

PM

CEREP SWEDEN D AB

Nacka Strand – Systemhandling

UPPDRAGSNUMMER 7001082

PARKERINGSUTREDNING



2017-06-08

SWECO SOCIETY AB

SIMONE SÖDERSTRÖM

Sweco
Gjörwellsgatan 22
Box 340 44
SE 100 26 Stockholm, Sverige
Telefon +46 (0) 8 695 60 00
Fax +46 (0) 8 695 60 10
www.sweco.se

Sweco Society AB
Org.nr 556949-1698
Styrelsens säte: Stockholm

En del av Sweco-koncernen

Joakim Ax

Telefon direkt +46 (0)8695 65 48
Mobil +46 76 133 65 48
joakim.ax@sweco.se

Sammanfattning

Tre parkeringsanläggningar finns som man fördelar parkeringsbehovet i, GA Torggaraget, GA Cylindergaraget och Entrégaraget. De fastigheter som inte ingår i anläggningarna låter parkering ske inom egen fastighet.

Parkeringsituationen i det nya Nacka strand baseras delvis på Nacka kommuns föregående parkeringsnorm (gällande 2015) och kommunens nya parkeringsnorm från 2016 samt beläggningsgrader för respektive användargrupp. Behovet enligt beläggningsprognosen redovisar en rimlig parkeringsituation eftersom beläggningen tar hänsyn till varje användargrups maximala efterfrågan. Det innebär bland annat att 80% av boendeparkörerna kommer att efterfråga parkering under vardag, dagtid och samma gäller även för kontorsverksamheterna. Behov enligt beläggningsprognosen redovisar den maximala efterfrågan på parkering för respektive område.

För nästan alla områden i Nacka strand innebär det ett överskott på parkeringsplatser under maxperioden. Område 1, 3 och 10 har ett underskott motsvarande 20 (se tabell 9), 5 respektive 5 efter beläggningsprognosen. Överskottet eller "diffen" är skillnaden mellan utbudet på parkering och behovet (baserat på beläggningsprognosen). Således ger det totala utbudet på 2914 platser och behovet på 2665 platser.

Följande gäller för respektive område:

		Antal lgh	Verksamhetsyta BTA	Behov enl. p-norm	Antal planerade platser	Maximalt behov enl. beläggningsprogn.	Diff	Tvingat samn.	Andel samn. enl. beläggningsprognos
Färdigställt NS									
GA Torggaraget	Hus 15								
	Mitten (ink omr 1)								
	Banan								
	A-dalsv.	922	26 574	1079	1019	925	94	-	6%
	Hus 13	268	350	220	230	215	15	-	-
	Omr 5	85	7 112	167	145	129	16	-	11%
GA Cylindergaraget	Cylg.	120	31 224	558	465	451	14	-	3%
	Omr 9	70	1 000	54	70	49	21	-	-
Entrégaraget	Entrég.	0	52 746	537	536	470	66	-	12%
	Omr 3	166	200	141	133	138	-5	6%	-
	Omr 10	199	830	128	111	116	-5	15%	-
	Omr 11	130	1 500	105	106	84	22	-	21%
	Omr 12	122	1 000	101	99	87	12	-	12%
Summa		2082	122 536	3088	2914	2665			

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
2	Förutsättningar	1
2.1	Bilparkering	1
2.2	Cykelparkering	2
2.3	Parkeringstal	2
2.4	Exploateringsförutsättningar	3
3	Framtida utbud av parkering	4
3.1	Indelning i gemensamhetsanläggningar	4
3.2	Markparkering	8
3.2.1	Markparkering på allmän plats	8
3.2.2	Markparkering på kvartersmark	8
3.3	Nyttjande av befintliga parkeringsanläggningar	9
3.4	Övrigt	10
4	Samnyttjande och beläggningsgrader	10
5	Parkeringsbehov	12
5.1	Biltrafik	12
5.2	Cykeltrafik	14
6	Slutsats	16
6.1	Biltrafik	16
6.2	Cykeltrafik	16
7	Fortsatt arbete	17
8	BILAGOR	18
8.1	Bilaga 1 Bilparkering	18
8.2	Bilaga 2 Bilparkering	19
8.3	Bilaga 3 Cykelparkering (fastighetsmark)	20
8.4	Bilaga 4 Förslag till fastighetsrättslig samverkan	21

Revideringar

Synpunkt från/datum	Synpunkt	Hantering
Nacka kn, Mahmood	Markparkering, det kommer att vara avgiftsbelagda platser för besökare. All boende- och besöksparkering ska lösas inom kvartersmark. Inget underskott ska finnas för ny byggnation, färre lägenheter eller fler p-platser.	Ok, har ändrat p-behov för områdena 3, 10, 11 och 12 utifrån vilket behov som föreligger.
Nacka kn, Mahmood	Besöksparkering på allmän plats får inte räknas in i normen, är öppen för alla.	Ok, dessa platser undantags
Nacka kn	Område 9 ska inte stå i Cylindergaraget, parkering inom egen fastighet.	Ok, ändrat
Nacka kn	Underskott på bilplatser för delområde 5	Ok, åtgärdat. P-utbud ökat enligt p-efterfrågan
Nacka kn	Oklarhet kring cykelparkering kvarstår.	Ok, förtydligt i utredningen
Nacka kn	Fler cykelplatser invid nya båtbyggan, förslagsvis där det nya väderskyddet är redovisat.	Ok, förtydligt i utredningen
Nacka kn, Jerk	Identifierat underskott av cykelplatser vid Augustendalstorget, hur ser lösningen ut?	Ok, förtydligt i utredningen
Nacka kn, Anders	Uppgifter för hus 15 ska ändras från 180 till 207 lgh	Ok, ändrat
Egenkontroll 2016-05-13	Parkering i GA Torggaraget "Hus 15" räcker inte för både hus 15 samt BRF Gustafshög	BRF föreslås parkera i GA Torggaraget "Mitten"
Nacka kn 2016-05-13	Oklarhet kring antal cykelplatser vid JV Svenssons torg och vid färjeläget	Uppdaterat antal cykelplatser utifrån landskaps senaste handlingar
Egenkontroll 2016-05-13	Resandestatistik saknas för ljusa delen av året	
TAM 2016-05-13	Fastigheten 13:136 (hus 17, 19-22) samt restaurang J (hus 18) ska lösa parkering i Torggaraget	Ok, ändrat. Gör att p-behov för delområde 5 minskar
Nacka kn, Anna 2016-06-10	Ny förskola ansluts till Entrégaraget, (DP4) och planeras till etapp 3	
Egenkontroll 2016-06-10	Tabell 6 har justerats, samnyttjande för kontor har sänkts från 90% till 80% för vardagar (avstämt med ref dokument)	
Nacka kn, Sara 2016-10-13	Identifierat underskott av bilparkeringsplatser för Fastighet 369:35.	Ok, ändrat. Lägg till i GA Entrétorget
Egenkontroll	Kontroll av beräkningar för Entrégaraget	

2016-10-18		
Nacka kn, Sara 2016-11-11	Karta behöver uppdateras och tabell på sida 11 förklaras.	Ok, ändrat. Samnyttjande har förklarats ytterligare.
Nacka kn, Sara 2017-03-02	Synpunkter om markparkering och parkeringssammanställning.	Ok, ändrat.
Nacka kn, Nils 2017-05-04	Förtydligande av sammanställning i tabell.	Ok, ändrat.
Fastighetsägare, omr. 10 2017-05-04	Ändringar i antal lgh och verksamhetsyta för Omr. 10.	Ok, ändrat.
TAM 2017-05-10	Uppdatering antal lägenheter och verksamhetsyta.	Ok, ändrat.
2017-05-24	Omräkning med hänsyn nytt parkeringstal, antal reserverade platser och ny inventering av befintliga garage.	Ok.
2017-06-07	PARKERINGSUTREDNINGEN FÄRDIGSTÄLLS	

1 Inledning

Detta PM har tagits fram i syfte att undersöka och kontrollera framtida parkeringsbehov för Nacka Strand, dels under de tre etapper som omvandlingen planeras i, som efter avslutad omvandling.

