

Rapport

**TRAFIK- OCH  
MOBILITETSUTREDNING  
DP 6 ÖSTRA NACKA STRAND**



Slutrapport

G E N O V A

2024-06-14

**Uppdrag:** 341149 Mobilitetsutredning Detaljplan 6 Östra  
Nacka strand

Titel på rapport: Trafik- och mobilitetsutredning DP 6 Östra Nacka  
Strand

Status: Slutrapport

Datum: 2024-06-14

**Medverkande**

Beställare: Genova (Nacka 9 AB)

Kontaktperson: Beatrice Robbe

Konsult: Tyréns Sverige AB

Uppdragsansvarig: Sophia Hammarberg

Handläggare: Emma Karlsson

Kvalitetsgranskare: Anna-Karin Nyberg

## Innehåll

<b>1 Inledning</b> .....	<b>4</b>
1.1 Planerad exploatering .....	4
<b>2 Förutsättningar</b> .....	<b>7</b>
2.1 Mål att beakta .....	7
2.2 Parkering i Plan- och bygglagen .....	8
2.3 Nacka kommuns parkeringstal .....	8
<b>3 Nulägesbeskrivning</b> .....	<b>9</b>
3.1 Gång- och cykelvägnät .....	9
3.2 Kollektivtrafik.....	11
3.3 Befintlig parkering .....	13
<b>4 Parkeringsefterfrågan</b> .....	<b>15</b>
4.1 Cykelparkering.....	15
4.2 Bilparkering.....	16
<b>5 Mobilitetsåtgärder</b> .....	<b>17</b>
<b>6 Parkeringstillgång</b> .....	<b>18</b>
6.1 Parkeringsanläggning inom fastigheten .....	18
6.2 Parkering inom närliggande fastighet .....	18
<b>7 Trafik</b> .....	<b>19</b>
7.1 Gatan.....	19
7.2 Parkering och angöring .....	19
7.3 Avfallshantering .....	22

# 1 Inledning

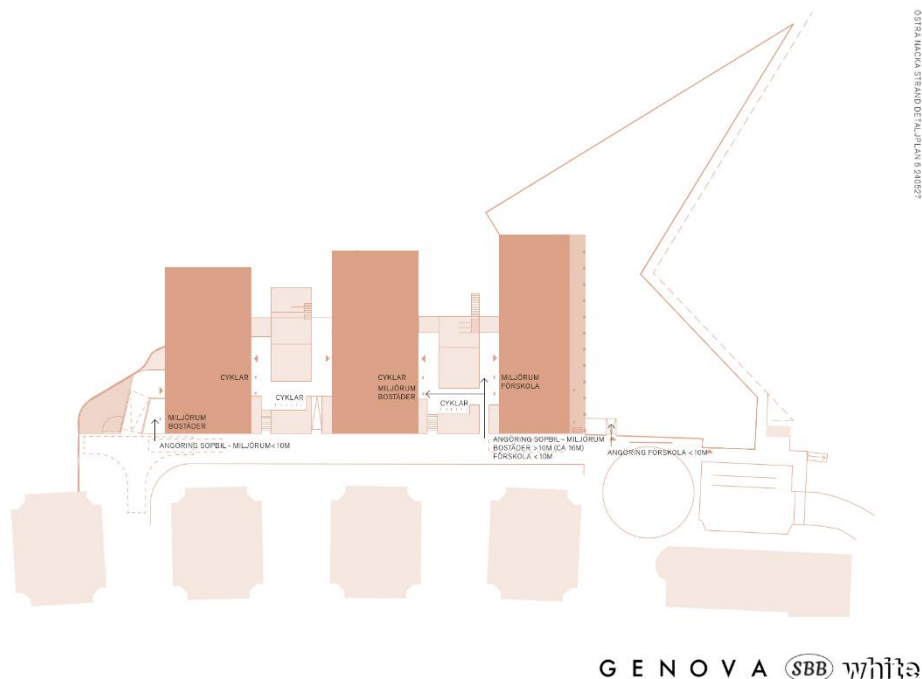
Östra Nacka Strand består till stora delar av kontorsverksamheter men planeras att utvecklas till en mer blandad stadsdel med fler bostäder som får närhet till staden, vattnet och naturen.

Sedan 2020 äger Genova/SBB fastigheten Sicklaön 13:139 samt del av fastigheterna Sicklaön 13:80 och 13:81. Denna utredning tas fram som underlag till samrådshandlingen för detaljplanen för Östra Nacka strand DP6.

Syftet med utredningen är att kartlägga och analysera förutsättningarna för efterfrågan på bilparkering, föreslå mobilitetsåtgärder för sänkt efterfrågan på bilparkering samt att säkerställa de trafikala behoven i detaljplanen såsom tillgänglig parkering, angöring, avfallshantering med mera.

## 1.1 Planerad exploatering

Figur 1 visar situationsplanen över den planerade bebyggelsen (HUS 1-3) samt omgivande bebyggelse. Inom detaljplanen planeras ca. 100 bostäder i flerfamiljshus i varierande storlekar från 1 ROK till 6 ROK samt en förskola för cirka 120 barn. Befintlig förskola inom planområdet för 100 barn ska rivas och byggas upp på nytt som en del i den nya bebyggelsen.



