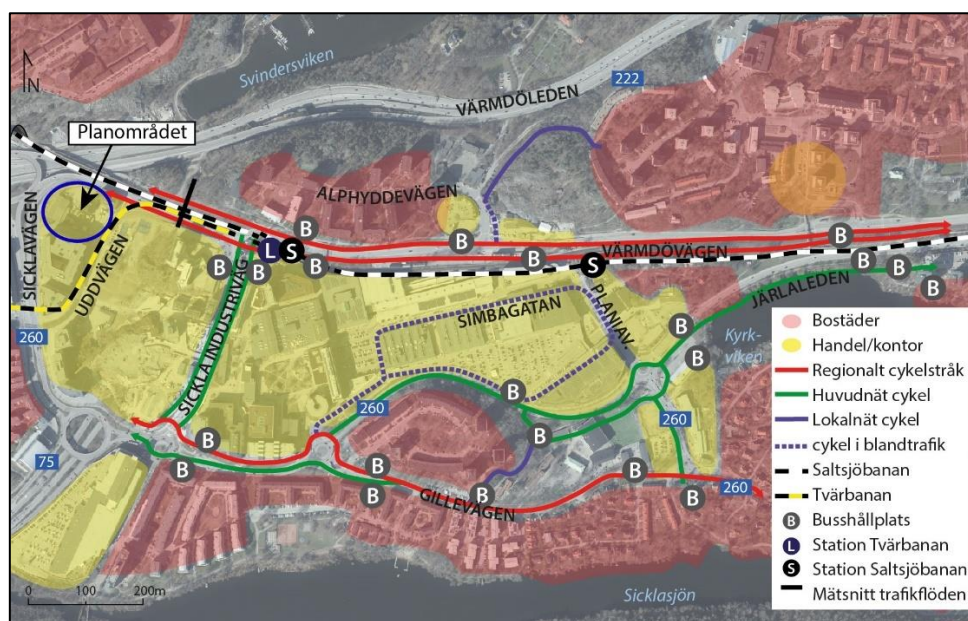
Figur 1: Översikt

Syftet med den här utredningen är att redogöra för nuvarande trafiksituation, målpunkter nu och i framtiden samt nybyggnationernas trafikpåverkan på den befintliga utformningen. Utredningen kommer ligga till grund för framtagande av ny detaljplan.

2. NULÄGE

2.1. Allmänt

Den nya bebyggelsen planeras på fastighet med viss befintlig byggnation, direkt sydost om korsningen Värmdövägen/Sicklavägen. Närheten till Sickla köp kvarter är påtaglig med tillgång till handel, kontor, restauranger, biograf med mera. Anslutande bebyggelse består bland annat av Nacka tingsrätt, kontorsverksamhet samt ett större parkeringsgarage. I närområdet finns även sportanläggningar, badplatser och kollektivtrafik i form av Tvärbanan, Saltsjöbanan och bussar.



Figur 2: Nuläge och markanvändning (december 2019)



Figur 3: Stråk och målpunkter

2.2. Gång och cykel

Framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister varierar. Närområdet präglas av flera stora vägar som utgör barriärer. Intill planområdet finns dock större gång- och cykelstråk av god standard längs Värmdövägen och vidare genom tunnel under Sicklavägen mot Stockholm samt österut mot centrala Nacka som ger goda möjligheter till cykelpendling.

Längs Järlaleden/väg 260 och Gillevägen samt längs Sickla industriväg finns cykelbanor. Värmdövägen och Gillevägen är utpekade regionala cykelstråk, så även västra delen av Järlaleden/väg 260 samt via tunneln under Sicklavägen.

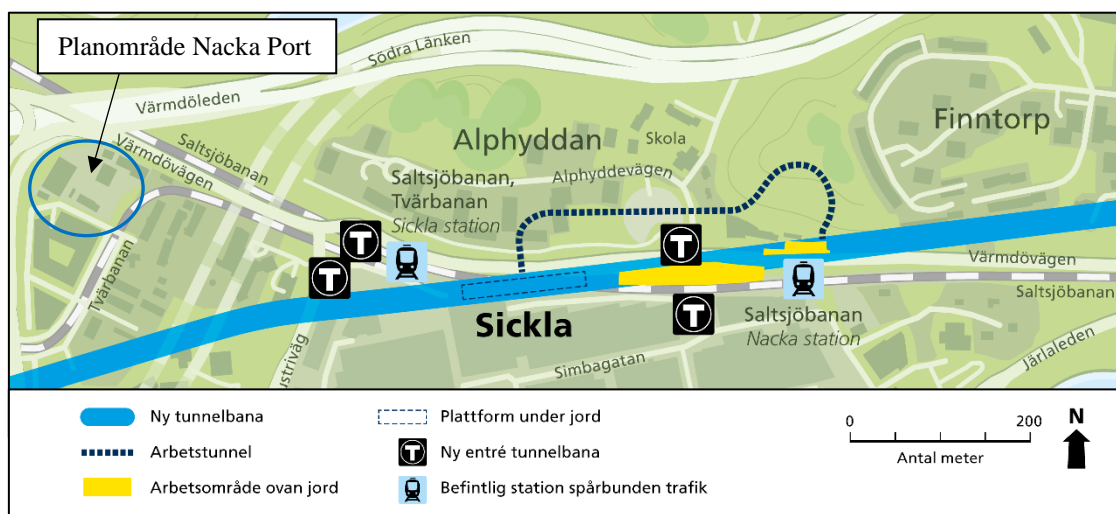
2.3. Kollektivtrafik

Tvärbanan, Saltsjöbanan och flertalet bussar finns inom gångavstånd från den planerade bebyggelsen, se Figur 2. Både bussar och lokalbanorna har flera avgångar per timme och ansluter till tunnelbanestationerna vid Gullmarsplan respektive vid Slussen.

Tabell 1 Närliggande stationer

Hållplats/station	Gångavstånd
Busshållplats på Sickla industriväg	300 meter
Busshållplats på Värmdövägen	400 meter
Sickla station, Saltsjöbanan	350 meter
Sickla station, Tvärbanan	350 meter
Sickla Udde, Tvärbanan (Stockholm)	450 meter

I samband med utbyggnationen av nya tunnelbanan kommer Sickla få en tunnelbanestation med tre entréer, varav en är inom Sickla Stationshus i anslutning till Tvärbanan, Saltsjöbanan och bussarna på Sickla industriväg. Avståndet till planområdet är ca 300 meter och planerad trafikstart är år 2030. Närheten till tunnelbanan kommer att ytterligare underlätta kollektivt resande till planområdet.



Figur 4: Ny tunnelbana, Sickla. (Omarbetad från Region Stockholm, 2022)

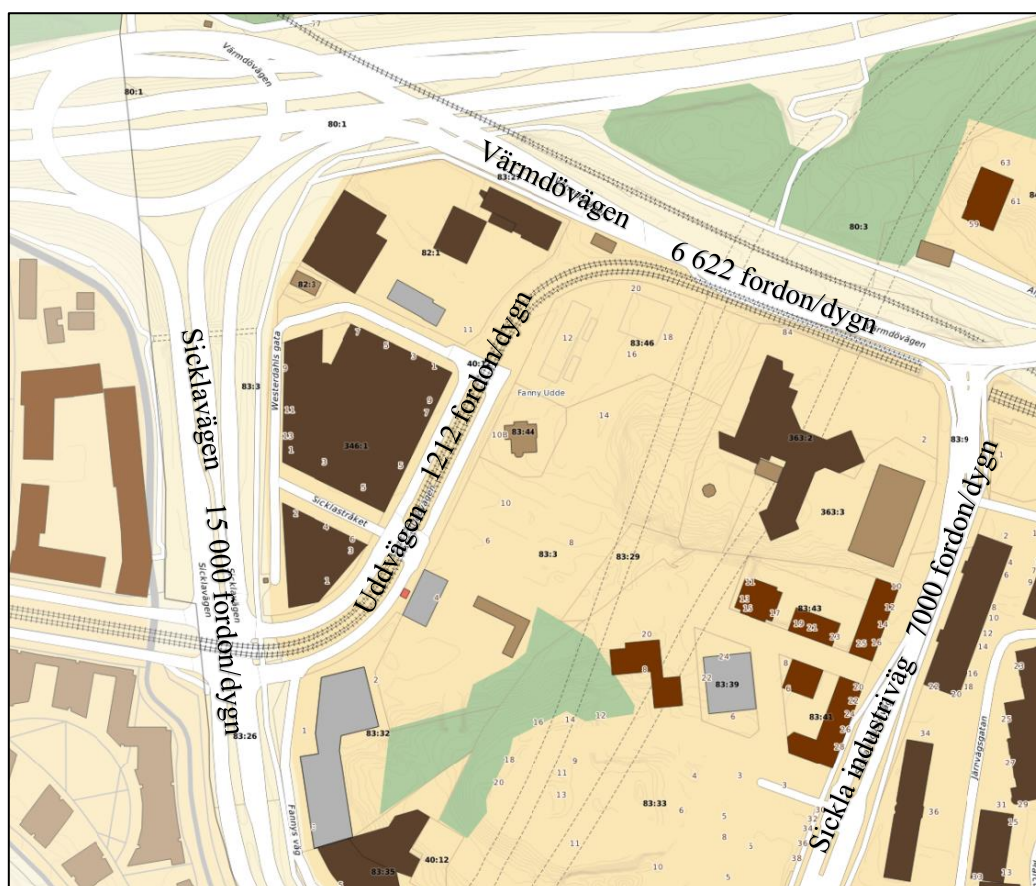
2.4. Motorfordon

Trafikdata har uppmätts under år 2020 på Värmdövägen och redovisas i tabellen nedan. För lokalisering av mätsnitt, se Figur 2 över nuläge. Trafiken längs Sicklavägen (väg 260), som är en av Trafikverkets vägar, har ett flöde strax söder om fastigheten som uppgår till cirka 15.000 fordon per dygn. En trafikräkning på Sickla industriväg genomfördes 2017, resultatet inkluderas i tabellen nedan.