Inledningsvis redovisas i kapitel 2 de förutsättningar (bil och cykel) som antagits för beräkningarna, samt de särskilda villkor som önskas gälla för Hus 13 samt områdena 3, 5, 9-12. Därefter följer en redovisning över utbud och efterfrågan på parkeringsplatser för respektive gemensamhetsanläggning för ingående etapper. Därefter redovisas ett förslag till metodik för beräkning av samutnyttjande av p-platser och parkeringsbehov för olika etapper med och utan samutnyttjande. Slutligen följer en kort analys över redovisade resultat. I bilagor på slutet återfinns detaljerade redovisningar över parkeringsbehovet för respektive område och fastighet för både bil och cykel.

2 Förutsättningar

2.1 Bilparkering

Framtida parkeringsbehov löses dels genom att befintliga parkeringsgarage utnyttjas för befintliga och tillkommande verksamheter och bostäder. I vissa fall tillskapas ytterligare parkeringsplatser för att täcka framtida parkeringsbehov. För att effektivisera nyttjandet av anläggningarna föreslås de delas in i gemensamhetsanläggningar (GA) i syfte att tillåta olika parkeringskunder att nyttja anläggningen under olika tidpunkter på dygnet. Samtliga bostadsområden redovisas på figur 1 på sid 4.

Utifrån framförda önskemål har Hus 13 samt områdena 3, 5 och 9-12 undantagits från att ingå i framtida gemensamhetsanläggningar och därigenom även undantas från ev. samnyttjande av parkeringsplatser. Detta innebär att husets parkeringsbehov ska lösas inom aktuellt delområde. För Hus 13 innebär detta att, med en föregående p-norm om 0,8, ett parkeringsbehov på 220 platser. Utbudet av platser är i befintligt garage 230 platser, dvs. Hus 13 bedöms få ett överskott på parkeringsplatser.

Område 3 bedöms kunna lösa parkering, motsvarande 133 p-platser inom befintlig fastighet. Områdena 9-12 bedöms även kunna lösa parkering, motsvarande 386 p-platser inom befintlig fastighet.

Bostadsrättsföreningen Himmelsbågen (Sicklaön 13:80) samt brf Gustafshög har i beräkningarna antagits bibehålla sin parkeringsefterfrågan, varför antalet p-platser till dem kommer vara konstant. BRF Himmelsbågen och BRF Gustafshög föreslås parkera i Torggaraget (vilket är där de parkerar i dagsläget). Restaurang J och Sicklaön 13:136 hänvisas även till att parkera i GA Torggaraget.

Övriga befintliga verksamheter vid båthamnen (Sicklaön 13:87) samt ny byggrätt (område 5) hänvisas fr o m utbyggd etapp 2 till ny parkeringsanläggning med 145 bilplatser. Under etapp 1 utnyttjar Sicklaön 13:87 befintlig markparkering vid kajen.

Mässans parkeringsbehov ökar i samband med evenemang (företrädesvis kvällar och helger). För att lösa efterfrågan under kvällar och helger finns lediga (överskott under kväll och helg) avgiftsbelagda platser i Torggaraget och Entrégaraget motsvarande ca. 300 platser i vardera garage.

I samtliga garage förekommer uthyrning av fasta platser. I Torggaraget finns 59 fasta platser under etapp 1-2 medan 16 platser släpps i etapp 3. I Cylindergaraget är 59 platser uthyrda. I Entrégaraget är 197 platser uthyrda dagtid och 72 platser övrig tid. De uthyrda platserna beräknas som fullbelagda och det totala utbudet har inte reducerats.

I Bilaga 1 redovisas det framtida (efter samtliga etapper) parkeringsbehovet per fastighet, uppdelat på verksamheter respektive bostäder samt vilken gemensamhetsanläggning som antagits för respektive fastighet. Det är dessa uppgifter parkeringsbehoven i respektive gemensamhetsanläggning bygger på. I Bilaga 2 redovisas det framtida parkeringsutbudet per garage, såväl befintliga som tillkommande.

2.2 Cykelparkering

Det finns goda förutsättningar för cykelanvändande till och från Nacka Strand i samband med framtida trafikanknytningar till viktiga målpunkter som bl.a. Slussen och Nackas centrala delar. Följande kriterier gäller enligt Nacka kommun, för cykelparkering¹:

- Cykelparkering ska i första hand lösas på kvartersmark för varje fastighets behov
- Det bör, i anslutning till viktiga målpunkter, finnas cykelparkering
- Cykelparkering bör utformas så att risken för cykelstöld minimeras samt dess utformning bör ge ett inbjudande intryck
- Antalet cykelparkeringar ska öka, särskilt i anslutning till bytespunkter för kollektivtrafiken och viktiga målpunkter

På kvartersmark kopplat till bostäder och verksamheter åligger det exploatörer att tillse att cykelparkeringsplatser tillskapas i enlighet med kommunens p-norm. Framräknade cykelparkeringstal framgår av bilaga 3.

2.3 Parkeringstal

Parkeringsnormer för bil och cykel har tagits fram med utgångspunkt från rekommenderade parkeringstal för Nacka kommun. För bostäder i befintliga fastigheter samt i hus 13 och 15 har ett tidigare gällande parkeringstal använts, 0,8 bilplatser per lägenhet. För bostäder angavs i Nacka kommuns rekommenderas olika parkeringstal¹ beroende på lägenhetsstorlek, ($lgh \leq 2rok$: 0,8; $lgh > 2rok$: 0,9). För Nacka Strand har det lägre talet använts oavsett lägenhetsstorlek. Som grund för dessa antaganden ligger en bedömning att bostadsområdet kommer att få en god kollektivtrafikförsörjning genom utbyggd tunnelbana till Nacka C.

¹ [Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun](#), 2014 s. 3

Parkeringsbehovet för områden som ingår i detaljplanerna 3-4 eller senare planer har beräknats utifrån kommunens uppdaterade parkeringsnorm² där det grundläggande parkeringstalet är 0,7 bilplatser per lägenhet. Parkeringsnormen tillåter justering utifrån lägenhetsstorlekar och närhet till tunnelbana. Justering utifrån lägenhetsstorlek har tillämpats för område 1-3 samt 10. Justering med hänsyn till närhet till tunnelbana har tillämpats för område 8, 10-11.

För den lägsta nivån zon A anges för kontor 15 bpl/1000m² BTA och för handel 20-50 bpl/1000m² BTA. För Nacka Strand har det lägre talet (15 bpl/1000m² BTA) använts oavsett verksamhetstyp.

Markparkering är inte inkluderad i framtagna parkeringsberäkningar då den ej kan antas tillgodoräknas i parkeringsnormen för fastigheter. För cykelparkering appliceras Nacka kommuns rekommenderade parkeringstal för cykel.

Nedan angivna värden gäller för tillkommande bostäder och verksamheter i detaljplanerna 3-4 eller senare planer.

