

Rapport

TRAFIK- OCH PARKERINGSUTREDNING

För bostäder och idrott inom detaljplan Sydvästra Plania




BONAVA

Slutrapport

2025-08-27

Uppdrag: 345881 Plania Mobilitetsutredning
Titel på rapport: TRAFIK- OCH PARKERINGSUTREDNING
Status: Slutrapport
Datum: 2025-08-27

Medverkande

Beställare: Bonava Sverige AB
Kontaktperson: Therése Edén
Konsult: Tyréns Sverige AB
Uppdragsansvarig: Christine Schnabel
Handläggare: Henrick Sundbom, Sverker Hanson, Mimmi Grybb
Kvalitetsgranskare: Sverker Hanson

Revideringar

Revideringsdatum:
Version:
Initialer

Sammanfattning

Inom detaljplaneområdet Sydvästra Plania, fastigheten Sicklaön 268:4 m.fl. på Sicklaön, Nacka kommun, planeras för cirka 200 bostäder och lokaler.

Grundvattenförutsättningarna begränsar möjligheten att bygga ett underjordiskt garage och det kommer därför anläggas parkering i marknivå som möjliggör för cirka 94 bilplatser.

Planområdet ligger i ett område som har mycket korta avstånd till handel och service och som dessutom befinner sig under stark utveckling. Förutsättningar för hållbart resande till fots och med cykel är redan idag mycket goda och pågående förbättringar i form av ny tunnelbanelinje och upprustad Saltsjöbana kommer att öka mobilitetsutbudet ytterligare. Även ett flertal öppna bilpooler finns samt delade elsparkcyklar.

En undersökning av bilinnehavet hos hushåll som bor i lägenhet, både i planområdets närområde och i Liljeholmens centrum, visar på ett lägre bilinnehav än vad p-normen föreslår för planområdet. Exemplet Liljeholmen visar dessutom att närhet till tunnelbana samt till handel och service minskar behov av bilägande ytterligare.

Utredningen föreslår ett omfattande paket med mobilitetsåtgärder som går i linje med platsens läge och förutsättningar, som medför en sänkning av p-talet på ambitiös nivå. Dessutom föreslås ett sänkt p-tal för lägenheter i storleksordningen 1 rum och kök, vilket orienterar sig efter det verkliga bilinnehavet i Sickla och Liljeholmen.

Sammantaget innebär föreslagen lösning att behovet av både cykel- och bilparkering kan lösas på fastigheten och ett attraktivt mobilitetspaket kan erbjudas de boende.

Idrottsverksamheternas parkeringsbehov för bil och cykel bedöms vara cirka 24 bilplatser och cirka 36 cykelplatser. Det ordnas cykelparkering i anslutning till bollplanen samt bilparkering mot lokalgatan. Angöring med bil för att hämta och lämna till bollplanen och gymnastikhallen är möjlig vid flera platser på lokalgatan och intill planområdet. Parkeringsbehovet för idrottsverksamhet kan delvis tillgodoses genom platser intill lokalgatan.

Innehållsförteckning

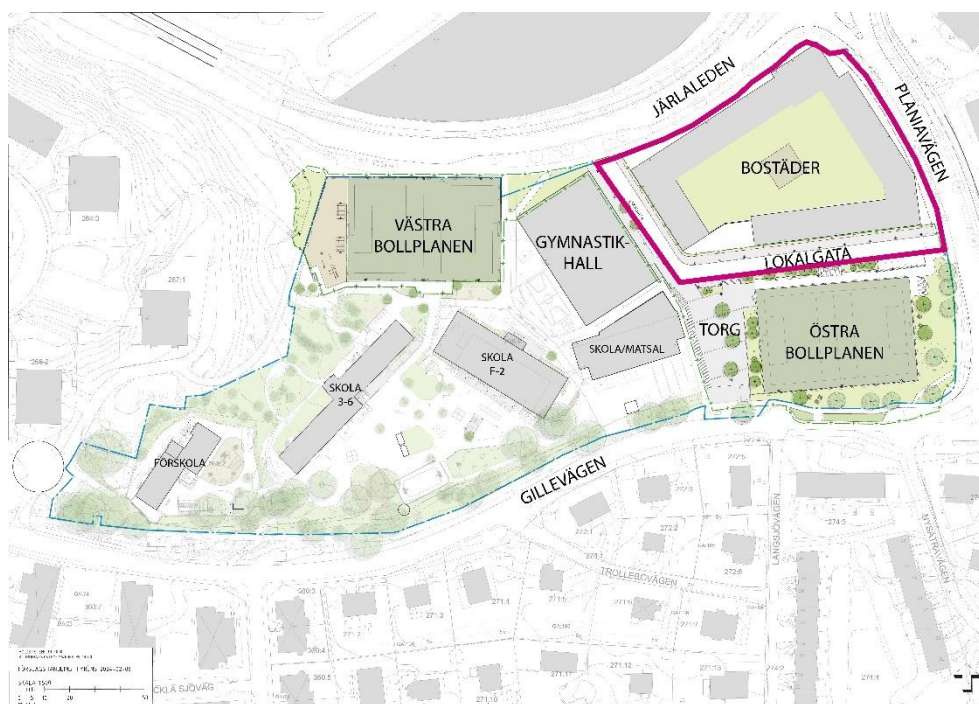
1 Inledning	6
2 Syfte	7
3 Nacka kommuns mål- och styrdokument	7
4 Nuläge och förutsättningar	10
4.1 Planområdets läge	10
4.2 Gångtrafik	10
4.3 Cykeltrafik	10
4.4 Kollektivtrafik	11
4.5 Restider till service i närområdet	13
4.6 Motorfordonstrafik	16
4.7 Olycksstatistik	17
4.8 Delad mobilitet	17
4.9 Hydrologiska förutsättningar	19
5 Planerade och pågående förändringar	20
5.1 Sicklas utveckling generellt	20
5.2 Cykelvägnet	21
5.3 Kollektivtrafik	22
5.4 Bilpooler	23
6 Planerad bebyggelse	24
6.1 På fastigheten	24
6.2 Bilparkering	25
6.3 Cykelparkering	26
6.4 Angränsande till bostadskvarteret	27
6.4.1 Sektioner	28
6.4.2 Gång	30
6.4.3 Cykel	30
6.4.4 Motorfordonstrafik	30
6.4.5 Säkra skolvägar och barnperspektivet	34
6.4.6 Parkering och angöring för idrottsverksamhet	34
7 Parkeringsbehov för idrottsverksamhet	35

8 Parkeringsbehov för bostäder	38
8.1 Parkeringsbehov för cykel.....	38
8.2 Parkeringsbehovet för bil - Grundtal.....	38
8.3 Parkeringsbehov för bil efter reduktion.....	39
9 Bilinnehav i jämförbara områden	40
9.1 Genomsnittligt bilinnehav för lägenheter	40
9.2 Bilinnehav i relation till lägenheters storlek.....	43
9.3 Parkeringsbehov i planområdet baserat på statistiskt bilinnehav	45
10 Mobilitetspaket.....	48
10.1 Mobilitetsutbud och -tjänster i närområdet	48
10.2 Tjänster som erbjuds de boende.....	49
11 Summering och förslag till nytt p-tal för bil för lägenheter.....	53
12 Riskbedömning	55
13 Mobilitetsåtgärder och deras effekter	56
14 Trafikalstring	58
14.1 Trafikalstring och flöden, boende	58
14.2 Trafikalstring och flöden, övrigt	60

1 Inledning

Tyréns har på uppdrag av Bonava Sverige AB genomfört en mobilitets- och parkeringsutredning avseende del av detaljplan för Sydvästra Plania, fastigheten Sicklaön 268:4 m.fl. på Sicklaön, Nacka kommun. Detaljplanen syftar till att möjliggöra ny bostadsbebyggelse, lokaler för centrumändamål, nya gator och offentliga platser, ytor för idrott samt utökade ytor för skolverksamhet. Strukturen av bebyggelse, gator, mötesplatser och idrott ska bidra till att koppla samman området med sin omgivning i syfte att göra området till en tydligt sammanhängande del av Sickla och Nacka stad. Planförslaget innehåller cirka 200 bostäder, två nya 7-spelarplaner, en ny kvartersgata samt ett torg.

Detaljplanen omfattar förutom bostadsbebyggelse ett flertal andra användningar och funktioner. Utredningen omfattar bostadsbebyggelsen som planeras av Bonava samt idrottsverksamheten.



Figur 1 Illustrationsplan över planförslaget. Bostadskvarteret markerat i rosa.
Bild: Tyréns

2 Syfte

Denna rapport syftar till att beskriva behovet av parkeringsmöjligheter för både bostäder och idrottsverksamhet, samt om och hur parkering för bilar och cyklar kan lösas på fastighetsmark. Det beskrivs även vilka mobilitetsåtgärder som bör erbjudas de boende för ett fullgott mobilitetserbjudande som bidrar till ett relativt lågt bilinnehav. Utredningen föreslår ett p-tal som är anpassat både efter de förutsättningar som finns på platsen och de målgrupper som förväntas bo där i framtiden.

3 Nacka kommuns mål- och styrdokument

Översiktsplan Nacka

Gällande översiktsplan Hållbar Framtid Nacka antogs i maj 2018. Ny översiktsplan är under framtagande och ett förslag var utsänt på granskning till och med den 20 juni 2025.

Gällande plan syftar till att Nacka ska utvecklas till en attraktiv och långsiktigt hållbar kommun som bidrar till en positiv utveckling i Stockholmsregionen bland annat genom att välja långsiktigt hållbara lösningar för transporterna; kommunen vill satsa på åtgärder som underlättar och uppmuntrar till hållbart resande. Genom en hållbar stadsstruktur ska det ges bra möjligheter att nyttja kollektivtrafiken och öka möjligheterna till resor med gång- cykel- och kollektivtrafik. Det finns ett mål om att minska utsläppen från vägtrafiken, som är den viktigaste källan till utsläpp lokalt, med 80 procent till 2030.

Strategi – Miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka

Strategin fastställdes av kommunstyrelsen den 17 juni 2019. Den ska vara vägledande i stadsutvecklingen genom att miljö- och klimatarbetet förankras tidigt i stadsbyggnadsprojekten samt i de olika skedena i stadsbyggnadsprocessen. En av de strategiska inriktningarna avser Hållbart resande och mobilitet och avseende denna är Nackas ambition i stadsutvecklingen att:

- Minska energianvändningen i transportsektorn och utsläppen av växthusgaser bland annat genom att främja och stödja fossilfria transportlösningar.
- Mobilitetstjänster främjas och uppmuntras. Nacka ska, i samarbete med andra aktörer uppmuntra till beteendeförändringar och åtgärder som främjar hållbart resande.

Nacka kommuns cykelstrategi

Nackas cykelstrategi antogs av kommunfullmäktige den 19 juni 2023. Dokumentet definierar kommunens inriktningsmål och strategiska insatsområden gällande cykelsatsningar. Målsättningar är:

- 20 procent av alla resor ska ske med cykel till 2030
- 25 procent av arbetsresorna ska helt eller delvis ske med cykel till 2030

Avseende stadsbyggnadsprojekt och bostadsprojekt nämns följande i strategin:

- Vid ny- eller ombyggnation av bostäder, skolor och verksamheter ska det nya cykelvägnätet anslutas till det befintliga cykelvägnätet
- Vid planering av ny bebyggelse som bostäder, skolor och verksamheter ska Nacka kommuns gällande parkeringstal för cykel tydligt förmedlas tidigt i planprocessen och följas upp i bygglovsskedet
- Underlätta etablering av hyrcykeltjänster och underhållstjänster; uppmuntras vid nybyggnation inom stadsbyggnadsprojekten

Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka

Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka antogs av kommunstyrelsen den 28 november 2016. Dokumentet beskriver Nacka kommuns modell för att beräkna parkeringsbehov som är tänkt att vara dynamisk och flexibel. Antalet parkeringsplatser som ska byggas anpassas efter den specifika situationen i varje projekt; avdrag kan bland annat göras för lägespecifika förutsättningar och små lägenheter. Parkeringstalet kan sänkas om ett antal mobilitetsåtgärder genomförs som syftar till att underlätta ett liv utan bil. I styrdokumentet förtydligas att för att kunna sänka parkeringstalet är det viktigt att påverka bilinnehavet och inte bara bilanvändandet.

Framkomlighetsstrategin i Nacka

"Framkomlighet i Nacka" (2016), här kallad Framkomlighetsstrategin, är ett styrdokument som beskriver Nacka kommuns förhållningssätt för att skapa en förutsägbar och pålitlig framkomlighet i trafiksystemet. Nacka kommun vill skapa tätare stadsmiljöer med närhet till det mesta där framkomligheten i trafiksystemet är förutsägbar och pålitlig. De hållbara resvalen ska vara enkla att göra och gång- och cykelvägnätet ska vara väl utbyggt för att ge möjlighet att röra sig lättare till fots och med cykel mellan platser. Information lyfts fram som en aspekt för att kunna göra kloka val inför varje resa och för att på längre sikt fundera på hur man vill resa.

Övriga stadsutvecklingsprojekt i Sickla

Sickla är indelat i närmare 20 olika stadsutvecklingsprojekt. Några av projekten är redan färdigställda såsom kontorsbyggnaderna på Uddvägen (2018) samt studenthus i Alphyddan (2018 och 2020). Andra projekt är påbörjade eller är i tidigt planeringsskede.

4 Nuläge och förutsättningar

4.1 Planområdets läge

Planområdet ligger i den nordvästra delen av Nacka kommun, som angränsar till Stockholms kommun.



Figur 2 Planområdet Sydvästra Planias läge (orange) i relation till centrala Stockholm. Källa: Nacka kommun.

4.2 Gångtrafik

Längs Järlaleden (norr om området), Planiovägen (öster om området) och Gillevägen (söder om området) finns gångvägar på båda sidor om respektive gata samt gemensamma gång- och cykelvägar på minst längs en sida av dessa gator. Utanför planområdet finns övergångsställen i norr över Järlaleden och i öster över Planiovägen samt i söder över Gillevägen.

4.3 Cykeltrafik

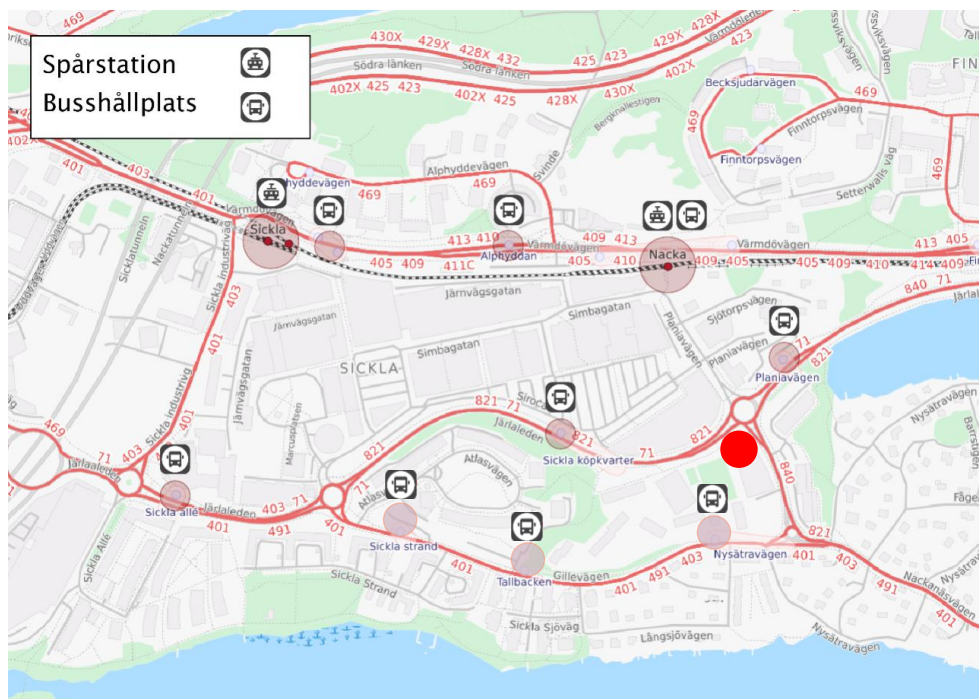
Intill planområdet finns flera utpekade cykelstråk, se Figur 3. Längs Gillevägen, Värmdövägen, Sicklavägen samt västra delen av Järlaleden finns regionala cykelstråk. Huvudcykelstråk finns längs östra delen av Järlaleden, Sickla industriväg samt längs södra delen av Planiovägen. Utöver detta finns flera lokala cykelstråk i närområdet.