Tabell 2 - Trafikflöden

	Skyltad hastighet	Dygns- trafik	Vardag	Medel- hastighet	85-perc.	Tung trafik
Värmdövägen	50 km/tim	6 622	7 087	47 km/tim	54 km/tim	16%
Uddvägen	30 km/tim	1 212	1 538	31 km/tim	36 km/tim	11%
Sicklavägen	50 km/tim	15 000				
Sickla industriväg	50 km/tim	-	7 000	-	-	-

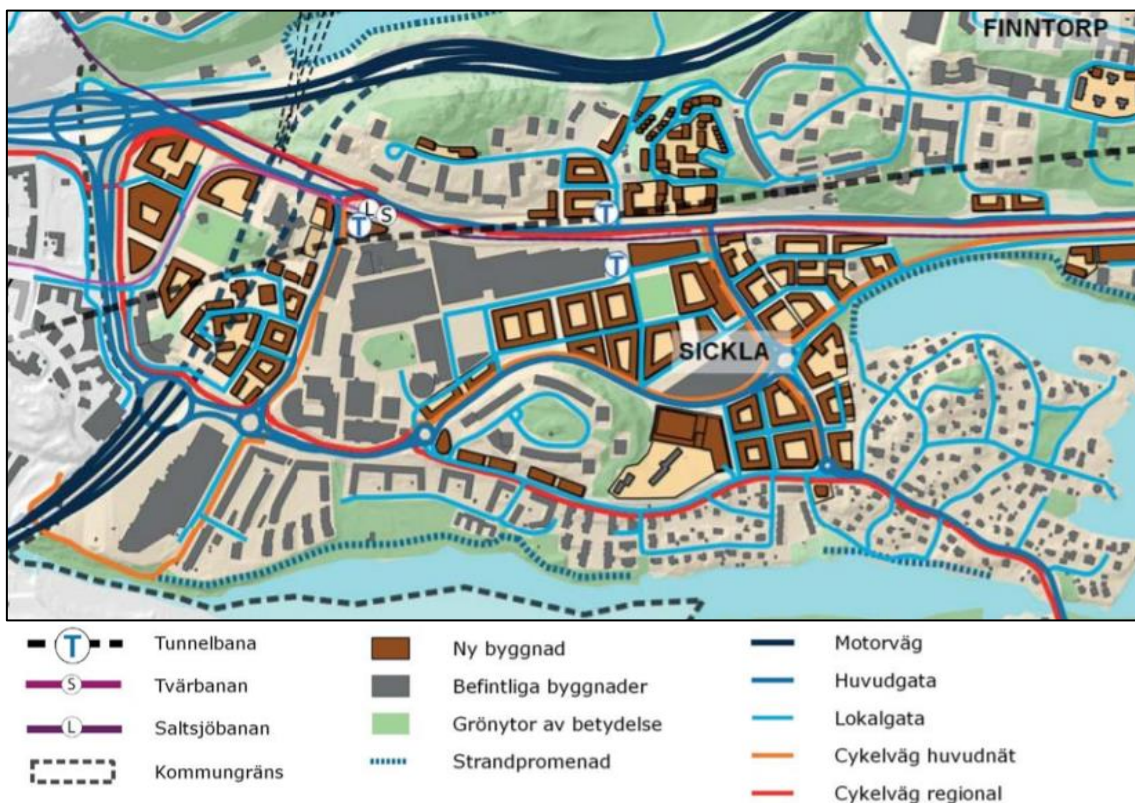
Leveranser och varutransporter till kvarteren direkt söder om fastigheten sker via Westerdahls gata med möjlighet till rundkörning och en mindre vändplan precis intill befintlig tryckstegringsstation.



Figur 5 Trafikflöden

3. PÅGÅENDE PLANERING

I samband med utbyggnad av tunnelbana till Nacka sker det inom Nacka kommun ett omfattande arbete med planering och exploatering av bostäder samt utökad infrastruktur. De pågående planerna i närheten till det nya bostadshuset redovisas i figuren nedan och är hämtad från *Utvecklad strukturplan för Nacka stad* (uppdaterad november 2016).



Figur 6: Utvecklad strukturplan för Nacka stad

4. FÖRSLAGET

4.1. Allmänt

Förslaget innebär uppförande av ett höghus (Tornen) fördelat på två högdelar om ca 30 respektive 40 våningar samt även en lägre byggnad om 6-10 våningar (Fronten). De nya byggnaderna ska inrymma kontor och bostäder. Inom fastigheten ska befintlig "Färgfabriken/Klinten" bibehållas och förädlas. Direkt söder om "Fronten" finns en tryckstegringsstation som ska finnas kvar.

I dagsläget finns, som tidigare nämnts, två förslag för fördelning av bostads- och kontorsyta beroende på vilka typer av funktioner som Fronten ska inrymma.

Alternativ 1: Bostäder och kontor i Fronten

Cirka 250 lägenheter i Tornen och Fronten, ca 5 200 m² BTA kontor i Fronten samt ytterligare drygt 2 000 m² för verksamheter i gatuplan.

Alternativ 2: Enbart kontor i Fronten

Cirka 210 lägenheter i Tornen, ca 9 000 m² BTA kontor i Fronten samt ytterligare drygt 2 000 m² för verksamheter i gatuplan.



Figur 7: Förslaget (underlag: Urbio)

4.2. Gång- och cykeltrafik

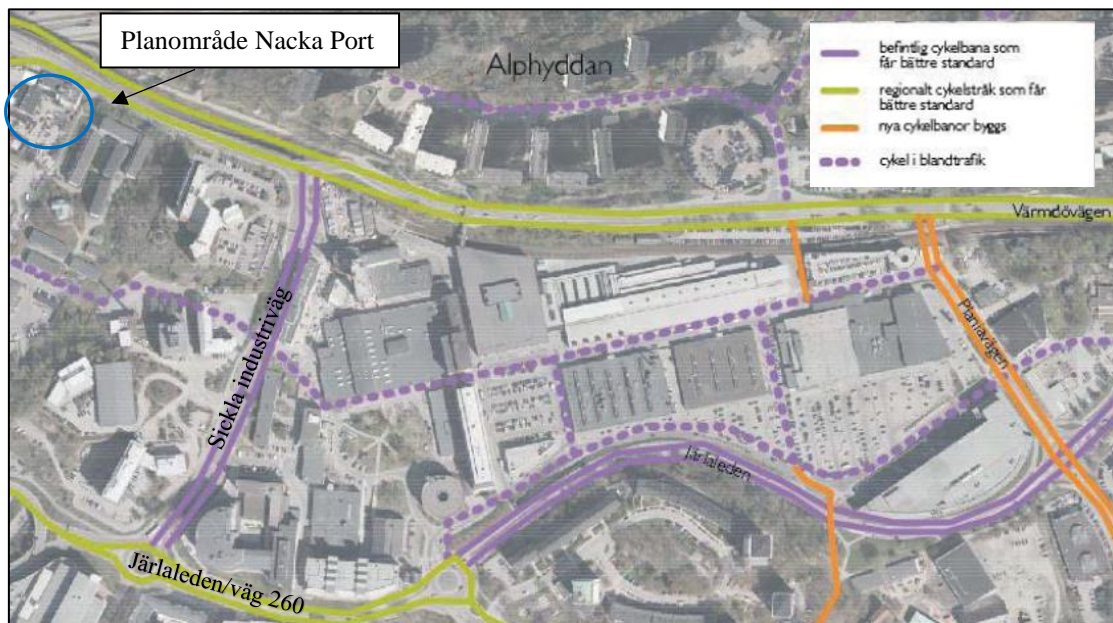
Längs Westerdahls gata förutsätts att framkomligheten för fotgängare säkerställs. Gångbanan på den södra sidan smalnas dock av något i samband med att vändplanen längst i väster föreslås byggas om för att medge vändning för sopbilar. Gångbana planeras även längs norra sidan.