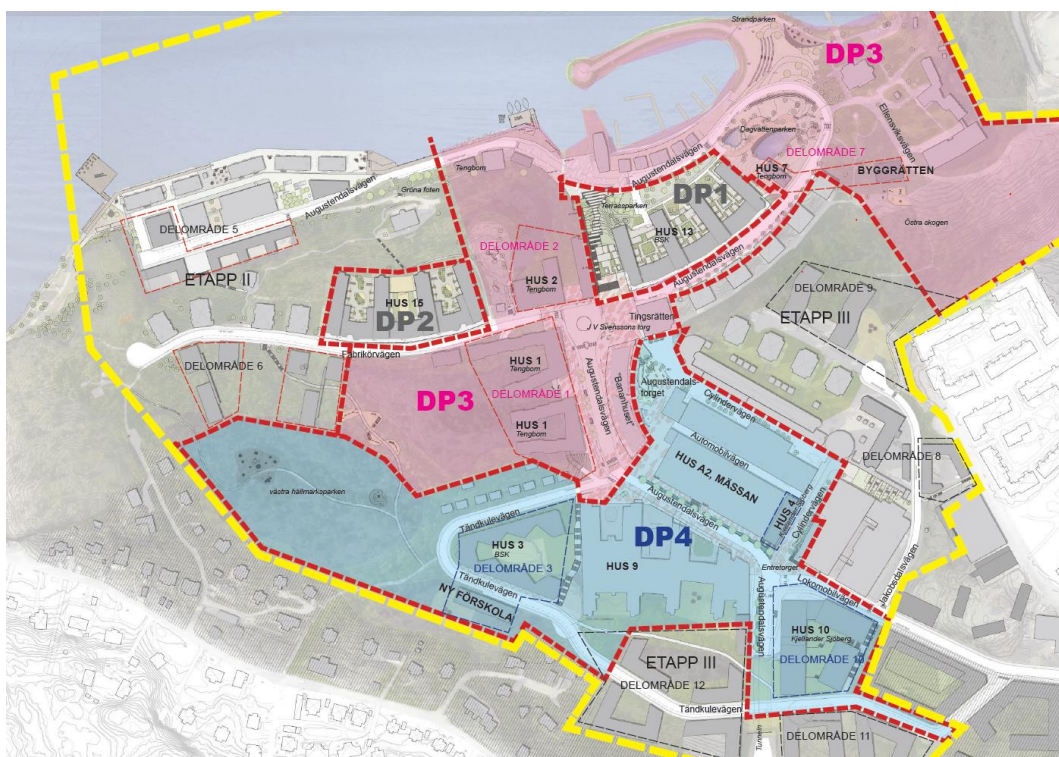
P-norm	Typ av parkering	
	Bil (zon A)	Cykel
p-platser per kvm verksamhet	0,015	0,02
p-platser per lägenhet (grundtal)	0,7	2,0
p-platser per lägenhet (lägesbaserat)	0,63	
p-platser per lägenhet (projektspecifikt)	0,54 (<2ROK) – 0,92 (>3ROK)	
p-platser per lägenhet (läges- och projektspecifikt)	0,49 (<2ROK) – 0,83 (>3ROK)	
p-platser per anställd förskola	0,2	
p-platser per anställd skola	0,2	
p-platser per 100 påstigande vid hållplats		15
p-platser per elev årskurs 4-9		0,7
p-platser per elev gymnasium/högskola		0,8

Tabell 1. Givna parkeringsnormer samt parkeringsbehov för bil och cykel

2.4 Exploateringsförutsättningar

Förutsättningar som utnyttjats som grund för beräkning av parkeringsbehov framgår av bilaga 1. Nedan redovisas förutsättningar för DP 3 och 4. Utöver en indelning avseende tillhörigheten till olika GA delas även utbyggnaden av Nacka strand in i olika etapper, vilka visas i bilden nedan.

² [Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka](#), 2016 s. 5



Figur 1. Översiktskarta för detaljplaner i Nacka Strand.

3 Framtida utbud av parkering

3.1 Indelning i gemensamhetsanläggningar

Parkeringsgaragen i Nacka Strand har delats in i två gemensamhetsanläggningar (GA), samt att Hus 13 och Områdena 3, 5, 9-12 erhåller egna parkeringsplatser inom fastigheten/området. GA utgår från de två befintliga parkeringsgaragen. GA Torggaraget har utökats avseende antal p-platser genom tillkomsten av område 1.

Till respektive GA har sedan intilliggande fastigheter med verksamheter och bostäder knutits för att kontrollera om deras parkeringsbehov är uppfyllt. Vid indelning i de olika GA har hänsyn tagits dels till avstånd till närmaste parkeringsgarage, dels vilken verksamhet som antas fylla de olika fastigheterna. De två gemensamhetsanläggningarna är:

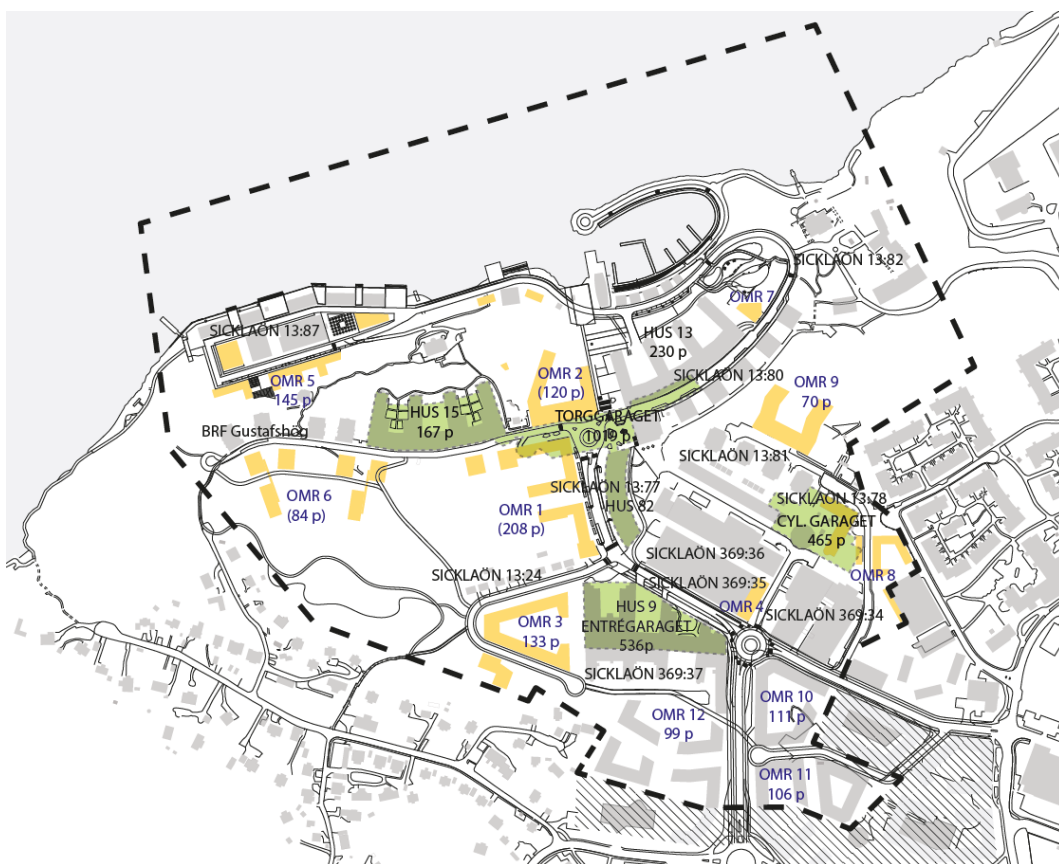
- GA "Torggaraget" (1019 p-platser) inkluderar befintlig Torggarage samt tillkommande garage under Omr. 1.
- GA "Cylindergaraget" (465 p-platser) inkluderar befintligt Cylindergarage.

"Entrégaraget" (536 p-platser) inkluderar befintligt Entrégarage men utgör ingen GA. Garagets behov och fördelning redovisas ändå i parkeringsutredningen för att ge en representativ bild av hela Nacka strand.



Figur 2. Indelning i GA Torggaraget, GA Cylindergaraget samt Entrégaraget.

I nedanstående figur framgår antalet parkeringsplatser för olika delområden. Gröna ytor utgör befintlig garageparkering, gula ytor nya byggrätter och grå ytor befintliga byggnader.



Figur 3: Översikt över antalet parkeringsplatser i parkeringsgarage i Nacka Strand (siffror inom parentes motsvarar antal platser utifrån avtalat andelstal).

Nedan redovisas antal parkeringsplatser fördelade per gemensamhetsanläggning samt tänkt nyttjare av respektive område/hus. Planen för område 4 medger inte bostäder. Beräkningarna har baserats på bostäders parkeringsbehov för garantera att tillgängliga platser finns.

Område/hus	Gemensamhets- anläggning (GA)	Tillgänglig parkering	Tänkta användare
Hus 15	<i>GA Torggaraget</i>	167	Hus 15
Mitten (ink omr. 1)		326	Omr 1, omr 6, BRF Gustafshög 1
Bananhuset		118	13:77/Hus 82
Augustendalsv.		408	13:80, 369:35, 369:36, 13:136, restaurang J, omr 2, omr 7
Totalt		1019 Varav fast uthyrning: 59 st i etapp 1-2 & 43 st i etapp 3	
Hus 13	Egen fastighet	230	Hus 13
Omr 5	Egen fastighet	145	Omr 5, 13:87 (exkl rest J)
Omr 9 (ny)	Egen fastighet	70	Omr 9
Cylindergaraget	<i>GA Cylindergaraget</i>	465	13:81, 13:78, omr 4, omr 8
Totalt		465 Varav fast uthyrning: 59	
Augustendalsv. 1-3 (F94)	<i>Entrégaraget</i>	194	369:34
Augustendalsv. 5-7 (F93)		342	369:37/Hus 9
Totalt		536* Varav fast uthyrning: 197 st dagtid, 72 st övrig tid	
Omr 3 (ny)	Egen fastighet	133	Omr 3
Omr 10 (ny)	Egen fastighet	111	Omr 10
Omr 11 (ny)	Egen fastighet	106	Omr 11
Omr 12 (ny)	Egen fastighet	99	Omr 12
Totalt		2914	

* Fastigheten 369:35 (Mässan) erbjuds nyttja 41 platser i Entrégaraget under kvällar och helger mot avgift.