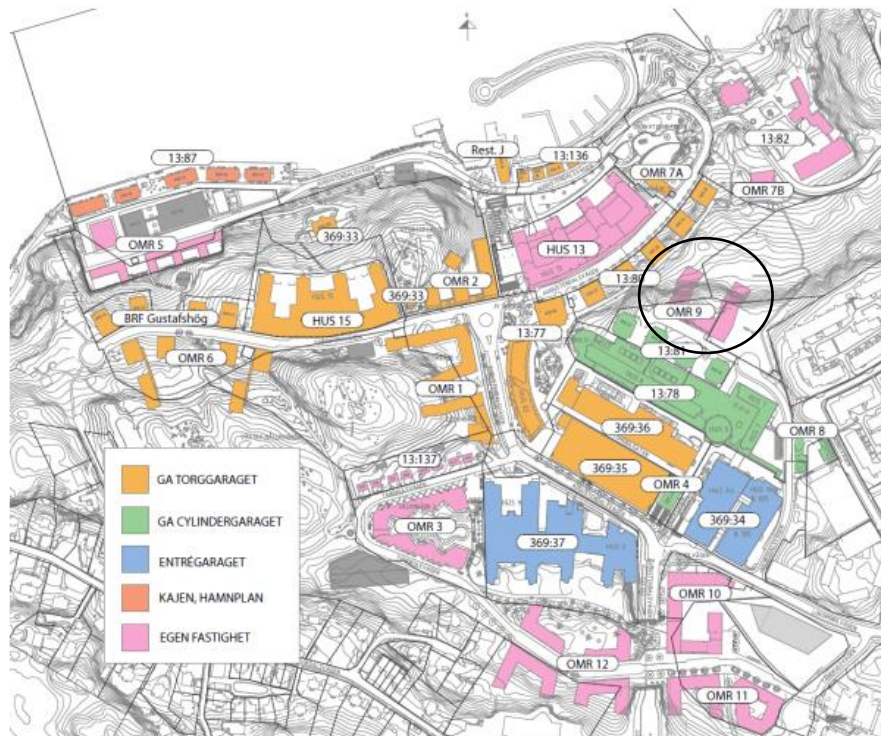
Figur 1 Situationsplan över planerad bebyggelse, HUS 1 från öster. Källa: White Arkitekter

I Tabell 1 redovisas lägenhetsfördelning för de 3 tillkommande husen. Sammantaget är 36% av lägenheterna 1-2 rok vilket är att betrakta som mindre lägenheter enligt Nacka Kommuns parkeringsnorm.

Tabell 1. Redovisning av lägenhetsfördelning utifrån planerad exploatering.

Typ	Antal	Andel lgh
1 ROK	13	14%
2 ROK	21	22%
3 ROK	19	20%
4 ROK	39	41%
5 ROK	1	1%
6 ROK	3	3%
<b>Totalt bostäder</b>	<b>96</b>	<b>100%</b>

Figur 2 redovisar den planerade parkeringslösningen för området enligt en parkeringsutredning från år 2017. Detaljplan 6 är inringad och markerad som OMR 9.



Figur 2. Planerad bilparkeringslösning för tillkommande detaljplaner från en parkeringsutredning. Källa: Sweco, 2017

År 2014 antogs ett planprogram för Nacka Strand. Den planerade bebyggelsen för hela Nacka strand regleras i flera olika detaljplaner som även framgår av Figur 3. Aktuell utbyggnad ligger inom DP6. I Figur 4 visas en volymskiss för planprogramsområdet.



Figur 3. Översiktsskarta för detaljplaner och etappindelning av Nacka Strand. Källa: Sweco



Figur 4. Volymskiss över Nacka strand. Källa: Planprogram Nacka strand, 2014

## 2 Förutsättningar

I följande kapitel sammanfattas globala, nationella och kommunala mål i relation till mobilitetsåtgärder och resande. Målen bör fungera som en utgångspunkt för stadsplaneringen i Nacka generellt och därmed även för Östra Nacka Strand.

### 2.1 Mål att beakta

#### 2.1.1 Globala hållbarhetsmål

I FN:s globala hållbarhetsmål 11. Hållbara städer och samhällen (United Nations Development Programme, 2021) återfinns bl.a. följande delmål:

- *11.1 Säkra bostäder till överkomlig kostnad.* Färre bilparkeringsplatser ger lägre anläggningskostnader vilket möjliggör lägre hyror och bostadspriser.
- *11.6 Minska städernas miljöpåverkan.* Minskad bilanvändning ger minskade klimatutsläpp, bättre luftkvalitet och lägre bullernivåer. Mobilitetsåtgärder för minskad efterfrågan på bilparkering bidrar till en omställning mot mer hållbart resande vilket bedöms ligga i linje med samtliga ovanstående mål och delmål.

#### 2.1.2 Nationella transportpolitiska mål

Regeringens transportpolitiska mål delas upp i övergripande mål, funktionsmål respektive hänsynsmål. (Regeringen, 2021)

- *Funktionsmål:* Bättre riktade och anpassade mobilitetsåtgärder ger förutsättningar för alla att ha en god mobilitet utan att äga egen bil. Mobiliteten blir därför mer tillgänglig och i förlängningen även mer jämställd, när fler alternativ än att äga och resa med bil blir möjliga.
- *Hänsynsmål:* Väl anpassade mobilitetsåtgärder ger lägre bilinnehav, minskad bilanvändning och ökad andel hållbart resande. Det bidrar till målet att minska utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Hållbart resande inkluderar även mer aktiv transport vilket ger tydliga hälsofördelar.

#### 2.1.3 Kommunala mål

I Nacka kommun finns framtagna mål för trafik i Översiktplanen "Hållbar framtid i Nacka", dokumentet "Utvecklad strukturplan", visionen för Nacka samt Nackas miljöprogram. Målen lyfter fram:

- Kommunen ska ha ett trafiksystem där alla fordonsslag är samordnade på ett hållbart och välfungerande sätt.
- Andelarna för kollektivtrafik, gång och cykel ska öka.
- Framkomligheten är säker och trygg med prioritet för gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik.

- Klimatpåverkan ska begränsas bland annat genom minskade utsläpp av växthusgaser per person från vägtrafik.

## 2.2 Parkering i Plan- och bygglagen

I Plan- och bygglagens (PBL:s) inledande paragrafer står att bestämmelserna i PBL syftar till att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer. Jämlika och goda sociala levnadsförhållanden ligger i linje med att arbeta med mobilitetsåtgärder, eftersom mobilitetsåtgärder innebär att planera och tillgodose mobilitetsbehovet för fler än de som äger egen bil. En långsiktigt hållbar livsmiljö innebär att samhällsplaneringen behöver leda till hållbart resande. (Boverket, 2023)

### 2.2.1 8 kap. PBL Krav på byggnadsverk, byggprodukter, tomter och allmänna platser

*9 § Tomten ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.*

Gällande lokalisering av parkering kan ett promenadavstånd på tio minuter anses vara acceptabelt. Detta förutsätter dock att gångvägen är trafiksäker. Att parkeringen ska vara i skälig utsträckning innebär att kommunen behöver göra en rimlighetsbedömning utifrån respektive projekts specifika förutsättningar. Ett för högt utrymmeskrav kan exempelvis innebära att PBL:s syfte om en långsiktigt hållbar livsmiljö inte uppnås.