Inom fastigheten planeras cykling ske i blandtrafik. Intill fastigheten finns dock ett regionalt cykelstråk längs Värmdövägen med separering mellan gående och cyklister.

Öster om planområdet för Nacka Port ligger planområdet för Norra Nobelberget. I projektet Norra Nobelberget planeras det för cykling i blandtrafik och gångbana för fotgängare. I dagsläget är det inte fastställt om de nya gatukopplingarna genom Norra Nobelberget kommer vara tillgängliga för allmänheten eller om dessa kommer tillhöra kvartersmark. Skulle gatukopplingarna vara allmänt tillgängliga så finns det möjlighet att nyttja gena stråk mellan Nacka Port och Sickla station samt Sickla köpvarter som alternativ till det regionala cykelstråket längs Värmdövägen.

De centrala delarna av Sickla är även tänkta att kunna nås via Sicklastråket som är planerat att sträcka sig i öst-västlig riktning från ett läge direkt söder om Tingsrätten och vidare österut. Exakt när detta färdigställs är fortfarande inte klart förutom att stråkets östra del färdigställs inom det pågående arbetet med projekt Norra Nobelberget.

Figuren nedan visar principen för det föreslagna framtida cykelvägnätet. Även om den inte helt täcker in principerna kring den aktuella fastigheten så visar den det övergripande planerade cykelvägnätet i närområdet.



Figur 8: Föreslaget framtida cykelvägnät (Program för Planområde Nacka Port, 2016)

Angöringsmöjlighet för personer med rörelsenedsättning behöver anordnas som mest inom 25 meter från entré, men önskvärt är att den hamnar inom 10 meters avstånd.

4.3. Leveranser och Sophantering

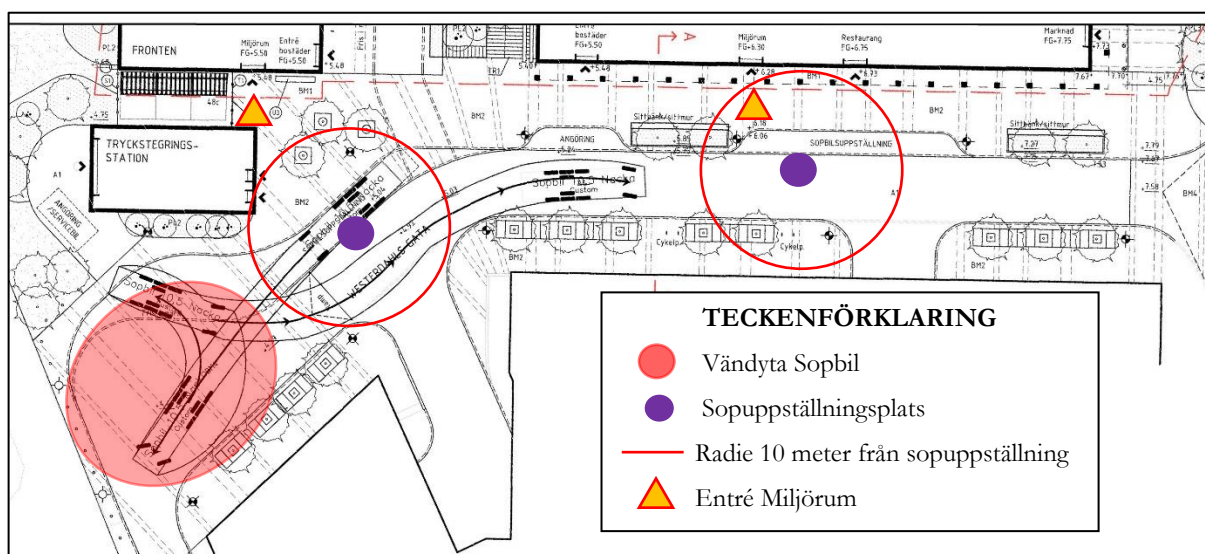
Westerdahls gata

Soprum för Tornen, Fronten och Klinten planeras i nya byggnader med åtkomst direkt från Westerdahls gata. Sopnedkast finns även med åtkomst från gården för exempelvis Klinten.

Stort behov av angöring finns till de nya byggnaderna då såväl bostäder, kontor och viss mindre verksamhet planeras. Förutsatt att en samordning kan ske vad gäller tider för då leveranser m.m. sker kan dock den nya byggnaden klara sig på en till två lastplatser. Enligt riktlinjer från NVOA bör uppställning för sopbil anordnas inom 10 meter från entré till miljörum. I första hand kommer all varuhantering ske från planerade lastplatser längs Westerdahls gata.

Tömning av sopor sker rimligtvis en gång per dag. Sobilen innebär därmed inte ett störande moment mer än vid mycket begränsad tid. I övrigt kommer olika varu-transporter krävas längs Westerdahls gata. I genomsnitt kan minst 5 per dag förutsättas. Utöver detta tillkommer persontransporter, taxi etcetera.

Vändning av mindre transporter kan ske i västra änden av Westerdahls gata redan i nuläget, men för att inrymma vändmöjlighet även för större fordon, främst sopbilar, skulle platsen behöva utökas i storlek. I Figur 9 redovisas sophantering och vändmöjlighet med 10,5 m sopbil. Rundkörning kring Tingsrätten, söder om planområdet, är inte aktuellt då framkomligheten inte kan säkerställas med hänsyn till att Sicklastråket inte är allmän gata och stundvis kan stängas av.

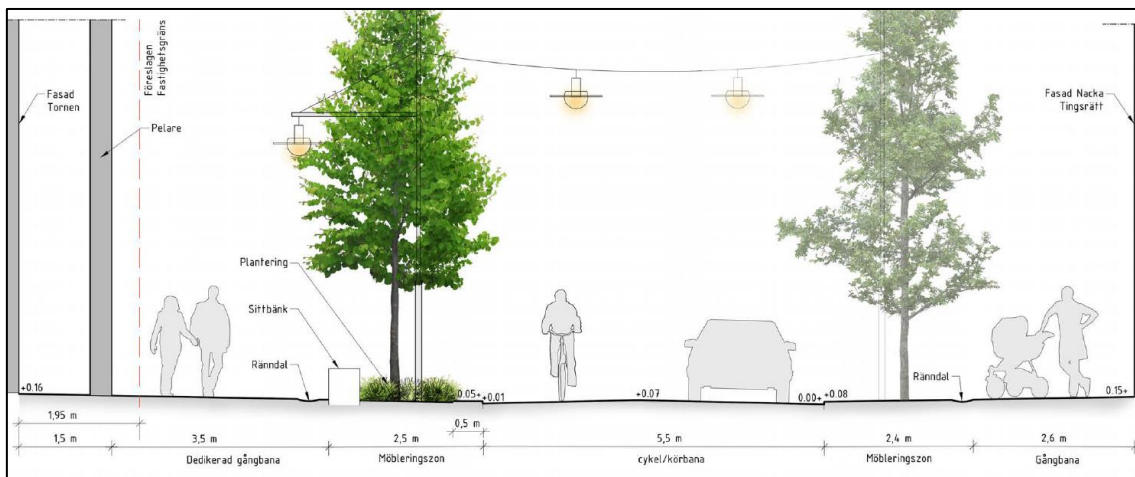


Figur 9 Sophantering Westerdahls gata (underlag: Urbio)

I samband med ombyggnation föreslås att platsen även anordnas upphöjd och med avvikande material, dvs mer som ett torg, samt att den regleras som gångfartsområde.

Utöver leveranser och sophantering finns även ett behov att angöra med servicefordon till befintlig tryckstegringsstation vid befintlig vändplan. Dessa fordon behöver kunna stå uppställda en längre tid under pågående service. Plats för dessa kan anordnas direkt väster om tryckstegringsstationen alternativt i höjd med föreslagen angöring för sopbil.

Utformningen av Westerdahls gata är inte fastställd och behöver studeras vidare i samband med förprojekteringen. Bredden på Westerdahls gata tillåter en indelning av gaturummet som inrymmer 3,5 meter gångbana samt en möbleringszon/smalare angöringsremsa med bredden 2,5 meter. Körbanan har bredden 5,5 meter. På gatusidan som vetter mot Nacka Tingsrätt finns en gångbana på 2,6 meter som inkluderar en möbleringszon om cirka 2,4 meter närmast körbanan.