Tabell 2. Framtida utbud av parkeringsplatser i garage.

3.2 Markparkering

En stor del av dagens utbud av markparkering (idag ca 480 platser) kommer att tas i anspråk vid exploatering. Sammanlagt kommer 146 st parkeringsplatser behållas i området. Markparkeringen särredovisas som parkering på allmän plats respektive kvartersmark. Kantstensparkering är medräknad men antaganden är gjorda då in- och utfarter till kvarter inte är färdigställt för alla platser.

3.2.1 Markparkering på allmän plats

Markparkeringen på allmän plats beskrivs i tabellen nedan och motsvarar 103 platser av det totala utbudet på 146 stycken.

Område/hus	Utbud av parkering
Tändkulevägen	36
Fabrikörvägen	33
Augustendalsvägen (vid kajbodar)	11
Augustendalsvägen (vid brygga)	9
Augustendalsvägen 27, 28(halva)-32	14
Augustendalstorget	3
Totalt	103

Tabell 3. Framtida utbud av parkeringsplatser på allmän plats.

3.2.2 Markparkering på kvartersmark

Markparkeringen på kvartersmark beskrivs i tabellen nedan och motsvarar 43 platser av det totala utbudet på 146 platser.

Område/hus	Utbud av parkering	Kommentar
Augustendalsvägen 21-25, 24-28(halva)	32	
Cylindervägen 8 (utanför Cylindergaraget)	5	DP 433 (2018), idag kvartersmark
Cylindervägen 7	2	DP 433 (2018), idag kvartersmark
Automobilgatan 4	2	DP 433 (2018), idag kvartersmark
Hotel J markparkering	2	
Totalt	43	

Tabell 4. Framtida utbud av parkeringsplatser på kvartersmark.

3.3 Nyttjande av befintliga parkeringsanläggningar

Med utgångspunkt från information om nyttjande och uthyrningsgrad av befintliga parkeringsanläggningar i Nacka Strand har en sammanställning gjorts av beläggnings under hösten 2015 (Källa: TAM Asset Management). Upplysning om parkeringsbeläggning har inhämtats för min- och maxvärde för tre tidpunkter; vardag dagtid, vardag kväll/natt och helg dagtid. I nedanstående tabell redovisas dimensionerande parkeringsefterfrågan. Uthyrningsgraden varierar i dagsläget för de olika fastigheterna. För att kunna jämföra parkeringsbehovet med kommunens parkeringsnorm multipliceras den med den aktuella uthyrningsgraden för respektive fastighet. Den högra kolumnen redovisar hur väl nuvarande efterfrågan överensstämmer med parkeringsnorm.

Bolag	Fastighet	P-efterfrågan dim tidpunkt		P-behov enligt norm	Kvot efterfrågan/behov	
		min	max		min	max
Augustendal	369:37	200	250	188	106%	133%
Mässan	369:35	2	100	59	3%	169%
Philipin	369:34	150	200	178	84%	112%
Saluhallen	369:36	20	50	92	22%	54%
Klaraberg	13:78	350	400	336	104%	119%
Oljekällaren	13:77	80	100	139	58%	72%
Kusken	13:79	0	0	-	-	-
Fabrikören	369:33	100	150	85	118%	177%
Disponenten	369:32	50	75	71	70%	105%
Båthamnen	13:87	150	200	57	264%	352%
Ellensvik	13:82	20	35	38	53%	92%
Gustafshög	13:24	10	15	6	156%	234%
Skönvik	13:80	100	130	98	103%	133%
Jakobsdal	13:81	80	100	62	130%	162%
Ravinen	362:1 och 362:3	-	-	-	-	-
BRF Gustafshög 1		60	80	54	112%	149%
Medianvärde					103%	133%

Tabell 5. Nyttjande av befintliga parkeringsgarage i Nacka Strand, hösten 2015 (Källa: TAM)

Som kan ses av tabell 6 överensstämmer dagens parkeringsefterfrågan relativt väl med kommunens parkeringsnorm för kontor och bostäder för dimensionerande tidpunkt. För Båthamnen (13:87) är parkeringsbehovet väsentligt högre än angiven norm.

Beräknade parkeringstal (medianvärden) för verksamheter och bostäder	Vardag dagtid		Vardag kväll/natt		Helg dagtid	
	min	max	min	max	min	max
Verksamhet (p-plats per kvm BTA)	0,016	0,018	0,002	0,004	0,000	0,000
Bostäder (p-plats per lägenhet)	0,484	0,718	0,858	1,222	0,858	1,130

Tabell 6. Beräknade nyckeltal för parkering i Nacka Strand (Sweco, 2015)

Utifrån materialet kan konstateras att p-tal för verksamheter överensstämmer relativt väl med uttalat parkeringstal för verksamheter (0,015 p-platser per kvm verksamhetsyta). Parkeringsefterfrågan för kontor är inte oväntat som högst under vardag dagtid och är nära 0 övriga tider. Boendeparkeringstalet (0,8 p-platser per lägenhet) är relativt lågt vardag dagtid men överstiger normen för vardag kväll/helger.

Aktuell parkeringsefterfrågan idag i Nacka Strand är något högre än kommunens parkeringsnorm. För befintliga och tillkommande verksamheter och bostäder i Nacka Strand bedöms den föreslagna parkeringsnormen för Nacka Strand kunna hållas, främst genom satsningar på kollektivtrafik och cykeltrafik inom området.

Utifrån uppgifter om befintlig parkeringsbeläggning har nyckeltal räknats fram avseende verklig parkeringsnorm för kontor och bostäder för olika tidpunkter. Detta redovisas i tabell 7.

3.4 Övrigt

Det tre parkeringsplatserna för ÅVC lokaliseras i hus 9. Platser för lastning och lossning till Mini ÅVC ska medges.

4 Samnyttjande och beläggningsgrader

Samnyttjande av parkering innebär att bilplatser inte reserveras för enskild verksamhet eller hyresgäst. Tillgänglig, samnyttjad, parkering ställs istället till förfogande för alla de boende, arbetande och besökande i fastigheten som önskar hyra eller betala avgift för parkeringen.

Ingen fast utyrning av enskilda platser med reservering för viss hyresgäst får tillämpas vid samnyttjande. I de fall då platser reserverats har de beräknats ha full beläggning under tiden för reservationen eller alltid. Det antal platser som är fasta i respektive garage presenteras i kapitel 2.1.

Besöksparkering i garaget deltar också i samnyttjandet (får inga öronmärkta p-platser). De parkerar på ledig bilplats och erlägger P-avgift i automat. Samnyttjandet innebär att

samma bilplats kan delas mellan olika hyresgäster vid olika tider i veckan och under dygnet (ungefär såsom på gator och allmänna p-platser).

Samnyttjade innebär att tillgänglig parkering nyttjas resurssnålt och effektivt. De blandade bostäder och verksamheter som finns och planeras i Nacka Strand ger mycket goda förutsättningar för att, genom samnyttjande, skapa ett mindre behov av parkeringsplatser än om bilplatserna, som idag, hyrs ut och reserveras för enskilda bilägare. De bilplatser som inte är möjliga att samnyttja har antagits ha fasta platser.

Beläggningsgraderna används som underlag för att undersöka parkeringsbehovet vid olika tider på dygnet för de olika användarna. Med hjälp av detta kan anläggningens planerade platser optimeras så att platserna täcker det identifierade parkeringsbehovet och eventuellt även leda till en reduktion av planerade platser.

Beläggningsgraderna som redovisas i tabell 7 är baserade på en avvägning mellan SKLs *Policy för parkering*³ och Malmö stads *Parkeringspolicy och parkeringsnorm*⁴.