I PBL finns även följande lagtext om avvägning mellan olika allmänna intressen: *"Om det inte finns tillräckliga utrymmen för både parkering och friyta, ska friytan prioriteras."*

Detta innebär att friyta ska ha högre prioritet än utrymme för fordon. Detta tydliggörande krävs eftersom parkering historiskt har överordnats sociala eller miljömässiga värden, vilket inte stämmer överens med bestämmelserna i PBL. (Boverket, 2015)

## 2.3 Nacka kommuns parkeringstal

Utöver PBL gäller kommunens parkeringsriktlinjer, vilka sätter ramarna för parkering i detaljplanen. Ett av målen med stadens riktlinjer för bilparkering handlar om att hitta en balans mellan framtida efterfrågan på bilparkering, samhällsekonomi och en effektiv markanvändning. Till hjälp för detta har Nacka kommun tagit fram "Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka" där hänsyn tas till lägenhetsstorlek, vilken del av kommunen som den aktuella bebyggelsen planeras i, avstånd till tunnelbana och centrum och vilken nivå av mobilitetsåtgärder som planeras.

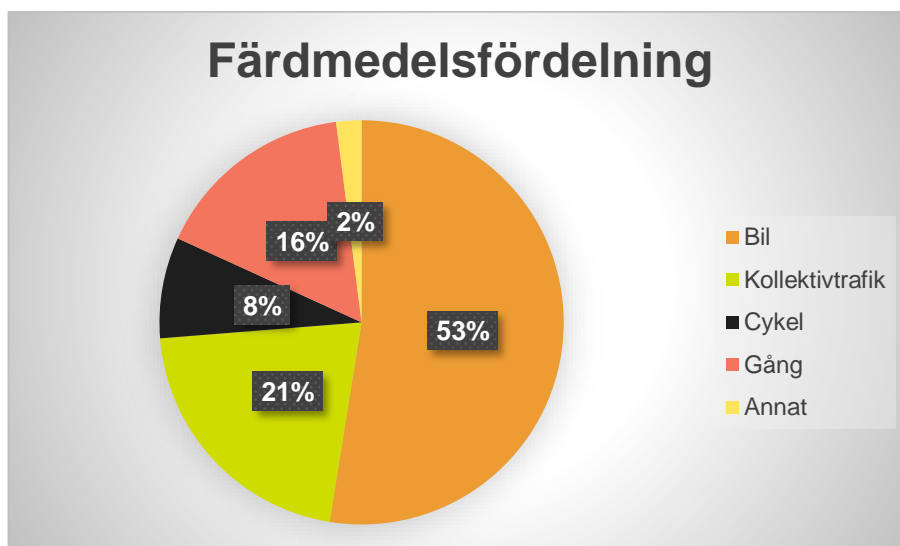
Olika zoner i kommunen ger ett grundvärde som sen justeras beroende på lägenhetsstorlek. Om planerad bebyggelse ligger inom 500 meter från lokalt centrum eller tunnelbana ges ett lägre parkeringstal. Ambitionsnivå vad gäller mobilitetsåtgärder påverkar också parkeringstalet.



### 3 Nulägesbeskrivning

I detta kapitel redogörs för aspekter som påverkar detaljplanens efterfrågan på parkering.

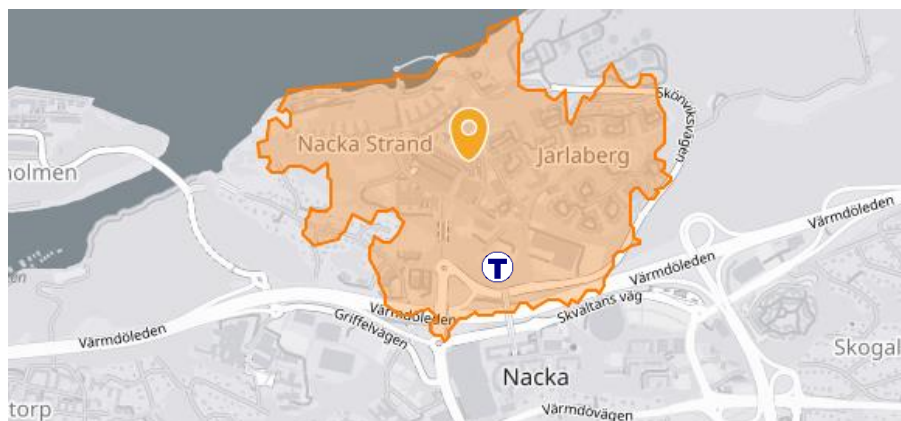
Figur 5 visar färdmedelsfördelningen i Nacka kommun enligt Region Stockholms resvaneundersökning från 2019.



Figur 5. Färdmedelsfördelning i Nacka kommun. Källa: RVU Region Stockholm 2019

#### 3.1 Gång- och cykelväg nät

I Nacka Strand finns separata gångbanor till de viktiga målpunkterna som hamnen med färjeterminal Nacka Strand, gymnasieskolorna, busshållplatserna Cylindervägen, Vikdalsvägen och Nacka trafikplats samt köpcentret Nacka Forum. Figur 6 visualiserar hur långt man når med gång på 10 minuter från planområdet.

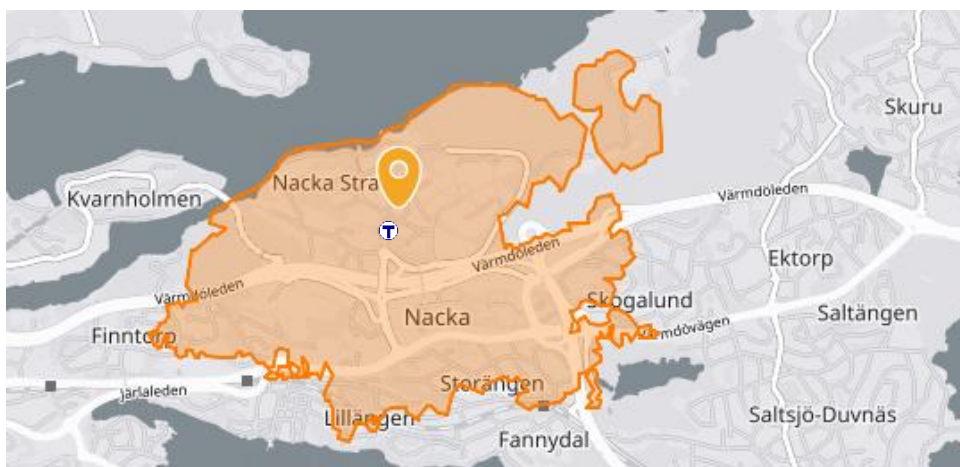


Figur 6. Karta som visualiserar hur långt man når med gång på 10 minuter från planområdet. Planområdet markerat med orange nål och den planerade tunnelbanan markerat med T. Källa: Tyréns och TravelTime (2024).