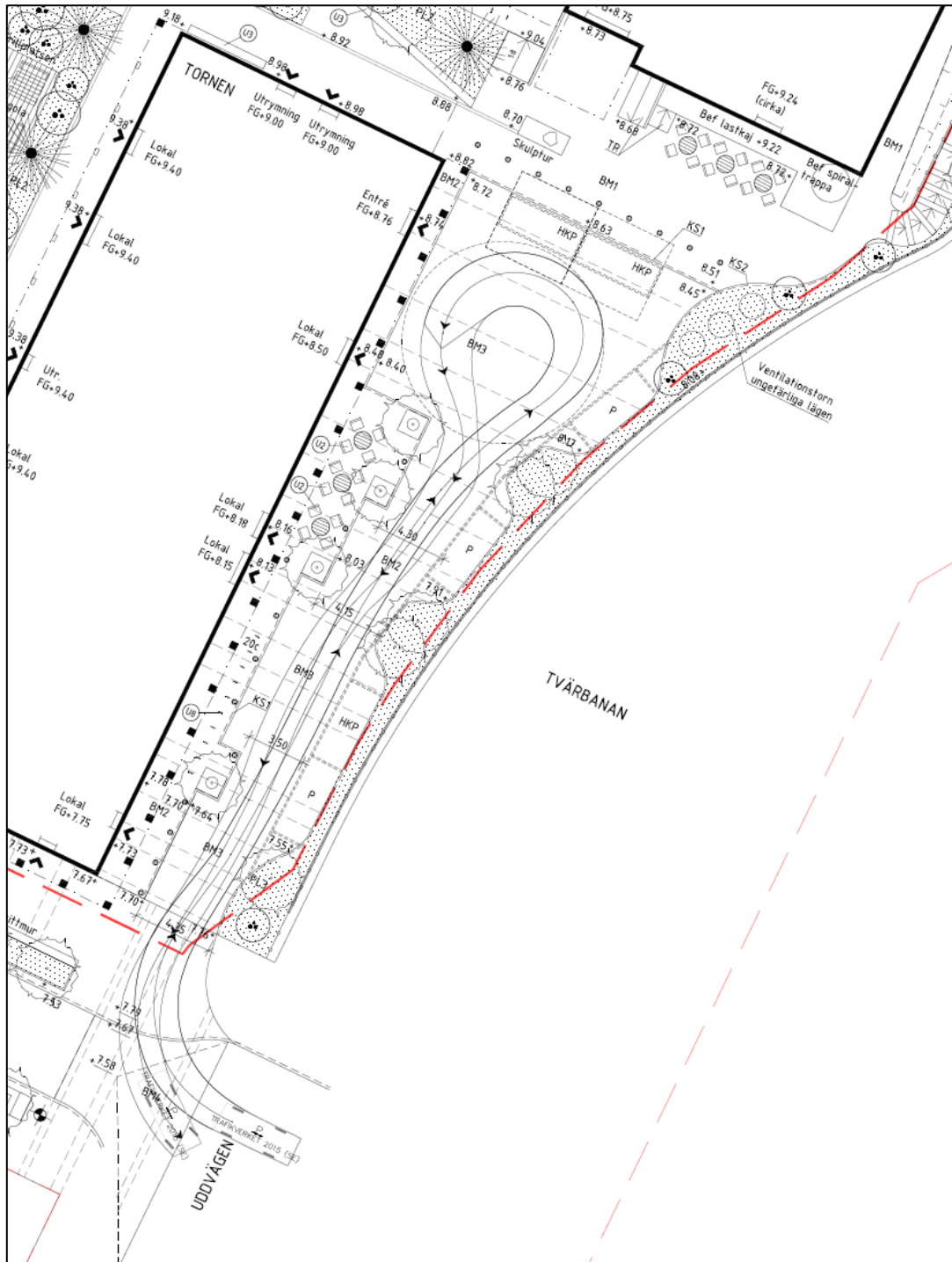


Gatan är utifrån ovanstående i första hand dimensionerad för möte mellan personbil och lastbil (P+LBn).

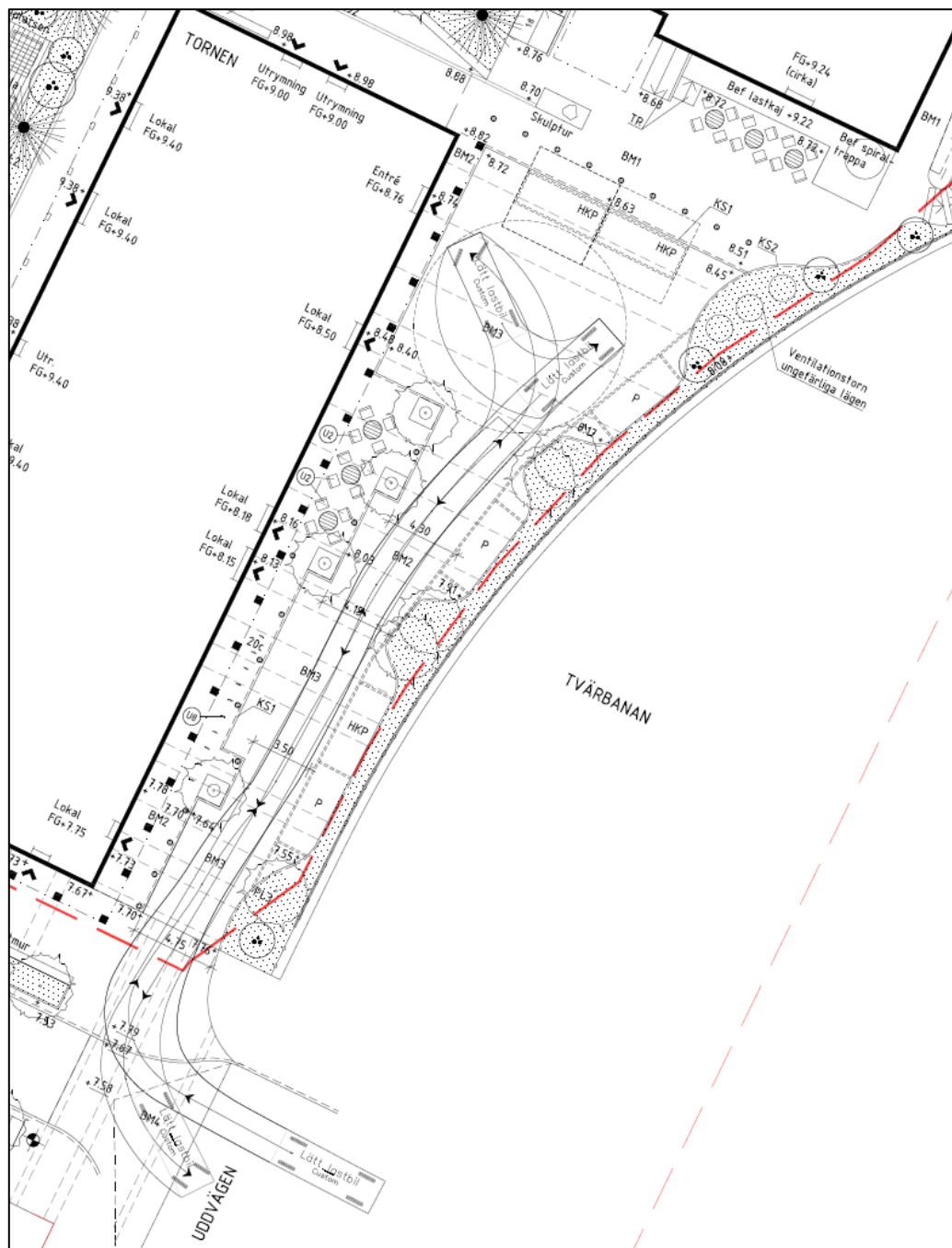
Nya tillfartsgatan

Den nya tillfartsgatan är dimensionerad för vändning av personbil. Mindre leveransfordon till exempelvis Klinten eller verksamheter längs gatan har möjlighet att utnyttja vändplanen för backvändning. Sophantering för Klinten är tänkt att ske via miljörum med entré från Westerdahls gata, men sopnedkast anordnas även på gården inom ett avstånd av 50 meter från gårdsentré till Klinten.

Det förväntade flödet längs gatan är mycket lågt. Längs gatan finns möjlighet att anordna ett antal parkeringsplatser på sidan mot spåret. Parkeringsplatserna skulle kunna nyttjas av besökare till verksamheterna i området.



Figur 10 Ny tillfartsgata med vändning av personbil



Figur 11 Ny tillfartsgata med vändning av lätt lastbil (längd 6,2 meter).