Typ	Beläggningsgrad (%)		
	Vardag dagtid (16-19)	Helg dagtid (11-14)	Natt
Bostäder	80 %	100 %	100 %
Bostäder, besök	0 %	100 %	50 %
Kontor	80 %	10 %	10 %
Skola	100 %	5 %	0 %
Restaurang	60 %	60 %	10 %

Tabell 7. Beläggningsgrad i procent som använts för att studera samnyttjande.

³ Johansson Roger (SKL), 2007. *Policy för parkering: Processinriktad väg till en parkeringspolicy för kommunen.*

⁴ Malmö stadsbyggnadskontor, 2010. *Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö.*

5 Parkeringsbehov

5.1 Biltrafik

Nedanstående sammanställning redovisar antal planerade p-platser för respektive delområde, samt efterfrågan för respektive område utan (behov enl. p-norm, tabell 8) respektive med (maximalt behov enl. beläggningsprogn., tabell 8) hänsyn till beläggningsprognosen. Beläggningsprognosen ligger till grund för det potentiella samnyttjandet mellan bostäder och verksamheter. Parkeringsbehovet vid samnyttjande har valts utifrån den tidpunkt som genererat störst behov (kan vara olika tidpunkter för respektive område).

Andelen samnyttjande beräknas som kvoten av utbudet samt behovet, med hänsyn tagen till beläggningsgraden (tabell 7) och utbud. Beräkning är gjord enligt följande:

$$\text{Samnyttjandeandel}^{\text{diff}} = \frac{\text{bilparkeringsutbud} - \text{behov enl. beläggningsprogn.}}{\text{bilparkeringsutbud}}$$

Samnyttjandet innebär att verksamheter och bostäder kan nyttja samma parkeringsplatser under olika tider på dygnet. Tvingat samnyttjande (tabell 8) innebär att det finns ett underskott av platser även om bostäder och verksamheter samnyttjar. Bostädernas behov är dominerande och antalet platser som efterfrågas av denna grupp är större än antalet platser i garaget. Det går därför inte att skapa ett samnyttjande mellan verksamheter och bostäder.

Samnyttjandet enligt beläggningsprognosen redovisar andelen platser som potentiellt kan samnyttjas utifrån beläggningsprognosen. Den tar hänsyn till att det ter sig finnas lediga platser efter att behovet enligt beläggningsprognosen.

Exempel:

Omr. X *Behov enl. p-norm: 175 platser*
 Antal planerade platser: 145 st
 Behov enl. beläggningsprogn. 134

$$\text{Samnyttj.}^{\text{diff}} = \frac{145 - 134}{145} = 0,07$$

Ett samnyttjande på 7 % är därmed troligt enligt beläggningsprognosen.

		Antal lgh	Verksamhetsyta BTA	Behov enl. p-norm	Antal planerade platser	Maximalt behov enl. beläggningsprogn.	Diff	Tvingat samn.	Andel samn. enl. beläggningsprognos
ETAPP 1									
GA Torggaraget	Hus 15								
	Mitten (ink omr 1)								
	Banan								
	A-dalsv.	832	25 774	1003	1019	863	156	-	-
	Hus 13	268	350	220	230	215	15	-	-
	Omr 5	0	6 612	99	169	79	90	-	-
GA Cylindergaraget	Cylg.	80	30 724	525	465	427	38	-	8%
	Omr 9	0	0	0	0	0	0	-	-
Entrégaraget	Entrég.	0	52 746	537	536	470	66	-	12%
	Omr 3	166	200	141	133	138	-5	6%	-
	Omr 10	199	830	128	111	116	-5	15%	-
	Omr 11	0	0	0	0	0	0	-	-
	Omr 12	0	0	0	0	0	0	-	-
Summa		1545	117 236	2652	2663	2308			
ETAPP 2									
GA Torggaraget	Hus 15								
	Mitten (ink omr 1)								
	Banan								
	A-dalsv.	922	26 574	1078	1019	927	92	-	6%
	Hus 13	268	350	220	230	215	15	-	-
	Omr 5	85	7 112	166	145	128	17	-	12%
GA Cylindergaraget	Cylg.	80	30 724	525	465	427	38	-	8%
	Omr 9	0	0	0	0	0	0	-	-
Entrégaraget	Entrég.	0	52 746	537	536	470	66	-	12%
	Omr 3	166	200	141	133	138	-5	6%	-
	Omr 10	199	830	128	111	116	-5	15%	-
	Omr 11	0	0	0	0	0	0	-	-
	Omr 12	0	0	0	0	0	0	-	-
Summa		1720	118 536	2794	2639	2422			
ETAPP 3									
GA Torggaraget	Hus 15								
	Mitten (ink omr 1)								
	Banan								
	A-dalsv.	922	26 574	1079	1019	925	94	-	6%
	Hus 13	268	350	220	230	215	15	-	-
	Omr 5	85	7 112	167	145	129	16	-	11%
GA Cylindergaraget	Cylg.	120	31 224	558	465	451	14	-	3%
	Omr 9	70	1 000	54	70	49	21	-	-
Entrégaraget	Entrég.	0	52 746	537	536	470	66	-	12%
	Omr 3	166	200	141	133	138	-5	6%	-
	Omr 10	199	830	128	111	116	-5	15%	-
	Omr 11	130	1 500	105	106	84	22	-	21%
	Omr 12	122	1 000	101	99	87	12	-	12%
Summa		2082	122 536	3088	2914	2665			
* Fastighet 369:35 (Mässan) erbjuder nyttja 41 platser i Entrégaraget.									
Det tillkommande behovet på 41 platser baseras på mässans maxbehov på 100 platser (se tabell 5).									
Dessa platser är tillgängliga kvällar och helger mot avgift. Platserna räknas med i samnutjandet under kvällar och helger men ingår inte i efterfrågan.									
Inventering från 2013 medger 169 platser i etapp 1. I etapp 2-3 är utbudet lägre, 145 platser.									
Detta antas bero på att parkering på hamnplan försvinner.									

Tabell 8. Parkeringsbehov på kvartersmark (Befintliga fastigheter som inte ingår i något utav garagen utan löser det egna parkeringsbehovet ingår inte tabellen).

I Entrégaraget finns en efterfrågan hos förskolan på sex parkeringsplatser. Dessa finns med i beräkningen för samnutjande. Fastigheterna 369:34 och 369:37 ingår i Entrégaraget och parkeringsbehovet inkluderar förutom kontor även skolor.

I tabell 9 redovisas Torggaraget enligt bestämda andelstal och är uppdelat på respektive användare. Antal planerade platser baseras på antal platser som avtalats.

		Antal lgh	Verksamhetsyta BTA	Antal planerade platser	Behov enl. p-norm	Diff	Maxbehov enl. belägningsprogn.	Diff
ENL. ANDELSTAL								
GA Torggaraget	Hus 82/83		10 581	159	159	0	127	32
	Hus 23-27	125	420	106	106	0	85	21
	Hus 18 (rest J)		400	6	6	0	5	1
	Hus 17, 19-22, OMR 7	11	520	18	17	2	12	6
	Hus 15	207		168	166	2	166	2
	Hus A1 (Mässan)		6128	92	92	0	74	18
	Hus A2 (Mässan)		5850	59	59	1	47	12
	BRF Gustafshög 1	68		68	68	0	68	0
	OMR 1	260	1600	147	208	-61	167	-20
	OMR 2	161	275	120	123	-3	99	21
	OMR 6	90	800	84	75	9	60	24
		922	26574	1027	1078		908	

Tabell 9. Parkeringsbehov för respektive fastighet inom GA Torggaraget⁵.

5.2 Cykeltrafik

För att uppmuntra boende och verksamma till att använda cykel krävs det att det finns säkra, bekväma och väderskyddade cykelparkeringsplatser⁶. Områdets anslutning till regionala cykelstråk och huvudcykelnät anses uppmuntra till ett högre cykelanvändande.

I Nacka Strand planeras totalt för 336 st cykelplatser (168 st cykelpollare) på allmänplatsmark. Befintliga cykelställen kommer att kompletteras med nya, med möjlighet att låsa fast ram. Befintliga cykelställ behålls där de inte påverkas av ny utformning. I området har framförallt två viktiga målpunkter för cykeltrafik identifierats; färjeläget samt J V Svenssons torg.