Figur 3 Befintligt cykelvägnät. Regionala stråk i blått och huvudstråk i rött. Planområdet markerat med röd cirkel. Källa: Nacka kommun

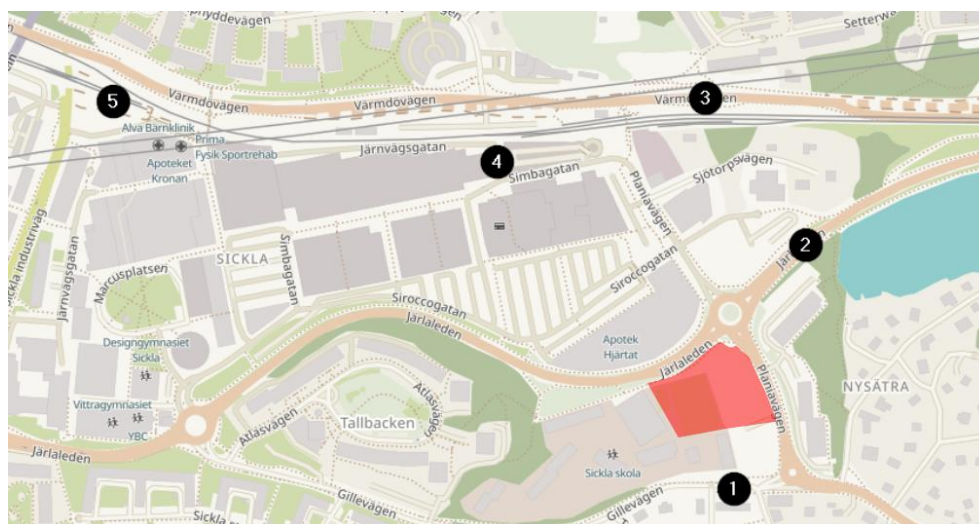
4.4 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken närmast planområdet utgörs av busstrafik och närliggande hållplatser är Planiavägen nordöst om området, Sickla köp kvarter väster om området och Nysätravägen söder om området. Norr om området trafikerar Saltsjöbanan som har två stationer i norra kanten av Sickla köp kvarter: Sickla i nordväst och Nacka i nordöst. Även Tvärbanan angör Sickla station, som är ändhållplats för linjen.



Figur 4 Befintliga kollektivtrafikhållplatser. Planområdet markerat med en röd cirkel.

Trafikering, turtäthet samt gångavstånd för närliggande hållplatser sammanställs i Tabell 1 nedan. Respektive hållplatslokalisering redovisas i Figur 5.



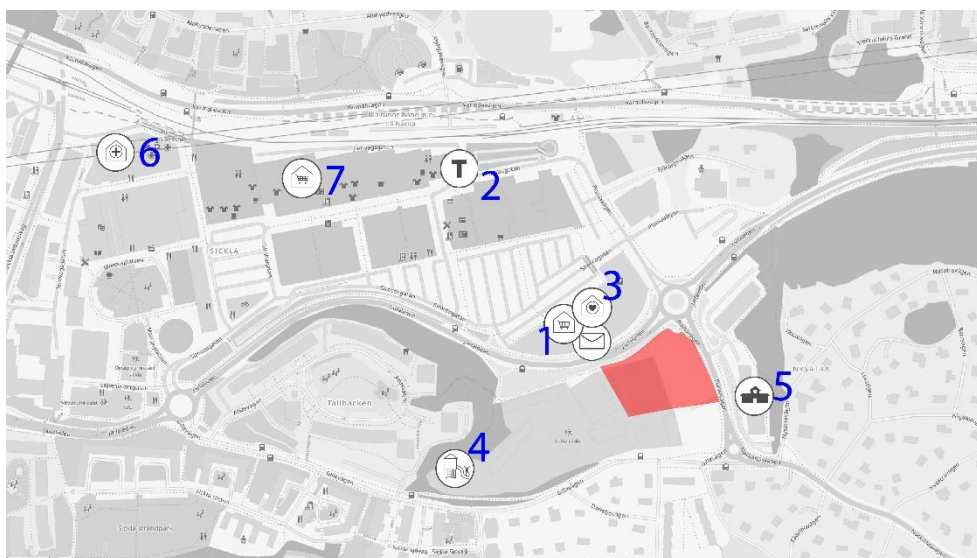
Figur 5. Lokalisering av kollektivtrafikhållplatser i närheten av planområdet (markerat med rött). Siffrorna pekar på hållplatser i Tabell 1.

Tabell 1. Närliggande busshållplatser och spårtrafikstationer (se referens till Figur 5)

Ref.	Hållplats	Gång- avstånd (meter)	Kollektivtrafik	Antal avgångar i högtrafik
1	Nysätravägen	165	Busslinjer 71, 401, 491, 821	22
2	Planiavägen	200	Busslinjer 821, 840	22
3	Nacka station busshållplats	450	Busslinjer 405, 409, 410, 413, 414, 420, 422, 469, 492, 496	44
4	Sickla Ö	450	Tunnelbana blå linje (från 2030)	20
5	Sickla V	1 000	Saltsjöbanan spårväg (från 2029)	10
			Tvärbanan (från 2026)	8

4.5 Restider till service i närområdet

Den nya bebyggelsen i Planiaområdet är lokaliserad inom korta gång- och cykelavstånd till de flesta typer av målpunkter och service (Figur 6).



Figur 6. Lokalisering av målpunkter i närheten av planområdet. Numreringen motsvarar numrering i Tabell 2 nedan. Rött markerar planområdet.

I Tabell 2 nedan visas restid till valda målpunkter som visas i Figur 6 samt Stockholms centralstation, med olika färdmedel. För att beräkna den egentliga restiden läggs en terminaltid vid start och stopp till för alla resor med fordon. Terminaltiden läggs till för att simulera den tid det tar att till exempel låsa upp fordonet samt hitta parkering. För cykel är den totala terminaltiden satt till 2 minuter och för bil är den satt till 4 minuter.

Därefter görs en jämförelse av restiden mellan dels gång och bil, dels cykel och bil till de målpunkterna. De båda restiderna divideras med varandra vilket ger en restidskvot. Det innebär att om restidskvoten är 1,0 är restiden lika lång för båda trafikslagen och om den är 0,7 för gång/bil betyder det att gång är 30 procent snabbare än bil. Enligt TRAST anses god standard motsvara en restidskvot mindre än 1,5 medan låg standard motsvarar en restidskvot större än 2,0 (Trafikverket, 2015).

En analys av Tabell 2 visar att alla de vanligaste typerna av målpunkter kan nås inom 5 minuter med cykel från planområdet. Till fots nås många servicetyper också inom 5 minuter, men shoppinggalleria och vårdcentral är beläget något längre bort, på 8 respektive 10 minuters gångavstånd. Stockholms centralstation, där tåg- och busstrafik till stora delar av Sverige avgår nås på 28 minuter med cykel och 16 minuter med gång kombinerat med tunnelbanans blå linje som öppnar 2030.

En jämförelse mellan restid för gående och bil visar att restiden till samtliga målpunkter förutom vårdcentral uppfyller kraven för god standard vad gäller restidskvot. För vårdcentral uppnås medelstandard. Till samtliga målpunkter förutom tunnelbanestation, vårdcentral och shoppinggalleria är dessutom restiden till fots kortare än restiden med bil.

Restidskvoterna för cykel i relation till bil uppfyller god standard för samtliga målpunkter enligt TRAST-kategoriseringen, och förutom större Stockholm centralstation har cykeln kortare restid till alla dessa.

Tabell 2. Viktiga målpunkter med restidskvot för gång, cykel och bil avrundat till en decimal.
 Alla avstånd utgår från bostadskvarteret och är uppmätta med hjälp av Google maps.
 Restidskvoter har rangordnats enligt TRAST:s standardnivåer för god standard (<1,5),
 mindre god standard (1,5-2,0) samt låg standard (>2,0).

Målpunkt	Avstånd (m)	Restid (min)	Restidskvot gång/bil	Restidskvot cykel/bil
1 Willys Sickla, Större livsmedelsbutik, postombud	 350	4	0,9	0,8
	 450	4		
	 350	5		
2 Station Sickla Tunnelbana (Simbagatan 6)	 450	5	1,1	0,7
	 450	4		
	 450	5		
3 Apotek Hjärtat Sickla	 350	4	0,9	0,7
	 450	4		
	 450	5		
4 Växthusets förskola	 400	5	0,8	0,6
	 600	4		
	 1200	6		
5 Sickla skola (F-9, kommunal)	 270	3	0,5	0,4
	 270	3		
	 1400	7		
6 Sickla hälsocenter, vårdcentral	 850	10	1,5	0,7
	 850	5		
	 1500	7		
7 Sickla Galleria	 650	8	1,4	0,8
	 650	4		
	 700	5		
Stockholm Centralstation	 450 (till T-bana)	16 (gång+T-bana)	0,8*	1,4
	 7300	28		
	 7700	19		

* Restidskvot för gång till T-bana Station Sickla samt tunnelbaneresor

4.6 Motorfordonstrafik¹

Planområdet är lokaliserat intill cirkulationsplatsen Järlaleden / Planiavägen som har karaktären av större huvudgator. Den trafik som i dagsläget sker till området är hämtning/lämning och leveranser till skol- och idrottsverksamheterna.

I södra delen av planområdet, intill skolan, finns i dagsläget en parkeringsplats som nyttjas för skolan och idrottshallen. I samband med exploateringen i området kommer parkeringen att utgå till förmån för fotbollsplanen som flyttas till nytt läge.

Parkeringsförbud råder på Järlaleden, Gillevägen och majoriteten av Planiavägen. I dagsläget finns 10 platser för parkering på Planiavägen kl. 18 – 06 vardagar samt dygnet runt dag före helgdag samt helgdag. Parkeringsmöjlighet finns på lokalgatorna i närområdet, max 24 timmar i följd. Nacka kommun saknar parkeringsavgift på ovan nämnda parkeringar.

Uppmätta trafikflöden från 2017 visade på att Järlaleden respektive Planiavägen hade en årsdygnstrafik (ÅDT) om ca 8 000 – 9 000 fordon/dygn. Söder om området sträcker sig Gillevägen som är en mindre huvudgata med trafikuppsamlande funktion, den har ett spårviddshinder i öst som inte medger genomfartstrafik annat än för busstrafik. Trafikflödet för Gillevägen är cirka 1 200 fordon/dygn. Järlaleden väster om Planiavägen samt Planiavägen söder om Järlaleden är statliga vägar med Trafikverket som väghållare. I övrigt är Nacka kommun väghållare för vägarna i närområdet, bortsett från de enskilda vägarna inom Sickla köp kvarter.



Figur 7 Väghållarskap (Källa: Trafikverket – NVDB på webb)

¹ Stycket kommer från rapporten Trafik- och parkeringsutredning Sydvästra Plania, Structor 2023-12-21.

4.7 Olycksstatistik²

I Projektområdets närområde har totalt 31 olyckor skett de senaste 5 åren. Av dessa har 25 olyckor varit lindriga, 5 har varit måttliga och en olycka har varit allvarlig. Flertalet olyckor har varit upphinnandeolyckor med inblandade motorfordon samt några singel motorfordon. Den allvarliga olyckan som inträffat har skett mellan moped och motorfordon. För olyckor som involverar oskyddade trafikanter har följande olyckor skett:

Fordonstyp	Antal	Kommentar
Cykel – Motorfordon	6	Lindriga
Fotgängare – Motorfordon	5	Lindriga
Fotgängare singel	4	Varav 2 lindriga och 1 måttlig
Cykel singel	5	Varav 2 lindriga och 3 måttliga
Cykel - cykel	1	Lindrig
Totalt	21	

En vanlig orsak har varit halkolyckor. I vissa fall har olyckorna dock orsakats av oaksamma förare vilket resulterat i påkörda cyklister och fotgängare. Ett fåtal olyckor har inträffat när gående gått mot rött ljus. Olyckorna har skett spritt inom en radie av ca 200 meter från projektområdet, dock har cirkulationen Järlaleden/Planiavägen varit särskilt olycksdrabbad. Cirkulationen är för närvarande under utredning som kommande projekt. Det aktuella projektet bedöms inte bidra till ökade konflikter.

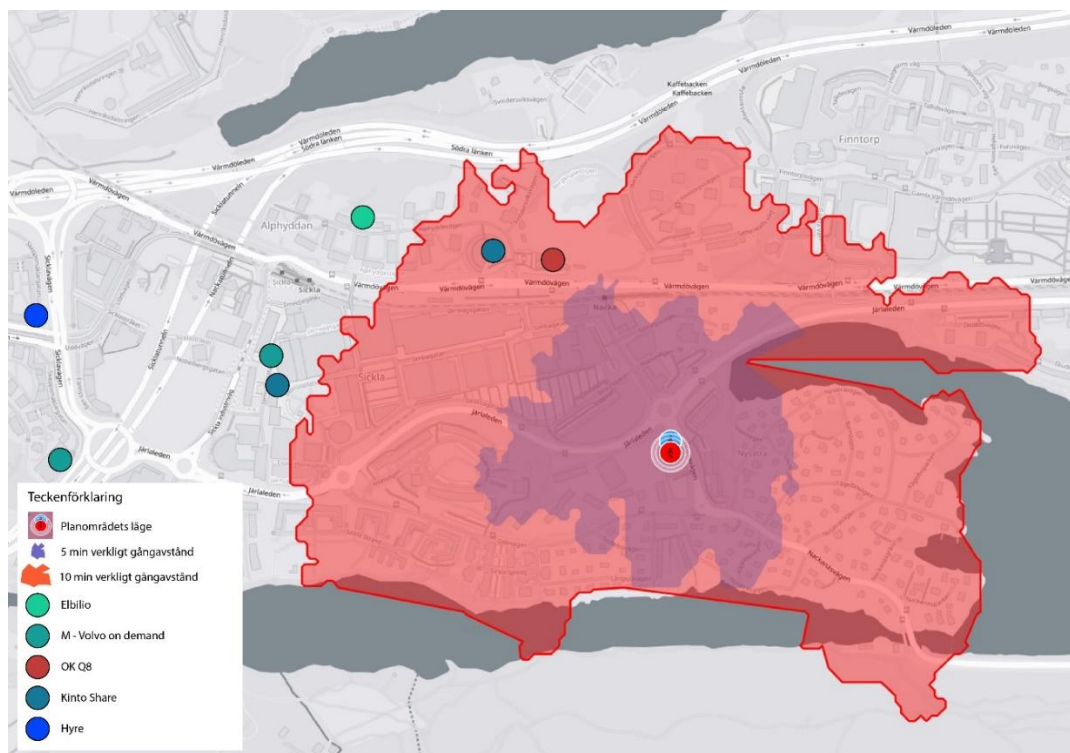
4.8 Delad mobilitet

Sickla och Stockholmsstadsdelen Hammarby sjöstad, som angränsar i väster, har redan idag stark urban prägel, vilket bland annat märks genom tillgången till tjänster avseende delad mobilitet såsom bilpooler och delade elscootrar.

Öppna bilpooler

Det finns två stationer för poolbilar inom ett gångavstånd på mellan 5 och 10 minuter som är båda är placerade nordväst om planområdet, längs Alphyddevägen, intill korsningen med Värmdövägen. Figur 8 visar ytterligare placeringar som ligger på cirka 15 till 25 minuters gångavstånd.