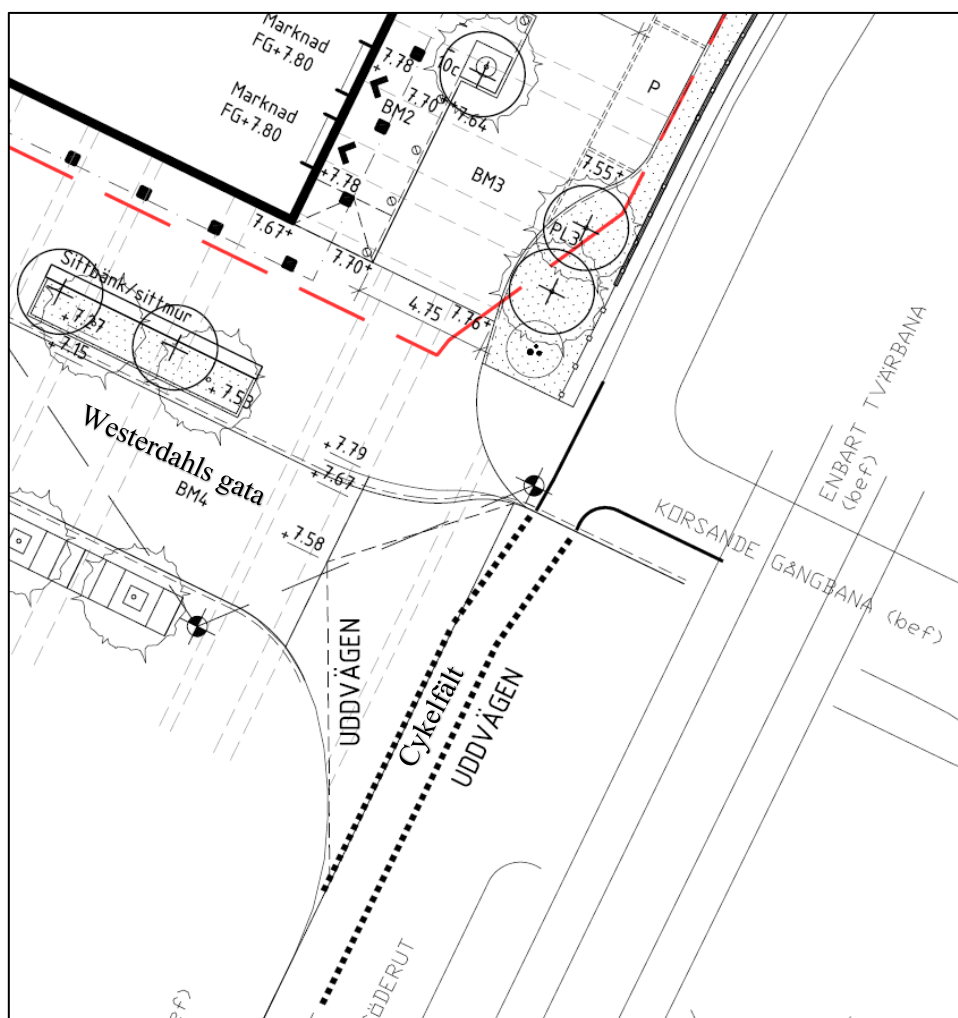
4.4. Uddvägen

Viss angöring kommer även kunna ske till Klinten varför en mindre vändplats för personbilar anordnas i områdets nordöstra del vid en ny tillkommande gata, se tidigare Figur 10. För åtkomst krävs in- och utfart längs Westerdahls gata direkt väster om

Uddvägen. Korsningen mellan den nya gatan och Westerdahls gata är fri från möblering och sikten vid utfarten mot Westerdahls gata är god mot korsande gångbana.

Westerdahls gata kan med fördel utformas i stil med en gångfartsgata och ha egenskaper så som gemensamt, sammanhållen markbeläggning i annat material än asfalt. Av den anledningen föreslås inget övergångsställe vid korsningen.

Vid korsningen mellan Uddvägen och Westerdahls gatan korsar även ett enkelriktat cykelstråk i södergående riktning.



Figur 12 Korsning Westerdahls gata/Uddvägen

5. PARKERINGSBEHOV

5.1. Nacka kommun parkeringsnorm

Parkeringsstal anger hur många parkeringsplatser som ska tillhandahållas i samband med ny- och ombyggnation. Nacka har två modeller för beräkning av antal parkeringsplatser, den ena gäller för lägenheter och den andra för övrigt innehåll.

Nackas modell för att beräkna parkeringstal är projektspecifik utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (exempelvis närhet till kollektivtrafik och service). Vad gäller p-tal för lägenheter tas även hänsyn till vilken storlek på lägenheter som byggs. Nacka erbjuder även byggherren att reducera parkeringstalet i utbyte mot att byggherren åtar sig att ordna mobilitetsåtgärder.

Modellen för **lägenheter** utgår från nedanstående principer.

1. Generellt grundintervall
2. Lägesbaserat parkeringstal. Lägeskvaliteterna beror på närhet till kollektivtrafik och lokal service.
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på storlek på lägenhet.
4. Gröna parkeringstal, ett erbjudande till byggherrarna att sänka parkeringstalet med hjälp av mobilitetsåtgärder.

För **kontor** och andra verksamheter saknar Nacka riktlinjer för parkeringsbehov och därför sker ett resonemang kring lämpligt parkeringstal utifrån en omvärldsanalys.

Utredningsområdet ligger i parkeringszon (område) A för framtagande av parkeringstal för Nacka (*Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun 2016-12-06*), vilket innebär att planerad bebyggelse har ett gynnsamt läge för andra färdmedel än bil, se figur nedan.



Figur 13: Parkeringszoner enligt Nacka

5.2. Bilplatser för kontor och andra verksamheter

Nacka kommun har inga parkeringstal för kontor eller verksamheter vilket gör att det är upp till projektet att motivera ett p-tal. Som stöd till detta har en omvärldsanalys genomförts:

5.2.1. Omvärldsanalys

Flertalet kommuner har parkeringsnorm för kontor medan det är relativt få kommuner som har någon specificerad parkeringsnorm för verksamheter, då denna kategori varierar stort i sitt innehåll. Några stickprov från övriga landet visar dock nedanstående exempel för kontor och "verksamhet" **i de mest centrala delarna** av varje kommun:

"Parkeringsnorm för Järfälla kommun" (2017-02-13)

Verksamhet: 0 för mindre handel, närservice och restaurang i bottenvåning

Kontor: 5-7 platser per 1000 m² BTA

"Parkeringsnorm för Jönköpings kommun" (2016-12-16)

Verksamhet: 15-30 pl. för Handel och 6 pl. för Restauranger /1000 m² BTA (+1 totalt)

Kontor: 7 platser per 1000 m² BTA (förutsatt 15% reduktion)

"Parkeringsnorm för cykel och bil i Karlstads kommun" (2016-12-13)

Verksamhet: 20-25 bilplatser per 1000 m² BTA (Zon 1 & 2)

Kontor: 1-5 bilplatser per 1000 m² BTA (Zon 1 & 2)

Verksamhet

Om dessa parkeringsnormer skulle appliceras på Nacka Port skulle för verksamhet t.ex. allt från noll bilplatser (Järfälla) till 30 bilplatser (Jönköping) per 1000 kvm BTA kunna användas.

Då det för Nacka Port handlar om mindre verksamheter likt exempelvis marknad, butik, café och restaurang anses det inte vara en bilalstrande verksamhet utan snarare något man tar sig till inom promenadavstånd. Rimligt därför att snarare applicera Järfälla kommuns 0 platser än de 30 platser som kan användas för Jönköping. Noll har nu redan föreslagits i tidigare resonemang under beräkning av parkeringsbehov för verksamheter.

Kontor

Med tanke på projektets mycket goda närhet till kollektivtrafik, centrumfunktioner och utbyggnad av cykelvägnätet till regional standard skulle en nivå någonstans kring **6 platser per 1000 kvm BTA** vara motiverat. Här anses samtliga jämförda kommuner ha ungefär likvärdiga förutsättningar vad gäller närhet till centrumfunktioner och kollektivtrafik.

Ett föreslaget parkeringstal för kontor på 6 platser per 1000 m² BTA kan motiveras genom närheten till kollektivtrafik, som dessutom förstärks ytterligare i och med

tunnelbanans kommande nya station i Sickla, samt närhet till service som erbjuds i Sickla köpkvarter. Det regionala cykelstråket leds även precis förbi hela fastigheten vilket ytterligare kommer uppmuntra till användandet av andra färdmedel än bil.

Effekter av parkeringstalet för kontor

Parkeringsbehovet för kontor varierar beroende på fördelningsalternativen för Fronten.

Alternativ 1: 5 200 m² BTA kontor i Fronten.

Det föreslagna parkeringstalet skulle för alternativ 1 innebära ett behov om 31 platser för kontor (enligt $5,2 \times 6 = 31$).

Alternativ 2: 9000 m² BTA kontor i Fronten

Det föreslagna parkeringstalet skulle för alternativ 2 innebära ett behov om 54 platser (enligt $9 \times 6 = 54$) för kontor.

För att få en uppfattning om hur många personer som berörs så utgår beräkningen från arbetstätheten och besökstätheten. Arbetstätheten består av antalet arbetande per verksamhetsyta och besökstätheten av antalet besökare per verksamhetsyta.

Arbetstätheten för kontor ligger vanligtvis inom spannet 20-50 anställda per 1000 m² BTA men kan variera beroende på typ av verksamhet samt om det är öppet landskap eller enskilda rum. Som jämförelse har Landskrona stad, Bollnäs kommun och Karlstads kommun i sina respektive parkeringsprogram redovisat en arbetstäthet om ca 30-35 anställda per 1000 m² BTA och en besökstäthet om ca 4-4,5 besökare per 1000 m² BTA¹.