Cykelvägnätet består både av separerade gång- och cykelvägar samt vägar där cykling sker i blandtrafik, se Figur 7. Längs med de större gatorna Vikdalsvägen och Jarlabergsvägen finns separerade gång- och cykelvägar som leder till det mer utvecklade cykelvägnätet söder om Värmdöleden. Cykelkopplingar in mot Stockholm finns via Svindersviksbron väster om Nacka Strand och Värmdövägen söder om Värmdöleden. Figur 8 visualiserar hur långt man når med cykel på 10 minuter från planområdet.



Figur 7. Karta över cykelnätet i Nacka Strands närområde. Blå heldragen linje är huvudcykelnät, blå streckad linje är huvudcykelnät i blandtrafik, röd heldragen linje är regionala cykelstråk, röd streckad linje är regionala cykelstråk i blandtrafik, grön heldragen linje är lokala cykelstråk och grön streckad linje är friliggande cykelvägar.



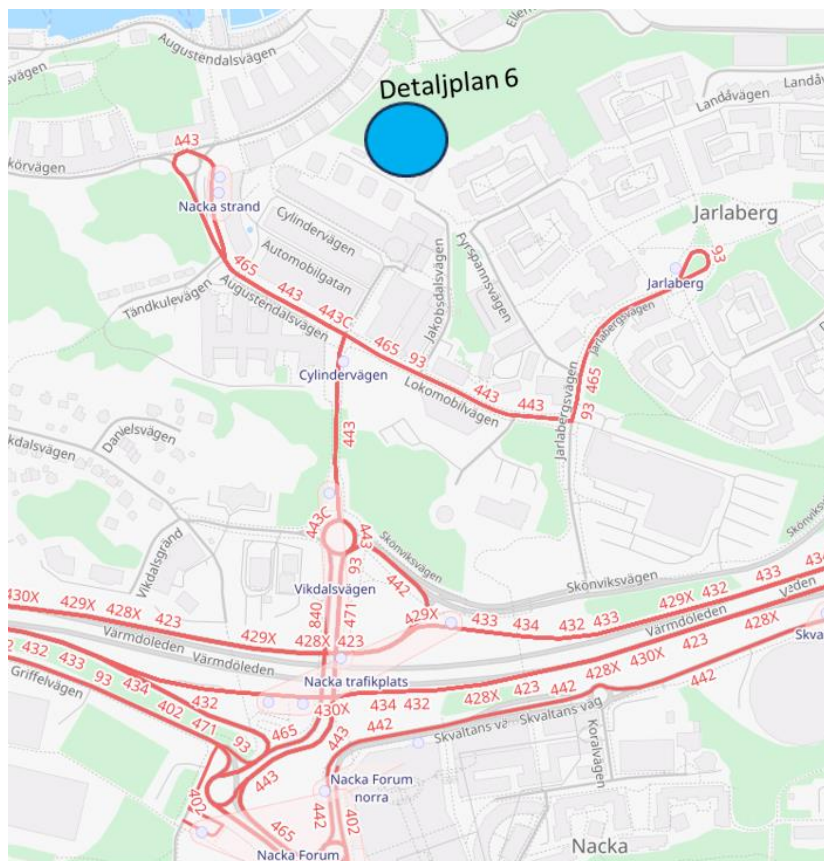
Figur 8. Karta som visualiserar hur långt man når med cykel på 10 minuter från planområdet. Planområdet markerat med orange nål och den planerade tunnelbanan markerat med T. Källa: Tyréns och TravelTime (2024).

### 3.2 Kollektivtrafik

Den planerade bebyggelsen i Östra Nacka Strand har nära avstånd till hållplatserna Nacka Strand och Cylindervägen, dessa nås med cirka 5 minuters promenad. Lite längre bort, på cirka 10 minuters promenadavstånd ligger busshållplatsen Nacka trafikplats. Från samtliga hållplatser avgår flera busslinjer med hög turtäthet. Nackas kollektivtrafiknät med röda linjer redovisas i Figur 9.

Med färja från kajen där pendelbåt går från Nacka Strand nås bland annat Strandvägen och Gamla stan på ca. 20 min. Hamnen nås på cirka 9 minuters promenad från planområdet.

Vid tidpunkten för denna mobilitetsutredning pågår även utbyggnaden av tunnelbanans blå linje som förväntas öppna för trafik år 2030. Tunnelbanans punktlighet, turtäthet och det faktum att den inte påverkas av annan trafik kommer innebära en betydligt mer attraktiv kollektivtrafik än vad som finns idag.



Figur 9. Nackas kollektivtrafiknät med röda linjer, källa: Open Street Map 2024

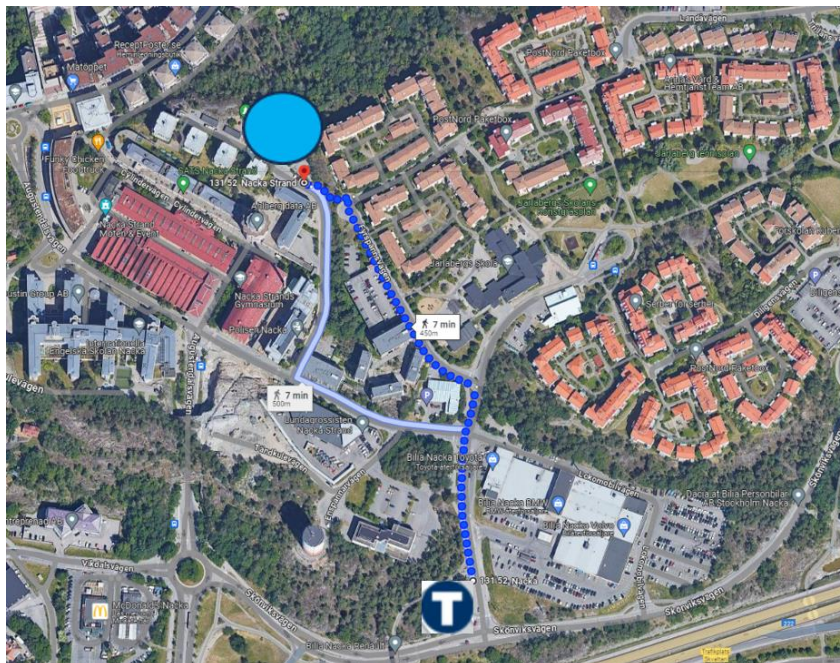
### 3.2.1 Ny tunnelbana

Den pågående utbyggnaden av tunnelbanan kommer innebära en ny tunnelbanestation som kommer heta Nacka Centrum. I Figur 10 nedan från Region Stockholm illustreras entréerna till den nya tunnelbanestationen.