² Stycket kommer från rapporten Trafik- och parkeringsutredning Sydvästra Plania, Structor 2023-12-21.



Figur 8 Placeringar för poolbilar från olika leverantörer och verkligt gångavstånd från planområdet. Källa: Traveltime.com och Tyréns

Elsparkcyklar

Det finns idag en leverantör (Voi) som har en elsparkcykel-uppställning strax söder om planområdet samt flertalet uppställningsplatser i och omkring Sickla handelsområde, se även Figur 9.



Figur 9 Uppställningsplatser för elsparkcyklar. Planområdet markerat med röd cirkel. Källa: Voi

4.9 Hydrologiska förutsättningar

Stora delar av området är förorenade och höga halter av föroreningar förekommer i det övre grundvattenmagasinet. I samband med djupare borring, pålning och spontning samt grundläggning finns en stor risk att den täta leran punkteras och att det förorenade grundvattnet sprids från övre till undre grundvattenmagasin. Därför måste det vidtas försiktighetsåtgärder i samband med arbeten djupare i marken.³

Utifrån denna förutsättning har projektet valt att inte bygga underjordiskt garage under huset utan att garageplanet istället ligger i marknivå vilket innebär att huset och innergården placeras ovanpå denna. Detta innebär även att utrymme finns för endast ett garageplan på fastigheten.

³ Bilaga 5 - Miljöförutsättningar; underlag till markanvisningstävlingen

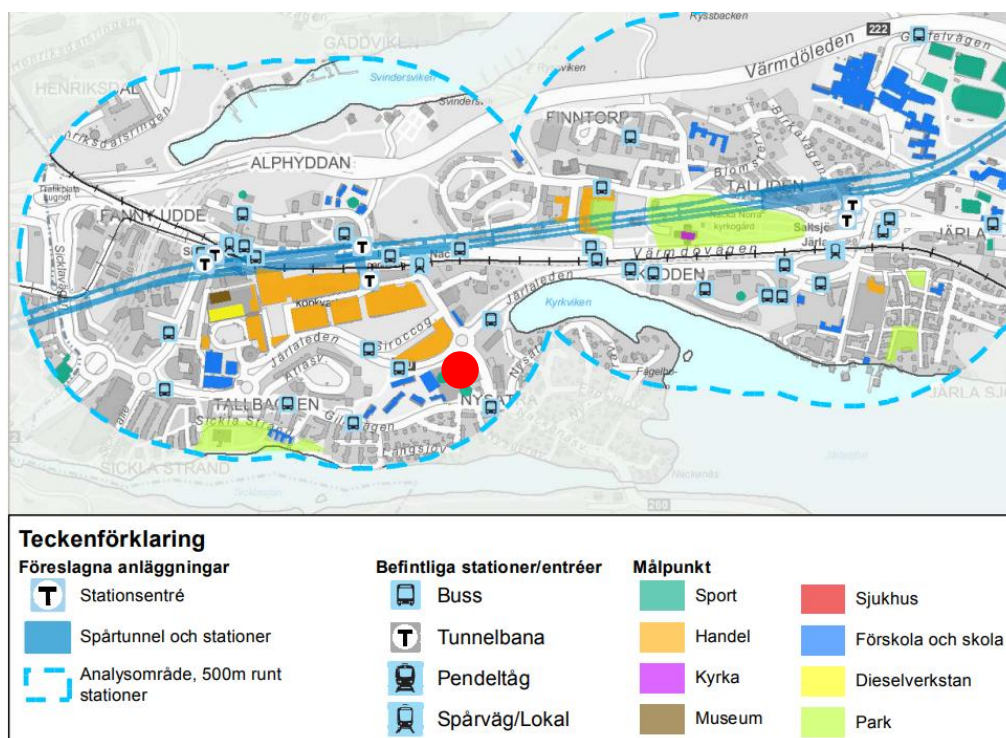
5 Planerade och pågående förändringar

5.1 Sicklas utveckling generellt

Planområdet ligger i Sickla som gränsar till Stockholms innerstad. Här utvecklas en hållbar stadsmiljö med nya bostäder, arbetsplatser och trivsamma mötesplatser för rekreation, idrott och kultur.

Nacka kommun växer och till år 2030 ska cirka 20 000 nya bostäder och cirka 15 000 arbetsplatser tillkomma i kommunen. Denna tillväxt kommer att ställa stora krav på hur man reser inom, till och från Nacka kommun. Kapaciteten och framkomligheten är redan idag ansträngd vilket beror på en mängd faktorer. Dagens kapacitetsbrister är som tydligast i morgonrusningen på vardagar, speciellt in och ut från Stockholms innerstad, men även i tvärlängs Södra länken.

Målsättningen är att det i framtidens Sickla kommer att vara smidigt att ta sig fram, till fots, på cykel eller med kollektivtrafik. I Figur 10 syns de planerade tunnelbanestationerna samt övriga kollektivtrafikstationer och utvalda målpunkter.



Figur 10 Kollektivtrafik och målpunkter för avsnittet Sickla – Järla. Planområdet markerat med röd cirkel. Källa: Planbeskrivning för Järnvägsplan för tunnelbanan till Nacka och söderort, 2018

5.2 Cykelvägnät

Nacka kommuns cykelprogram grundar sig på cykelstrategins⁴ inriktningsmål och strategiska insatsområden för det som rör cyklingens utveckling i Nacka. Cykelprogrammet anger för Sicklaön ett antal åtgärder som kommer att förbättra möjligheterna att cykla till och från planområdet. Bland utmärkta punkter i kartan, se Figur 11, är nedan punkter särskilt intressanta för planområdet:

5. Sicklastråket

7. Förbättring av cykelstråket längs med Gillevägen

11. Cykelstråk längs med Planiavägen



Figur 11 Planerade cykelåtgärder. Planområdet markerat med röd cirkel. Källa: Cykelprogram för Nacka kommun

⁴ Cykelstrategi i Nacka, antagen år 2023 av Kommunfullmäktige

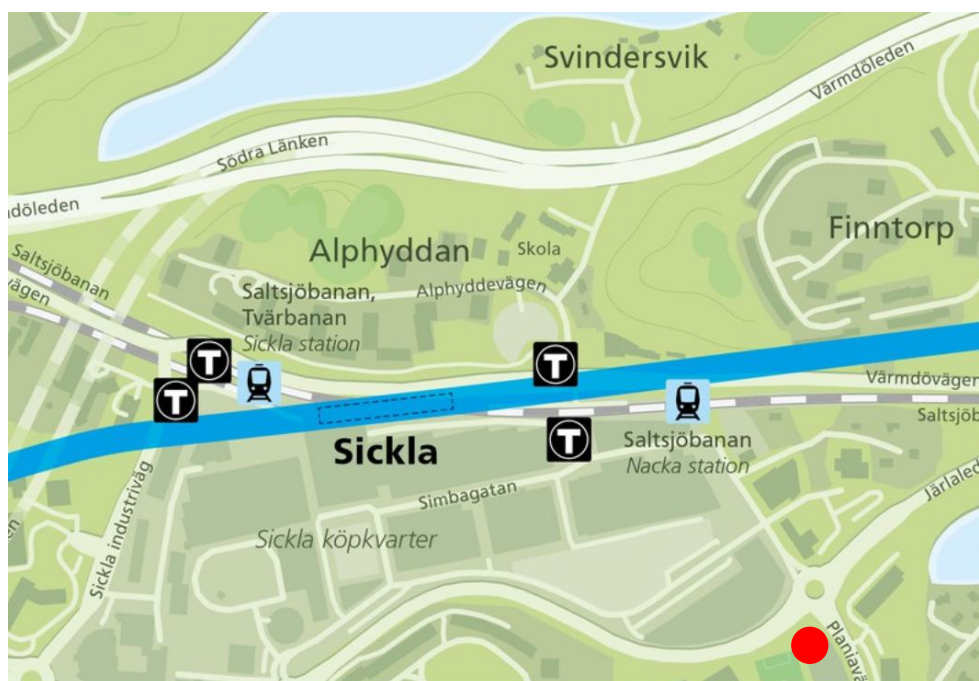
5.3 Kollektivtrafik

Bland annat för att förbättra framkomligheten och avlasta bilvägarna till och från Nacka kommun utvecklas just nu kollektivtrafiken inom och till och ifrån Nacka kommun.

Mellan Sickla köpkvarter och Alphyddan byggs tunnelbanans station Sickla, som ligger närmast planområdet. Stationen ligger cirka 35 meter under marken. Vid hörnet av Sickla industriväg och Värmdövägen ska två entréer ligga i Sickla stationshus. I andra änden av stationen byggs en entré mot Alphydevägen och en entré i Sickla köpkvarter, se Figur 12.

Tunnelbanans utbyggnad till centrala Nacka som ska stå klar 2030. En resa till T-centralen kommer att ta 12 minuter från Sickla.

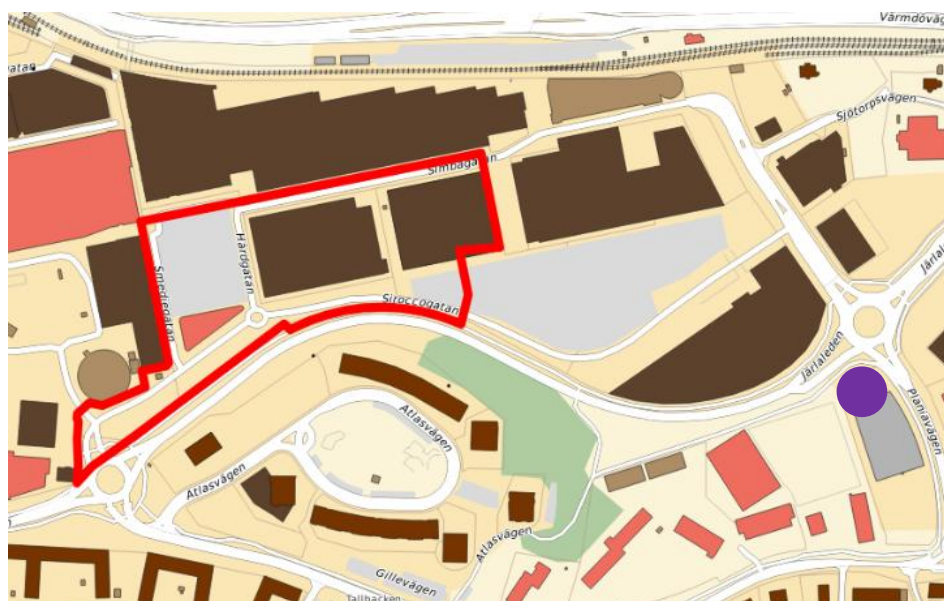
Saltsjöbanan är helt avstängd och ersätts med bussar 2023 - 2024. I slutet av 2024 startade trafiken på banan med Saltsjö-Järla som tillfällig slutstation. Slussen trafikeras igen som tidigast 2027. Ökad turtäthet på banan med 12-minuterstrafik planeras starta under 2029.



Figur 12 Planerade stationslägen för tunnelbanan och Saltsjöbanan i Sickla. Planområdet markerat med röd cirkel. Källa: Region Stockholm

5.4 Bilpooler

Planarbeten pågår även för detaljplan Tryckluftsfabriken som ligger på cirka 300–400 meter gångavstånd nordväst om sydvästra Plania. För boende i Tryckluftsfabriken planeras ett mobilitetspaket på ambitiös nivå, vilket innebär att en bilpool kommer att inrättas. Då bilpoolen ska vara öppen kommer den även att vara tillgänglig för boende i sydvästra Plania.



Figur 13 Området för dp Tryckluftsfabriken (röd kontur) i relation till planområdet (lila cirkel)

6 Planerad bebyggelse

6.1 På fastigheten

Den planerade bebyggelsen omfattar tre bostadshus runt en grön och upphöjd innergård. Husen blir som högst 9 våningar höga. Det planeras för cirka 200 lägenheter i varierande storlekar.

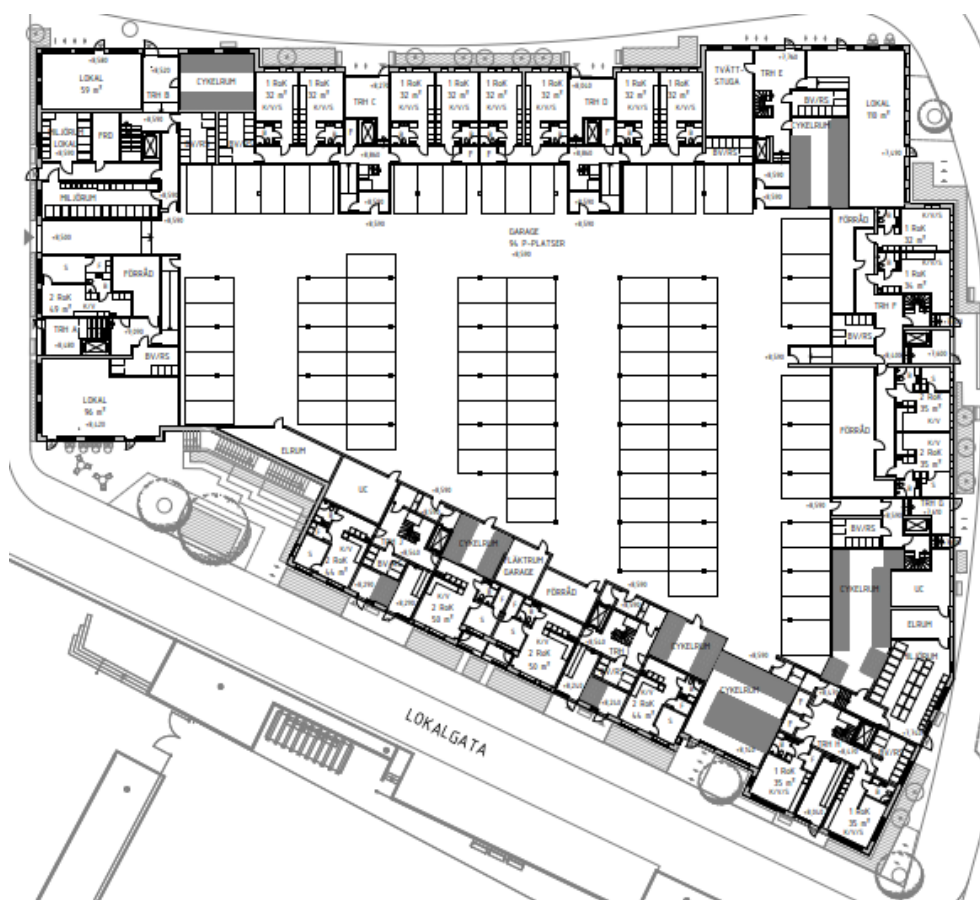


Figur 14 Illustrationsplan för bostadsbebyggelse, Sydvästra Plania.
Källa: Tyréns, 2025-06-27

Det planeras även för några lokaler i kvarteret. Det ställs inga krav på byggaktören att anlägga parkering för dessa. Besökare till lokalerna förväntas i första hand gå till fots eller cykla. Cykelparkering som finns på förgårdsmarken kommer att kunna användas av anställda och besökare till lokalerna. Parkeringsbehovet för bilar bedöms för dessa lokaler vara mycket lågt och ska vid behov kunna tillgodoses genom allmän parkering i närområdet. Det är kommunen som säkerställer att platser finns som följer tillgänglighetskravet på parkering inom 25 meter från tillgängliga entréer.

6.2 Bilparkering

All bilparkering för boende och deras besökare förläggs till ett garageplan som planeras under innergården. Detta medför att innergården blir upphöjd. Garagets infart ligger på den västra sidan av fastigheten. Garaget ger plats för 94 bilar totalt varav 2 platser utformas som platser för rörelsehindrade.



Figur 15 Garage på plan 1 i byggnaden. Källa Nyréns, 2025-06-26

6.3 Cykelparkering

Cykelparkering för boende och deras besökare anläggs på plan 1 (samma nivå som garageplanet), på gården och på förgårdsmarken, se Figur 15 och Figur 16; se även placering för cykelrum i Figur 15 och Tabell 3 för antal cykelplatser som planeras.