För Nacka Port antas en något högre arbetstäthet om 40 anställda per 1000 m² BTA samt 3 besökare per 1000 m² BTA. Den högre arbetstätheten grundar sig i projektets närhet till Stockholm och den lägre besökstätheten antas med utgångspunkt från de effekter som pandemin Covid-19 medfört då en större andel möten kan antas ske digitalt.

Baserat på ovanstående antagande skulle 14% av anställda och besökare till kontor kunna parkera sin bil, oavsett om kontorsytan i Fronten är 5 200 m² eller 9000 m² BTA.

Med föreslaget p-tal för kontor om 6 platser per 1000 m² BTA skulle 14% av anställda och besökare kunna parkera sin bil och övriga personer företrädesvis gå, cykla eller resa kollektivt.

¹ Parkeringsnorm Landskrona stad 2016, E-källa:

<https://www.landskrona.se/contentassets/1d3b8cfa467e43ec813a92d2ba718df4/parkeringsnorm-landskrona-160530.pdf>

Parkeringsstrategi Bollnäs centrum, 2016. E-källa: <https://www.bollnas.se/images/SBK/parkeringsstrategi.pdf>

Parkeringsnorm för Karlstads kommun, 2016. E-källa:

https://karlstad.se/globalassets/filer/trafik/trafik_och_gator/parkering/parkeringsnorm_webb.pdf

5.3. Bilplatser för lägenheter

Parkeringsbehovet för lägenheter utgår från Nacka kommuns princip för beräkning av parkeringstal.

5.3.1. Faktorer för beräkning

Generellt grundintervall

Utgångsläget för parkeringstalet är enligt karta med zoner 0,7 för detta område.

Lägesbaserat parkeringstal

Baserat på områdets läge i förhållande till befintlig centrumfunktion och planerad tunnelbana erhålls en reduktion om 10 procent.

Projektspecifikt parkeringstal

Det projektspecifika parkeringstalet påverkas av storlekssammansättningen på de lägenheter som byggs.

Små lägenheter definieras som 2:or eller mindre och får en reduktion av parkeringstalet på 30%. Stora lägenheter definieras som lägenheter som är större än 2:or och de får ett tillägg på parkeringstalet på 20%.

Av de cirka 250 planerade lägenheterna kategoriseras enligt detta ungefär 60 % som stora och resterande 40 % som små. Den exakta fördelningen är dock ännu inte fastställd.

Utöver detta ska parkeringstalet enligt Nacka räknas upp med 10% för att inrymma besöksparkering på kvartersmark.

Gröna parkeringstal

Nacka kommun ger även byggherren möjlighet att reducera antalet parkeringsplatser som behöver anordnas i utbyte mot genomförande av olika mobilitetsåtgärder.

Mobilitetsåtgärder kan vara olika ambitiösa och olika kostsamma samt ha olika stora effekter. Nacka har valt att paketera mobilitetsåtgärderna i två olika nivåer.

Ett mobilitetspaket på medelnivå ger 10 % reduktion och ska innehålla minst 3 av nedanstående 5 åtgärder. Genomförandet av alla åtgärder ger 25% reduktion på parkeringstalet.

- 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 resmöjligheter 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.

Efter dialog med Nacka kommun (2021-09-30) framgår det att ovanstående mobilitetsåtgärder kan vidareutvecklas i utbyte mot att genomföra en åtgärd mindre och ändå erhålla samma reduktion om antingen 10% eller 25% beroende på nivå. Förslag på kompletterande mobilitetsåtgärder redovisas i avsnitt 5.4.1.

I detta skede för Nacka Port föreslås det ett genomförande av mobilitetsåtgärder i projektet för att erhålla en reduktion för gröna p-tal. Exakt antal och val av åtgärder har dock inte fastslagits ännu.

5.3.2. Bilparkeringsbehov Nacka Port

För beräkning av parkeringsbehovet för lägenheter finns ett av kommunen framtaget Excel-dokument som tar hänsyn till ovanstående faktorer. Med hjälp av Excel-dokumentet går det att beräkna det teoretiska parkeringsbehovet. Då lägenhetsfördelningen inte är fastställd beroende på om Fronten kommer innehålla lägenheter eller inte så har två beräkningar tagits fram.

								Gröna P-tal			
Justering lägesbaserat P-tal		Justering lägenhetsstorlek		Justering besöksparkering		Parkeringsstal		Medelnivå		Ambitiös nivå	
Grundtal		Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er
0,7	0,63	0,441	0,756	0,4851	0,8316	0,4851	0,8316	0,43659	0,74844	0,363825	0,6237
						51	122	46	110	39	92
Totalt antal parkeringsplatser						174		156			
Inklusive parkering för bilpool								161,36		135,31	
Projektnamn	Antal lgh:er	Antal små lgh:er	Antal stora lgh:er								
Nacka Port	253	106	147								
		106	147								

Figur 14: Teoretisk parkeringsbehov baserat på 253 lägenheter.

								Gröna P-tal			
Justering lägesbaserat P-tal		Justering lägenhetsstorlek		Justering besöksparkering		Parkeringsstal		Medelnivå		Ambitiös nivå	
Grundtal		Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er
0,7	0,63	0,441	0,756	0,4851	0,8316	0,4851	0,8316	0,43659	0,74844	0,363825	0,6237
						45	98	41	88	34	74
Totalt antal parkeringsplatser						143		129			
Inklusive parkering för bilpool								133,14		111,65	
Projektnamn	Antal lgh:er	Antal små lgh:er	Antal stora lgh:er								
Nacka Port	211	93	118								
		93	118								

Figur 15: Teoretiskt parkeringsbehov baserat på 211 lägenheter.

Enligt framräknade p-tal i kommunens Excel-dokument ger detta nedanstående behov:

Alternativ 1: 211 lägenheter i Tornen, 42 lägenheter i Fronten

Det föreslagna parkeringstalet skulle för alternativ 1 innebära ett behov om ca 174 platser inklusive besöksparkering. Med ett införande av mobilitetspaket på medelnivå erhålls ett behov om ca 162 platser och för en ambitiös nivå ca 136 platser. Detta inkluderar platser för bilpool.

Alternativ 2: 211 lägenheter i Tornen, 0 lägenheter i Fronten

Det föreslagna parkeringstalet skulle för alternativ 2 innebära ett behov om 143 platser inklusive besöksparkering. Med mobilitetsåtgärder på medelnivå blir behovet ca 133 platser och för en ambitiös mobilitetsnivå blir behovet ca 112 platser, inklusive platser för bilpool.

5.4. Motiv till reduktion av antalet bilplatser

5.4.1. Förslag till kompletterande mobilitetsåtgärder

För att kunna uppnå en reduktion av parkeringstalet om 10-25% för bostäder behöver 3-5 av Nacka kommuns rekommenderade mobilitetsåtgärder genomföras.

Mobilitetsåtgärdena syftar till att möjliggöra alternativ till att äga en egen bil. Utöver Nackas egna åtgärder så är det enligt kommunens riktlinjer möjligt att ersätta någon av de rekommenderade åtgärdena med egna förslag. Nedan redovisas planerade mobilitetsåtgärder som kan agera som komplement eller substitut till de rekommenderade åtgärdena:

Cykelpool/hyrsystem för cyklar och lådcyklar

Åtgärden innebär att yta för cykelpool/hyrcyklar avsätts i exempelvis cykelgarage. Cykelpoolen kan med fördel utrustas med en andel elcyklar. Åtgärden skulle kunna komplettera 'förbättrade cykelfaciliteter' som Nacka har som rekommenderad åtgärd. Ett hyrcykelsystem med lådcyklar skulle kunna ersätta åtgärden med leveransskåp då lådcyklar uppfyller liknande effekt.

Fri cykelservice

Förbättrade cykelfaciliteter kompletteras med en årlig cykelservice som bekostas av fastighetsägaren under de första två åren för att sedan lämnas över till bostadsrätts- eller hyresrättsföreningen. Service två gånger per år, en gång under våren och en under hösten, underlättar för boende som vill byta till vinterdäck. Cykelservice kan även erbjudas i form av ett abonnemang hos en närliggande cykelbutik eller cykelverkstad.

Informationstavlor kollektivtrafik

I entréerna till både bostäder och kontor placeras en informationstavla med avgångstider för närliggande kollektivtrafik. På tavlan kan även störningsinformation presenteras.

Individuell resecoaching

Åtgärden med personlig resecoaching fungerar som komplement till informationspaketet som delas ut vid inflytt. Individuella behov identifieras och lösningar för hållbart resande tas fram ihop med en resecoach.

5.4.2. Samnyttjande

Utöver genomförandet av de mobilitetsåtgärder som ger en reduktion av parkeringstalet finns ytterligare möjlighet till reduktion genom att se över möjligheten till samnyttjande.