Figur 10. Ny tunnelbanestation Nacka Centrum, Region Stockholm

Från den nya tunnelbanestationen är det 450 meter till planområdet enligt Google maps om man går via Fyrspanssvägen eller 500 meter om man går via Lokomobilvägen och Jakobsdalsvägen enligt Figur 11 nedan.

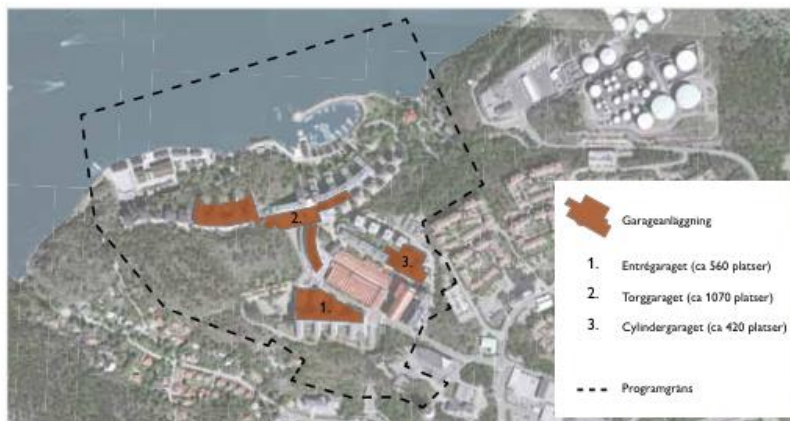


Figur 11. Gångavstånd mellan ny tunnelbanestation och detalplaneområdet, Källa: Google maps.

## 3.3 Befintlig parkering

### 3.3.1 Befintlig parkering i Nacka strand

Inom planprogramområdet för Nacka strand finns tre befintliga parkeringsanläggningar som illustreras i Figur 12 nedan. Cylindergaraget med en kapacitet på ca 420 parkeringsplatser ligger närmast detaljplan 6.



Figur 12. Större parkeringsgarage i Nacka Strand. Källa: Planprogram, 2014

I Figur 13 redovisas den markparkering som ligger i anslutning till detaljplanen. Linjemålningen är inte helt tydlig men antalet p-platser har uppskattats till följande:

- Röd markering: 5 p-platser inom Sicklaön 13:139, reglerat med "Endast besökande P-skiva 30 min, 07-18, övrig tid avgift".
- Blå markering: 9 p-platser på Alectas mark Sicklaön 13:78, reglerat med "P-Avgift Boendetillstånd med avgift, 18-07 (00-24) (00-24)".
- Gul markering: 4 p-platser inom Alectas fastighet Sicklan 13:78, reglerat med "P - 30 min (p-skiva)".



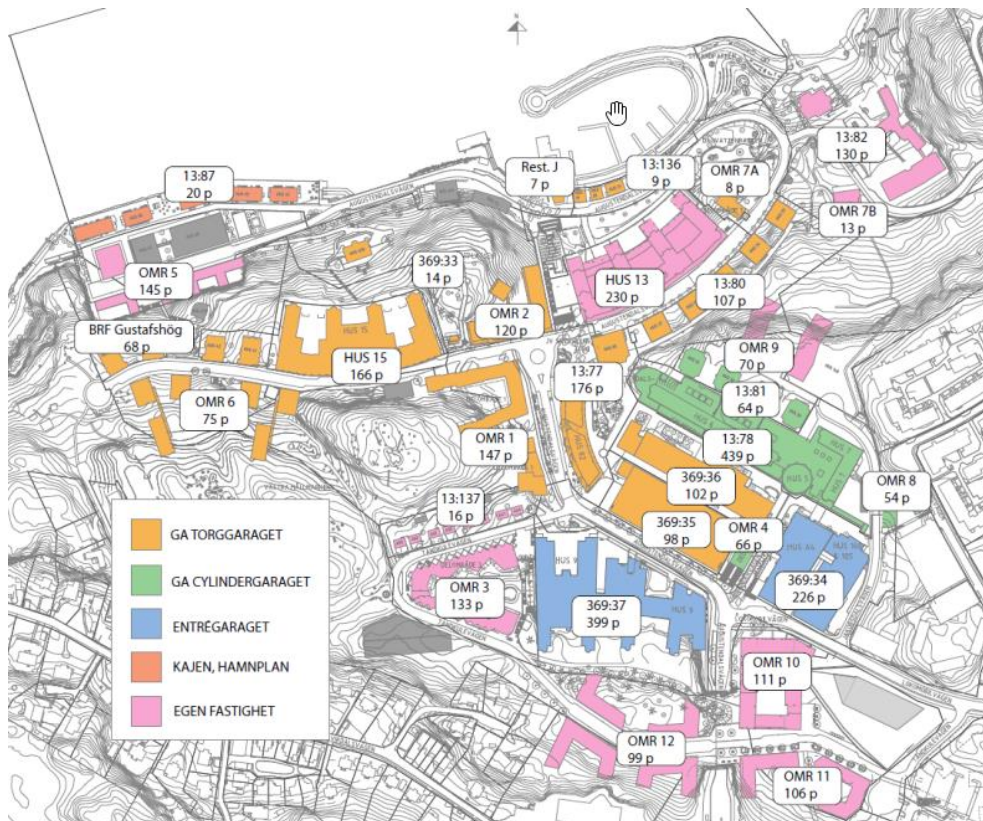
Figur 13. Markparkering i anslutning till detaljplan 6 markerad med röd, blå och gul ruta.