Figur 16 Utklipp från illustrationsplan som visar ungefärlig placering av cykelplatser på gården (lila) och på förgårdsmarken (rosa). Källa Nyréns/Tyréns, 2025-06-27

Uppfyllnad av krav på cykelplatsernas kvalitet utefter de krav som ställs enligt kommunens riktlinjer beskrivs i tabellen nedan.

Tabell 3 Kravuppfyllnad cykelparkering enligt Rekommenderade parkeringstal för bostäder

Krav enligt Rekommenderade parkeringstal för bostäder	Krav-uppfyllnad	Kommentar
Cykelparkeringarna ska vara av god kvalitet, exempelvis ska cykelställ utomhus utformas så att ramen går att låsa fast	Ja	Alla punkter uppfylls
Cykelrum ska vara lätt nåbara med automatisk dörröppnare	Ja	6 cykelrum nås från förgårdsmarken; 2 cykelrum nås från ramp genom högst en eller två dörrar
Cykelfaciliteter (exv fast luftpump)	Ja	Ordnas inom kvarteret

Krav enligt Rekommenderade parkeringstal för bostäder	Krav- upp- fyllnad	Kommentar
Minst 50 % av cykelparkeringarna ska vara placerade inomhus	Ja	458 inomhus; minst 62 på gården, varav 4 lådcyklar samt 56 på förgård; Summa: 580 pl.
Det ska finnas plats för lastcyklar och mopeder	Ja	Mopeder på förgårdsmarken; 4 platser för lastcyklar på gården eller inomhus
Vid utformning av cykelparkeringsplatser ska hänsyn tas till manöverutrymme för cykel. (För mått och utformning se <i>Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning</i>)	Ja	Måtten tillgodoses

6.4 Angränsande till bostadskvarteret⁵

För att skapa plats åt det nya bostadskvarteret behöver befintlig bollplan flyttas till nytt läge söder om bostäderna. Ytterligare en bollplan anläggs väster om bostadskvarteret. Båda byggs som 7-spelarplan. Väster om den nya bollplanen söder om bostadskvarteret planeras för en torgyta som blir en plats att mötas och samlas på. Både bollplanen och torgytan förväntas bli målpunkter för besökare och boende i området. Inom bostadskvarteret planeras för en grön innergård.

En ny lokalgata tillkommer som sträcker sig söder om kvarteret med en anslutning mot Järaleden och en anslutning mot Planiavägen. I dagsläget finns en in/utfart till befintlig parkering där gatan mot Planiavägen kommer ansluta. Längs med lokalgatan planeras för 7 parkeringsplatser för bil norr om östra bollplan, samt 3 parkeringsplatser på den östra sidan av idrottshallen.

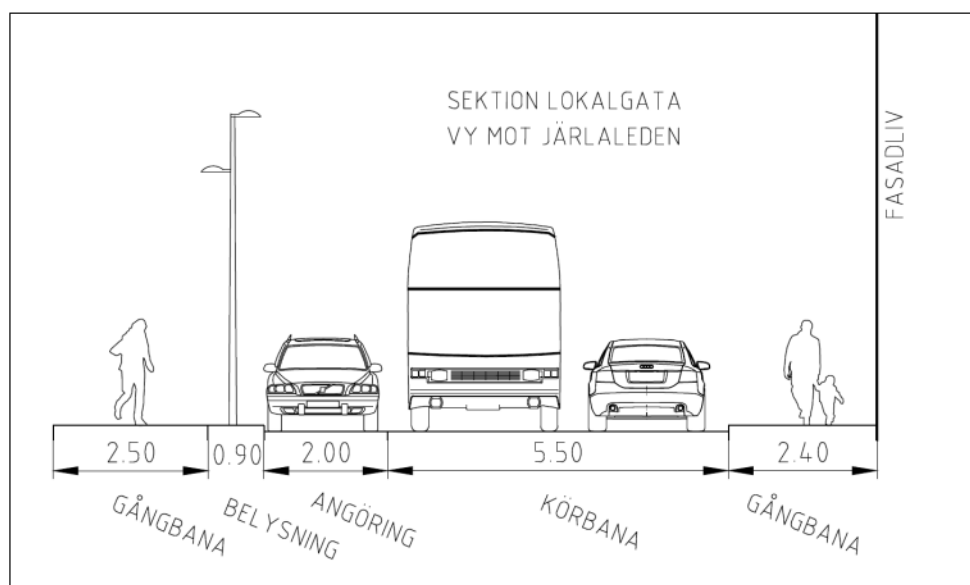
⁵ Hela kapitel 6.4 inklusive illustrationer baseras på rapporten Trafik- och parkeringsutredning Sydvästra Plania, Structor 2023-12-21, som är framtagen för samma fastighet, men med en något annorlunda bebyggelseplanering; justeringar har gjorts.



Figur 17 Illustrationsplan över planförslaget för Sydvästra Plania. Källa: Nacka kommun

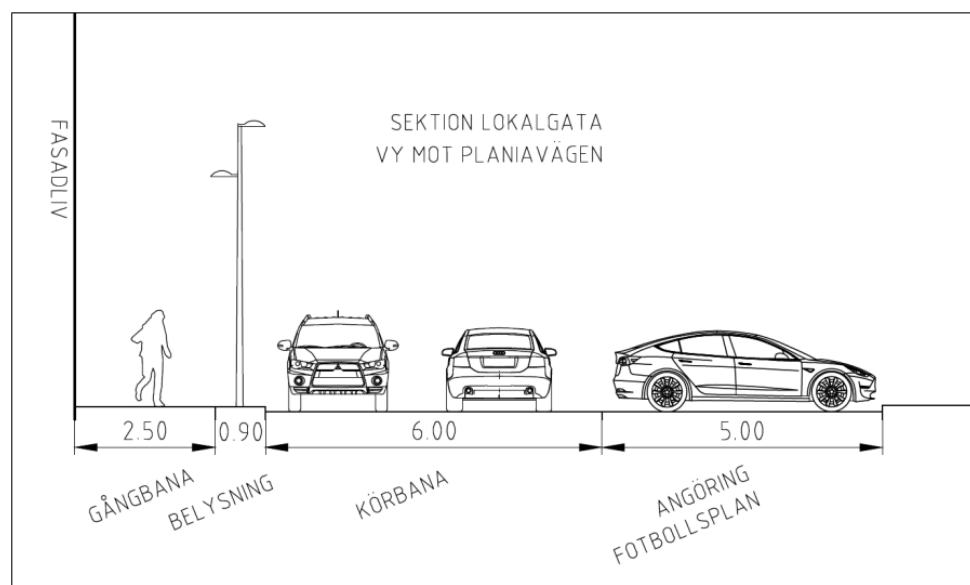
6.4.1 Sektioner

De exakta måtten inom lokalgatans gaturum är ännu inte helt fastställda, dock har gaturummets funktioner bestämts. På lokalgatan, väster om det nya bostadskvarteret, planeras för en gångbana med en preliminär bredd på 2,4 meter mot kvarterets fasad. På västra sidan om gatan planeras gångbanan bli cirka 3,4 meter inklusive belysning varav 2,5 meter hinderfritt för driftfordon. Körbanan har måttet 5,5 meter vilket inrymmer trafik i två köriktningar inklusive säkerhetsavstånd. På den västra sidan planeras för en angöringsficka med bredden 2,0 meter. På lokalgatan stannar sopbil i körbanan vid tömning av avfallsskär och på Planiavägen i en av de två angöringsfickorna. Då trafikflödet på lokalgatan bedöms bli lågt medför detta inga större framkomlighetsproblem. Särskilt inte heller då möte mellan dubbelriktad trafik antas ske sällan med hänsyn till de låga trafikflödena.



Figur 18 Sektion lokalgatan, vy mot Järledden.

Söder om bostadskvarteret blir lokalgatans norra gångbana 3,4 meter inklusive belysning. Körbanan föreslås vara 6,0 meter för att fordon som backar ut från den tväreställda parkeringen inte ska backa över gångbanan. På gatans södra sida, mot nya fotbollsplanen, planeras för tväreställd parkering.



Figur 19 Sektion lokalgatan, vy mot Planiavägen.

6.4.2 Gång

Nya gångbanor kommer att anläggas runt hela kvarteret och knyter an till nya gångbanor utmed Järlaleden och Planiavägen. Längs Järlaleden och Planiavägen fungerar nya gångbanor som en del av vägnas gaturum. I samband med att Järlaleden och Planiavägen närmast cirkulationsplatsen byggs om och får starkare karaktär av stadsgata förbättras även gaturummet för gående.

På den nya lokalgatan tillkommer gångbanor på båda sidor om gatan. Mellan lokalgatan och Gillevägen skapas ett torg som också innebär en ny koppling för gående i nord-sydlig riktning.

Mellan gångbanorna och bostädernas entréer planeras att ingen höjdskillnad ska förekomma för att göra entréerna tillgängliga.

6.4.3 Cykel

Cykling inom området sker i blandtrafik på lokalgatan. Hastigheten inom området kommer att vara låg (max 30 km/tim) vilket skapar goda förutsättningar för att blandtrafik ska vara trafiksäker. Invid Järlaleden finns en befintlig gång- och cykelbana på norra sidan vägen. Passage till stråket från projektområdet sker via övergångsställe med cykelpassage sydväst om cirkulationsplatsen. En ny gång- och cykelbana tillkommer även på Planiavägens östra sida i samband med parallellt pågående projekt och cyklister kan nå det nya stråket genom övergångsställe med cykelpassage vid cirkulationsplatserna.

Cykelparkering kommer att anordnas dels som platser längs fasaden mot Järlaleden och Planiavägen, dels på innergården och dels i cykelrum. Genom att erbjuda olika typer av parkeringsplatser tillgodoses olika cyklisters preferenser.

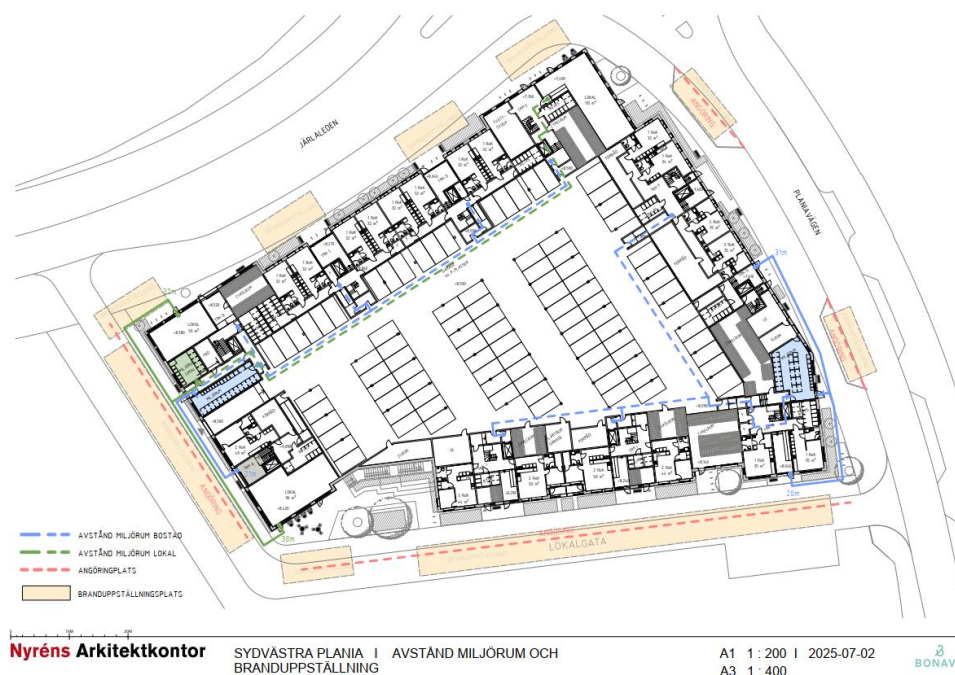
6.4.4 Motorfordonstrafik

6.4.4.1 Leveranser och sophantering

Miljörum för avfall är planerade i gatuplan med entré mot Planiavägen och mot lokalgatans västra del. På lokalgatan är angöring planerat att ske i körbanan vid tömning av avfallskärl, längs Planiavägen finns däremot särskilda angöringsfickor, se Figur 20. Då tömning sker så pass sällan bedöms ingen framkomlighetsproblematik uppstå.

Enligt riktlinjer från Nacka vatten och avfall AB bör uppställning för sopbil anordnas inom 10 meter från entré till miljörum. Avståndet mellan

angöringsficka och miljörum klarar riktlinjerna för samtliga miljörum. Lokalgatans utformning medför att sopbil inte behöver vända inom kvarteret.



Figur 20 Placering miljörum och angöring för sophantering. Källa Nyréns, 2025-07-02

6.4.4.2 Parkering för bostäder

Bilparkering till bostäder kommer att förläggas i garage under innergården till bostäderna. Planerad in- och utfart till garaget är lokaliserad i kvarterets västra del med anslutning mot lokalgatan. Garaget planeras inrymma ca 90 platser, dock är den exakta utformningen av garaget inte fastställd och det slutgiltiga antalet platser kan komma att justeras. I dagsläget är 94 platser planerade i garage.

För beräkning av parkeringsbehov, se avsnitt 8 Parkeringsbehov för bostäder.

Parkering för rörelsehindrade kan anordnas i garage. Dessa behöver anordnas inom 10–25 meter från tillgänglig hiss. Enligt Boverkets riktlinjer ska antal parkeringsplatser för rörelsehindrade dimensioneras med hänsyn till avsedd användning eller antal bostäder och långsiktigt behov. I förslaget finns 2 platser, men möjlighet finns att ordna fler vid behov.

Möjlighet för angöring finns på alla sidor längs fastigheten förutom den norra sidan. Figur 21 nedan visar avstånd mellan angöring och entré, som

ligger högst 25 meter från tillgänglig entré och därmed uppfyller Boverkets byggregler.



Figur 21 Angöringsplatser 25 meter från tillgänglig entré. Källa Nyréns, 2025-07-02

6.4.4.3 Körspår och siktförhållanden

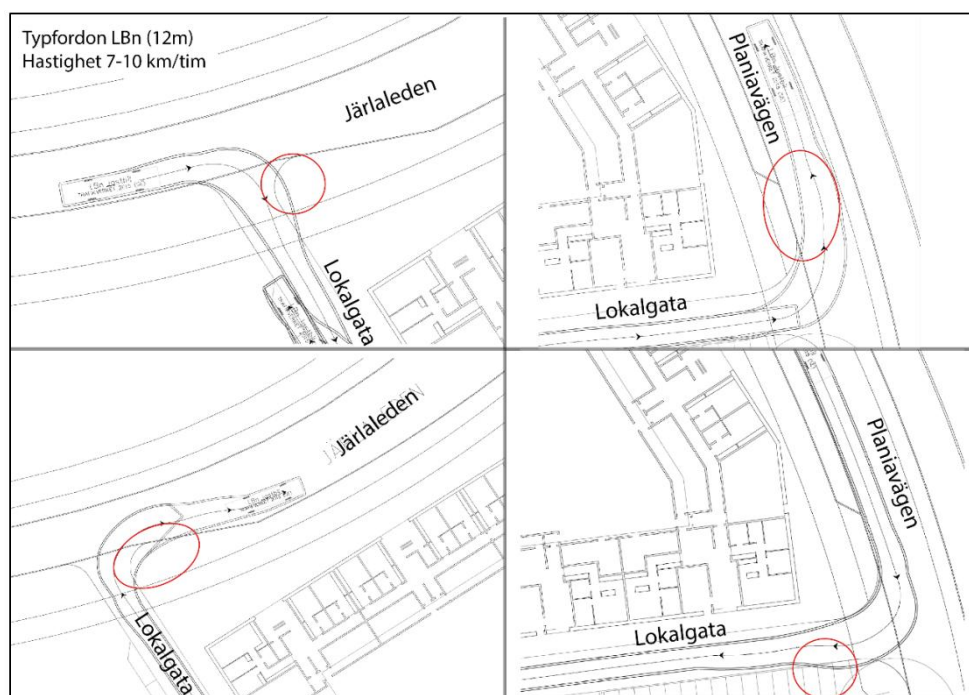
Siktförhållandena bedöms som goda, både mot Järlaleden, inom lokalgatan samt mot Planiavägen. Något sämre siktförhållanden kan uppstå för södergående trafik på Planiavägen mot lokalgatan. Detta gäller särskilt om plantering av träd tillkommer mellan körbanan och gångbanan längs Planiavägen.