Med samnyttjande tillåts olika användare nyttja samma p-platser under olika tider på dygnet. Exempelvis parkerar de som är verksamma inom kontor främst under dagtid medan boende parkerar främst under kvällstid och kan därmed, till viss del, teoretiskt använda samma p-platser. Nacka nämner dock inget om detta i sina rekommendationer, varför heller ingen specifik siffra nämns för vilket avdrag som kan ges. Andra kommuner använder sig dock ofta av ett avdrag på ca 10%, förutsatt att samtliga platser är tillgängliga för alla brukare.

Om enbart en del av platserna och vissa kategorier ska vara tillgängliga för samnyttjande erfordras en särskild beräkning utifrån uppskattat bilanvändande och förväntad beläggningsgrad. Detta gäller särskilt om en reduktion på mer än 10% eftersträvas och behöver motiveras.

Ett exempel på en ungefärlig fördelning av hur parkering ser ut för olika verksamheter generellt för olika tillfällen på dygnet presenteras i figuren nedan.

Beläggnings %	Vardag 9-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Kväll Natt
Bostäder				
- Boende	60-80	55	50	80-90
- Besökande	10	40	50	50
Kontor	55-75	20	10	10
Handel				
- Livsmedel	40	80-90	80	-
- Detaljhandel/nöje/rest.	40	80-90	100	-
- Sällanköp	40	70	100	-

Figur 16: Beläggnings som är vanlig för olika verksamheter vid olika tider (Lunds kommun)

Främst finns möjligheter till samnyttjande mellan kontor och bostäder eftersom det är viss procent av boende som låter bilen stå över dagen och viss procent av kontorsarbetande som tar bil till arbetet. Tabellen ovan återspeglar kanske inte fullt ut den typ av verksamheter som det planeras för vid Nacka Port, men kan ge en indikation om behovet.

5.5. Föreslagen bilparkering

Det garage som planeras längst ner i byggnaden är tänkt att inrymma 150 parkeringsplatser. Antalet parkeringsplatser i garaget uppfyller inte till fullo det framräknade behovet för lägenheter samt övrig verksamhet.

För de två alternativen erhålls följande parkeringsbehov:

Alternativ 1: 253 lägenheter och 5 200 m² BTA kontor

Det föreslagna parkeringstalet skulle för alternativ 1 innebära ett behov om ca 174 platser inklusive besöksparkering för lägenheter. Ytterligare 31 platser tillkommer för kontor. Med ett införande av mobilitetspaket på medelnivå erhålls ett behov om totalt ca 193 platser och för en ambitiös nivå ca 167 platser. Detta inkluderar platser för bilpool och besökare.

Alternativ 2: 211 lägenheter och 9 000 m² BTA kontor

Det föreslagna parkeringstalet skulle för alternativ 2 innebära ett behov om 143 platser inklusive besöksparkering för lägenheter. För kontor tillkommer 54 platser. Med mobilitetsåtgärder på medelnivå blir behovet ca 187 platser och för en ambitiös mobilitetsnivå blir behovet ca 166 platser, inklusive platser för bilpool och besökare.

Ett införande av samnyttjande skulle kunna vara ett alternativ för att uppnå parkeringsbehovet och samtidigt utnyttja parkeringen på ett effektivt sätt.

Enligt ett EU-direktiv har ny lag införts från den 25 maj 2020 som ställer krav på laddplatser på parkeringsplatser. För bostadshus med fler än 10 p-platser gäller att varje p-plats måste förberedas för laddning med tomrör eller liknande. För kontor gäller motsvarande 20% som måste vara förberett. Eventuellt kan dessa regler komma att skärpas ytterligare.

Samtliga parkeringsplatser ska förberedas på sådant sätt att laddning ska kunna genomföras. Inom detta område sker en pågående utveckling av teknik och system. Exakt lösning bestäms i senare skede.

5.5.1 Samnyttjande i Nacka Port

Om en reduktion om 25% för mobilitetsåtgärder skulle kombineras med en samnyttjandegrad om 10-15% så skulle det totala parkeringsbehovet uppgå till ca 150 platser inklusive platser för bilpool och besökare. Samnyttjandegraden förutsätter därmed att ca 20 platser frigörs av boende till förmån för kontorsanställda.

Beräkning av lämplig samnyttjandegrad nedan utgår från Figur 16 och förutsättningen att parkeringsbehovet för lägenheter är reducerat med 25% för genomförande av mobilitetsåtgärder samt att platser för bilpool ej ska samnyttjas. Antal p-platser för besökare till bostäder utgör 10% av den totala boendeparkeringen och därför har dessa räknats bort vid summering av antal platser för boende. Samtliga beräknade värden i tabellen har avrundats uppåt.

Beräkningen av antalet boendeparkeringar ser därför ut som följande:

För 253 lägenheter: 136 platser - 6 platser för bilpool - 13 besöksplatser = 117 platser

För 211 lägenheter: 112 platser - 5 platser för bilpool - 11 besöksplatser = 96 platser

Tabell 3 Samnyttjande i Nacka Port

	Antal p-platser	Vardag 9-16	Fredag 16-19	Lördag 10-13	Kväll natt
Bostäder					
- Boende		80%	55%	50%	90%
253 lägenheter	117	94	65	59	106
211 lägenheter	96	77	53	48	87
- Besökande (10%)		10%	40%	50%	50%
253 lägenheter	13	2	6	7	7
211 lägenheter	11	2	5	6	6
Kontor		75%	20%	10%	10%
- Fronten 5 200 kvm BTA	31	24	7	4	4
- Fronten 9 000 kvm BTA	54	41	11	6	6
Summa					
253 lägenheter + 5 200 kvm BTA	161	120	78	70	117
211 lägenheter + 9 000 kvm BTA	161	120	69	60	99

Av tabellen ovan framgår det att det teoretiskt högsta parkeringsbehovet uppnås under vardagar då ca 120 av platserna i garaget nyttjas (exklusive bilpool). Det innebär att ca 40 platser kan samnyttjas vilket motsvarar en samnyttjandegrad om max 25%. Med hänsyn till det goda kollektivtrafiknära läget för Nacka Port är det osäkert hur stor andel av boende som tar bilen till sitt arbete. Med tanke på det kollektivtrafiknära läget kan antas att många av de som väljer att ha bil i garage i större utsträckning kommer ta bil till jobbet – detta med tanke på att planområdets närhet till stora vägar. Många andra kommer välja att inte alls ha bil. Även tillgängligheten för cykel är väldigt bra för planområdet.

För att undvika risken att brist på parkeringsplatser uppstår rekommenderas det att samnyttjandegraden inte överstiger 15% vilket motsvarar ca 25 platser, exklusive bilpool. Dessa 25 platser som samnyttjas har stor potential att inrymmas på besöksparkeringen till bostäder som under vardagar har en uppskattad högsta beläggningsgrad om 10%. Parkeringen som ska samnyttjas bör vara förlagd i garaget så att den är tillgänglig för samtliga boende, besökare till boende samt anställda på kontor och besökande till kontor.

5.6. Beräkning av antalet cykelplatser

5.6.1. Cykelplatser för bostäder

Även för cykelparkering finns en parkeringsnorm som gäller för bostäder. För cykelparkering till boende ställer kommunen följande krav:

Lägenhetsstorlek	Antal cykelparkeringar (P-tal)
Små lägenheter; 1:or och 2:or	2 parkeringsplatser för cykel
3:or	3 parkeringsplatser för cykel
4:or	4 parkeringsplatser för cykel
5:or	5 parkeringsplatser för cykel
6:or och större lägenheter	6 parkeringsplatser för cykel

Figur 17: Kommunens krav på cykelparkering (nacka.se)

Nedan redovisas den preliminära lägenhetsfördelningen för Nacka Port:

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter		P-tal	Antal cykelparkeringsplatser	
	253	211		253 lägenheter	211 lägenheter
1:or och 2:or	106	93	2	212	186
3:or	17	2	3	51	6
3-4:or	43	43	3-4	129-172	129-172
4:or	55	41	4	220	164
5:or	28	28	5	140	140
6:or eller större	4	4	6	24	24
Summa				776 – 819	649 - 692

Figur 18: Sammanställning av antal lägenheter/storleksfördelning

Enligt lägenhetsfördelningen, se ovan, innebär detta ett totalt behov om att anordna 776 – 819 platser för 253 lägenheter eller 649 – 692 för 211 lägenheter.

5.6.2. Cykelplatser för kontor och verksamheter

För handel och kontor saknar Nacka kommun parkeringstal för cykel.