### 3.3.2 Beläggningsgrad i befintliga p-anläggningar

I samband med att planprogrammet togs fram genomförde Sweco en parkeringsutredning 2017 för att uppskatta det tillkommande parkeringsbehovet efter planprogrammets genomförande. Det gjordes även en analys av var det fanns ledig kapacitet för att ge en indikation på vilka fastigheter som skulle behöva lösa parkeringen på sin egen fastighet.

Figur 14 redovisar den planerade parkeringslösningen för de olika delområdena i Nacka Strand där en del delområden löser parkeringsbehovet i någon av de befintliga p-anläggningarna medan övriga delområden behöver lösa parkeringen inom den egna fastigheten.

Den aktuella detaljplanen, Dp 6 Östra Nacka Strand, som då gick under namnet "omr 9" beskrivs i utredningen som ett delområde som skulle lösa parkeringen inom den egna fastigheten.



Figur 14. Översikt över antalet parkeringsplatser i parkeringsgarage i Nacka Strand (Orange fastigheter - GA Torggaraget, Gröna fastigheter - GA Cylindergaraget, Blå fastigheter – Entrégaraget, Röda fastigheter – parkering på kajen på Hamnplan och Rosa

## 4 Parkeringsefterfrågan

I detta kapitel redogörs efterfrågan av cykel- respektive bilparkering för boende i detaljplan 6 (se kapitel 5 *Mobilitetsåtgärder*). Syftet med de mobilitetsåtgärder som föreslås är att sänka efterfrågan på bilparkering samt främja andra former av mobilitet än bil.

### 4.1 Cykelparkering

#### 4.1.1 Bostäder

Efterfrågan på cykelparkering har beräknats enligt Nacka kommuns parkeringsnorm och redovisas i Tabell 2 nedan. Den totala efterfrågan uppgår till 304 cykelplatser för bostäderna.

Tabell 2. Cykelparkeringsbehov enligt Nacka kommuns riktlinjer

Antal rum	Antal lgh	P-tal cykel	Cpl-behov
1 – 2 ROK	34	2	68
3 ROK	19	3	57
4 ROK	39	4	156
5 ROK	1	5	5
6 ROK	3	6	18
Totalt	96		304

## 4.2 Bilparkering

### 4.2.1 Zontillhörighet

Nacka Strand ligger inom område A i Nacka kommuns zonkarta där grundparkeringstalen skiljer mellan de olika områdena, se Figur 1 Figur 15. Eftersom avståndet mellan den nya tunnelbanestationen och planområdet understiger 500 meter har parkeringstalet reducerats med 10% i enlighet med Nacka kommuns rekommenderade parkeringstal.



Figur 15. Nacka kommuns zonindelning där Nacka Strand ligger i område A.

### 4.2.2 Bostäder

Efterfrågan på bilparkering har beräknats enligt Nacka kommuns riktlinjer med tillhörande beräkningsmodell i Excel som redovisas i Tabell 3 nedan. Sammanlagt behöver 68 bilplatser ordnas om inga mobilitetsåtgärder tillhandahålls för den nya bostadsbebyggelsen. Med mobilitetsåtgärder behöver 53-63 bilplatser (inkl. poolbilar) tillhandahållas beroende på vilken ambitionsnivå för mobilitetsåtgärderna som väljs. Av dessa ska 5%, det vill säga 3 platser förberedas som parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning. 10% av parkeringen utgör besöksparkering.

Tabell 3 Beräkning av bilparkeringsbehov enligt Nackas riktlinjer.

Parkeringstal med närhet till lokala centrum eller tunnelbana												
Grundtal	0,7	Justering lägesbaserat P-tal		Justering lägenhetsstorlek		Justering besöksparkering		Parkeringstal		Gröna P-tal		
		Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Medelnivå	Ambitiös nivå			
		0,63	0,441	0,756	0,4851	0,8316	0,4851	0,8316	0,43659	0,74844	0,363825	0,6237
							16	52	15	46	12	39
<b>Totalt antal parkeringsplatser</b>							68		61			
<b>Inklusive parkering för bilpool</b>									63,17			52,96



## 5 Mobilitetsåtgärder

Syftet med mobilitetsåtgärderna är skapa goda förutsättningar för hållbart resande och sänka parkeringsefterfrågan genom att erbjuda andra former av mobilitet än att äga egen bil. Följande mobilitetsåtgärder redovisas i Nacka kommuns parkeringsnorm:

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

I grunden har Nacka kommun två nivåer av mobilitetsåtgärder, medelnivå vilket motsvarar en reduktion på 10% av parkeringsbehovet och ambitiös nivå vilket motsvarar en reduktion på 25%. För att medelnivå ska uppnås krävs att minst tre av åtgärderna ovan genomförs. För ambitiös nivå ska samtliga genomföras.

Byggherren kan även komma med egna förslag på mobilitetsåtgärder som ger motsvarande effekt som ovanstående punkter. Nedan listas andra mobilitetsåtgärder som skulle kunna ersätta några eller flera av Nacka kommuns föreslagna åtgärder, alternativt adderas för ytterligare reduktion på p-talet.

- Vid inflyttning erbjuds de boende personlig resecoach genom att en resurs beskriver hur respektive hushålls resandebehov kan lösas med hållbara färdmedel samt svarar på frågor om praktikaliteter kopplat till de mobilitetsåtgärder som erbjuds, exempelvis hur bilpoolen fungerar.
- Fastighetsägaren tecknar avtal om regelbunden grovsophämtning för ett förutbestämt antal år. Syftet är att boende ska ha möjlighet att regelbundet slänga grovsopor "hemma" istället för att själva frakta dessa till en återvinningscentral.
- En bokningsbar distansarbetsplats görs tillgänglig för alla boende i kommande bebyggelse. Arbetsrummet ska vara attraktivt utformat samt så att flera boende kan arbeta samtidigt.
- Hyran för en parkeringsplats ska sättas så att den verkliga kostnaden för parkering synliggörs. Kostnaden för hyra av bilparkering ska inte fördelas över alla lägenheter vilket ska framgå i avgift/hyresavin. Prisnivån på bilparkering ska ge incitament att använda andra färdmedel än privatägd bil.
- Fastighetsägaren medverkar i och bidrar till årlig uppföljning och utvärdering av mobilitetsåtgärderna i minst 10 år.
- I entréerna sätts skärmar upp som redovisar kollektivtrafikens avgångar i realtid.