Framkomligheten och angöringsmöjligheterna för både LOS-fordon (sopbil) samt LBn (lastbil 12 m) har kontrollerats i båda färdriktningar. Båda fordonstyperna har möjlighet att köra in och ut på lokalgatan från Järlaleden samt in och ut från lokalgatan mot Planiavägen.

Dock behöver en justering av utformningen av parkeringen till fotbollsplanen ske, mer om detta i nedanstående stycke. Båda fordonstyperna har även möjlighet att angöra i angöringsfickorna. Vid angöring med typfordon LOS eller LBn i angöringsficka finns det fortfarande möjlighet för fordon att passera. Körspåren har kontrollerats med låg hastighet (7-10 km/tim).

För fordonstypen LBn finns viss svepyta på möbleringsyta i korsningen mellan Järlaleden och lokalgatan. Vid utfart från lokalgatan mot Planiavägen med fordonstyp LBn medför gatuutformningen i korsningen att visst intrång i motriktat körfält sker, både vid vänster- och högersväng ut från lokalgatan. Den främsta anledningen till intrånget är angöringsytan som är planerad på Planiavägen som medför en begränsning. Vid högersväng in på lokalgatan från Planiavägen blir svepet med LBn stort och två parkeringsplatser till fotbollsplanen kan komma att påverkas. Sannolikt kommer fordon av typen LBn inte vara vanligt förekommande på lokalgatan.

För fordonstypen LOS kan intrång i möbleringszonen vid korsningen mellan Järlaleden och lokalgatan undvikas. Dock sker mindre intrång i motriktat körfält vid utfart från lokalgatan mot Planiavägen i både vänster- och högersväng, likt körspår för LBn.



Figur 22 Körspår fordonstyp LBn.

6.4.4.4 Räddningstjänst

Räddningstjänsten använder sig av typfordon som generellt underskrider dimensionerna av LBn. Räddningstjänsten bedöms därmed ha tillräckligt god framkomlighet till projektområdet.

6.4.5 Säkra skolvägar och barnperspektivet

I nära anslutning till bostadskvarteret finns flertalet målpunkter för barn såsom Sickla skola, idrottshall, två nya bollplaner samt nya torget mellan Sickla skola och fotbollsplanen.

I dagsläget finns en stor parkeringsyta söder om bostadskvarteret som kommer att utgå till förmån för den nya fotbollsplanen. I samband med att bostäderna och lokalgatan byggs tillkommer även nya gångbanor mot Järlaleden och Planiavägen. Projektet bedöms således medföra en förbättrad trafiksäkerhet för barn och unga. Närmiljön i övrigt är mindre trafiksäker i det avseende att både Planiavägen och Järlaleden är högt trafikerade vägar som dessutom saknar signalreglerade passager. Dock medför ombyggnation av Järlaleden och Planiavägen att trafiksäkerheten ökar i och med breddade gång- och cykelbanor samt nya möbleringszoner.

6.4.6 Parkering och angöring för idrottsverksamhet

Kollektivtrafikanknytningen till idrottsanläggningarna är mycket god. Med kollektivtrafik nås anläggningarna från hållplats Nysätravägen på Gillevägen samt hållplats Sickla köp kvarter och hållplats Planiavägen, båda på Järlaleden. Gångavstånd till station Nacka på Saltsjöbanan är cirka 400 m. Detsamma kommer att gälla till nya tunnelbanans station Sickla.

Cykelparkering med plats för cirka 25 cyklar ordnas längs lokalgatan i anslutning till torget. Dessutom har skolan ett större antal cykelparkeringar och platser kommer att ordnas intill respektive bollplan.

Angöring för att hämta och lämna passagerare med bil är möjligt på följande vis:

- Längs den nya lokalgatan kommer det finnas 3 parkeringsplatser i väster ungefär vid idrottshallen samt 7 parkeringsplatser i söder mot fotbollsplanen.
- Avstigningsplatser finns på Gillevägen söder om planområdet vid spårväghindret.
- I angränsande projekt som hanterar ombyggnaden av Planiavägen planeras för 10 angöringsplatser (väghållare är Trafikverket; regleringen kommer troligen innebära angöring under viss tid och parkering övrig tid).

I närområdet finns även ytterligare angöring och parkering bland annat på kommunala gator och statliga vägar.

7 Parkeringsbehov för idrottsverksamhet

Inom Sydvästra Plania kommer det att finnas två sjukspelarbollplaner och en idrottshall. För beräkning av parkeringsbehovet för bil och cykel avseende idrottsverksamheten görs följande antaganden:

- I idrottshallen kommer främst gymnastikträning bedrivas, men även andra idrotter så som handboll, basketboll och volleyboll kan förekomma; en gymnastikgrupp antas bestå av upp till 25 utövare och 3 ledare. (Totalt 28 personer.)
- Träningsgrupper för fotboll antas omfatta 25 utövare och 3 ledare.
- Ett "överlapp" på närmare 20 personer antas vid byte mellan träningsgrupper. (Totalt 75 personer per plan.)
- Varken idrottshall eller bollplaner kommer ha läktare. Åskådare kommer kunna titta på träningar och matcher ståendes längs bollplanerna.
- Träningsverksamhet som kan generera biltrafik förväntas pågå cirka mellan klockan 15:30 och 22:00 och bokningsschemat för varje anläggning kan omfatta mellan två och fyra bokningar under samma tidsperiod.

Beräkningar av parkeringsbehovet är baserade på ett scenario för vardagskvällar.

- På dagtid finns inget parkeringsbehov då denna idrottsverksamhet är kopplad till skolverksamhet.
- På helger kommer matcher med ett mindre antal åskådare kunna spelas på bollplanerna samtidigt som verksamhet kan pågå i idrottshallen. Bortalagets spelare och åskådare förväntas samåka i relativ stor utsträckning och samt väntas även acceptera en längre gångväg från parkeringen till bollplanerna.
- Eftermiddag och kvällstid på vardagar väntas både idrottshallen och bollplanerna nyttjas frekvent med träningsverksamhet för barn, ungdomar och vuxna. De två bollplanerna antas kunna nyttjas av två lag per bollplan, det vill säga fyra lag totalt. Vid denna tid förväntas parkeringsbehovet vara som störst.

Både idrottshallen och bollplanerna beräknas ha besökare från hela Nacka kommun, vilket kan ge en högre andel bilburna besökare. Det goda kollektivtrafikutbudet och tillkomsten av tunnelbanan förväntas dock även främja en relativ hög kollektivtrafikandel. Baserat på en sammanvägd bedömning av färdmedelsfördelning och förutsättningar för Planiaområdet

har följande uppskattade färdmedelsfördelning antagits för de olika användarna (se Tabell 4).

Tabell 4. Antagen färdmedelsfördelning för användarna av idrottshall och bollplaner.

Gång	Cykel	Kollektivtrafik	Bil	Totalt
20%	20%	20%	40%	100%

Baserat på samtliga ovan beskrivna antaganden beräknas antalet besökare och resenärer med olika trafikslag enligt tabellen här nedan (se Tabell 5).

Tabell 5. Antal utövare och färdmedelsfördelning under helg (dagtid).

Kategori	Användning	Antal utövare, oavsett färdmedel	Gång	Cykel	Kollektivtrafik	Bil
Idrottshall	Träning*	28	5,6	5,6	5,6	11,2
	Angöring		-	-	-	5,6
	Parkering		-	5,4	-	5,6
Bollplan 1	Fotbollsträning	75	15	15	15	30
7-spelarplan	Angöring		-	-	-	15
	Parkering		-	15	-	15
Bollplan 2	Fotbollsträning	75	15	15	15	30
7-spelarplan	Angöring		-	-	-	15
	Parkering		-	15	-	15
Totalt, antal utövare		178	35,6	35,6	35,6	71,2

*gymnastik, volleyboll, etc

Enligt antaganden om idrottshall och de två bollplanerna väntas ungefär 180 personer kunna vistas inom området samtidigt en vanlig vardagskväll. Med antagen färdmedelsfördelning för de olika användargrupperna beräknas 36 personer gå, 36 cykla samt 36 åka kollektivt och ungefär 70 personer anlända i bil. Med ovanstående antaganden bedöms efterfrågan på parkering för cykel bli cirka 36 cykelplatser.

I tabellen nedan anges behovet av parkeringsplatser för bil baserat på ett antagande att det i genomsnitt är 1,5 utövare eller medföljande i varje bil (se Tabell 6). Då parkeringsbehovet för idrottsverksamhet inte helt kommer kunna tillgodoses direkt intill anläggningarna kommer det att vara viktigt att både kommunen och idrottsföreningarna tydligt kommunicerar möjligheter att samåka samt resa med andra färdmedel än bil.

Tabell 6. Behov av parkeringsplatser för utövare som anländer i bil.

	Utövare som anländer i bil	Antal bilar (vid 1,5 utövare per bil)	Andel som parkerar	Behov av parkeringsplatser
Idrottshall	11	7	50%	4
Bollplan 1	30	20	50%	10
Bollplan 2	30	20	50%	10
Summa	71	47		24

Den andra halvan av personer som anländer med bil förväntas bli avsläppta/hämtade; antalet fordon för dessa uppgår till cirka 24. Enligt tidigare antagande förväntas cirka hälften lämna inför kommande träning och hälften hämta ifrån föregående träning (12 fordon var). Då lämning kräver mycket kort angöringstid förväntas det behövas ett fåtal platser för hantering av de bilar som lämnar samtidigt, cirka 2-3. Hämtning kan däremot innebära viss väntetid för en del av bilarna vilket förlänger tid för angöring och ger ett något större platsbehov, ca 6-8 platser. Det totala angöringsbehovet uppgår i detta fall till 8-11 platser.

Det är dock viktigt att beakta att beräkningen utgår från ett maximalt trafikflöde ifall alla träningar vid båda bollplanerna och idrottshallen börjar och slutar samtidigt, vilket troligtvis uppstår endast vid få tillfällen. Om träningstiderna är något tidsförskjutna med exempelvis 15-30 minuter minskar belastningen på angöringsplatserna. Ett rimligt antagande är att behovet av platser då ligger runt 5-7 platser.

Möjliga platser för hämtning och lämning ligger utspridda och fördelar sig till flera ställen på och intill planområdet, se även avsnitt 6.4.6. Ett schema med förskjutna start- och sluttider kan vara en åtgärd för att minska trafikbelastningen vid hämtning och lämning.

8 Parkeringsbehov för bostäder

8.1 Parkeringsbehov för cykel

I Tabell 7 visas ingångsvärden och p-tal för cykelplatser enligt rekommenderade parkeringstal.

Tabell 7 Parkeringsbehov för cykel (CPL), baserat på kommunens P-tal för cykel utifrån lägenhetsstorlek. Källa: Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka.

Storlek	Antal	P-tal	CPL
1 Rok	60	2	120
2 Rok	36	2	72
3 Rok	41	3	123
4 Rok	48	4	192
5 Rok	12	5	60
Summa	197		567

Behovet av cykelplatser är 567

8.2 Parkeringsbehovet för bil - Grundtal

Beräkningen av parkeringsbehovet för bil för det planerade projektet utgår ifrån följande ingångsvärden:

- Totalt antal bostäder är 197 varav 94 små lägenheter (upp till 2 rum och/eller högst 60 kvm) och 103 stora lägenheter (större än 2 rum och/eller större 60 kvm)
- P-tal 0,7 (grundtal), som gäller i område 1, se Figur 23
- Rabatt på 10% som gäller för projekt med närhet till lokala centrum eller tunnelbana, vilket definieras i riktlinjerna, se Figur 24
- Rabatt för små lägenheter (30%); tillägg för stora lägenheter (20%)
- Tillägg för besöksparkering (10%)



Figur 23 Område A enligt kommunens rekommenderade parkeringstal.



Figur 24 Område med närhet till tunnelbana, enligt rekommenderade parkeringstal.

I Figur 25 visas hur den automatiska uträkningen har skett i kommunens p-snurra har genomförts för beräkning av grundtalet.

Områdsbaserat grundtal, se separat karta

30 % reduktion för små lägenheter
20% tillägg för stora lägenheter

10 % tillägg för besöks-parkering

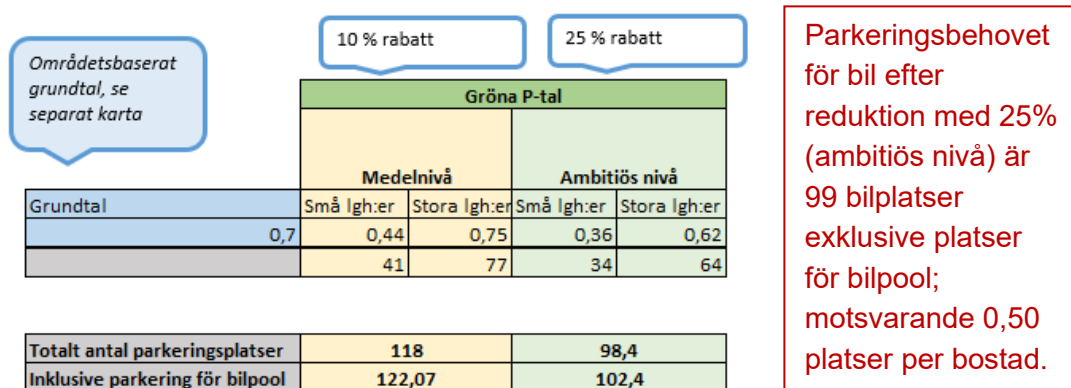
	Justering lägesbaserat P-tal	Justering lägenhetsstorlek		Justering besöksparkering		Parkeringstal	
Grundtal		Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er
0,7	0,63	0,441	0,756	0,49	0,83	0,49	0,83
						46	86
Totalt antal parkeringsplatser						131	

Figur 25 Beräkning av parkeringstal och -behov för bil enligt kommunens beräkningsfil

Parkeringsbehovet för bil (grundtal) är 131 platser;
genomsnittligt p-tal är 0,67 platser per bostad.

8.3 Parkeringsbehov för bil efter reduktion

Enligt riktlinjerna är det möjligt att reducera antalet parkeringsplatser för bil om mobilitetsåtgärder genomförs i viss omfattning. Även reduktionen beräknas automatiskt med hjälp av kommunens Excel fil, se Figur 26.



Figur 26 Reduktion av grundtalet med 10 % respektive 25 %.