Som underlag för förslaget cykelparkeringstal för projektet Nacka Port har en omvärldsanalys skett. Några stickprov från övriga lande visar nedanstående exempel för kontor och ”verksamhet” i **de mest centrala delarna** av varje kommun:

”Parkeringsnorm för Järfälla kommun” (2017-02-13)

Verksamhet: 0 för mindre handel, närservice och restaurang i bottenvåning

Kontor: 17 platser per 1000 m² BTA

”Parkeringstal för Jönköpings kommun” (2016-12-16)

Verksamhet: -

Kontor: 12 cykelplatser per 1000 m² BTA

”Parkeringsnorm för cykel och bil i Karlstads kommun” (2016-12-13)

Dagligvaruhandel: 12-30 cykelplatser per 1000 m² BTA (Zon 1 & 2)

Kontor: 25 cykelplatser per 1000 m² BTA (Zon 1 & 2)

Med tanke på projektets närhet till regionala och lokala cykelstråk så rekommenderas ett parkeringstal om ca 20 platser per 1000 kvm BTA för kontor. Detta även för att öka cykelns attraktivitet. För verksamheter (handel) antas ett lägre parkeringstal om ca 10 platser per 1000 kvm BTA. Detta grundar sig i att handeln främst tillgodoser ett lokalt behov för bostäderna och kontor som redan har parkeringsmöjligheter.

För de två alternativen på kontorsvolymen i Nacka Port erhålls följande parkeringsbehov:

Alternativ 1: 5 200 kvm BTA kontor → $5,2 * 20 = 104$ cykelparkeringsplatser

Alternativ 2: 9 000 kvm BTA kontor → $9 * 20 = 180$ cykelparkeringsplatser

För handel erhålls ett behov om 20 ($2*10$) platser oavsett kontorsvolym.

Baserat på resonemang gällande p-tal för bil om kontorens arbetstäthet innebär detta att andelen kontorsarbetare och besökare som kan parkera sin cykel uppgår till 47 %.

Totalt för hela området innebär detta ett minsta behov om $(776 - 819) + 124$ platser för 253 lägenheter och 5 200 m² BTA kontorsyta samt 2000 m² BTA verksamheter.

För 211 lägenheter och 9 000 m² BTA kontorsyta samt 2000 m² BTA verksamheter blir behovet totalt $(649 - 692) + 200$ platser. I projektet har det planerats för ca 692 cykelparkeringsplatser i garage och 218 platser inryms på gården.

5.7. Föreslagen cykelparkering

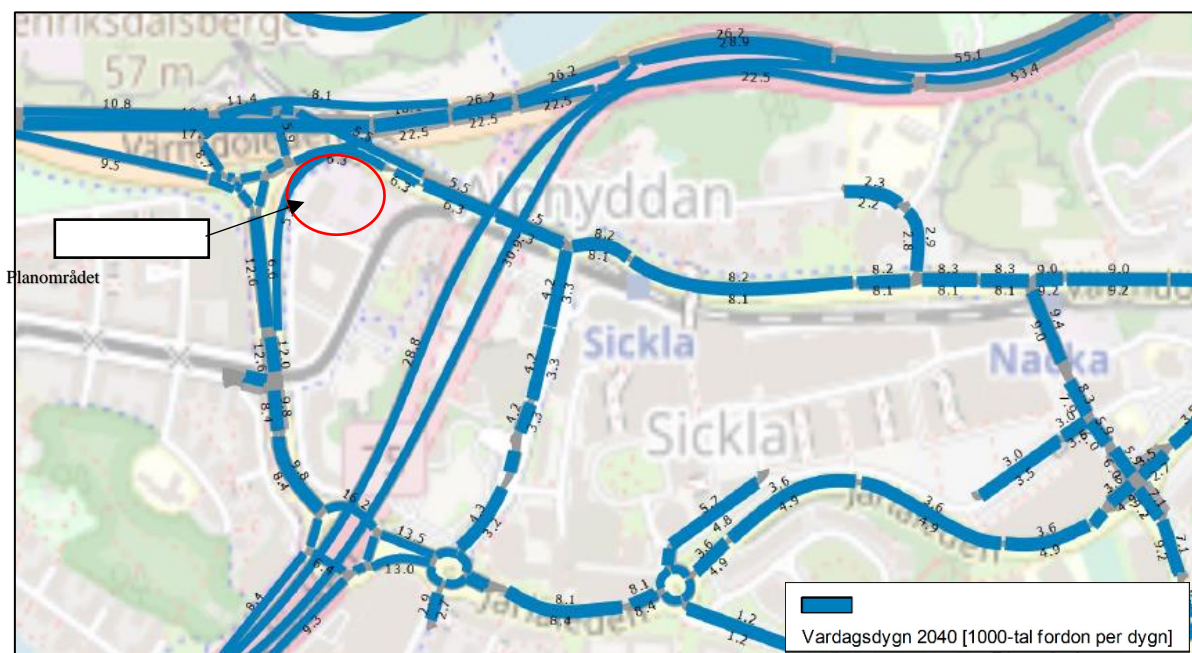
I aktuellt förslag för Nacka Port planeras det för 692 platser i garage och 218 cykelparkeringar på gården. Viss yta av cykelgaraget kan nyttjas för mobilitetsåtgärden hyrcykelsystem för cyklar och lådcyklar med möjlighet till cykeltvätt och enklare reparation. Hyrcykelsystemet ska agera som komplement till cykelparkeringen.

För att öka cykelparkeringens attraktivitet bör cyklarna kunna låsas fast i ramen, vara väderskyddade samt placerade nära entréer. Platser dedikerade för lastcyklar är uppmuntrat för att minska behovet att äga en bil. Viktigt är att cykelgaraget har direkt access utan nivåskillnader till Westerdahls gata eller innergården, detta för att cykeln ska anses vara ett attraktivt färdmedel.

6. TRAFIKPROGNOSER

Trafikflödet längs Westerdahls gata samt inom den egna fastigheten kommer att öka jämfört flödet idag, men påverkan på kringliggande vägnät är förhållandevis låg.

För omgivande trafiknät är det främst Trafikverkets vägar som får en ökad trafik. Enligt prognoser för år 2040 (Basprognos) förväntas cirka 21.500 fordon per dygn längs Sicklavägen (väg 260). För Värmdövägen, som ju tillhör kommunen, gäller enligt Nackas prognos att den har ett flöde på närmare 10.000 fordon per dygn år 2040.



Figur 19: Basprognos trafikflöden 2040, Sickla

Förutsatt totalt 150 parkeringsplatser och ett genomsnittligt resande om 2 rörelser per plats och dag, dvs en resa per bil, skulle detta innebära ca 300 trafikrörelser per dygn. Det låga antalet resor motiveras av det goda kollektivtrafikläget och att samtliga som har bilplats inte använder sin bil varje dag. På ett dygn blir bilflödet i princip försumbart, men kan såklart påverka en korsnings kapacitet om den redan i nuläget skulle vara på gränsen till att klara sin belastning.

Trafikmässigt blir det sammantaget främst Westerdahls gata som berörs av trafikökningen, men även Uddvägen som samtliga måste passera.

I rusningstrafik kan antas cirka 10% av dygnsflödet. Av ca 300 trafikrörelser kan vi därmed uppskatta maxtimtrafiken till 30 rörelser. Detta flöde anses inte medföra någon påverkan på trafiksituationen längs Westerdahls gata, Uddvägen eller längs väg 260.

I samband med genomförandet av planförslaget försvinner även viss verksamhet som idag genererar trafik, exempelvis befintlig brädgård.

För gångtrafiken kan antas att det för cirka 260 lägenheter i genomsnitt bor 3 personer per lägenhet och skulle alstra cirka 3900 rörelser per dygn förutsatt 5 per dag och person. Under maxtimmen kan då antas 10%, dvs 390 rörelser.

7. SLUTSATSER

För Nacka Port föreslås ett nytt garage med ca 150 parkeringsplatser. Antalet platser underskrider det framräknade teoretiska parkeringsbehovet enligt kommunens parkeringssnurra, som för de två alternativen uppgår till ca 197 respektive 205 bilplatser beroende på vilken lägenhets- respektive kontorsvolym som väljs i Fronten. Det framräknade behovet inkluderar inte mobilitetsåtgärder eller samnyttjande. Med ett mobilitetspaket för bostäderna, i kombination med samnyttjande mellan kontor och bostäder, kan parkeringsbehovet för kontor och bostäder inrymmas i garaget med 150 platser.

För cykel har räknats fram ett behov om ca 900 platser. I aktuellt förslag för Nacka Port planeras det för ca 692 platser i garage och ytterligare ca 218 cykelparkeringar på gården. Möjlighet finns att utnyttja en del av cykelgaraget för mobilitetsåtgärder, exempelvis cykelpool/hyrcykelsystem.

Enbart låga trafikflöden förväntas tillkomma på grund av tillförandet av kontor, bostäder och tillhörande parkeringsplatser. Detta anses inte påverka trafiksituationen i området så pass mycket att några problem uppstår.

Området kring mötet mellan Westerdahls gata och anslutande tvärförbindelse upp mot ”Färgfabriken” behöver utformas med stor omsorg. Detsamma gäller den föreslagna justerade utformningen av befintlig vändplats på Westerdahls gata. Förslagsvis görs vändplatsen upphöjd för att få ner hastigheterna samt för att underlätta för fotgängare och cyklister att passera.