Uppgifter har inhämtats från trafikförvaltningen gällande antal påstigande för aktuella busslinjer i Nacka Strand samt båtlinje 80 för 2015.

Cykelparkeringsbehov knutet till dessa målpunkter framgår av tabell 10. Uppritade cykelplatser redovisas på landskapsplaner.

Idag finns ett stort antal platser på Augustendalstorget (ca 100 platser) varav många kommer att utgå till förmån för parkmiljö. Totalt kommer det enligt liggande förslag att finnas ca 20 platser på torget, dock tillskapas relativt många cykelplatser i nära anslutning, vid J W Svenssons torg.

⁵ Torggaragets totala utbud på 1027 representerar en gammal inventering. Nu gällande utbud är 1019 platser och baseras på en ny inventering under maj 2017. Beräkningarna baseras således på ett utbud på 1019 platser.

⁶ Trafikkontoret (Stockholm stad), 2008. *Cykelparkering i staden*.

Typ av kollektivtrafik	P-norm (påstigande under morgonrusningen)	Antal påstigande	Cykelparkeringsbehov	Antal cykelplatser
Färjeläget (antal påstigande)	15 cpl/100 påstigande	400*	60*	70**
J V Svenssons torg	15 cpl/100 påstigande	1325 (källa: TF)	199	112**
*Antal påstigande är baserat på statistik från mest belastad månad under 2015 (augusti)				
**Utgår från SH daterad 2016-05-13				

Tabell 10: Parkeringsbehov för cykel på allmänplatsmark.

6 Slutsats

6.1 Biltrafik

Med den aktuella sammansättningen av verksamheter och bostäder i Nacka Strand och utifrån gjorda antaganden avseende möjlighet till samnyttjande, konstateras att parkeringsbehov för området i stort understiger utbudet av tillgängliga platser vid samnyttjande. De områden som har ett underskott efter beräkning med belägningsprognosen i etapp 3 är 1, 3 och 10.

Nacka Strand föreslås fullt utbyggt ha ett utbud motsvarande 2914 platser. Behovet utan samnyttjande uppgår till 3088 platser (3214 platser med befintliga fastigheter som inte ingått i beräkningen) och med samnyttjande motsvarande 2665 platser. Detta betyder att det totalt i Nacka Strand finns ett överskott av parkering med 249 platser vid fullt utbyggt område. Samnyttjandeandelen varierar mellan 0-21% för de olika parkeringsanläggningarna. Erfarenheter visar att ett samnyttjande på mellan 10-40% är möjligt.

Överskottet av parkeringsplatser medför att parkeringsutbudet skulle kunna reduceras till uppskattat behov med samnyttjande. Parkeringsplatser kan istället användas för andra funktioner såsom cykelparkering, förråd etc. Exempelvis kan markparkeringsplatser omvandlas till cykelplatser. Dock bedöms överskottet erfordras för att tillgodose behovet av parkeringsplatser i samband med mässor och större event inom Nacka Strand, inte minst när dessa pågår under vardagar.

Övriga åtgärder för att kunna effektivisera nyttjandet av parkeringsplatserna är att installera bilpool i bostadsfastigheter i Nacka Strand. Trafikverket⁷ uppger att en bilpool kan ersätta fem privatägda bilar.

6.2 Cykeltrafik

Det finns i det liggande förslaget ett antal cykelplatser anordnade på allmänplatsmark, huvuddelen av dessa planeras i anslutning till kollektivtrafik. För kollektivtrafiken råder en brist på ca 150 platser i anslutning till JV Svenssons torg. För hamnkajen tillskapas mer platser än framräknat behov.

⁷ Trafikverket, 2012. *Utvärdering av effektsamband för bilpool.*

7 Fortsatt arbete

- Löpande uppdateringar av exploateringsförutsättningar och mer detaljerad information (BTA, lgh, p-utbud, lokalkategori etc.).
- Förankring och vidareutveckling av samutnyttjandegrader för olika lokalkategorier.
- Åtgärder för förbättrade möjligheter för att cykla i Nacka Strand:
 - Fortsatt jobba för att tillskapa fler cykelplatser på allmänplatsmark vid Augustendalstorget och JV Svenssons Torg.

8 BILAGOR

8.1 Bilaga 1 Bilparkering

Område /Hus	BTA verksamhet	Antal lgh	Anläggning	P-platser (enl. norm utan hänsyn till beläggningsprognos)	
				Verksamhet	Bostad
13:24	220	8	Egen fastighet	3	6
13:80	420	125	GA Torggaraget	6	100
13:81		80	GA Cylindergaraget	0	64
BRF		68	GA Torggaraget	0	68
13:77/ Hus 82	10 581		GA Torggaraget	159	0
13:78	26 327		GA Cylindergaraget	395	0
13:82 (Hotell J)	7 825		Egen fastighet	117	0
13:87 (exk Rest J)	6 612		Egen fastighet	99	0
Restaurang J	400		GA Torggaraget	6	0
13:136	520		GA Torggaraget	9	0
369:34	19 338		Entrégaraget	194	0
369:35	5 850		GA Torggaraget	59	0
	-		Entrégaraget*	41*	0
369:36	6 128		GA Torggaraget	92	0
369:37/ Hus 9	33 408		Entrégaraget	343	0
Konverterad bebyggelse					
Hus 13	350	268	Egen fastighet	5	214
Hus 15		207	GA Torggaraget	0	166
Tillkommande bebyggelse					
Omr 1	1 600	260	GA Torggaraget	24	184
Omr 2 (ink Hus 14)	275	161	GA Torggaraget	4	119
Omr 3	200	170	Egen fastighet	3	138
Omr 4	4 397		GA Cylindergaraget	66	0
Omr 5	500	85	Egen fastighet	8	60
Omr 6	800	90	GA Torggaraget	12	63
Omr 7		11	GA Torggaraget	0	8
Omr 8	500	40	GA Cylindergaraget	8	25
Omr 9	1 000	70	Egen fastighet	5	49
Omr 10	830	199	Egen fastighet	13	115
Omr 11	1 500	130	Egen fastighet	22	82

Omr 12	1 000	122	Egen fastighet	15	85
Totalt	130 581	2 094		1 667	1 547

* Mässans efterfrågan av platser i Entrégaraget ingår inte i totalsumman eftersom det inte är ett framräknat behov. Det tillkommande behovet på 41 platser baseras på mässans maxbehov på 100 platser (se tabell 5).

Denna tabell representerar en total sammanställning av ytor, antal bostäder samt efterfrågan. Tabellen skiljer sig med andra tabeller på grund av att de befintliga fastigheterna 13:24 och 13:82 ingår i tabellen. I beräkningarna ingår de inte på grund av att det är befintliga fastigheter som ska lösa det egna parkeringsbehovet inom kvartersmark.

8.2 Bilaga 2 Bilparkering

Antal platser	Befintliga	Tillkommande	Gemensamhets- Anläggning
Torggaraget	985	34	Torggaraget
Cylindergaraget	465		Cylindergaraget
Entrégaraget	536		
Nya garage		894	
Summa garage	1 986	928	

Totalt 2914

8.3 Bilaga 3 Cykelparkering (fastighetsmark)

					P-platser Cykel (enl. p-norm)	
Område /Hus	BTA verksamhet	BTA bostad	Antal personer	Antal lgh		
					Verksamhet	Bostad
13:24	220	860		8	4	16
(13:80)	420	10 251		125	8	250
(13:81)		6 737		80	0	160
BRF		8 800		67	0	134
(13:77)/ Hus 82	10 581				212	
(13:78)	26 327				0	
(13:82)					527	
(Hotell J)	7 825				157	
(13:87)	6 612				0	
(13:136)	520				132	
Restaurang J	400				10	
(369:34) Mediagymnasiet	19 338		600		8	
(369:35) Mässan	5 850				480	
(369:36) Mässan/kontor	6 128				117	
(369:37) Hus 9 Skola	33 408		870		123	
Ny förskola			300		609	
			60		240	
					24	
TOTALT					2651	
					P-platser Cykel (enl. p-norm)	
	BTA verksamhet	BTA bostad	Antal personer	Antal lgh	Verksamhet	Bostad
Konverterad bebyggelse						
Hus 13	350	28 170		268	7	536
Hus 15	525	21 044		207	11	414
Tillkommande bebyggelse						
Omr 1	1 600	15 365		154	32	308
Omr 2	275	13 490		145	6	290
Omr 3	200	13 300		166	4	332
Omr 4	385	3 570		36	7,7	72
Omr 5	500	8 500		85	10	170
Omr 6	800	9 000		90	16	180
Omr 7	0	3 322		10	0	20
Omr 8	500	4 000		40	10	80
Omr 9	1 000	7 000		70	20	140
Omr 10	980	17 630		189	19,6	378
Omr 11	1 500	13 000		130	30	260
Omr 12	1 000	12 200		122	20	244
Totalt	119 199	195 379		1 984	192	3 424