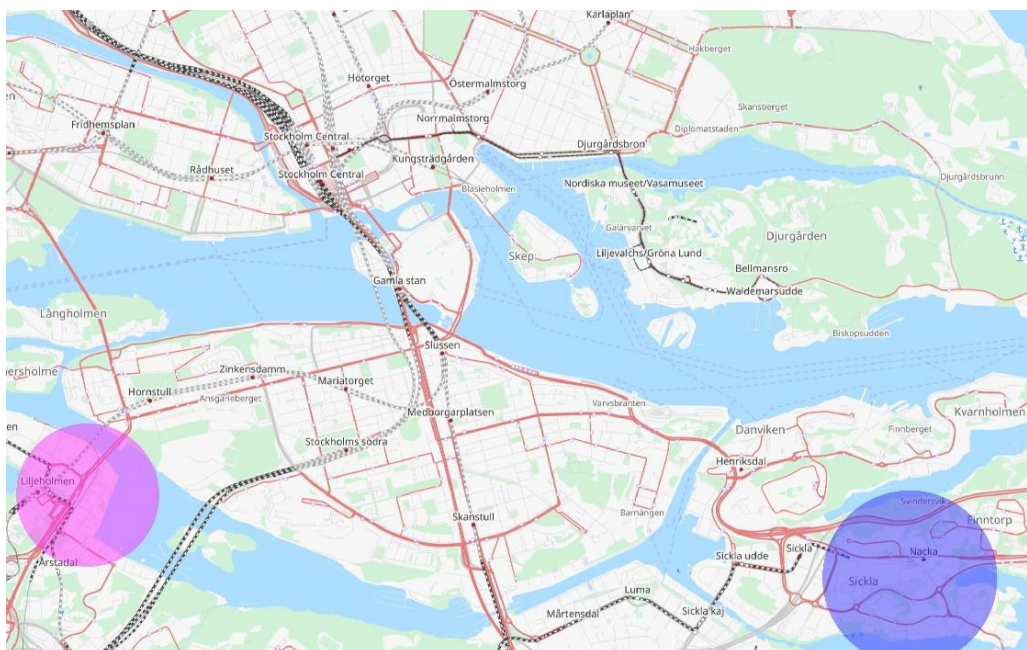
9 Bilinnehav i jämförbara områden

9.1 Genomsnittligt bilinnehav för lägenheter

Utifrån att det finns begränsade möjligheter att bygga fler parkeringsplatser på fastigheten än vad planerat förslag innehåller har det undersökts närmare hur det framtida bilinnehavet skulle kunna se ut i planområdet. En viktig grund för bedömning av efterfrågan på parkering är bilägande i befintliga fastigheter i ett område. Detta ger en god indikation över platsens service och kommunikationer, samt hur beroende de boende är av att äga en egen bil. I ett pågående forskningsprojekt studerar Tyréns bland annat statistik över bilägande i demografiska statistikområden (DeSO)⁶.

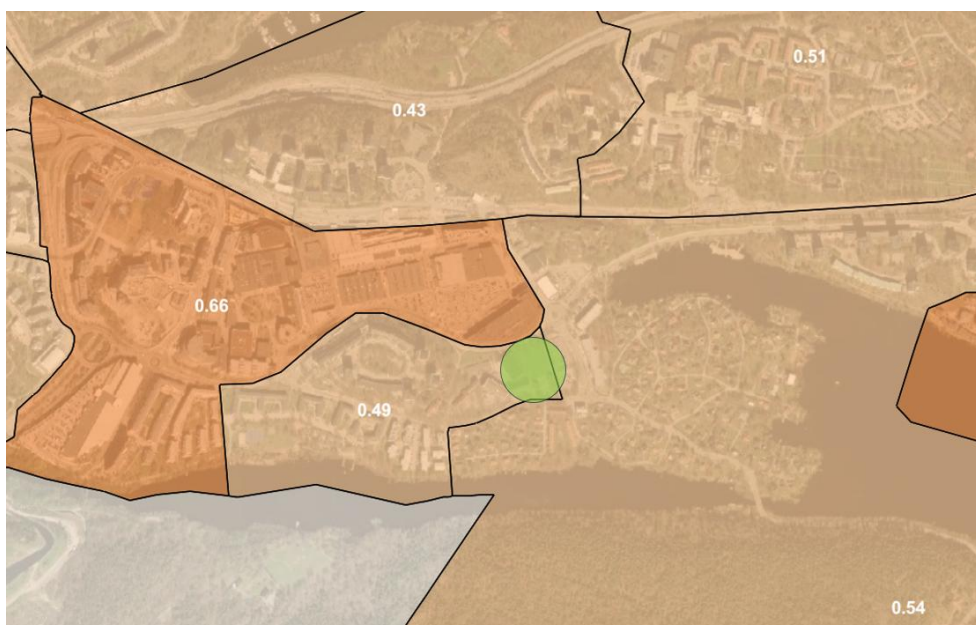
För att undersöka aktuellt och framtida bilinnehav i planområdet har en jämförelse gjorts av bilägandet i Sickla och området runt Liljeholmens centrum (se Figur 27). Liljeholmen bedöms vara jämförbart avseende närhet till service, kollektivtrafik och avstånd till centrala Stockholm, med hur det kommer att se ut i Sickla efter utbyggnaden av tunnelbanan.

⁶ DeSO delar in Sverige i områden som har mellan 700 och 2 700 invånare. Indelningen tar hänsyn till de geografiska förutsättningarna så att gränserna, i möjligaste mån, följer exempelvis gator, vattendrag och järnvägar. Viktiga byggstenar som använts för att skapa DeSO är tätorter och valdistrikt. (SCB, 2021)

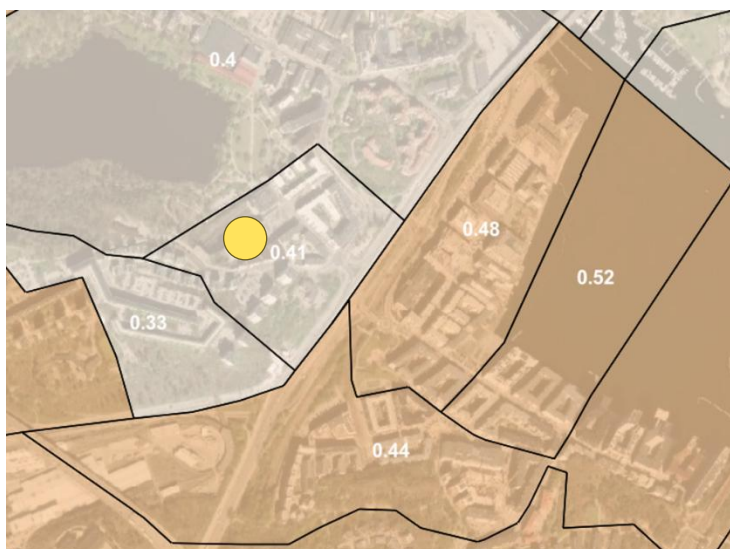


Figur 27 Liljeholmens läge (rosa cirkel) i relation till planområdet (lila cirkel). Källa: OpenStreetMap och Tyréns.

Följande två kartor visar det genomsnittliga antalet bilar per lägenhet i respektive DeSO-område.



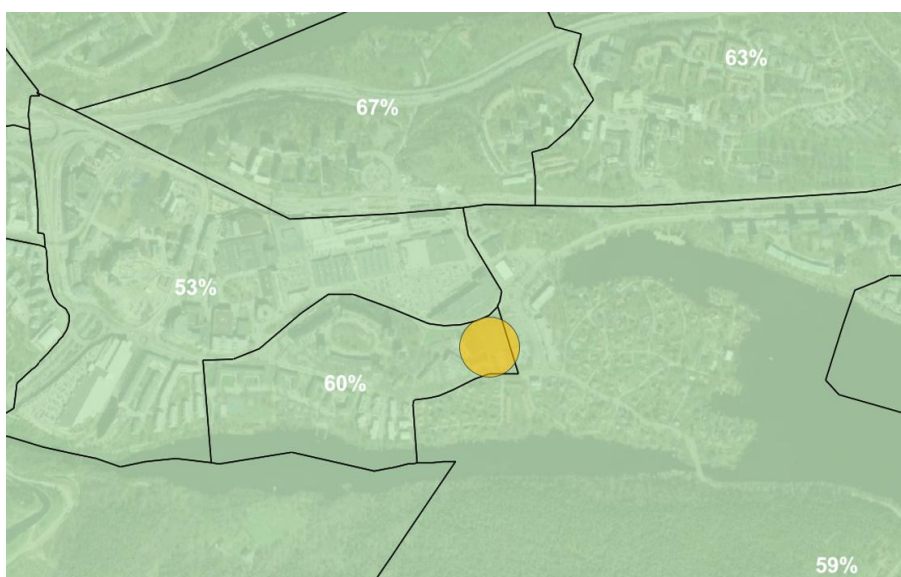
Figur 28 Genomsnittligt antal bilar per lägenhet per DeSO-område i Sickla. Den planerade bebyggelsens läge är markerad med grön cirkel. Källa: Tyréns och SCB (2020).



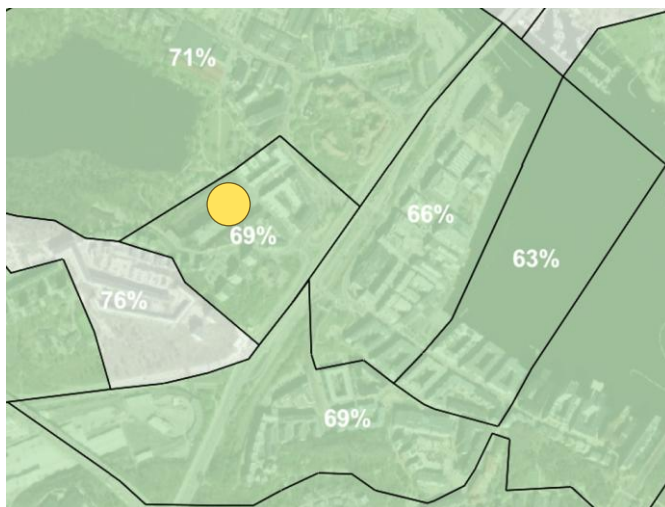
Figur 29. Genomsnittligt antal bilar per lägenhet per DeSO-område i Liljeholmen. Gallerians och tunnelbanans läge är markerad med gul cirkel. Källa: Tyréns och SCB (2020).

Figur 28 visar på att bilägandet i Sickla ligger mellan 0,43-0,66 bilar per lägenhet; genomsnittet för hela området är 0,51 bilar per lägenhet. Figur 29 visar att bilägandet i Liljeholmen ligger mellan 0,33-0,48 bilar per lägenhet; genomsnittet för hela området är 0,43 bilar per lägenhet. Därmed har Liljeholmen idag 16% lägre genomsnittligt biläggande än Sickla.

Illustrationerna nedan (Figur 30 och Figur 31) visar andelen hushåll som bor i flerbostadshus och som inte äger bil alls.



Figur 30. Andelen lägenhetshushåll som inte äger en bil i Sickla. Den planerade bebyggelsens läge är markerad med orange cirkel. Källa: Tyréns och SCB (2020).



Figur 31. Andelen lägenhetshushåll som inte äger en bil i Liljeholmen. Gallerians och tunnelbanans ungefärliga läge är markerad med gul cirkel. Källa: Tyréns och SCB (2020).

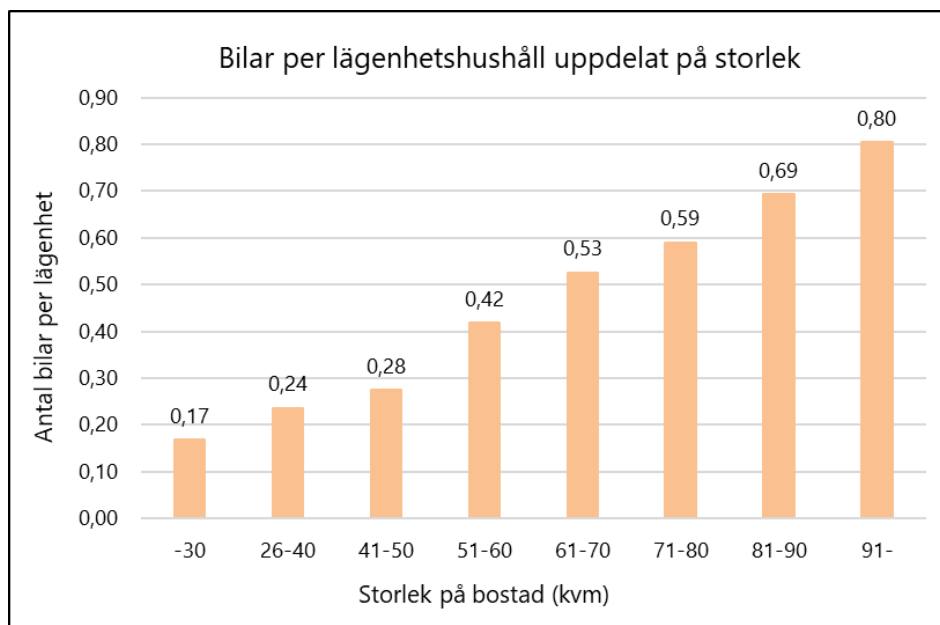
Figur 30 visar att andelen hushåll i lägenhet i Sickla som inte äger en bil ligger mellan 53-67%. Figur 31 visar att andelen hushåll i lägenhet i Liljeholmen som inte äger en bil ligger mellan 66-76%.

Detta betyder att mellan hälften och två tredjedelar av alla hushåll i Sickla inte äger bil, medan det i Liljeholmen är mellan två tredjedelar och tre fjärdedelar av alla lägenhetshushåll som inte äger bil. I genomsnitt är det cirka 20% fler hushåll i Liljeholmen som inte äger bil jämfört med Sickla.

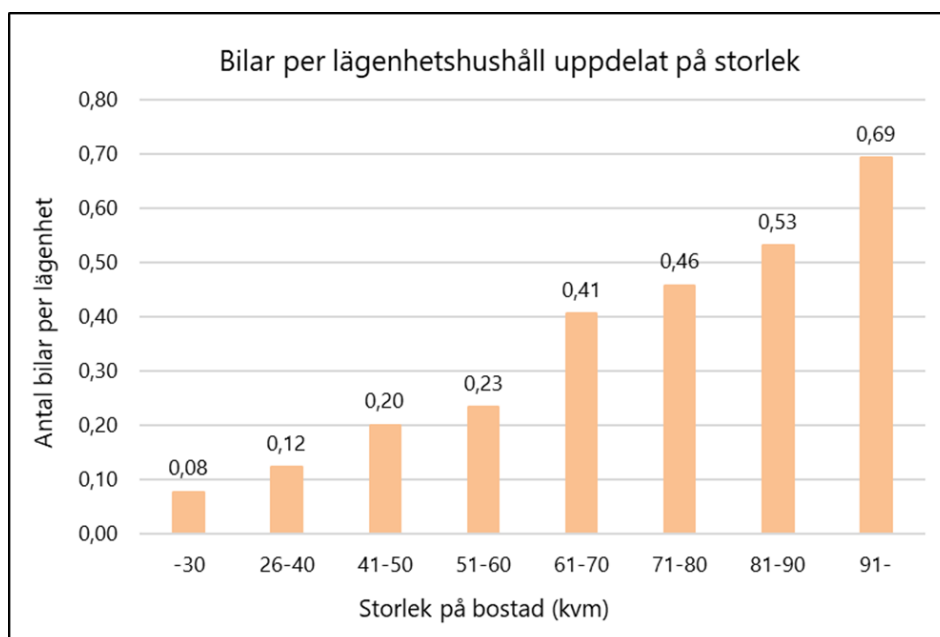
9.2 Bilinnehav i relation till lägenheters storlek

Det är viktigt att observera att det genomsnittliga bilägandet i ett område inte säger något om skillnaden mellan bilinnehav för olika lägenhetsstorlekar. En större andel stora lägenheter ger ett högre snitt och ett stort antal små lägenheter innebär att genomsnittet blir lägre.

I de DeSO-områden som angränsar till den planerade bebyggelsen samt i Liljeholmens centrum har bilägande analyserats i relation till lägenheternas storlek. Sammanlagt består underlaget av cirka 3 000 lägenheter i Sickla och cirka 2 500 lägenheter i Liljeholmen; varken villor eller radhus är inkluderade i dataunderlaget. Nedan har det genomsnittliga bilägandet fördelats ut över lägenhetsstorlekar i intervall om 10 kvadratmeter.



Figur 32. Antal bilar per flerbostadshushåll i området runt Sickla. Källa: Tyréns och SCB (2020).



Figur 33. Antal bilar per flerbostadshushåll i området runt Liljeholmen centrum. Källa: Tyréns och SCB (2020).

Det genomsnittliga bilägandet i både Sickla och Liljeholmen visar på en stark korrelation mellan storlek på lägenhet och bilägande.