Exakt vilka mobilitetsåtgärder som ska genomföras och vilken rabatt det innebär hanteras i bygglovsskedet. Om samtliga åtgärder tillämpas bör detta kunna motivera ytterligare 5% reduktion.

## 6 Parkeringstillgång

Nedan beskrivs två olika lösningar för hur parkeringsbehovet kan tillgodoses.

### 6.1 Parkeringsanläggning inom fastigheten

Om parkeringsplatserna behöver lösas inom den egna fastigheten avser byggaktören att bygga ett källargarage. Skisser på ett sådant garage innehåller 53 parkeringsplatser. I ett scenario med 25% reduktion krävs 53 parkeringsplatser och därmed finns tillräcklig kapacitet i källargaraget. 10% av parkeringen utgörs av besöksparkering och 5% av parkering för rörelsehindrades fordon.

### 6.2 Parkering inom närliggande fastighet

Enligt 8 kap 9 § plan- och bygglagen ska tomt ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.

Parallellt med detta förslag studeras parkeringslösningar där parkering istället helt eller delvis löses utanför den aktuella fastigheten i befintliga anläggningar. Detta skulle vara förenligt med PBL, så länge det är inom ett skäligt avstånd.

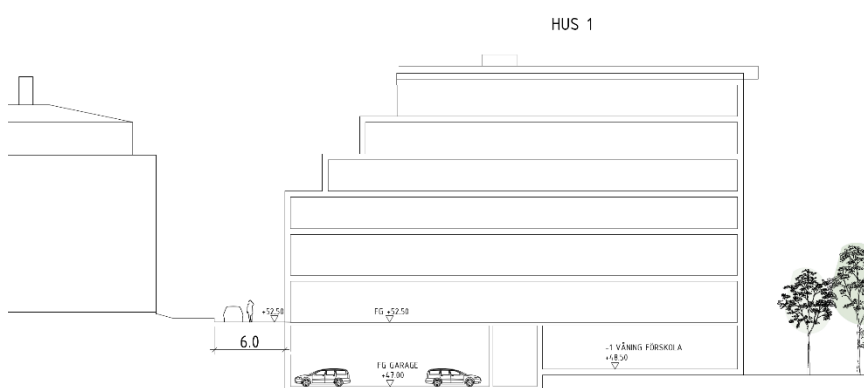
En lösning där parkeringen ordnas genom att onyttjad parkeringskapacitet i närliggande fastigheter används är positivt ur flera aspekter:

- Det minskar klimatpåverkan genom att minska sprängningar/bygga garage.
- Det ger en mer effektiv markanvändning.
- Det uppmuntrar till användningen av mobilitetsåtgärder.
- Det blir en mindre kostsam parkeringslösning för användarna.

## 7 Trafik

### 7.1 Gatan

I Figur 16 redovisas sektionen över Jakobsdalsvägen mellan befintlig bebyggelse söder om gatan och den nya planerade bebyggelsen norr om gatan. Gatans bredd är 6 meter och kommer att utformas utan höjdskillnader mellan de trafikala funktionerna. Eftersom kvartersgatan är en återvändsgata med ett mycket litet trafikflöde kommer oskyddade trafikanter och fordonstrafiken dela utrymmet på samma sätt som idag, gatan utformas därför förslagsvis som ett gångfartsområde.

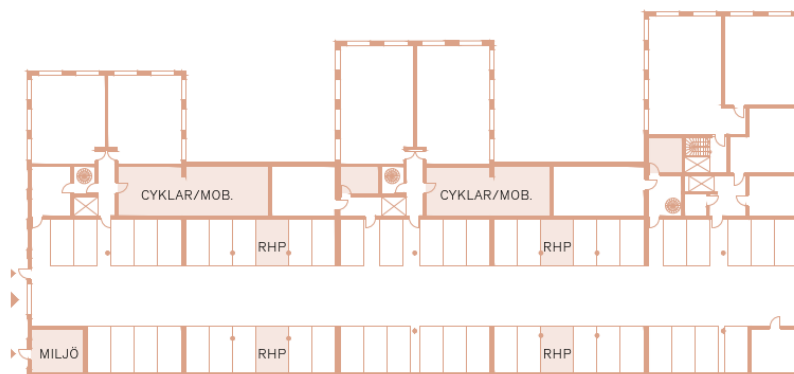


Figur 16 Kvartersgatan har en sektion på 6 meter (White).

### 7.2 Parkering och angöring

#### 7.2.1 Cykelparkering

I garaget planeras det för 240 cykelplatser i garaget enligt Figur 17 vilket är mer än 50% av cykelbehovet. Utöver det planeras för 15-20 cykelplatser per gård samt ca 10 platser vid vändplan. Cykelparkeringsbehovet uppgår till totalt 304 cykelplatser.



Figur 17 Skiss över garageplanet med bil- och cykelparkering (White).

Nacka kommun ställer följande krav på att placering och utformning av cykelparkering:

- Cykelparkeringarna ska vara av god kvalitet, exempelvis ska cykelställ utomhus utformas så att ramen går att låsa fast
- Cykelrum ska vara lätt nåbara med automatisk dörröppnare
- Cykelfaciliteter (ex fast luftpump)
- Minst 50% av cykelparkeringarna ska vara placerade inomhus
- Det ska finnas plats för lastcyklar och mopeder

Vid utformning av cykelparkeringsplatser ska hänsyn tas till manöverutrymme för cykel. I Trafikverket och Svenska Kommuner och landstings GCM-handbok anges lämpliga mått för utformning av cykelparkeringsplatser.

## 7.2.2 Angöring vid förskolan

Befintlig angöring i anslutning till Jakobsdalsvägen disponeras. I det nya utformningsförslaget från Nacka kommun placeras fyra längsgående angöringsplatser varav en plats för rörelsehindrades fordon, RHP, längs Jakobsdalsvägen, se Figur 18. Angöringsplatserna ligger på allmän platsmark då Jakobsdalsvägen övergår till kvartersmark i höjd med HUS 1. Ytterligare en RHP planeras på kvartersgatan för eventuellt behov till planerad verksamhet inom HUS 1, se Figur 19.