8.4 Bilaga 4 Förslag till fastighetsrättslig samverkan⁸

Ovanstående analys av det framtida behovet av parkeringsplatser för bostäder och verksamheter (under förutsättning att ett samutnyttjande sker) visar på en möjlig fastighetssamverkan genom inrättande av följande tre gemensamhetsanläggningar:

- Gemensamhetsanläggning - Torggaraget
- Gemensamhetsanläggning - Cylindergaraget
- Gemensamhetsanläggning - Entrégaraget

De delområden och hus vilka föreslås betjäna av dessa tre gemensamhetsanläggningar framgår av bilagd tabell (Bilaga 1) i avsnitt 8.1 ovan.

Avsikten är att de tre gemensamhetsanläggarna redan från början inrättas med storlekar som väl överensstämmer med de tre befintliga garageanläggningarnas storlekar. Ambitionen är vidare att kretsarna av deltagande fastigheter i gemensamhetsanläggningarna redan vid inrättande i möjligaste mån ska överensstämma väl med hur sådana kretsar kommer att se ut och utvecklas på tio års sikt. Det är ofrånkomligen så att de tre deltagarkretsarna successivt kommer att utökas vartefter som Nacka strand omvandlas men ambitionen är att även de - genom avstyckningar/klyvningar - tillkommande fastigheterna skall träda in i samma gemensamhetsanläggning som befintliga fastigheter redan är en del av.

Genom att skapa tre gemensamhetsanläggningar för garageändamål som i storlek överensstämmer med befintliga garageanläggningar begränsas sannolikt det framtida behovet av ytterligare anläggningsförrättningar för att få till en anpassning till ändrade förhållanden av väsentlig art – så kallade omprövningsförrättningar.

Väsentligt ändrade infartsförhållanden samt utökning av utrymme för Torggaraget inom delområde 1 är att vänta så omprövningsförrättning kommer – trots nämnda ambition – sannolikt inte att helt kunna undvikas under den närmsta tioårsperioden.

En risk att bedöma är om en bostadsrättsförening eller annan ägare till redan deltagande fastighet skulle kunna hindra senare bildade fastigheter från att träda in som deltagare i någon befintlig gemensamhetsanläggning. NAI Svefa bedömning är att en sådan risk är låg förutsatt att parkering utefter allmänna gator inte kommer att vara tillåtet. I och med att alternativa parkeringsmöjligheter därmed i stort kommer att saknas så är sannolikheten mycket stor att senare bildade fastigheter av lantmäterimyndigheten kommer medges tillträda till befintliga anläggningar även om ett motstånd skulle finnas. Avgörande för lantmäterimyndighetens bedömning vid beslut om sådan tvångsvis anslutning är om ett deltagande är av väsentlig betydelse för den fastighet som vill delta eller inte. Det så kallade väsentlighetsvillkoret (5 § anläggningslagen) ska – med andra ord – vara uppfyllt, vilket – enligt NAI Sefas bedömning – alltså skulle vara fallet om parkering på allmänna gator inte kommer att vara ett reellt parkeringsalternativ.

⁸ Utlåtandet författades vid en tidpunkt då det fortfarande diskuterades tre gemensamhetsanläggningar. I nuläget (juni 2017) förutsätts enbart två gemensamhetsanläggningar: Torggaraget och Cylindergaraget.

Vad gäller frågan om när i tiden de tre gemensamhetsanläggningarna lämpligen skall inrättas så föreligger ingen direkt koppling till pågående och kommande detaljplanering av de olika delområdena (område 1-12). Ett stadigvarande behov av de tre gemensamhetsanläggningarna finns – enligt NAI Svefas bedömning - redan idag och därmed kan de inrättas såväl före, under som efter att nya detaljplaner för delområdena vunnit laga kraft.

Ambitionen är att genom samråd med Nacka kommuns plan- och lantmäterimyndigheter bestämma lämpliga tider för när ga-inrättande skall ske. De tre gemensamhetsanläggningarna kan antingen inrättas samtidigt eller vid skilda tidpunkter. När i tiden bostadsrättsförsäljningar och garageutfartsomläggning kan komma att ske är exempel på händelser som bör beaktas vid bedömningen av när gemensamhetsanläggningarna lämpligen skall inrättas. Det är angeläget för att uppnå hållbara anläggningar att inte tiden för inrättande låses fast mer än nödvändigt utan att tidpunkter istället kan väljas med beaktande av bland annat nämnda framtida händelser. Tidpunkter för de tre gemensamhetsanläggningarnas inrättande bör därför inte regleras i de exploateringsavtal som skall upprättas för de olika planområdena mellan kommun och exploatör. Att gemensamhetsanläggningar skall inrättas och att befintliga och nya fastigheter inom ett planområde skall knytas till sådan kan däremot mycket väl regleras i de exploateringsavtal som ska upprättas.

Gemensamhetsanläggningarna kan förvaltas genom antingen delägarförvaltning eller föreningsförvaltning vilken innebär att samfällighetsföreningar bildas. Vid föreningsförvaltning kommer ägarna till de deltagande fastigheterna att bli medlemmar i de samfällighetsföreningar som då bildas.

Delägarförvaltning är – enligt NAI Svefas bedömning – ingen lämplig förvaltningsform eftersom ett så pass stort antal fastigheter deltar och det dessutom rör sig om en mix av mer eller mindre professionella fastighetsägare med skilda parkeringsbehov. Risken är stor att det kan uppstå svårigheter med att uppnå full enighet mellan fastighetsägarna i fall då beslut om garageförvaltningsåtgärder av större ekonomisk betydelse skall fattas.

Genom att istället välja föreningsförvaltningsformen och bilda samfällighetsföreningar skapas betydligt bättre möjlighet att fatta kritiska åtgärdsbeslut i förvaltningssskedet trots att full enighet mellan fastighetsägarna inte kan uppnås. Vid en samfällighetsföreningsstämma finns det nämligen möjlighet att fatta majoritetsbeslut i enlighet med de röstningsregler som gäller enligt lag om förvaltning av samfälligheter (SFL).

Fråga om hur garageanläggningarnas p-platser skall disponeras av boende och verksamheter kommer att avgöras genom beslut vid antingen föreningsstämma eller genom beslut av samfällighetsförenings styrelse. Det är till exempel möjligt för en föreningsstämma alternativt styrelse att bestämma att vissa p-platser endast skall disponeras för boende i visst hus om så bedöms lämpligt. Det är också möjligt att besluta om att p-tillstånd för fast p-plats eller del av garageutrymme skall utfärdas till boende och verksamheter.

Ett kvarvarande förvaltningsproblem – enligt NAI Svefas bedömning – där fastighetsägarnas behov, betalningsvilja och kompetens kan förväntas skilja sig åt på ett markant sätt är att företrädare för de verksamhetsdominerande fastigheterna sannolikt kommer att ha en mindre röstandel när viktiga stämmobeslut skall fattas.

Med hänsyn till verksamheternas minoritetsställning finns det – enligt NAI Svefas bedömning – en risk för att gemensamhetsanläggningarna inte kommer att förvaltas på ett effektivt sätt ur ett verksamhetsperspektiv. För att minska denna risk bedöms det vara angeläget att föreslagen ga-lösning kompletteras med ytterligare lösningar till stöd för de verksamhetsdominerande deltagande fastigheterna. Det handlar – enligt NAI Svefas mening – huvudsakligen om att därigenom skapa ekonomiska incitament för företrädare för de bostadsdominerande fastigheterna att också väga in verksamheternas parkeringsbehov när det på stämma blir dags att rösta om olika förvaltningsåtgärder.