9.3 Parkeringsbehov i planområdet baserat på statistiskt bilinnehav

Utifrån det statistiska bilägandet per lägenhetsstorlek (se ovan) kan ett parkeringsbehov för den planerade bebyggelsen beräknas. I följande tabell beräknas parkeringsbehovet utifrån bilägandet i både Sickla och Liljeholmen. Liljeholmen har valts som referenspunkt för att spegla det framtida utbudet av service och kollektivtrafik i Sickla.

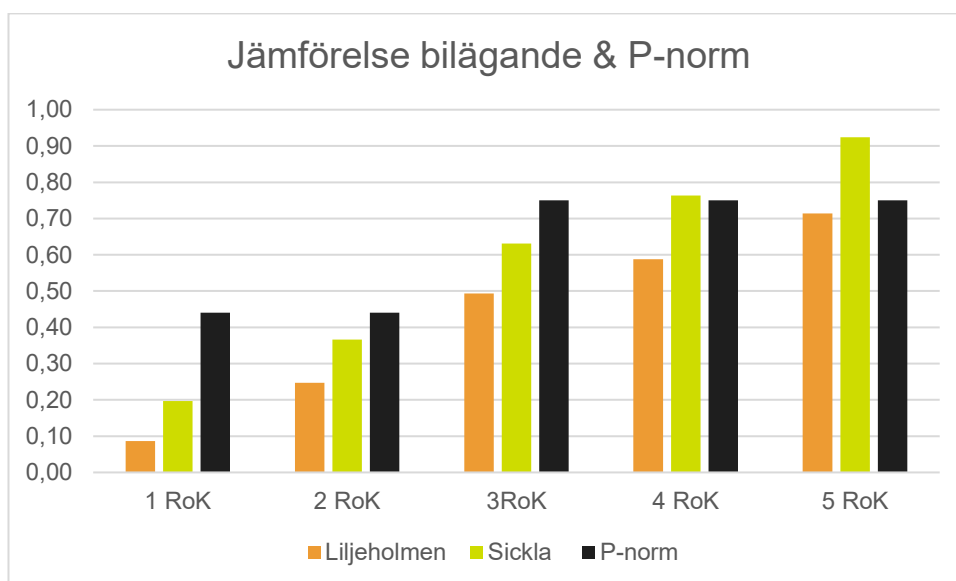
Tabell 8. Statistiskt genomsnittligt biläggande per lägenhetsstorlek i Liljeholmen och Sickla, samt beräkning av parkeringsefterfrågan för den planerade lägenhetsfördelningen.

Storlek	Antal lägenheter	Biläggande Sickla	Antal p-platser	Biläggande Liljeholmen	Antal p-platser
1 Rok	60	0,2	12	0,09	5
2 Rok	36	0,37	13	0,25	9
3 Rok	41	0,63	26	0,49	20
4 Rok	48	0,76	36	0,59	28
5 Rok	12	0,92	11	0,71	9
Summa	197	0,5	99	0,36	71
Med mobilitet (25%)			74		53

Tabellen ovan redovisar ett genomsnittligt parkeringsbehov som är cirka 25% lägre i Liljeholmen jämfört med Sickla idag. I jämförelse med dagens parkeringsnorm är bilägandet i Sickla (0,50 bilar per lägenhet) jämförbart med parkeringsnormens ambitiösa nivå (0,50 parkeringsplatser per lägenhet), men då inkluderar än så länge Sickla ett mindre utbud av mobilitetstjänster jämfört med vad ambitiös nivå föreslår.

En jämförelse mellan Liljeholmens biläggande (72 bilar) och p-normen (132 bilar, båda utan reduktion genom mobilitetsåtgärder), pekar på ett framtida scenario när kollektivtrafiken är utbyggd, där parkeringsefterfrågan kan vara 60 platser och därmed 45% lägre än parkeringsefterfrågan enligt p-normen.

I nedanstående figur jämförs parkeringstalen för olika lägenhetsstorlekar utifrån bilägandestatistik i Liljeholmen och Sickla, som därefter sätts i relation till områdets parkeringstal, justerat för lägenhetsstorlek. För mellanstora lägenheter (3-4 Rok) är p-normen ganska lik bilägandet i Sickla, men för stora lägenheter (5 Rok) är bilägandet högre än p-normen. Bilägandet i mindre lägenheter är lägre jämfört med parkeringsnorm i både Liljeholmen och Sickla. För små lägenheter blir det tydligt att bilinnehavet i både Sickla och Liljeholmen är lägre än vad p-normen föreslår för 2 Rok och betydligt lägre för 1 Rok.



Figur 34. Biläggande i Liljeholmen och Sickla samt parkeringsnorm, uppdelat på olika lägenhetsstorlekar

Sammantaget visar statistik över biläggande att när Sickla omvandlas och får ett markant förbättrat kollektivtrafikutbud kan parkeringsefterfrågan bli nästan hälften jämfört med dagens parkeringsnorm.

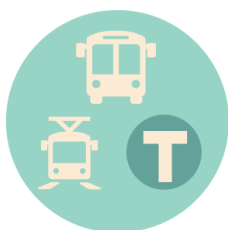
Rekommendationen är därför att:

- Planera långsiktigt utifrån parkeringsefterfrågan i Liljeholmen för ett lägre parkeringstal genom att ha separata p-tal för 1 Rok och 2 Rok samt att sänka dessa.
- Utforma parkeringsanläggning så att andra funktioner möjliggörs om parkeringsefterfrågan blir lägre.

10 Mobilitetspaket

Som beskrivet tidigare har platsen redan idag ett jämförelsevis brett utbud av infrastruktur och tjänster som ger mycket goda förutsättningar för hållbara resvanor. Dessa är en bärande del av det tillgängliga mobilitetserbudandet för de boende och beskrivs därför som en del av mobilitetspaketet.

10.1 Mobilitetsutbud och -tjänster i närområdet



Kollektivtrafik

Planområdet är ett centralt beläget område med mycket god tillgång till attraktiv kollektivtrafik, som dessutom kommer att stärkas ytterligare genom förbättrad gång- och cykelinfrastruktur utökad spårburen trafik.

Kollektivtrafiken är ryggraden i en livsstil som bygger på hållbart resande och är därmed även den mobilitetsform som kommer att vara mest central för mobiliteten för de planerade bostäderna.



Bilpooler

Som beskrivet under nuläge finns flertalet bilpoolsleverantörer etablerade i området och än fler bilar kan bli tillgängliga i framtiden i takt med att mobilitetsåtgärder såsom bilpool ingår i framtida byggprojekt i Sickla. Då bilpoolerna är öppna kommer även de boende i Planiaområdet ha tillgång till dessa.



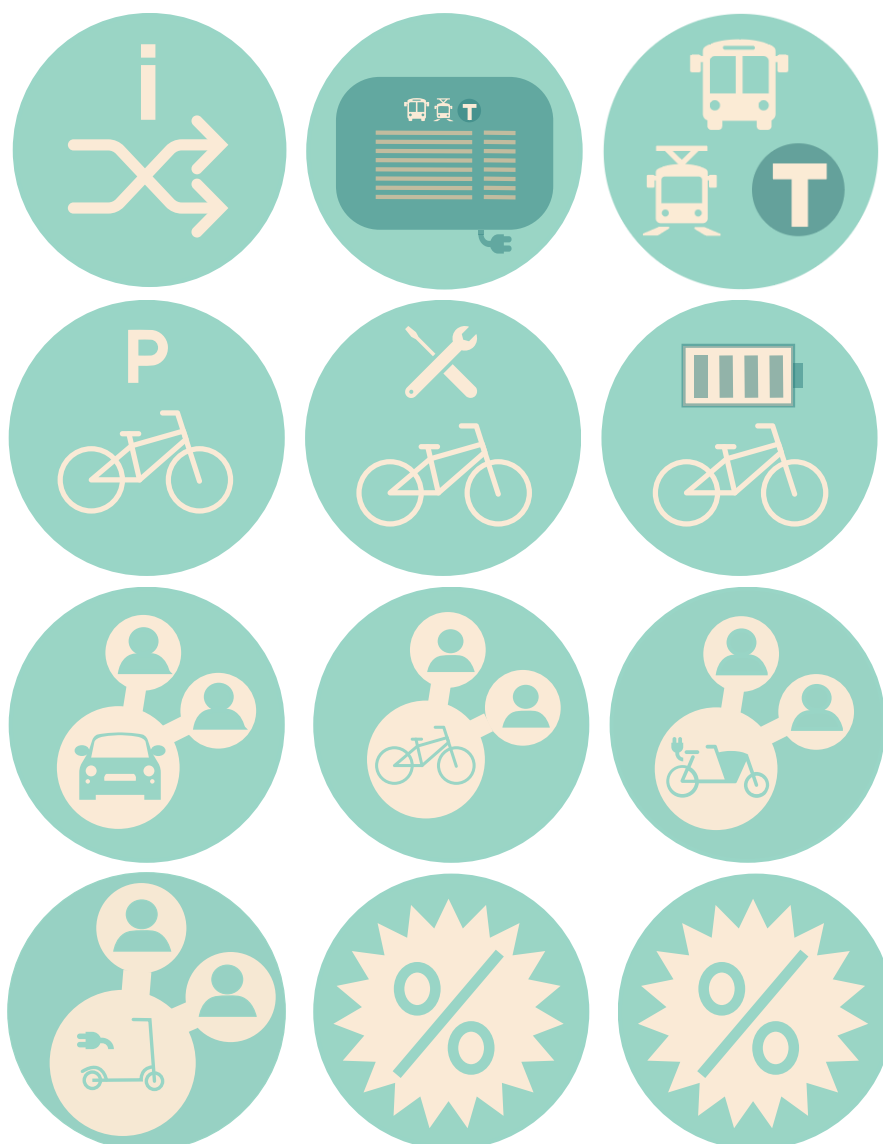
Delade elsparkcyklar

Tillgången till delade elsparkcyklar tyder på att det finns ett tillräckligt stort underlag av kunder som förflyttar sig utan bil. I takt med att Planiaområdet bebyggs ökar kundunderlaget ytterligare, med eventuellt fler stationer som följd. Även om tillgången till elsparkcyklar troligen inte påverkar bilinnehavet

hos de boende i Planiaområdet så stödjer den dock en livsstil då korta resor kan utföras med elsparkcykel.

10.2 Tjänster som erbjuds de boende

Mobilitetspaketet är anpassat efter platsens förutsättningar och den tänkta målgruppen; det är framtaget för att matcha det förväntade bilinnehavet med ett mycket attraktivt mobilitetserbudande. Omfattningen av erbjudandet kommer att behöva ses över i samband med bygglovsansökan och kan behöva anpassas efter tillgängliga tjänster. Justeringar kan därför att ske längre fram.





Målgruppsanpassad kommunikation

Att flytta till ett nytt boende innebär att alla i hushållet behöver se över sina resvägar och färdmedelsval. Att dessutom flytta till ett hus där parkeringen inte automatiskt följer med bostadskontraktet kan vara en stor omställning för många människor.

För att skapa hållbara resvanor från början och för att ge de boende en trygg upplevelse kring ett boende utan bil krävs det en genomtänkt och tydlig kommunikation kring olika resmöjligheter i området och att boendet erbjuder ett anpassat paket av mobilitetstjänster.

Syftet är att köpare ska vara förberedda på utbudet och lockas av det. Kommuniceras detta i ett tidigt skede så ökar chanserna att de boende smidigt ställer om till ett resande med många olika färdmedel och mindre eller helt utan egen bil. Information till de boende behöver ske löpande med syftet att öka användningen av egna cyklar, cykelpool, kollektivtrafik, etc.

Följande moment föreslås ingå i informationsarbetet gentemot de boende:

- Kommunikationsplan: Marknadsföringen av bostäderna ska förmedla att det erbjuds ett brett spektrum av mobilitetsåtgärder och att bilparkering är begränsad. I marknadsföringen ska det framgå att ett brett utbud av mobilitetstjänster samt goda möjligheter att cykla, gå och åka kollektivt finns
- Information vid inflyttning: Information om vilka mobilitetstjänster som erbjuds, närheten till all sorts kollektivtrafik, bilpool och elsparkcyklar.
- Event efter inflyttning: Event där de boende får testa mobilitetstjänster och registrera sig för cykelpool; bilpoolsföretag med station i närheten bjuds in; möjlighet för de boende att lämna in sina cyklar för reparation/service
- Kommunikation efter inflyttning: BRF:en behöver löpande informera om mobilitetsutbudet för de boende. I samband med städdagar och dylikt bör tjänsterna visas upp och möjlighet erbjudas att prova på dessa.



Digitala informationstavlor

Med hjälp av digitala informationstavlor i varje entré kan boende och besökare snabbt och enkelt orientera sig kring de kommande avgångarna med kollektivtrafik (spårvagn, buss, tunnelbana), hur många poolcyklar som

finns tillgängliga, samt (om tekniskt möjligt) hur många elsparkcyklar och poolbilar som står vid de olika stationerna. Även aktuell information kring boendet, såsom städdagar eller underhållsarbeten kan annonseras på tavlorna.



Kollektivtrafikkort

En prova-på biljett för kollektivtrafiken kan erbjudas de boende i samband med inflytt de första 5 åren, exempelvis ett SL-kort med 2 månaders giltighetstid. Det är viktigt att helt nya kollektivtrafikresenärer erbjuds rådgivning och stöd med att komma igång med sitt resande.

Förbättrade cykelfaciliteter



Cykelparkering av hög standard. För att komplettera mobilitetserbudandet anläggs attraktiva cykelparkeringar för privatägda cyklar enligt Nackas krav. Dessutom placeras huvuddelen av cykelplatserna inomhus och en stor del av cykelrummen nås utan nivåskillnad.



Cykelverkstad med tvättmöjlighet ordnas på gården.



Laddskåp för batterier kan tillhandahållas om det är genomförbart utifrån bland annat brandskyddsbestämmelser och försäkringskrav.



Cykelpool

En cykelpool med vanliga elcyklar och lastcyklar med elunderstöd ger de boende möjlighet att använda denna typ av cyklar utan att själv behöva investera i dessa. Cykelpoolen innehåller till en början vanliga cyklar, elcyklar och lastcyklar. Vid behov kan fordonspoolen utvidgas med andra typer av hållbara fordon om intresse och behov finns. Bokning kommer att ske genom en digital lösning.



Bilpool

Avtal kommer att tecknas med bilpoolsleverantör, som gäller de första fem åren. Gratis medlemskap i bilpool kommer att erbjudas alla hushåll som flyttar in under de första fem åren. Plats för 4 poolbilar finns i garaget, behov och tillgång till platser behöver stämmas av med leverantören.

Samtidigt finns det tillgång till poolbilar från flertalet leverantörer inom högst 5-15 minuters gångavstånd från planområdet som också kan nyttjas av de boende.



Elsparkcyklar

De boende erbjuds 10 gratis resor med elsparkcyklar hos lämplig leverantör som har stationer i närområdet.



Rabatt på hyrbil

Både exempelvis Hertz och Europcar erbjuder möjlighet att hyra bil i Hammarby Sjöstad. Hyrbil kan vara ett mer prisvärt alternativ mot bilpoolsbil exempelvis vid längre hyrtider (helg eller längre). De boende kan erbjudas rabatt för bokningar.

11 Summering och förslag till nytt p-tal för bil för lägenheter

Möjligt antal bilplatser i garaget bedöms vara 94 platser. Parkeringsbehov baserat på ambitiös nivå för mobilitetsåtgärder resulterar i 99 platser exklusive bilpoolsplatser. Detta innebär att det saknas 4 bilplatser för att kunna uppfylla riktlinjernas krav. Skillnaden bedöms kunna hanteras utifrån de goda trafikala förutsättningarna i planområdets närområde och för att bilinnehavet bedöms bli lägre när tunnelbanan öppnar, samt genom ett paket av väl valda och sammansatta mobilitetsåtgärder.