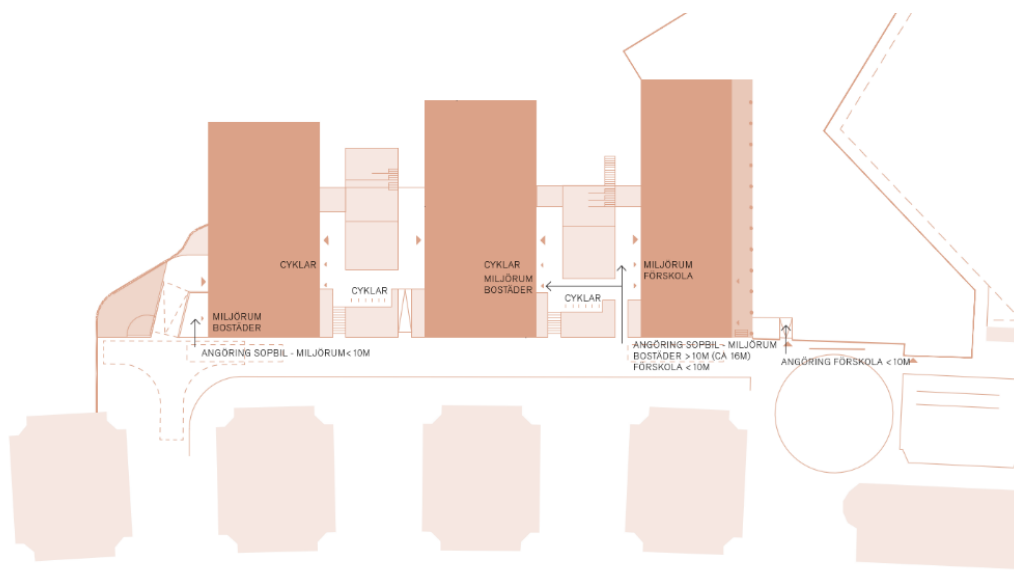


Figur 18 Vändplats och angöring i anslutning till Jakobsdalsvägen (Nacka kommun).

### 7.2.3 Angöring och parkering för rörelsehindrade

I Figur 19 redovisas angöring för rörelsehindrades fordon (RHP). Placeringen gör att BBR:s krav på ett maximalt gångavstånd på 25 meter till en tillgänglig entré uppnås. Till förskolans entré är avståndet mindre än 10 meter.

Angöringen på gatan har en lutning på 8% vilket är godkänt enligt Boverket. Även rampernas lutning på 1:12 är godkänt enligt tillgänglighetskraven. Då rampens höjdskillnad inte överskrider 0,5 meter behövs inget viloplan.

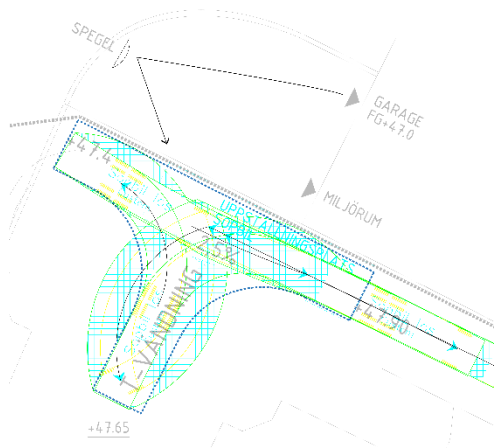


Figur 19 Avstånd mellan angöring för rörelsehindrade och tillgängliga entréer. (White)

## 7.3 Avfallshantering

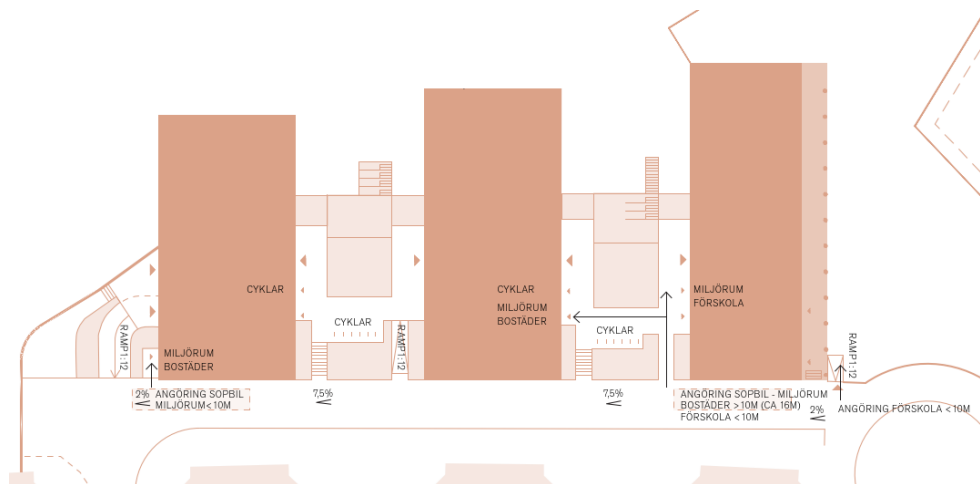
Sopbilarna som kommer att angöra den planerade bebyggelsen planeras att tillämpa samma körväg som de sopbilar som idag angör befintlig bebyggelse direkt söder om detaljplanen. I Figur 20 redovisas körspår för en sopbil samt Nacka vatten och avlopps riktlinjer för erforderligt utrymme vid en T-vändning. Figuren illustrerar också att det kommer att finnas plats att vända sopbilen även vid snövallar vid sidan av vändytan.

In/utfarten till garaget har placerats en bit ifrån gatan så att den inte hamnar i konflikt med backande sopbil. För ytterligare förbättrad sikt placeras med fördel en spegel med tillhörande skyltning så att trafikanter som kör upp för garageutfarten uppmärksammas på eventuella fordon som befinner sig på vändplatsen. Denna lösning är avstämd och godkänd av NVOA.



Figur 20 Körspår för sopbil på befintlig vändyta i slutet av Jakobsdalsvägen.

I Figur 21 redovisas de två uppställningsplatserna för sopbilen som är 15 meter x 4 meter. Det innebär att det finns plats bakom fordonen för lastning och lossning av sopkärl då fordonet är 11 meter. Fri höjd ska vara 4,7 meter. Ramperna till miljöhusen på gård 1 har en lutning på 1:12 vilket är godkänt enligt Nacka vatten och avlopp.



Figur 21 Avstånd mellan miljörum och uppställningsplats för sopbil. (White)