Exempel på sådana kompletterande incitamentskapande lösningar är följande:

- Fördela gemensamhetsanläggningarnas driftkostnader i första hand efter faktiskt garageutnyttjande och inte efter fastställda andelstal
- Se till att anläggningarna utformas med stort beaktande av verksamheternas parkeringsbehov och att sådan utformning konfirmeras verbalt och i ritningar på ett tydligt sätt i lantmäterimyndighetens anläggningsbeslut.
- Överväg betalningssystem och tekniska installationer (p-automater, bommar m.m.) som möjliggör intäkter till samfällighetsföreningarna för besöksparkering.

Vidare så är det - enligt NAI Svefas bedömning - lämpligt att garageutrymmen inom Torggaraget och belägen under allmän gata införlivas i en helt eller delvist tredimensionell avgränsad fastighet. En sådan tredimensionell fastighetsbildning förutsätter i sin tur att ny detaljplan utformas så att kvarter för centrum- eller parkeringsändamål förläggs under allmän plats i berörda gatuavsnitt.

En sådan tredimensionell fastighetsbildning innebär samtidigt att de förstärkta grannelagsrättsliga bestämmelserna i 3 kapitlet jordabalken träder i kraft. Ansvaret för uppkommen skada på grannfastighet på grund av anläggningsåtgärd eller vanvård är därmed tämligen omfattande. Enligt NAI Svefas bedömning föreligger sannolikt till och med ett strikt skadeståndsansvar om sådan skada skulle uppstå och inte är oväsentlig, det vill säga den granne som orsakat skadan behöver inte ens ha varit försumlig för att bli skadeståndsskyldig.

Tidplan

Torggaraget Nacka Strand

Etapp	Behov p-platser	Fastighetsrättslig lösning parkering
Etapp 1 – Befintliga hus i fastigheter (Hus 23-27/13:80), Hus 82/13:77, Hus 18/13:87, Hus 17,19-22/13:136, Hus A2/369:35 och Hus A1/369:36)	Vid inflytt av befintliga fastigheter ser behovet ut såhär: Bostäder 100 p-platser Verksamheter 330 p-platser	Inlämnad ansökan om inrättande av ga: Torggaraget med Sicklaön 13:24, 13:77, 13:80, 13:87 (endast Rest J), 13:136, 13:138, 369:32, 369:33 369:35, 369:36, 369:38 som deltagande fastigheter. Ärende nr: AB157644
Etapp 1, Dp 2 – hus 15, Brf Gustafshög 1	Vid inflytt av hus 15 och för Brf Gustafshög 1 ser behovet ut såhär: Bostäder 234 p-platser	369:32 med hus 15 och 369:38 med Brf Gustafshög 1s hus ansluts direkt till ga Torggaraget enligt ovan. Överenskommelse med Brf Gustafshög 1 på gång.
Etapp 1, Dp 3 – omr 1 & 2	Vid inflytt av omr. 1 & 2 ser behovet ut såhär: Bostäder 304 p-platser Verksamheter 28 p-platser	13:138 och 369:33 ansluts direkt till ga Torggaraget enligt ovan
Etapp 1, Dp 3 – omr 7	Vid inflytt av omr. 7 ser behovet ut såhär: Bostäder 8 p-platser	13:136 ansluts direkt till ga Torggaraget enligt ovan. Därefter följer fastighetsreglering där mark från 13:79 med del av delområde 7 regleras över till 13:136. Resterande del av delområde 7 skall disponera del av hotell Js befintliga garage.
Etapp 2 – omr 6	Vid inflytt av omr. 6 ser behovet ur såhär: Bostäder 63 p-platser Verksamheter 12 p-platser	13:24 ansluts direkt till ga Torggaraget enligt ovan.
	Totalt behov Torggaraget vid fullt utbyggt Nacka strand 1019 p-platser: Bostäder 709 p-platser Verksamheter 370 p-platser 59 platser är fast utyrda under etapp 1-2 och 43 platser under etapp 3.	

Entrégaraget Nacka Strand

Etapp	Behov p-platser	Lösning parkering
Etapp 1, Dp 4 – Befintliga hus i fastigheter (Hus A4, 105, 160/369:34, Hus 9/369:37 och Hus A2/369:35)	Vid inflytt av befintliga fastigheter ser behovet ut såhär: Bostäder 0 p-platser Verksamheter 578 p-platser	369:34 och 369:37 ansluts direkt till Entrégaraget. Mässans kan nyttja 41 platser i garaget mot avgift under kvällar och helger. Dessa platser ingår inte sammanställningen nedan.
	Totalt behov Entrégaraget vid fullt utbyggt Nacka strand 537 p-platser: Bostäder 0 p-platser Verksamheter 537 p-platser 197 platser är uthyrda under dagtid och 72 resterande tid.	

Cylindergaraget Nacka Strand

Etapp	Behov p-platser	Lösning parkering
Etapp 1, Dp 4 – omr 4	Vid inflytt av omr 4 ser behovet ut såhär: Bostäder 0 p-platser Verksamheter 66 p-platser	369:40 skall anslutas till ga Cylindergaraget. Ansökan om inrättande av ga Cylindergaraget kickas in vid lämplig tidpunkt m.h.t. bl.a. brf-försäljningar.
Etapp 2 – Befintliga hus i fastigheter (Hus 5-7, 140/13:78 och Hus 31-34/13:81)	Vid inflytt av befintliga fastigheter ser behovet ut såhär: Bostäder 64 p-platser Verksamheter 395 p-platser	13:78, 13:81 ansluts direkt till ga Cylindergaraget. Ansökan om inrättande av ga Cylindergaraget kickas in vid lämplig tidpunkt m.h.t. bl.a. brf-försäljningar.
Etapp 3 – Omr 8 & 9	Vid inflytt av Omr 8 & 9 ser behovet ut såhär: Bostäder 74 p-platser Verksamheter 7 p-platser	Lämplig exploateringsfastighet för delområde 8 bildas genom olika fastighetsbildningsåtgärder berörande 14:1, 13:78, 369:3 och 369:34. Exploateringsfastigheten ansluts till ga: Cylindergaraget.

		13:139 ansluts direkt till ga Cylindergaraget. Därefter följer fastighetsreglering där resterande kvartersmark inom delområde 9 regleras över från 14:1, 13:80 och 13:81 till 13:139.
	Totalt behov Cylindergaraget vid fullt utbyggt Nacka strand 558 p-platser: Bostäder 90 p-platser (exkl. omr 9) Verksamheter 468 p-platser 59 platser är fast uthyrda.	

Område 3 Nacka Strand

Etapp	Behov p-platser	Lösning parkering
Etapp 1, Dp 4 – omr 3	Vid inflytt av omr 3 ser behovet ut såhär: Bostäder 138 p-platser Verksamheter 3 p-platser	369:39 självförsörjande på parkering. Skall inte ingå i gemensamhetsanläggning.
	Totalt behov Område 3 vid fullt utbyggt Nacka strand 141 p-platser: Bostäder 138 p-platser Verksamheter 3 p-platser	

Område 5 Nacka Strand

Etapp	Behov p-platser	Lösning parkering
Etapp 1, Dp 5 – omr 5	Vid inflytt av omr 5 ser behovet ut: Bostäder 60 p-platser Verksamheter 8 p-platser	Självförsörjande på parkering. Skall inte ingå i gemensamhetsanläggning
	Totalt behov Område 5 vid fullt utbyggt Nacka strand 68 p-platser: Bostäder 60 p-platser Verksamheter 8 p-platser	

Område 10-12 Nacka Strand

Etapp	Behov p-platser	Lösning parkering
Etapp 1,Dp 4 – Omr 10	Vid inflytt av omr 10 ser behovet ut såhär: Bostäder 115 p-platser Verksamheter 13 p-platser	Självförsörjande på parkering. Skall inte ingå i gemensamhetsanläggning
Etapp 3,Dp 2 – Omr 11 & 12	Vid inflytt av Omr 11 & 12 ser behovet ut såhär: Bostäder 167 p-platser Verksamheter 38 p-platser	Självförsörjande på parkering. Skall inte ingå i gemensamhetsanläggning
	Totalt behov Område 10-12 vid fullt utbyggt Nacka strand 333 p-platser: Bostäder 282 p-platser Verksamheter 51 p-platser	