Vilka mobilitetslösningar och parkeringsmöjligheter som kan skapas för den planerade bebyggelsen är ett resultat av både de begränsningar som finns avseende själva fastigheten och de tillgångar och möjligheter som finns utifrån objektets läge och den tilltänkta målgruppens resbeteende och bilinnehav:

1. Möjligheten att bygga parkering på fastigheten begränsas på grund av grundvattensituationen som innebär att endast ett garageplan kan byggas under gården. Andra möjligheter att tillskapa ytterligare parkeringsplatser på fastigheten saknas.
2. Det centrala läget och den planerade tunnelbanan är viktiga byggstenar för ett hållbart resbeteende hos de framtida boende i kvarteret. Att delade mobilitetstjänster såsom bilpool och elsparkcyklar finns redan idag är ytterligare tecken på områdets centralitet. Att området attraherar denna typ av tjänster tydliggör att de boende i området efterfrågar och stödjer en livsstil som om bygger på hållbart resande.
3. Som Kapitel 9 visar med hjälp av exemplet Liljeholmen kan en kombination av centralitet, närhet till service och handel samt spårbunden kollektivtrafik, innebära ett betydligt lägre bilinnehav än vad p-normen i Nacka kommun anger. Särskilt bilinnehavet för mindre lägenheter är lägre.

Utifrån ovan föreslås att p-talet sänks för de minsta lägenheterna (1 Rok) från 0,36 istället till ett värde på 0,20 för att närma sig de faktiska värden för Sickla och Liljeholmen, se beräkning i tabellen nedan. Övriga p-tal behålls tills vidare enligt norm.

Tabell 9 Behov av bilplatser utifrån jämförbara p-tal samt förslag på nytt p-tal för planområdet – sänkning av p-tal för 1 Rok.

Storlek	Antal lägenheter	Bil-ägande Sickla	Bilägande Liljeholmen	P-norm Nacka (grundnivå)	P-norm Nacka (ambitiös nivå)	Förslag p-tal (ambitiös nivå)	BPL
1 Rok	60	0,2	0,09	0,44	0,36	0,20	12
2 Rok	36	0,37	0,25	0,44	0,36	0,36	12,96
3 Rok	41	0,63	0,49	0,75	0,62	0,62	25,42
4 Rok	48	0,76	0,59	0,75	0,62	0,62	29,76
5 Rok	11	0,92	0,71	0,75	0,62	0,62	7,44
Summa	197	(199 BPL)	(71 BPL)	(131 BPL)	(103 PL)	0,48	87,58

Det nya förslaget innebär att 88 bilplatser krävs för privata bilar motsvarande ett genomsnittligt p-tal om 0,48 platser per lägenhet. Tillkommer 4 platser för bilpool.

Förslag: 88 bilplatser, motsvarande 0,48 platser per lägenhet; totalt 92 bilplatser vid 4 poolbilar.

12 Riskbedömning

Nedan görs en bedömning av möjliga konsekvenser och risker avseende föreslagen parkerings- och mobilitetslösning.

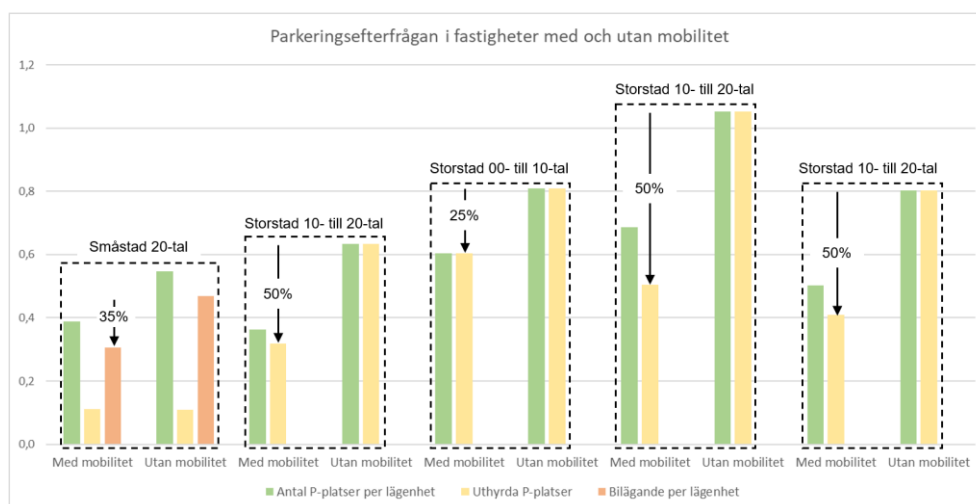
Risk	Förebyggande/avhjälpande åtgärder
Bristande eller sen information om det lägre antalet parkeringsplatser leder till att målgrupper med högre krav på bilplatser flyttar in.	Före inflytt: Tydlig information krävs redan i samband med annonsering och mäklarkontakter
	Efter inflytt: Ökade insatser för att påverka de boendes resbeteende och bilinnehav eller genomförande av externt parkeringsköp för att öka tillgången till parkeringsplatser
Bristande kunskap om tillgängligt mobilitetsutbud leder till att fler vill äga egen bil.	Forskning visar att upp till 60% av de boende inte känner till exv. att bilpool finns. Höga krav ställs på att BRF:en informerar alla nyinflyttade och befintliga boende löpande om befintligt utbud.
Bristfälligt skötta mobilitetstjänster och åtgärder som inte är tillräckligt attraktivt utformade/inte motsvarar de boendes behov leder till att fler vill köpa bil.	Höga krav ställs på att BRF:en erbjuder och underhåller mobilitetsåtgärder på hög nivå.
	Uppföljning av användningen av de olika mobilitetsåtgärderna och anpassningar vid behov; kan innebära helt nya tjänster som inte var planerade från början.
Större antal parkeringsplatser än efterfrågan och därmed lägre hyresintäkter från p-platser	Som statistiken över bilinnehav i jämförbara områden visar kan bilinnehavet i Planiaområdet bli relativt lågt. I detta fall kan BRF:en behöva hitta externa hyresgäster, alternativt hitta andra användningsområden för ytorna i garaget.

13 Mobilitetsåtgärder och deras effekter

De reducerade parkeringstalen med mobilitetsåtgärder som föreslås i denna utredning är evidensbaserade utifrån byggda bostäder och utvärderade effekter från kommuner som Uppsala, Malmö och Vallentuna. Utvärderingarna visar att bilägandet kan halveras i fastigheter med ett normalt utbud av mobilitetsåtgärder.

Att införa mobilitetsåtgärder för att minska parkeringstalet blir allt vanligare vid nybyggnation av flerbostadshus. Under lång tid har det dock varit osäkert vilken effekt åtgärderna har på boendes bilägande och resvanor. Utvärderingar har gjorts på särskilda pilot- och flaggskeppsprojekt, men det har saknats utvärderingar kring effekten på vanliga bostadsprojekt.

I ett Vinnovafinansierat forskningsprojekt (Tyréns, 2023) har effekten av mobilitetsåtgärder för vanliga bostadsprojekt studerats. Studien visar på mellan 25-50 procent lägre efterfrågan på bilparkering i fastigheter med mobilitetsåtgärder, jämfört med fastigheter utan mobilitetsåtgärder, se Figur 35. Även om studien har gjorts på ett begränsat underlag (tre områden i Malmö), tyder resultatet på att det finns stor potential i att använda mobilitetsåtgärder för att minska efterfrågan på bilparkering i hela landet.



Figur 35 Bilägande och uthyrningsgrad i undersökta fastigheter som visar på en efterfrågan på bilparkeringsplatser som ligger mellan 25 och 50% lägre än fastigheter utan mobilitetsåtgärder. Källa: Tyréns.

Det finns stora möjligheter med att ersätta bilparkering med annan form av mobilitet, som även bidrar till att skapa en bättre mobilitet för fler än endast de som äger egen bil.

Ett annat resultat från studien är att det utifrån djupintervjuerna noterades en skillnad mellan personer som väljer att vara bilfria och personer som är billösa. En grupp är tydligt frivilligt bilfria och prioriterar miljö, klimat och hälsa. En annan grupp är ofrivilligt utan bil då de inte har råd att äga bil eller last-/elcykel. För billösa kan tillgången till mobilitetsåtgärder i fastigheten vara avgörande för deras vardag. Historiskt har bilparkering varit den enda mobilitetsåtgärden som erbjudits i samband med nyproduktion av bostäder och verksamheter. Mobilitetsåtgärder bidrar till en stärkt tillgänglighet och mobilitet för fler samt till en minskad transportfattigdom.

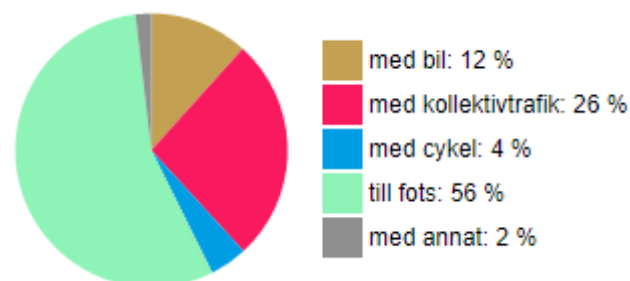
14 Trafikalstring

14.1 Trafikalstring och flöden, boende

Baserat på antalet lägenheter, potentiella målgrupper och lägenhetsfördelningen uppskattas cirka 430 boende tillkomma.

Storlek	Antal	Boende
1 rok	56	70
2 rok	42	60
3 rok	42	110
4 rok	48	150
5 rok	11	40
Total	199	430

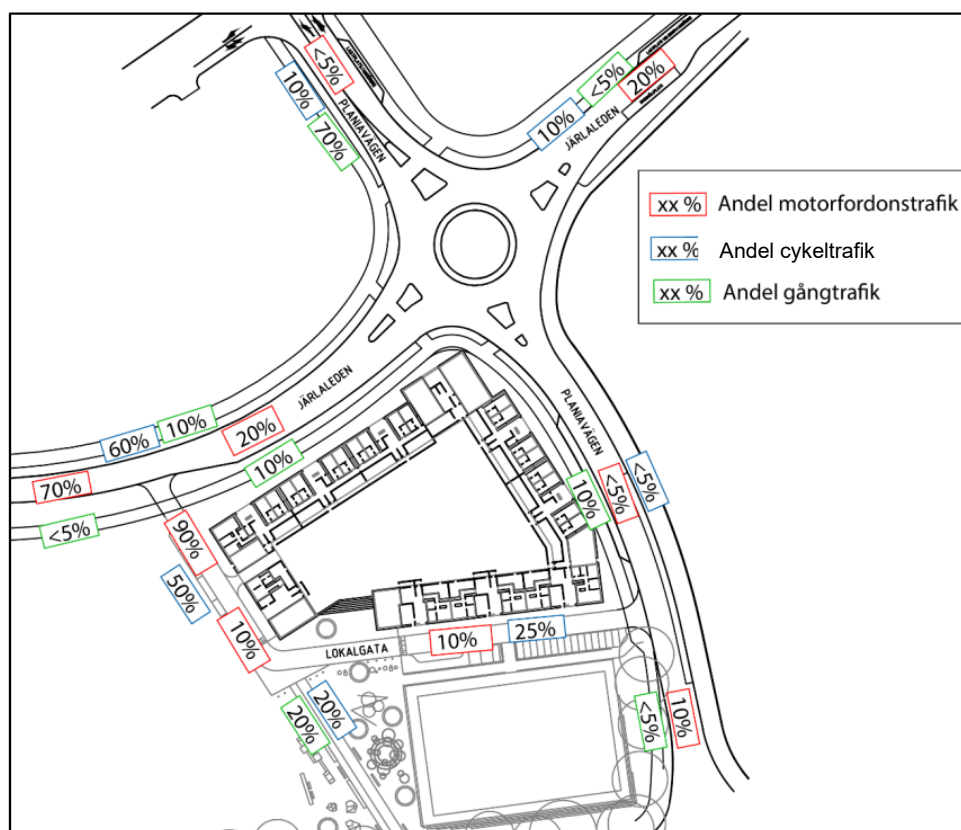
För beräkning av trafikallstringen från bostäderna har Trafikverkets trafikallstringsverktyg använts. Verktöget har beräknat fördelningen på olika trafikslag som visar Figur 36.



Figur 36. Trafikalstring för Planiaområdet enligt Trafikverkets beräkning.

Det totala antalet genomförda resor bedöms uppgå till 1 241 per dygn. I absoluta tal genereras resor med de olika färdmedlen enligt följande: 145 med bil, 328 med kollektivtrafik, 55 med cykel och 689 till fots; 23 resor görs med andra färdmedel.

De trafikflöden inom gång, cykel och motorfordonstrafik som alstras från de nya bostäderna bedöms fördelas enligt figur nedan. Notera att redovisade flöden i figuren endast avser trafik som relaterar till de nya bostäderna men inte trafik till och från skolan eller idrottsanläggningarna.



Figur 37 Uppskattad flödesfördelning. Källa: Trafik- och parkeringsutredning Sydvästra Plania, 2023-12-21 (Structor)

Majoriteten av de gående bedöms välja genaste vägen till och från nya tunnelbaneuppgången i Sickla köp kvarter. Dessa gående kommer därför gå norrut på Planavägen och troligen även använda stråket väster om Magasinet (norr om Järlaleden) som leder direkt till T-baneentrén. Bland dessa inkluderas även en stor del gående till Sickla köp kvarter. En mindre andel gående förväntas vara bussresenärer som tar hållplats Nysätravägen för resa till Slussen och kommer därför välja vägen genom torget, förbi fotbollsplanen. Övrigt gångflöde fördelas ut på gångvägnätet.

För cykeltrafiken bedöms majoriteten resa västerut på Järlaleden för att ansluta till det regionala cykelstråket vid cirkulationen Gillevägen/ Järlaleden. I detta flöde ingår även en andel cyklister till Sickla köp kvarter; även dessa kan tänkas nyttja det nord-sydliga stråket väster om Magasinet. Av resterande cyklister bedöms ytterligare en andel ansluta direkt till det regionala stråket på Gillevägen, och väljer därför att resa söderut förbi nya fotbollsplanen. En mindre andel cyklister väljer resa norrut på Planavägen för resa till Sickla köp kvarter. Resterande andel cyklister bedöms resa österut på Järlaleden i riktning mot Värmdö.

För motorfordonstrafiken uppskattas lokalgatans norra del, mot Järlaleden, belastas mest i och med placeringen av in- och utfart till garaget och närheten till idrottshall och det västra bollplan; samt Järlaledens koppling mot Stockholms innerstad. En mindre andel av flödet bedöms resa söderut i riktning mot Älta. Majoriteten av flödet fortsätter i riktning västerut mot innerstaden. En mindre andel bedöms resa österut i riktning mot Centrala Nacka och Värmdö.

14.2 Trafikalstring och flöden, övrigt

Flöden för sophantering och leveranser, uppskattningsvis 30 fordonsrörelser/vecka, motsvarande cirka 4 rörelser/dygn tillkommer till ovan.

För hämtning/lämning till skola, idrottsplatsen och fotbollsplanen antas ytterligare trafikflöden belasta lokalgatan. Det behöver dock nämnas att i princip alla dessa målpunkter redan finns idag, förutom en tillkommande bollplan, och att relaterade flöden redan idag belastar både Järlaleden och Planiavägen. Östra bollplan förväntas angöras främst via angöringsplatser längs Gillevägen och Planiavägen då dessa ligger närmast; belastningen på lokalgatan förväntas bli liten.

Däremot förväntas angöring till idrottshallen och västra bollplan ske i större utsträckning via lokalgatan. Sammanlagt väntas mer än 20 fordon angöra för hämtning och lämning eller parkering längs med lokalgatan, vilket ger totalt cirka 45 fordonsrörelser vid ett givet tillfälle när träning pågår. I och med att anläggningarna väntas vara bokade av mellan två och fyra träningsgrupper per eftermiddag/kväll blir den totala mängden fordonsrörelser upp till cirka 130 fördelat mellan klockan 15:30 och 22.